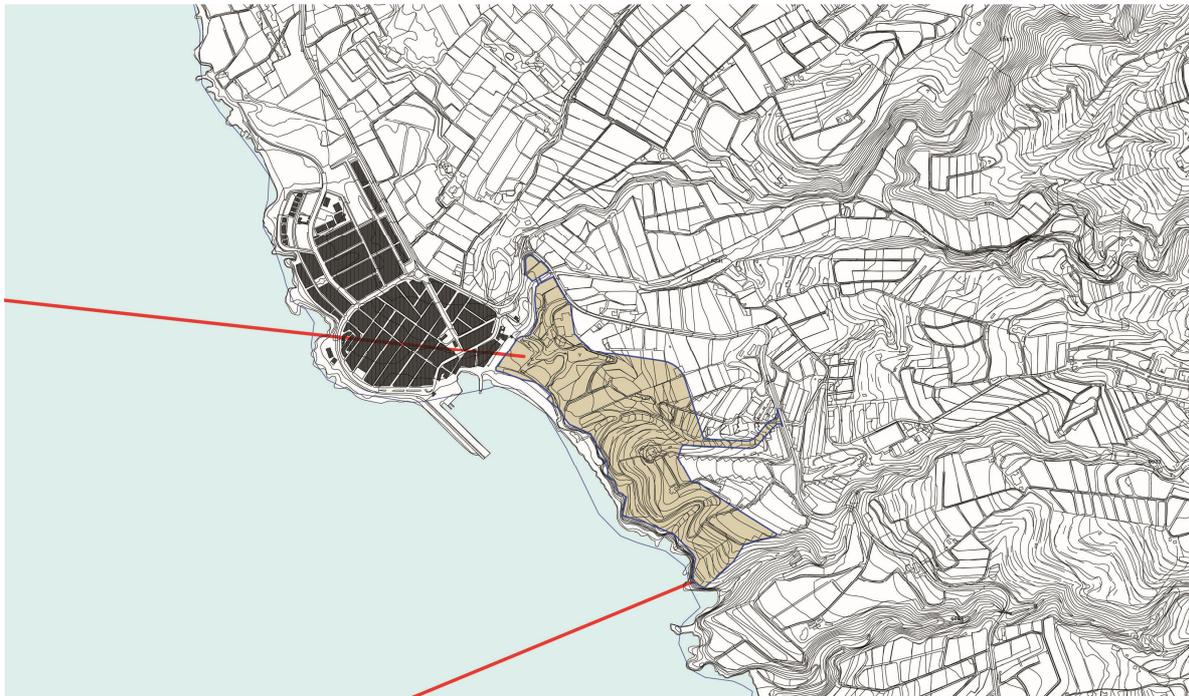


PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN “COSTA SAN JUAN”

SECTOR NO ORDENADO TURÍSTICO

Guía de Isora

**DOCUMENTO DE SUBSANACIÓN DE
INFORMES SECTORIALES PREVIO A
LA APROBACIÓN DEFINITIVA**



MEMORIA DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

Promotor: GESTEIDE, S.L.

Julio 2013

REDACTOR:

COLABORADORES:


Palerm Tabares de Nava S.L.P.

 URBANISMO Y GESTIÓN
ingeniería urbanística, s.l.


GIUR
INGENIERIA CIVIL Y URBANISMO

 **Solitec**
Ordenación del
Territorio y
Medio Ambiente

PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN

SECTOR

“COSTA SAN JUAN”

GUÍA DE ISORA

MEMORIA DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

ÍNDICE:

MEMORIA DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA	5
1. ANTECEDENTES	7
1.1. <i>HISTORIAL DE LA TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO</i>	7
1.1.1. <i>Trámites previos e Inicio del expediente administrativo:</i>	7
1.1.2. <i>Aprobación Inicial:</i>	7
1.1.3. <i>Información pública y trámites de audiencia y consulta:</i>	8
1.2. <i>REVISIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE GUÍA DE ISORA (2001)</i>	9
1.3. <i>PLAN GENERAL (Adaptación Básica de 2004)</i>	10
1.4. <i>PLAN GENERAL VIGENTE (Adaptación Plena al TRLOTENC y a la Ley 19/2003)</i>	10
1.5. <i>PRESENTACIÓN DEL PLAN PARCIAL CON LA INICIATIVA DE EJECUCIÓN</i>	14
2. DATOS BÁSICOS DEL SECTOR	17
2.1. <i>SITUACIÓN</i>	17
2.2. <i>DELIMITACIÓN DEL SECTOR</i>	18
2.3. <i>ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD</i>	23
2.4. <i>RELACIÓN DE PARCELAS Y TITULARES DEL SECTOR</i>	23
2.5. <i>RELACIÓN DE PARCELAS Y TITULARES COLINDANTES DEL SECTOR</i>	25
3. DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO TERRITORIAL DEL SECTOR	29
3.1. <i>EL CONTEXTO INSULAR Y COMARCAL</i>	29
3.2. <i>EL PAISAJE</i>	32
3.3. <i>EL SISTEMA DE NÚCLEOS URBANOS</i>	37
3.4. <i>LAS ACTIVIDADES DE OCIO EN EL LITORAL</i>	39
3.5. <i>EL SISTEMA VIARIO</i>	40

3.6. LAS PREVISIONES DE DESARROLLO URBANO	42
4. INFORMACIÓN AMBIENTAL	45
5. INFORMACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO SUPERIOR VIGENTE	49
5.1. DETERMINACIONES DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DE ORDENACIÓN DEL TURISMO	49
5.1.1. Aspectos generales	49
5.1.2. Sobre las Directrices de Ordenación General de Canarias	50
5.1.3. Sobre las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias	52
5.2. DETERMINACIONES DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TURISMO DE TENERIFE	54
5.3. DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN	58
5.3.1. Clasificación y categorización del suelo colindante al sector	58
5.3.2. Principios y objetivos generales para las áreas turísticas o residenciales turísticas	59
5.3.3. El desarrollo turístico en el modelo de ordenación estructural	60
5.3.4. Condiciones urbanísticas para la ordenación del sector "Costa San Juan"	62
5.3.5. Dotaciones públicas y equipamiento privado	69
5.4. DETERMINACIONES DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL LITORAL SUROESTE – TRAMO 2	70
5.4.1. Consideraciones generales	70
5.4.2. Objetivos y criterios generales	71
5.4.3. Propuesta de modelo de ordenación	75

PLANOS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

- IU-1 DELIMITACIÓN Y TOPOGRAFÍA
- IU-2 CLASIFICACIÓN DEL SUELO PGO
- IU-3 CALIFICACIÓN DEL SUELO PGO
- IU-4 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD
- IU-5 USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES

PROMOTOR:

GESTEIDE, S.L.

REDACTOR:

Contenidos Urbanísticos

PALERM & TABARES DE NAVA, S.L.P.

COLABORADORES:

Contenidos Jurídicos

F. SENANTE URBANISMO, S.L.

Contenidos Ambientales

SOLITEC, S.L.

Ingeniería Civil

GIUR, S.L.

MEMORIA DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

1. ANTECEDENTES

1.1. HISTORIAL DE LA TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO

1.1.1. Trámites previos e Inicio del expediente administrativo:

- (16-03-2009) Primera solicitud de tramitación del Plan Parcial, presentada por el propietario mayoritario de los terrenos, para proceder a su aprobación inicial.
- (31-03-2009) Decreto de Alcaldía resolviendo la inadmisión de la solicitud presentada el 16-03-2009 anterior sobre la base de la DT 2ª del TRLOTENC.
- (25-05-2009) Segunda solicitud de tramitación del Plan Parcial, presentada por el propietario mayoritario de los terrenos, sobre la base de la entrada en vigor de la LMU, que posibilita la tramitación del Plan Parcial.
- (25-03-2010) Entrega en el Ayuntamiento por parte del equipo redactor del documento completo rectificado para sustituir el entregado anteriormente.
- (21-12-2010) Nueva entrega en el Ayuntamiento por parte del equipo redactor del documento completo adaptado y corregido para sustituir el entregado anteriormente. Se considera esta fecha la de inicio del expediente administrativo.

1.1.2. Aprobación Inicial:

(04-01-2011) Propuesta de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento acordando:

- Admitir a trámite la iniciativa de ejecución privada, referida al Sector.

- Aprobar inicialmente los Estatutos y las Bases de Actuación de la Junta de Compensación y someterlos a trámite de información pública y también al correspondiente trámite de audiencia para todos los titulares de derechos de propiedad sobre el suelo y otros bienes inmuebles localizados en el Sector por el plazo de un mes a contar desde su publicación en el BOP, la propuesta de iniciativa de ejecución privada así como la documentación integrante de la iniciativa presentada.
- Aprobar inicialmente el Plan Parcial con su ISA, sometiéndolos a un trámite de información pública y también al correspondiente trámite de audiencia para todos los titulares de derechos de propiedad sobre el suelo y otros bienes inmuebles localizados en el Sector por un plazo de cuarenta y cinco días hábiles, a contar desde la publicación en el BOP y en uno de los diarios locales de mayor difusión y al trámite de consulta correspondiente de las Administraciones públicas afectadas por el mismo plazo.

1.1.3. Información pública y trámites de audiencia y consulta:

La información pública del Plan Parcial se realizó durante los 45 días hábiles siguientes a partir del 29 de enero de 2011 y la de la Iniciativa de ejecución privada durante un mes a partir de la misma fecha.

Se presentaron durante este periodo 3 escritos de alegaciones, una de ellas manifestando también su adhesión a la iniciativa; y 2 escritos de adhesión a la Iniciativa por parte de propietarios del sector.

Extemporáneamente, en octubre de 2011, fue presentada otra alegación por parte de un grupo de propietarios del sector, y en septiembre anterior, una declaración por parte de una entidad propietaria de terrenos colindantes, en la que expresan su conformidad con el documento.

Todas las alegaciones están referidas a aspectos y localizaciones concretas e individuales, y han sido estudiadas convenientemente, valorando su adecuación a los criterios que para cada aspecto se han establecido y la coherencia y racionalidad de las propuestas con respecto al Modelo de Ordenación y a la ordenación pormenorizada.

Todo lo referente a la información pública, al trámite de audiencia a los interesados y a los trámites de consulta habidos, y al resultado de los mismos, y los efectos y cambios que se producen a partir de los informes emitidos y de las alegaciones estimadas, se trata de forma pormenorizada en la Memoria de la Tramitación y de la Información Pública, que se ha elaborado, y que se incorpora a los documentos del Plan Parcial.

1.2. REVISIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE GUÍA DE ISORA (2001)

La mayor parte de los terrenos del actual sector Costa San Juan aparece ya clasificado como suelo apto para urbanizar con destino turístico (sector T-7 Aguadulce, entre otros) en el documento de Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Guía de Isora, aprobado provisionalmente por acuerdo plenario de 13 de abril de 2000; y que fue objeto de aprobación definitiva —condicionada a la subsanación de determinados reparos— por acuerdo de la COTMAC de 24 de noviembre de 2000, tomándose conocimiento del Texto refundido que subsana tales reparos y declarando éstos subsanados en su integridad, mediante acuerdo del mismo órgano adoptado el 2 de julio de 2001 (publicado en el Boletín Oficial de Canarias, BOC nº 105, de 13 de agosto de 2001).

1.3. PLAN GENERAL (Adaptación Básica de 2004)

El Plan General de Ordenación de Guía de Isora, Adaptación Básica al Decreto Legislativo 1/2000 por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC), obtuvo la aprobación definitiva parcial por sucesivos acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) adoptados los días 5 de abril y 29 de diciembre de 2004, y 26 de enero y 6 de abril de 2005. En el documento objeto del primero de tales acuerdos de aprobación definitiva parcial, se determina la clasificación del sector suelo urbanizable no ordenado Costa San Juan.

Las Normas Urbanísticas Generales y las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada de la Adaptación Básica del PGO al TRLOTENC, aprobada definitivamente de forma parcial el 5 de abril de 2004, fueron publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) nº 71, de 31 de mayo de 2004.

1.4. PLAN GENERAL VIGENTE (Adaptación Plena al TRLOTENC y a la Ley 19/2003)

El Plan General de Ordenación de Guía de Isora, Adaptación Plena al TRLOTENC y a la Ley 19/2003 por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias, vigente, hasta su entrada en vigor, ha sido gestado mediante el proceso de tramitación, que a continuación se detalla suscintamente:

Mediante acuerdo de la COTMAC de 20 de julio de 2006 se informó favorablemente la solicitud cursada por el Ayuntamiento de Guía de Isora de exoneración de la fase de Avance en la tramitación de la Adaptación Plena del PGO al TRLOTENC y a la Ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de

Ordenación General y las de Ordenación del Turismo de Canarias.

El Pleno del Ayuntamiento, en sesión de fecha 25 de octubre de 2006, acordó aprobar inicialmente el PGO, Adaptación Plena al TRLOTENC y a las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias aprobadas por Ley 19/2003, con el pertinente Informe de Sostenibilidad Ambiental, y someterlos a exposición pública por plazo de 45 días. Dicho acuerdo fue publicado en el BOP nº 153, de uno de noviembre de 2006, y en el BOC nº 220, de 13 de noviembre de 2006. Tras este periodo de información pública, se recogieron en el documento los cambios derivados de las alegaciones estimadas y de los informes de las administraciones urbanísticas y sectoriales.

Con la promulgación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias (Decreto 55/2006, de 9 de mayo), se había establecido el plazo máximo de dos años para la tramitación de los Planes Generales de Ordenación. Sin embargo, la COTMAC adoptó un acuerdo con fecha de 12 de mayo de 2008, en virtud del cual se considera jurídicamente viable la ampliación del plazo de tramitación de los Planes Generales sobre los que no haya recaído el acuerdo de aprobación definitiva en el plazo de dos años señalado en el artículo 2 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del mismo texto normativo, siempre y cuando esté todavía vigente el plazo inicial de referencia, pudiendo acordarse dicha ampliación por una sola vez y en un máximo del total de su duración, es decir, por un plazo de dos años.

En consecuencia, mediante escrito de 11 de junio de 2008, el Ayuntamiento de Guía de Isora solicitó a la Consejería competente del Gobierno de Canarias la concesión de prórroga, por un plazo de dos años, para tramitar el Plan General de Ordenación del municipio, actualmente en trámite. En contestación a tal solicitud,

el uno de septiembre de 2008 se dicta Resolución del Viceconsejero de Ordenación Territorial, acordando ampliar por dos años el plazo máximo de tramitación del Plan General de Ordenación de Guía de Isora (publicada en el BOC núm. 185/2008, de 16 de Septiembre de 2008).

Con fecha 1 de octubre de 2008, el Pleno del Ayuntamiento de Guía de Isora acordó tomar conocimiento de la Propuesta de Memoria Ambiental del Plan General de Ordenación en su adaptación plena al TRLOTENC y a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, remitiéndose a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, con registro de entrada de 3 de octubre de 2008, el expediente administrativo del Plan General junto al documento de Propuesta Ambiental, al objeto de que se emitiera acuerdo por parte de COTMAC.

No obstante, el 8 de octubre de 2008 se recibe en el Ayuntamiento de Guía de Isora informe de fecha 29 de septiembre de 2008 emitido por el Servicio de Ordenación Urbanística Occidental de la citada Consejería respecto al contenido y requisitos de la Propuesta de Memoria Ambiental del Plan General de Ordenación. A resultas del mencionado informe se incorporan a la citada Propuesta de Memoria Ambiental los aspectos derivados de las consideraciones y de las observaciones efectuadas en el mismo.

El Pleno del Ayuntamiento, el Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 10 de noviembre de 2008, acordó tomar conocimiento del Plan General de Ordenación en su adaptación plena al TRLOTENC y a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, y de la Propuesta de Memoria Ambiental, una vez incorporadas las menciones recogidas en el referido informe.

Remitido nuevamente el Plan General de Ordenación y la Propuesta de Memoria Ambiental, a la Consejería competente, ésta lo elevó a la COTMAC, que en sesión celebrada el día 24 de noviembre de 2008 adoptó el acuerdo de

aprobación de la Memoria Ambiental, condicionada a que se incorporen una serie de correcciones, y de informar las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas del Plan General de Ordenación.

Realizadas las correcciones pertinentes, el Pleno del Ayuntamiento, en sesión extraordinaria de fecha 20 de febrero de 2009, acordó aprobar nuevamente el documento del Plan General de Ordenación en su adaptación plena al TRLOTENC y a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, como consecuencia de las modificaciones de carácter sustancial introducidas en el documento de aprobación inicial tras el período de consulta e información pública y a resultados del acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el día 24 de noviembre de 2008, por el que se aprobó la Memoria Ambiental y el informe sobre las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas del Plan General de Ordenación, acordándose asimismo someter de nuevo el Plan General de Ordenación y la Memoria Ambiental a un período de información pública durante el plazo de cuarenta y cinco días (acuerdo publicado en el BOP núm. 27, de 26 de febrero de 2009).

Tras los acuerdos plenarios oportunos sobre el resultado de la anterior información pública y la remisión del expediente y sus documentos a la Consejería competente, la COTMAC acordó en sesión celebrada el día 23 de diciembre de 2009, la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación de Guía de Isora, aunque su entrada en vigor estuvo condicionada a la subsanación por parte del Ayuntamiento de una serie de reparos descritos en el propio acuerdo, y que no inciden en la ordenación pormenorizada del Plan Parcial.

Una vez introducidas en el documento las correcciones pertinentes para atender los mencionados reparos, se produjo la aprobación de las mismas por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 25 de febrero de 2010, y la consiguiente remisión a la Dirección General de Urbanismo para la toma en

consideración de que las subsanaciones realizadas se han efectuado correctamente, lo que se produjo por Resolución del Director General de Urbanismo de fecha 10 de junio de 2010, cuyo anuncio se publicó junto con el acuerdo de aprobación definitiva de 23 de diciembre de 2009, en el BOC nº 119, de 18 de junio de 2010.

En consecuencia, el Plan General de Ordenación de Guía de Isora, Adaptación Plena al TRLOTENC y a la Ley 19/2003 por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobado definitivamente ya sin condiciones, entró en vigor a los 15 días de la publicación de su normativa en el BOP nº 130, de uno de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51.2 del Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación de sistema de planeamiento de Canarias.

1.5. PRESENTACIÓN DEL PLAN PARCIAL CON LA INICIATIVA DE EJECUCIÓN

Según lo expresado en la legislación canaria y en los artículos 54.2 y 57 y siguientes del Reglamento de gestión y ejecución del sistema de planeamiento de Canarias (RGESPC), la determinación del sistema concreto de ejecución en los casos de determinarse la ejecución privada, debe realizarse a través del procedimiento y en las condiciones reguladas en el capítulo II del Título III del propio reglamento, donde se determina que tal procedimiento para establecer el concreto sistema de ejecución privada, entre los definidos legalmente, se inicia con la presentación a trámite de la "Iniciativa de ejecución privada".

En el TRLOTENC y en el RGESPC que lo desarrolla (artículos 60, 61 y 64.1) se expresa que cuando se trate de un sector que no cuente con ordenación pormenorizada completa (suelo urbanizable no ordenado), y que por tanto esté

sujeto a la aprobación del instrumento de planeamiento de desarrollo, como es el caso, las iniciativas de ejecución privada para establecer el sistema concreto deben ir acompañadas del Plan Parcial de Ordenación y del Anteproyecto de urbanización de la totalidad del sector (o Proyecto básico de urbanización de la primera fase prevista), para su tramitación simultánea junto con la Iniciativa de ejecución.

En tal sentido, el presente Plan Parcial, con el correspondiente Anteproyecto de Urbanización, se presentan junto a la Iniciativa de Ejecución Privada del sector Costa San Juan.

2. DATOS BÁSICOS DEL SECTOR

2.1. SITUACIÓN

El sector de suelo urbanizable no ordenado turístico "Costa San Juan" está situado en la costa suroeste de la isla en el litoral del término municipal de Guía de Isora. Linda al Norte con el Barranco de San Juan o del Valo, y el pueblo de Playa San Juan, al sur, el Barranco de La Rabona, al este, en parte con la Carretera TF-47, Armeñime – Puerto de Santiago y en parte con distintas fincas de terrenos cultivados y al sur con franja costera de Playa San Juan y Playas de Aguadulce, no coincidiendo la línea de este lindero con la del deslinde marítimo terrestre.

La superficie total del sector, según la ficha urbanística del Plan General de Ordenación de Guía de Isora, es de 267.130 m²s. La altitud del terreno comprendido se sitúa entre las cotas + 6 y + 82 metros. El sector presenta un frente marítimo de 950 m lineales, de los cuales, 280 m son los que dan frente a la playa y su paseo marítimo.

El acceso al sector se realiza desde la Carretera TF-47, Armeñime - Puerto de Santiago, que, a su vez, conecta con la TF-1, Autopista Santa Cruz - Armeñime.

Las fincas de los terrenos cultivados aledaños al sector están predominantemente dedicadas a los cultivos de plantas ornamentales bajo invernaderos de malla o de plataneras al aire libre, ambas en superficies abancaladas.

La franja del litoral con la que limita está constituida por dos zonas diferentes en cuanto a su configuración orográfica. Una de ellas la forma la Playa de San Juan de reciente remodelación, que incluye un sendero litoral peatonal, que conecta el muelle pesquero con el resto del litoral hacia el sur, bordeando la playa, en donde se encuentra la otra zona caracterizada por pequeños acantilados basálticos, que,

a sus pies, en la orilla forman entrantes de pequeñas playas de callaos y salientes rocosos, creando una bella estampa propiciada por las texturas y colores que ofrece este encuentro entre la tierra y el mar.

2.2. DELIMITACIÓN DEL SECTOR

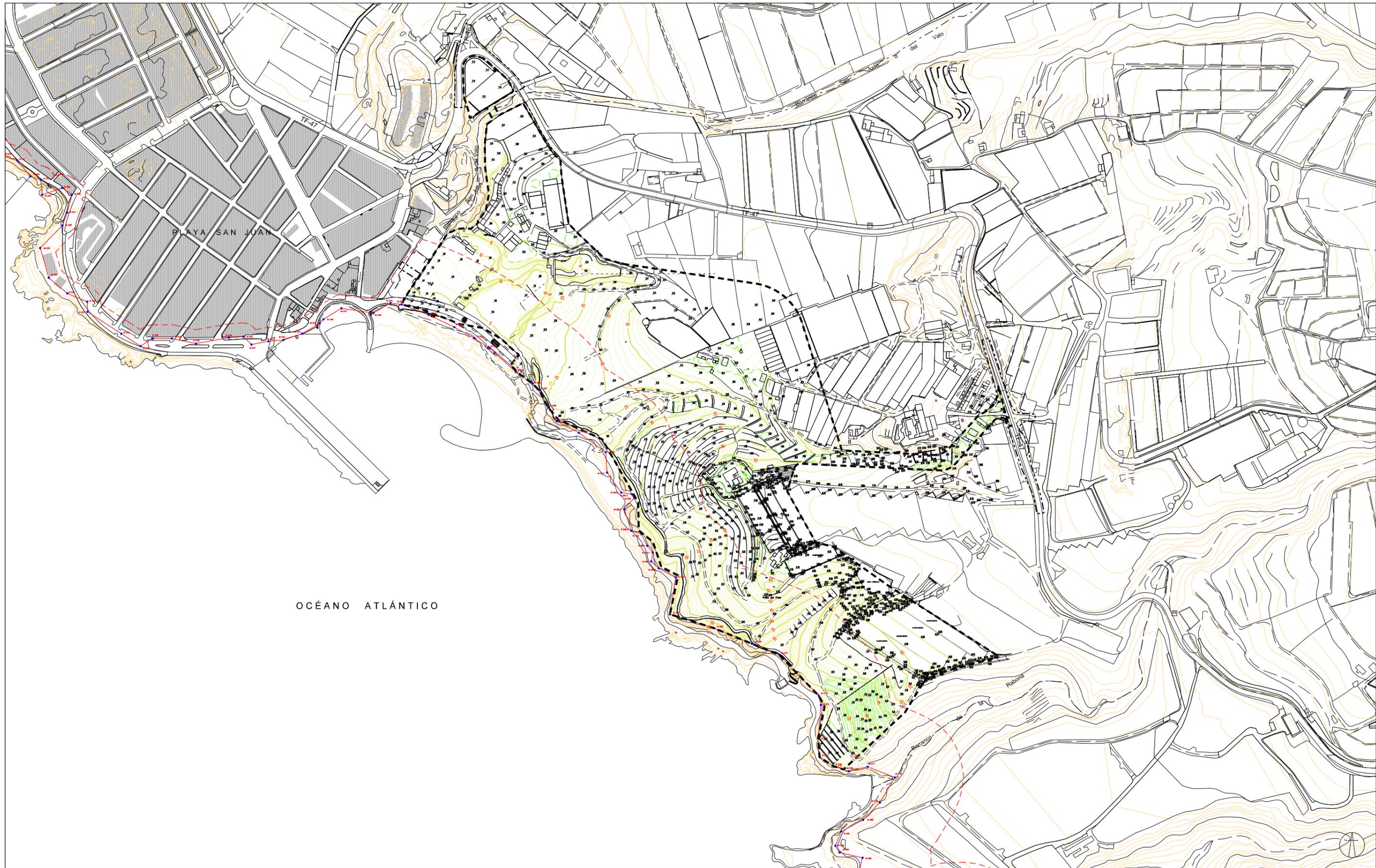
La delimitación del sector plasmada en el Plan Parcial coincide con la del Plan General, salvo en los mínimos ajustes realizados en algunos tramos, debido a la constatación de forma más concreta y precisa de los elementos de la cartografía y del topográfico realizado, que permiten conformar los límites del sector con una mayor exactitud con relación a las referencias o límites de propiedad utilizados en la delimitación contenida en el PGO. Esta mínima variación del límite aparece también descrita en la Iniciativa de ejecución privada y queda justificada por las razones expuestas, sin que con ello se varíe la superficie determinada en el PGO.

Los ajustes son los siguientes:

- En el límite suroeste, es decir, el litoral, las líneas de ambos planes son exactamente las mismas.
- En el límite noroeste, es decir, hacia el Barranco de San Juan o del Valo, las líneas de ambos planes son prácticamente idénticas, con diferencias inapreciables a simple vista en el plano adjunto, al haberse hecho coincidir las líneas con las de la cartografía, que representan los elementos que deslindan las propiedades. Solamente en el vértice norte se aprecia un cambio en el cauce del Barranco, debido a que el puente, que lo ha de cruzar, reflejado en la ordenación del Plan General, cambia su trazado, debido a la solución viaria, consensuada con el Servicio de Carreteras del Cabildo, que el

Plan Parcial establece en su ordenación pormenorizada, del enlace del viario interno con el cruce de la Carretera TF-47 con la de Subida a Guía de Isora.

- En el límite noreste, desde el Barranco de San Juan o del Valo hasta el de La Rabona, las líneas de ambos planes son prácticamente idénticas, con diferencias inapreciables a simple vista en el plano adjunto, al haberse hecho coincidir la línea con las de la cartografía, que representan los elementos que deslindan las propiedades.
- En el límite sureste frente al Barranco de La Rabona las líneas de ambos planes son exactamente las mismas.
- En resumen, el Plan Parcial ha ajustado mínimamente la línea límite del sector a su cartografía y ha incluido la nueva localización del puente sobre el cauce del Barranco, consensuada con el Servicio de Carreteras del Cabildo, manteniéndose idéntica la superficie del sector de 267.130 m²s.



— — —	LIMITE PLAN PARCIAL COSTA SAN JUAN
- - - -	LIMITE DE LAS ACTUACIONES DE URBANIZACION EXTERNAS AL SECTOR
- - -	EJE DE CAUCE DE BARRANCO
COSTAS	
— — —	DESLINDE MARITIMO TERRESTRE
- - -	SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN
—	Curvas de nivel
10	Cota de altimetría
31,74	Rasantes

PALERM & TABARES DE NAVA S.L.P.
ARQUITECTOS

COLABORAN




PROPIEDAD
GESTEIDE, S. L.
FEBRERO 2012

PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL		
SECTOR DE SUELO URBANIZABLE NO ORDENADO TURÍSTICO "COSTA SAN JUAN" Guía de Isora (Tenerife)		
ESCALA 1:5000	INFORMACIÓN URBANÍSTICA	IU-1
REFERENCIA 238	DELIMITACIÓN Y TOPOGRAFÍA	

2.3. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

El terreno que abarca el sector "Costa San Juan" contiene una estructura de la propiedad compuesta por 11 propiedades privadas, que forman un conjunto de 42 parcelas catastrales, completas o en parte, más 1 finca de dominio público, que se corresponde con una pequeña parte del Barranco de San Juan o del Valo, a ocupar por un puente.

La propiedad de mayor entidad, compuesta en sí misma por 7 parcelas catastrales, representa el 71% de la totalidad.

Las otras 9 propiedades, que representan en conjunto el 29% y compuestas por 34 parcelas catastrales, representan porcentajes entre el 0,065% y el 9,48% de la totalidad.

Las propiedades nº 10 y 11, que son propiedad del Ayuntamiento tienen carácter patrimonial o fueron adquiridas de forma onerosa.

2.4. RELACIÓN DE PARCELAS Y TITULARES DEL SECTOR

Los datos de las propiedades, titulares, la referencia y superficie catastral de las parcelas, las superficies registrales y según cartografía de las fincas y el porcentaje de participación son los siguientes:

RELACIÓN DE PARCELAS Y TITULARES DEL SECTOR						
NUMERACIÓN DE PARCELA		PROPIETARIO	SUPERFICIE DE SUELO (m ² s)			PORCENTAJE (%)
s./ Plan Parcial	s./ Catastro		s./ Registro	s./ Catastro	s./ Cartografía	
1	21869-01	Gesteide S.L.		17.903	17.935	
2	22840-01			14.913	14.979	
3	24828-05			101.028	101.461	
4	24828-02			27.478	28.525	
5	24828-06			12.886	12.947	
6	25848-01			10.328	10.483	
7	24828-03			4.514	3.153	
Total Gesteide S.A.				189.050	189.482	70,9893
8	20882-02	D. Francisco Cairós Alonso y Hermanos Cairós Grillo (Proindiviso por mitades)		2.123	2.134	
9	20882-01			1.852	1.765	
Total D. Francisco Cairós				3.975	3.899	1,4608
10	20887-01(en parte)	Ayuntamiento		232	232	
11	21869-03 (en parte)			1.512	1.512	1.512
Total Ayuntamiento				1.744	1.744	0,6534
12	21869-23-01 (edificación) 21869-23-02 (edificación)	D. Pedro Antonio Hernández González y Hermanos Hernández Ruiz (Proindiviso por mitades)		2.461	5.828	
Total D. Pedro A. Hernández González y Hermanos Hernández Ruiz			0	2.461	5.828	2,1833
13	21869-03 (en parte)	D. Pedro Antonio Hernández González		21.865	20.564	
14	24828-02			767	691	
15	21869-19 (edificación)				75	745
	21869-18 (edificación)				39	
	21869-17 (edificación)				44	
	21869-16 (edificación)				41	
	21869-15 (edificación)				35	
	21869-14 (edificación)				84	
	21869-13 (edificación)				73	
	21869-12 (edificación)				46	
	21869-11 (edificación)				55	
	21869-10 (edificación)				57	
21869-09 (edificación)				46		
21869-08 (edificación)				87		
21869-07 (edificación)			49			
21869-30 (edificación)			48			
16	21869-06 (edificación)			52	228	
	21869-22 (edificación)			61		
	21869-27 (edificación)			63		
Total D. Pedro Antonio Hernández González			767	23.587	22.227	8,3274
17	21869-25 (edificación)	Hermanos Hernández Ruiz		503	556	
	21869-28 (edificación)			227		
18	21869-24 (edificación)			102	256	
	21869-29 (edificación)			161		
19	21869-02		26.677	24.550		
Total Hermanos Hernández Ruiz			767	27.670	25.362	9,5019
20	38019A009009040000PM (en parte)	D. Pedro B. Hernández Domínguez		174	174	
Total Sr. x				174	174	0,0652
21	24828-01	D. Gerardo Hernández Silva		9.082	9.186	
Total Sr. Hernández Silva				9.082	9.186	3,4415
22	24828-07	UNDECK S.L.		4.720	4.425	
Total UNDECK S.L.				4.720	4.425	1,6577
23	24828-08	D. Dieter Ahlers Schmidt		4.699	4.590	
Total D. Dieter Ahlers Schmidt				4.699	4.590	1,7197
TOTAL SECTOR PROPIEDAD PRIVADA				268.995	266.916	100,0000
24		Barranco DPH	214	214	214	
TOTAL SECTOR PROPIEDAD PÚBLICA			214	214	214	-
TOTAL SECTOR				269.209	267.130	-

2.5. RELACIÓN DE PARCELAS Y TITULARES COLINDANTES DEL SECTOR

Se relacionan a continuación los titulares y el número catastral de las parcelas colindantes al sector en la siguiente tabla:

RELACIÓN PARCELAS Y TITULARES COLINDANTES		
NUMERACIÓN DE PARCELA		TITULAR
s./ Plan Parcial	s./ Catastro	
A	2088701CS2128N0001HK	Ayuntamiento
B	38019A00900904 en parte	D.Pedro Hernández Domínguez
C	38019A00900002 en parte	D.Gerardo Hernández Silva
D	38019A00900893 en parte	Gesteide S.L.
E	38019A00900004	Agua Dulce Producciones Agrícola y Ganadera SAT 6032
F	38019A00900004	
G	38019A00900821	Gesteide S.L.

Sólo la entidad Aguadulce producciones agrícolas y ganaderas SAT, entre los propietarios de terrenos colindantes, no es a su vez titular de terrenos incluidos en el sector. Dicha sociedad ha presentado escrito con registro de entrada en el Ayuntamiento de fecha 29-09-2011, y que consta en el expediente administrativo, declarando conocer el documento completo del Plan Parcial, y no tener objeción alguna al mismo.

3. DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO TERRITORIAL DEL SECTOR

La siguiente descripción está extraída de la Memoria Informativa del Avance del Plan Territorial Parcial del Litoral Suroeste - Tramo 2, en cuya comarca se encuentra ubicado el sector. Se describen, por lo tanto, las circunstancias de algunos aspectos de la comarca, como son:

- El contexto insular y comarcal
- El paisaje
- El sistema de núcleos urbanos
- Las actividades de ocio en el litoral
- El sistema viario
- Las previsiones de desarrollo urbano

3.1. EL CONTEXTO INSULAR Y COMARCAL

El área del suroeste de Tenerife tiene tres características básicas respecto al contexto geográfico y al sistema urbanístico a escala insular. En primer lugar, es el área territorial más alejada de los grandes centros urbanos, es decir, más alejada de las funciones centrales con mayor raigambre y tradición de la isla de Tenerife: el puerto, el primer aeropuerto y los centros económicos de Santa Cruz y la Laguna. En segundo lugar, es el área con mayores expectativas del sistema turístico insular, puesto que se encuentra ubicada en una zona de valores paisajísticos considerables (litoral, montaña, agricultura,...), de buen clima (soleamiento, vientos apacibles, mar en calma,...) y muy cercano a las infraestructuras turísticas más desarrolladas (Los Cristianos-Las Américas) y de transporte más potentes (aeropuerto-futuro puerto de Granadilla). Y en tercer lugar, es el área más accesible desde las islas occidentales y por tanto con mayor capacidad para jugar el papel de cabeza de puente con ellas. El futuro centro de Fonsalía es una expresión clara de esta especial particularidad del litoral

suroeste.

Por tanto, esta área está llamada a combinar diferentes funciones en el desarrollo de la isla de Tenerife. Por un lado, está llamada a marcar los pasos de un modelo de desarrollo turístico más reflexivo y menos agresivo del que ha dominado el territorio insular en los últimos cuarenta años. No sólo por la calidad irregular de su oferta y el inadecuado consumo de suelo de alta sensibilidad ecológica y paisajística experimentado en los últimos años, sino porque parece haber un cierto acuerdo en que los hábitos del turista medio están pasando por un proceso gradual de cambio hacia un producto menos estandarizado y masificado. Por consiguiente, más cuidadoso con los recursos naturales y patrimoniales del territorio. Y el área del suroeste tinerfeño los contiene, y en abundancia.

Por otro lado, debe también atender a aquellas otras funciones que devienen de su papel creciente en relación con la movilidad en el contexto archipelágico e insular. La materialización de las infraestructuras portuarias y de transporte (puerto de Fonsalía, anillo insular, sistema viario interior,...) deben también plantearse desde la perspectiva de sus posibles impactos en un territorio marcado por el interés de sus centros urbanos tradicionales (sobre todos los del litoral), por el valor económico y paisajístico de su agricultura y por los tipos de señales que las diversas formas de explotación de la tierra han ido dejando históricamente en el territorio. Impactos que dependen de cómo sean resueltos sobre el terreno, podrán tener efectos también positivos o negativos cara a las nuevas modalidades de explotación turística antes señaladas.

En esta dirección, El PIOT deja pocas dudas sobre la "vocación" urbanística de la Comarca. En él se habla de tres franjas horizontales y paralelas a la costa: la franja litoral, donde se alternan áreas urbanizadas (sobre todo turísticas) y agrícolas, la franja intermedia con agricultura intensiva que es donde se sitúan los asentamientos principales, y la franja superior en la que se intercalan áreas

naturales, cultivos tradicionales y núcleos rurales.

En relación con los usos del litoral el PIOT establece el carácter de:

- a) Área de Protección Económica, Categoría 3, que cubre la amplia zona entre el litoral y el corredor insular (hasta Tamaimo), salvo los suelos de interés natural (malpaíses y barrancos)
- b) Área de Protección Ambiental que incluye la costa protegida en el tramo entre la Playa de San Juan y Callao Salvaje, así como el entorno vinculado al SIC (Sitio de Interés Científico) de La Caleta de Adeje.

Para los núcleos residenciales del litoral establece un tipo de desarrollo residencial compacto, así como la recualificación y consolidación del modelo de ocupación turística del litoral y eventuales enclaves intermedios, evitando la dispersión de las edificaciones en el territorio.

En la zona entre Alcalá y la Playa de San Juan, el PIOT propone la creación de un centro importante de desarrollo urbano en el que se combinen usos residenciales con otros de servicios vinculados a los núcleos urbanos y al puerto de Fonsalía. La nueva centralidad debe apoyarse en la nueva vía de acceso y en el puerto.

En cuanto a las áreas turísticas costeras, establece que las urbanizaciones y los núcleos residenciales existentes desde Las Américas hasta Los Gigantes, deben ser objeto de actuaciones de reforma interior con los criterios señalados en las normas sobre turismo del PIOT, mientras que en los enclaves turísticos intermedios entre la costa y el corredor insular cabe el desarrollo de áreas turísticas singulares vinculadas a grandes equipamientos de ocio tipo "Resorts".

En lo que concierne a las grandes infraestructuras, el PIOT propone como Infraestructura Integrante del Modelo de Ordenación Insular, el nuevo Puerto de Fonsalía, dirigido al transporte de pasajeros y mercancías entre Tenerife y las tres

islas occidentales. En su entorno debe crearse un nuevo nodo con funciones centrales y de servicios.

En relación con el sistema viario y de transporte, propone para la totalidad de la comarca, un sistema basado en dos ejes longitudinales paralelos al litoral, uno de medianías y otro de costa. Ambos viarios, que estarán atravesados por ejes menores en la dirección opuesta, serán los que protagonicen el nuevo sistema, que en su globalidad debe ser profundamente revisado dados sus actuales signos de sobresaturación. El eje costero, por otro lado, habrá de cumplir la función de articular los núcleos costeros y al mismo tiempo definir el límite del sub-ámbito turístico del litoral entre La Caleta y Los Gigantes. Deberá ser una vía urbana de alta capacidad de tráfico, pero condicionada en su diseño a su papel articulador de una zona turística y de ocio.

En resumen, en relación al contexto insular y comarcal de esta comarca, se pueden advertir tres características particulares; en primer lugar, es el área territorial más alejada de los grandes centros urbanos; en segundo lugar, es el área con mayores expectativas del sistema turístico insular, puesto que se encuentra ubicada en una zona de valores paisajísticos considerables; y en tercer lugar, es el área más accesible desde las islas occidentales y por tanto con mayor capacidad para jugar el papel de cabeza de puente con ellas, a lo que corresponde la propuesta del nuevo Puerto de Fonsalía.

3.2. EL PAISAJE

El Litoral Suroeste está formado por dos zonas claramente diferenciadas, tanto por las condiciones topográficas como geomorfológicas, lo que se traduce, a su vez, en la disposición de los núcleos costeros, condicionando de diverso modo las transformaciones a proponer para cada una de ellas.

La primera zona está claramente caracterizada por una sucesión de barrancos muy acusados y continuos, que proporcionan al territorio una forma de peine muy tupido, que también se traduce en su encuentro con el mar, donde se suceden tramos de acantilado y desembocaduras de barranco muy estrechas, que se convierten en playas de callaos o de arena. Podemos diferenciar dos tramos, además de las franjas ocupadas por los núcleos tradicionales o las urbanizaciones turísticas, que son en este caso, La Caleta, y el conjunto Bahía Príncipe – Playa Paraíso – Callao Salvaje. El primero de ellos se corresponde con los Acantilados de Adeje, donde está delimitado el Sitio de Interés de La Caleta, aunque presenta unas características homogéneas a lo largo de todo el tramo de costa vacante. Además de los valores naturales con que cuenta, es muy destacada la belleza y la singularidad del conjunto montañoso, y especialmente en los espacios de encuentro con el mar. La costa, que es muy rica, y que cuenta con áreas diversas de estancia, playas y calas, cuenta también en su proximidad con zonas de buceo. En la actualidad son múltiples los usuarios que acuden a ellas, dada la facilidad de acceso desde el Puertito de Ármenme o desde el cauce de otros barrancos. El segundo tramo es el que se desarrolla entre Callao Salvaje y Playa San Juan; en este caso el perfil del acantilado es más rizado y complejo, con entrantes y cuevas que lo caracterizan; también en este tramo están delimitados dos espacios naturales, el del acantilado de Isorana y el del Barranco de Erques, que no abarcan el tramo vacante de costa en su totalidad, aunque puede apreciarse como se refieren a un conjunto unitario y de valores comunes. El corte acusado del inicio del acantilado hace que sea muy sensible a los elementos que se sitúen en la plataforma superior, apreciándose desde el mar toda la franja litoral, que alcanza hasta el trazado de la vía costera.

La segunda zona, sin embargo, es más homogénea y está formada por un amplio valle bordeado por las estribaciones montañosas al este, y que se acerca al mar en una pendiente casi continua. El borde litoral resulta menos acentuado, a modo

de plataforma que se sumerge suavemente en el mar, aunque podemos diferenciar algunos sectores de rada media de cierto interés. Esta zona cuenta con un importante sector turístico consolidado en su límite norte, donde se reúnen El Varadero, Playa La Arena, Puerto Santiago y Los Gigantes. El resto del territorio está prácticamente ocupado por la actividad agrícola, en su mayor parte en producción, además de dos núcleos tradicionales pesqueros, Playa San Juan y Alcalá.

La comarca, a su vez puede ser dividida en diferentes tramos, en función de su contenido de espacios diversos, en cuanto a las actividades que en los mismos se desarrollan, y por tanto, que pueden también ser considerados unidades, tanto desde el punto de vista del paisaje y de sus condiciones naturales, como de su uso y funcionamiento en la actualidad, respondiendo cada uno de ellos a una vocación determinada, en relación con el modelo de ordenación a previsto.

Entre otros tramos, los que más interesan al objeto del presente documento son los que atañen al sector, con los que realmente va a tener una estrecha vinculación, que son los dos siguientes:

1. El tramo de Erques – Acantilados de Isorana, con una longitud de costa de 9 kilómetros, que es de gran interés natural y paisajístico, no sólo por el borde litoral, sino por la serie de barrancos que lo atraviesan, especialmente el Barranco de Erques. Cuenta en su interior con un conjunto de edificaciones, como la urbanización Marazul que destaca fuertemente en el paisaje. Y también con ciertos conjuntos rurales de interés como El Balito. Además alcanza esta zona el resort en construcción Club de Campo Abama, que deja la edificación fuera del ámbito litoral, y ha incluido ciertas obras blandas de transformación de la costa, aunque con la incorporación de un dique semisumergido, de cierto impacto formal. Incluye diversos sectores de Suelo Urbanizable

entre sus previsiones de crecimiento.

2. El tramo Playa San Juan – Alcalá, en el que se encuentra el sector "Costa San Juan", de 6,3 kilómetros de longitud de costa, que reúne los dos núcleos tradicionales pesqueros de mayor importancia de la zona, manteniendo ambos elementos patrimoniales de interés etnográfico y arquitectónico. El área intermedia es la prevista para acoger el Puerto de Fonsalía, correspondiéndose con una costa de rada media que deberá cuidarse especialmente en la definición del puerto y su entorno. En la actualidad el crecimiento de los núcleos los ha llevado a sobrepasar el trazado de la vía de costa, que actualmente los atraviesa, lo cual también puede apreciarse en las previsiones de crecimiento del planeamiento general, que incluye superficies al este de la carretera actual.

También es relevante tener en cuenta que en la zona más próxima al sector se encuentran los siguientes Espacios Naturales Protegidos de la Red Canaria:

El Sitio de Interés Científico de Los Acantilados de Isorana (T-39), que se encuentra aproximadamente a 1 km de distancia, cuenta con una superficie 24,1 Ha, y se caracteriza por la presencia de algunas especies de aves raras y protegidas por la legislación vigente, así como por convenios internacionales y justifica su declaración como sitio de interés científico, sobre todo por su carácter de refugio para la ornitofauna.



El Paisaje Protegido del Barranco de Erques (T-30), que se encuentra aproximadamente a 3 km de distancia, cuenta con una superficie 237,9 Ha, y se caracteriza por contener la cuenca de un espectacular barranco, configurando un paisaje abrupto de interés geomorfológico, que discurre por las laderas oeste de la isla como una profunda hendidura de gran desarrollo longitudinal.



El Monumento Natural de La Montaña de Tejina (T-25), que se encuentra aproximadamente a 5 km de distancia, cuenta con una superficie 169,7 Ha, y se caracteriza ser una unidad geomorfológica destacada de interés geológico, al tiempo que un elemento particularizado del paisaje en el oeste de Tenerife.



3.3. EL SISTEMA DE NÚCLEOS URBANOS

El sistema de núcleos del área territorial del Suroeste - Tramo 2 responde al modelo general que puede ser apreciado en la Isla de Tenerife, y en general en el archipiélago. Se trata del modelo que corresponde a la actividad rural y que hasta mediados del siglo pasado organizaba el territorio. Después vino su adaptación al modelo actual soportando fundamentalmente el turismo y los servicios.

En el área de medianías (entre 300 y 1.000 m. de altitud) se localizan los núcleos principales, entre los que destacan las cabeceras municipales enlazadas por la red de Carreteras Generales. En la costa se sitúan los pequeños núcleos pesqueros relacionados directamente con las cabeceras municipales y otros núcleos mayores a través de carreteras secundarias. A este esquema responden,

el núcleo de Guía de Isora, cabecera municipal, y otros menores de medianías, quedando fuera de nuestro entorno, aunque participando del mismo esquema las cabeceras de los otros dos municipios: Adeje y Santiago del Teide. Todos ellos enlazados por la Carretera General TF- 82.

En la costa se sitúan los núcleos pesqueros tradicionales de La Caleta de Adeje, en el municipio de Adeje, Playa San Juan y Alcalá, en Guía de Isora, y Puerto Santiago, en Santiago del Teide. La Caleta de Adeje enlaza con la Carretera General a través de la TF- 6232, y el resto de los núcleos costeros, además de la vía secundaria que los conecta con la general, cuentan además con una carretera de costa, la TF-47, que discurre casi paralela al borde litoral a una distancia aproximada de 500 m. Ahora bien, la costa suroeste participa de la actividad turística que en los últimos cincuenta años se ha desarrollado en la zona sur de la Isla, lo que se ha traducido en la aparición de nuevos núcleos específicamente turísticos y el desarrollo de los núcleos tradicionales en relación con esta actividad. Así, la Caleta de Adeje, ya enlaza casi directamente con el desarrollo de la ciudad turística continua que desde Los Cristianos alcanza la zona de Fañabé y Playa del Duque; en la costa de Adeje se han desarrollado, asimismo, los núcleos turísticos de Playa Paraíso y Callao Salvaje, y el complejo de apartamentos Marazul; en Guía de Isora podemos apreciar el crecimiento de los núcleos tradicionales de Playa San Juan y Alcalá que cuentan en la actualidad con más de 1.500 plazas turísticas; y en Santiago del Teide se ha consolidado una importante zona turística que reúne Varadero, Playa La Arena, Puerto Santiago y Los Gigantes, sumando en total alrededor de 5.700 plazas turísticas, que son datos extraídos del PIOT, año 2.000.

Por último, y recientemente, se han desarrollado dos Campos de Golf, el de Costa Adeje y el Club de Campo Abama, que cuentan con instalaciones hoteleras y villas vinculadas.

En total, y a partir de las fuentes consultadas, se contaba en la franja litoral para el año 2.000, con una población de 10.193 habitantes y un total de 14.913 plazas hoteleras, sin contabilizar las de La Caleta de Adeje, cuyo número de plazas se une en las estadísticas al total del tramo litoral de Adeje.

El Padrón del año 2.004 refleja el importante crecimiento que están experimentando los núcleos costeros, pues a la actividad turística, se une ahora, el crecimiento de estas zonas como lugares de residencia. El total de habitantes para los núcleos de costa alcanza en esta fecha los 16.267, lo que significa un crecimiento cercano al 60%.

En cuanto a la disposición de cada uno de los núcleos en el territorio, se puede apreciar su adaptación a las condiciones de la topografía en cada una de las zonas. Así los núcleos del municipio de Adeje, en la subzona sur, se desarrollan en bandas transversales a la línea de costa, dejando libres los cauces de barranco. Sin embargo a partir de Playa San Juan hacia el norte, los núcleos costeros se apoyan en la vía de costa desarrollándose fundamentalmente en la franja intermedia entre ésta y el mar.

En cuanto al esquema de implantación territorial, es de resaltar la importancia de la carretera TF-47, como articuladora de gran parte del litoral suroeste, y a partir de la que se han localizado los desarrollos turísticos en este sector de la costa.

3.4. LAS ACTIVIDADES DE OCIO EN EL LITORAL

El tramo del litoral suroeste, objeto de este trabajo, es uno de los que cuenta con mayor número de actividades de ocio vinculadas al mar. Lo que puede explicarse por la diversidad del borde litoral, y sobre todo, por la calidad del fondo marino. Fondo marino que se desarrolla en el estudio específico incluido en el Contenido

Ambiental anexo. A estas condiciones hay que añadir también su situación estratégica, su posición entre la ciudad turística consolidada y uno de los monumentos naturales de mayor importancia del archipiélago como es el Acantilado de los Gigantes y todo el conjunto de Teno.

Finalmente añadamos las posibilidades que ofrece un litoral que cuenta aún con amplias zonas vacantes, por lo que conserva en mejor estado los valores marinos de la frágil frontera entre el mar y la tierra.

Entendemos que estas actividades constituyen un aspecto fundamental de la utilización de esta parte del territorio, que habrá que potenciar mediante las medidas que se consideren más adecuadas.

3.5. EL SISTEMA VIARIO

Se accede a Playa San Juan desde la Carretera Insular TF-47, Armeñime - Puerto de Santiago, que enlaza a 10 kms. con la TF-1 Autopista del Sur, que conecta con el resto de la isla.

El área territorial Litoral del Suroeste se corresponde con el ámbito de la Isla que aún no cuenta con una vía rápida de conexión general, lo que se denomina el Anillo Insular, prolongación de la TF-1, sistema que se constituye como la previsión más demandada en relación con el sistema viario. Desde el planeamiento insular también se tiene prevista la construcción del Puerto y Centro de Servicios de Fonsalía, que significará una importante transformación del área en el futuro. Y como consecuencia de este nodo de transportes y comunicaciones, se construirá un ramal desde ese nuevo centro, que enlace con dicho Anillo Insular.

Las previsiones, en relación con el sistema viario, incluyen también ciertas modificaciones, cuyas definiciones se concretan en el ámbito del planeamiento general.

La vía de costa, TF-47, Armeñime - Puerto de Santiago, se constituye como uno de los principales elementos de articulación del tramo litoral. Se proponen en el planeamiento general dos tipos de transformación para el futuro de esta vía: en primer lugar la ampliación de su sección y la modificación de su diseño general; y en segundo lugar su enlace con la prolongación de la Rambla que es el eje de la ciudad turística consolidada en el sur. En la actualidad esta carretera TF-47 está considerada como vía secundaria y se compone de dos carriles, uno en cada sentido, y con un ancho medio de 6,50 m., con apenas zonas de protección, y con arbolado en algunos tramos del trazado. Una de las principales cualidades de esta vía, es su adecuada integración en el entorno rural que atraviesa, tanto por sus dimensiones, como por la sencillez de su sección. Sin embargo, es evidente que el desarrollo que está sufriendo el área, al que se deben añadir las expectativas futuras, especialmente en relación con el nuevo Puerto de Fonsalía, se traducirán seguramente en un aumento del nivel de carga, para el que la vía no cuenta con las condiciones adecuadas.

La ampliación prevista aumenta la sección media a 16,00 m. con franjas de protección de 12,00 m. a ambos lados de la vía. Y además propone un diseño de la misma donde se incluye una mediana arbolada. Esta ampliación, a su paso por los núcleos de Playa San Juan y Alcalá, especialmente este último, cuyo crecimiento ya rebasa el trazado de la carretera actual, afectaría sin duda alguna a las edificaciones existentes.

La Rambla diseñada como continuación de la ciudad turística, tiene previsto su enlace desde Fañabé y Playa del Duque, hasta la Caleta de Adeje, tramo que está en fase avanzada de obras en la actualidad y que se prevé prolongar hasta

enlazar con Bahía Príncipe, conectando después con el tramo ya existente de enlace entre este último y Callao Salvaje y prolongándose algo más, hasta enlazar con la carretera TF-47. Se trata de una vía urbana de amplia sección, 30 m., que combina el paseo peatonal con dos carriles de tráfico rodado en cada sentido.

Es importante señalar que el tramo de Rambla desde La Caleta hasta Bahía Príncipe atraviesa el borde superior del Sitio de Interés Científico de la Caleta en medio de un territorio accidentado y en sentido perpendicular a los sucesivos cauces de barranco que marcan el paisaje.

3.6. LAS PREVISIONES DE DESARROLLO URBANO

Reuniendo el suelo urbano clasificado en los tres planes generales municipales de ordenación, así como el suelo urbanizable en sus distintas modalidades, y relacionando los índices más expresivos de las condiciones de cada sector, se puede evidenciar que el suelo urbano se corresponde con los núcleos existentes en la actualidad, aunque de algunos de sus parámetros se puede derivar el amplio porcentaje de suelo vacante y, por tanto, la capacidad de acogida de desarrollo futuro, ya incluida en el suelo así clasificado.

En total se prevé una población de 25.670 hab. y 34.061 plazas turísticas, sólo en el suelo clasificado como urbano. Si estas cifras se ponen en relación con la población que refleja el Padrón del 2.004, se aprecia que implica un crecimiento del 57,80 % de la población y, en cuanto a las plazas turísticas totales en relación con las contabilizadas en la información del Plan Insular, año 2.000, significa un incremento del 128 %.

En cuanto al Suelo Urbanizable Ordenado, en la actualidad parte del mismo está

en fase de urbanización y/o edificación. En estas condiciones están los sectores La Caleta, Barranco de las Torres (Golf, Costa Adeje), Club de Campo (Golf Abama), La Jaquita, PP Santiago del Teide y PP San Francisco, que incluyen 17.328 plazas turísticas y 4.948 plazas residenciales adicionales.

Así mismo, el planeamiento general contiene otros suelos urbanizables ordenados o sin ordenar, localizados en la franja litoral, y que aún no han iniciado la ejecución de su urbanización o se encuentran en una fase preliminar de la misma, que son en el término municipal de Adeje, Puertito de Adeje, Rocabella, Hoya Grande S.A.U. y Hoya Grande III y en el término municipal de Guía de Isora, Villa Erques, Costa San Juan y Cueva del Polvo.

4. INFORMACIÓN AMBIENTAL

El Decreto Legislativo 1/2000 por el que se aprueba el Texto Refundido de Las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias (TRLOTENC), establece respecto a los instrumentos de planeamiento urbanístico, entre los que se encuentra la figura del Plan Parcial, por medio de qué reglamentos se desarrollarán las determinaciones y el contenido documental de dichos instrumentos.

Dichas determinaciones de contenido ambiental vienen contenidas en el Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento, que persigue la plena integración de la variable ambiental en los instrumentos de planeamiento municipal y en los de desarrollo.

Con ello se pretende que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística incorporen desde su propio inicio la variable ambiental, garantizando así que la misma se tenga en cuenta en las decisiones de ordenación. Se considera que el momento más adecuado para la valoración de las consecuencias ambientales de la ordenación urbanística, es el documento de Avance de Planeamiento, cuando proceda, o el documento de Aprobación Inicial, para lo que la citada regulación establece el contenido documental mínimo de esta fase, y la obligatoriedad de su incorporación en la tramitación del planeamiento.

Por otro lado, recientemente ha sido aprobada la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que viene a regular, a nivel nacional, lo que el Decreto 35/1995 ya regulaba en la Comunidad Autónoma de Canarias.

A pesar de su similitud con esta norma autonómica, se introducen ciertas cuestiones procedimentales y de contenido, e incluso de denominación de los

estudios ambientales que deben ser incorporadas a la legislación autonómica, aún estando vigente el Decreto 35/1995.

Esta adaptación al marco normativo estatal se lleva a cabo, en su contenido básico, mediante el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

Entre otras cuestiones, se establece que el alcance y contenido de los Informes de Sostenibilidad (equivalente a la Memoria de Contenidos Ambientales según Decreto 35/1995) deben establecerse por el denominado "Documento de Referencia" que ha de aprobar la Comisión de Ordenación y Medio Ambiente del Territorio de Canarias, bien caso a caso, bien por documentos que se refiera a una concreta tipología de planeamiento.

La COTMAC ha aprobado el Documento de Referencia para la elaboración del Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo (Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006 (BOC nº 31 de 12 de febrero de 2007).

Este Documento de Referencia, asimila gran parte del contenido que definía el Decreto 35/1995 para este tipo de planes con el que debe tener el Informe de Sostenibilidad, salvo en cuatro nuevos apartados: la alternativa 0, el plan de seguimiento, el resumen no técnico, y la viabilidad económica de las alternativas.

A diferencia de los documentos de referencia para otro tipo de planes (por ejemplo, Planes Territoriales Parciales), el documento de referencia de los instrumentos de desarrollo no resuelve el contenido del Informe de Sostenibilidad mediante referencias sucintas al contenido ambiental incluido en las diferentes memorias del Plan Parcial, sino que simplemente señala que debe contener todos y cada uno de los apartados del Decreto 35/1995 más los nuevos puntos

anteriormente señalados.

Siguiendo tal indicación legal, y para evitar la evidente duplicación de contenidos, se ha optado por confeccionar un único documento en el que se hace referencia a ambas normas. **Por ello, este Plan Parcial remite su contenido ambiental al Informe de Sostenibilidad que se tramita en paralelo a este Plan Parcial garantizándose el acceso público a la información ambiental y a la evaluación de sus consecuencias sobre el medio ambiente.**

5. INFORMACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO SUPERIOR VIGENTE

5.1. DETERMINACIONES DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DE ORDENACIÓN DEL TURISMO

5.1.1. Aspectos generales

El instrumento de las Directrices de Ordenación General constituye la figura de mayor rango en el sistema de planeamiento instaurado por la legislación canaria de Ordenación del Territorio (Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000), ya que se configura como el instrumento cuya ordenación abarca todo el ámbito territorial de Canarias y determina las pautas globales de ordenación que deben observarse por el resto de los planes, y en la actuación de las Administraciones y de los particulares con incidencia sobre el territorio.

Junto con las Directrices de Ordenación General de Canarias, la Ley 19/2003 aprobó conjuntamente las Directrices de Ordenación del Turismo, por constituir un instrumento indispensable para garantizar la eficacia de las primeras, dada la trascendencia del sector turístico en el territorio y la economía canaria.

Cada uno de los documentos, Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo, se compone de Memoria y Normativa, siendo en ésta donde se contienen propiamente las Directrices a cumplimentar por los instrumentos de planeamiento, identificando el efecto jurídico y grado de vinculación de cada una de ellas con las siglas NAD (Normas de aplicación Directa), ND (Normas Directivas) o R (Recomendación).

Las Directrices, en su mayor parte, están concebidas para su desarrollo a través de los Planes Insulares de Ordenación, Planes Territoriales y Planes Generales

de Ordenación, por lo que sólo algunas disposiciones se consideran de aplicación directa a la ordenación pormenorizada del planeamiento parcial.

Actualmente se encuentra pendiente de aprobación definitiva la Adaptación plena del Plan General de Ordenación de Guía de Isora a ambas Directrices, lo que supone la necesidad de abordar su pleno cumplimiento en los instrumentos de planeamiento de desarrollo.

Un aspecto de especial incidencia en los contenidos normativos que debe abordar el presente Plan Parcial es el referente a las cuestiones que han sido remitidas a Ordenanzas municipales. En tal sentido, además de lo que ya establece la legislación canaria respecto al contenido de las Ordenanzas Municipales de Edificación y de Urbanización (artículo 40 del TRLOTENC), se debe atender lo expuesto en la Directrices de Ordenación General sobre la remisión a Ordenanzas Municipales Ambientales previstas en las Directrices 9.4, 22.4 y 23.1, c), entre otras, evitando incluir disposiciones que regulen contenidos propios de tales ordenanzas.

A fin de simplificar la referencia a las Directrices que tienen una incidencia directa en el planeamiento de desarrollo y, específicamente, en el presente Plan Parcial, se incluye a continuación un esquema descriptivo, a título de ejemplo, y meramente enunciativo, donde se señala el número de la Directriz, su alcance normativo y un resumen de su contenido.

5.1.2. Sobre las Directrices de Ordenación General de Canarias

En materia de AGUAS, debe mencionarse el segundo apartado de la Directriz 28 (ND), que dice:

"2. Los nuevos desarrollos urbanísticos deberán asegurar su conexión con las redes de saneamiento y las instalaciones de tratamiento

existentes, y la efectiva capacidad para su tratamiento."

En esta materia también se cita la Directriz 31, apartado 4 (NAD), que en la letra a) requiere la construcción de redes separativas de saneamiento, para la captación y reutilización de aguas pluviales.

En cuanto a la ENERGÍA, destaca la Directriz 37 (ND), cuando hace hincapié en el fomento de las energías renovables y de las edificaciones que minimicen el consumo energético, aspectos también aludidos en otras directrices.

Del capítulo que trata sobre RESIDUOS, debe mencionarse la regulación contenida en el apartado 3 de la Directriz 42 (ND), sobre criterios para la recogida de residuos urbanos.

En los diferentes capítulos del Título IV sobre ORDENACIÓN TERRITORIAL, aumentan las directrices con incidencia en el presente instrumento de planeamiento. Aunque no se pretenda aportar una relación amplia de tales preceptos, no puede dejar de citarse el inciso final del apartado 2 de la Directriz 67 (ND):

(...) "El planeamiento de desarrollo deberá incorporar la previsión de ejecución, por los promotores, de las obras precisas, en su caso, para la conexión con los sistemas existentes y de sufragar las obras precisas para el mantenimiento del nivel de servicios de éstos."

También deben mencionarse las Directrices 74 y en especial el apartado 3 de la Directriz 78 (ND), que expresa lo siguiente:

"3. La selección de los modelos tipológicos se realizará atendiendo a la reducción del consumo de suelo y a su adaptación a las características del medio en el que se inserten las actuaciones. Se prestará especial atención al diseño y la escala de la intervención,

evitando implantaciones de dimensión excesiva o con morfologías que supongan fuertes impactos y rupturas.”

Debe citarse también, con relación a la RED VIARIA, la regulación contenida en la Directriz 98 sobre “Diseño de las vías”, ya que además varios de sus apartados se determinan con el carácter de Normas de Aplicación Directa.

En el Título VI de las Directrices de Ordenación General, sobre PAISAJE, hay que detenerse especialmente en la Directriz 116 (ND), que incide en el Paisaje urbano.

Respecto a la ACTIVIDAD TURÍSTICA, pese a tener su desarrollo en las Directrices de Ordenación del Turismo, que se comentan seguidamente, deben aludirse —con relación al presente Plan—, las Directrices 121, 124 y 125, sobre Criterios, Equipamientos complementarios y Formación, respectivamente (todas ellas, ND).

5.1.3. Sobre las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias

Se considera de interés atender a lo establecido en la primera de las directrices (NAD) de este instrumento sectorial de ordenación del turismo, subrayando cuando dice:

“Las Directrices de Ordenación del Turismo tienen por objeto inducir el cambio de los modos de producción y gestión de la oferta turística hacia un modelo de desarrollo turístico diversificado, diferenciado, competitivo y sostenible, que cubra las necesidades actuales de los turistas y de la sociedad canaria, protegiendo y mejorando las perspectivas de futuro, y que proyecte una imagen de integración de la gestión de todos los recursos, de modo que queden cubiertas las necesidades económicas, sociales y estéticas, manteniendo al mismo

tiempo la identidad cultural, el paisaje, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas vivos."

También es interesante citar el tercero de los criterios básicos establecidos en la Directriz 3, con relación a la elaboración del propio documento:

"c) La primacía de la calidad sobre el crecimiento cuantitativo y la orientación de la actividad turística hacia los sectores más rentables, que comporten el incremento de la productividad por gasto, especialización y duración de la estancia, así como la creación de una oferta multitemática diversa y amplia.

En el mismo sentido, cabe mencionar de formas genérica al contenido de las Directrices 6 y 7, sobre los principios y la definición del modelo, que abren el Capítulo II dedicado al Modelo turístico. Dentro de este mismo capítulo, debe destacarse la incidencia de las Directrices 11, 12, 13, 14, 15 y 17, que respectivamente tratan la ordenación urbanística, la ordenación del uso residencial en zonas turísticas, la ordenación del uso alojativo, el Equipamiento turístico complementario, otras condiciones de calidad del espacio turístico.

Por su parte, el capítulo IV de las Directrices de Ordenación del Turismo se dedica a establecer las condiciones del crecimiento y ha sido desarrollado en esta Isla por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, del que se ocupa uno de los apartados de esta Memoria.

5.2. DETERMINACIONES DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TURISMO DE TENERIFE

Con las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias se creó la figura de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística Insular, como instrumento con capacidad para ordenar la actividad turística en la Isla correspondiente, y limitar los ritmos de crecimiento de la oferta alojativa, incluso estableciendo las determinaciones relativas a la ordenación territorial, a la clasificación del suelo y a las condiciones urbanísticas de carácter general. El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, en adelante PTEOTIT, fue aprobado definitivamente de forma parcial por acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 6 de abril de 2005 (BOC núm. 168, de 26 de agosto de 2005).

Entre sus determinaciones contempla la definición de las áreas turísticas, determinando el sector de suelo urbanizable Costa San Juan, en Guía de Isora, como área de ensanche y con destino turístico (Costa San Juan 30), dentro de la zona turística Adeje-Isora.

La Normativa del PTEOTIT incide en la formulación del presente Plan Parcial en varios aspectos fundamentales, aunque en la mayor parte de los asuntos se trata de disposiciones con carácter de Recomendación.

Las Normas de Aplicación Directa aplicables en ausencia de planeamiento urbanístico adaptado a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias vienen determinadas en la Disposición Transitoria Cuarta del PTEOTIT, que expresa que tendrán tal consideración los artículos siguientes:

- a) Artículo 1.2.4.1. sobre Disposiciones gráficas del Plan.
- b) Artículo 4.4.2, apartados 1 y 3, sobre Adaptación topográfica.
- c) Artículo 4.4.3, sobre Superficie edificable, apartados 1, 2, 3 y 4.

- d) Artículo 4.4.4, sobre Tratamiento de los espacios libres de parcela, en sus apartados 1, 2, 3 y 4.

De estas Disposiciones Transitorias tiene una especial incidencia la Segunda, sobre Suspensión de proyectos de urbanización y sistemas de ejecución, que establece lo siguiente:

"1.- Hasta la aprobación del planeamiento urbanístico adaptado, se suspenderá la aprobación de los proyectos de urbanización y de los sistemas de ejecución que desarrollen sectores de suelo urbanizable en Áreas con destino Turístico o Mixto."

Esto significa que el PTEOTIT no suspende la tramitación de los instrumentos de ordenación y de las Iniciativas de ejecución privada, en aquellas con destino turístico situadas en municipios que no tengan el planeamiento urbanístico adaptado, como es el caso del sector Costa San Juan, sino sólo la aprobación de proyectos de urbanización y del establecimiento del concreto sistema de ejecución privada.

Además, esto se concreta en el artículo 1.3.1.1 sobre Instrumentos de ordenación urbanística, al expresar lo siguiente:

"1-D. En el marco de las DOTC y de conformidad a lo dispuesto para los mismos en el TRLOTENC, la ordenación urbanística de las Zonas Turísticas, conforme el modelo insular establecido por el PTOTT, se realizará en los correspondientes planes generales de ordenación y, en su caso, en los planes parciales y especiales de ordenación."

En el capítulo 2 se contienen las Disposiciones Normativas Básicas, presentadas en tres apartados: el primero sobre la Identificación de las zonas turísticas, el segundo sobre la regulación de los usos en las zonas turísticas y el tercero

dedicado a la ordenación edificatoria. Los artículos incluidos en éstos dos apartados sobre usos y edificación, pese a tener en su mayor parte el carácter de Recomendación, vienen a marcar una serie de pautas que han de considerarse en la formulación del presente Plan Parcial.

También deben atenderse, dentro del capítulo 3, los apartados 3.2 y 3.3 sobre Establecimientos turísticos convencionales y sobre Complejos turísticos, aunque es en el apartado 4.2 de capítulo 4 donde se regulan de forma más concreta la ordenación del uso turístico, estableciendo en sus disposiciones las determinaciones aplicables a cada tipo de establecimiento.

El siguiente apartado de este capítulo, es decir, el apartado 4.3, se dedica a la ordenación del uso residencial, teniendo especial importancia todo lo concerniente a las limitaciones de dicho uso en las zonas turísticas (artículo 4.3.1) y las condiciones de compatibilidad (artículo 4.3.2).

El apartado 4.4 es el que regula los Criterios de ordenación edificatoria, siendo de especial importancia para este Plan Parcial las Recomendaciones contenidas en los artículos 4.4.2, 4.4.3, 4.4.4 y 4.4.5, que tratan respectivamente sobre Adaptación topográfica, superficie edificable normativa, tratamiento de los espacios libres de parcela y calidad ambiental de la edificación.

También incide en la formulación del presente Plan Parcial todo lo concerniente a la adaptación del planeamiento urbanístico (apartado 4.5.4), especialmente los artículos 4.5.4.3 y 4.5.4.4, sobre revisión y desarrollo del planeamiento parcial, respectivamente.

Por último, debe citarse de forma específica el apartado 5.7 que contiene las determinaciones sobre la Zona Turística de Adeje – Isora, y en concreto el Ámbito particular "La Caleta 18, Costa San Juan 30", cuya ficha se reproduce a continuación.



PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA INSULAR DE TENERIFE

AMBITO PARTICULAR: La Caleta 18, Costa San Juan 30.

Zona Turística: ADEJE - ISORA.

Tipo de área: ÁREA EN DESARROLLO DE ENSANCHE.

Destino: TURÍSTICA.

ADMISIBILIDAD DE USOS PRIVADOS:

Uso Principal:

Turístico (Art. 4.2.1 PTOTT)

Categoría: Establecimientos turísticos convencionales.
Complejos Turísticos.

Uso Secundario:

Turístico (Art. 4.2.1 PTOTT)

Categoría: Establecimientos turísticos recreativos.

Residencial (Art. 4.3.2.2 PTOTT)

Categoría: Primera.

Uso Compatible:

Recreativo (Art. 2.2.5 PTOTT)

Categoría: Esparcimiento en espacio edificado nivel 2, 3 y 4.
Esparcimiento en complejos recreativos.

Terciario (Art. 2.2.10 PTOTT)

Categoría: Comercio minorista nivel 1, 2 y 6.
Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4.
Oficinas nivel 1.

Usos Prohibidos:

Residencial (Art. 4.3.2.1 PTOTT)

Categoría: Tercera.

Terciario (Art. 2.2.10 PTOTT)

Categoría: Comercio minorista nivel 4.
Oficinas nivel 3.

Otras condiciones relativas a los usos:

La compatibilidad de los usos residenciales estará limitada por una capacidad teórica turística mínima del 70% de la capacidad teórica total (Art. 5.1.1.4 PTOTT) para el ámbito particular de La Caleta y del 90 % para el ámbito particular de Costa San Juan.

CONDICIONES DE APROVECHAMIENTO: No serán superiores a las definidas por el planeamiento urbanístico vigente para el conjunto del área o en su caso, del ámbito o sector de planeamiento urbanístico que lo desarrolle.

5.3. DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

5.3.1. Clasificación y categorización del suelo colindante al sector

EL Plan General de Guía de Isora clasifica el sector "Costa San Juan" como un Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado Turístico, y determina, para el suelo colindante las clasificaciones y categorías siguientes:

Al Noreste:

SUC – R: Suelo Urbano Consolidado "Playa San Juan"

PN: Suelo Rústico de Protección Natural "Barranco de San Juan o del Valo"

Carretera TF-47, Armeñime – Puerto de Santiago

Al Noroeste:

Carretera TF-47, Armeñime – Puerto de Santiago

AI: Suelo Rústico Agrícola Intensivo

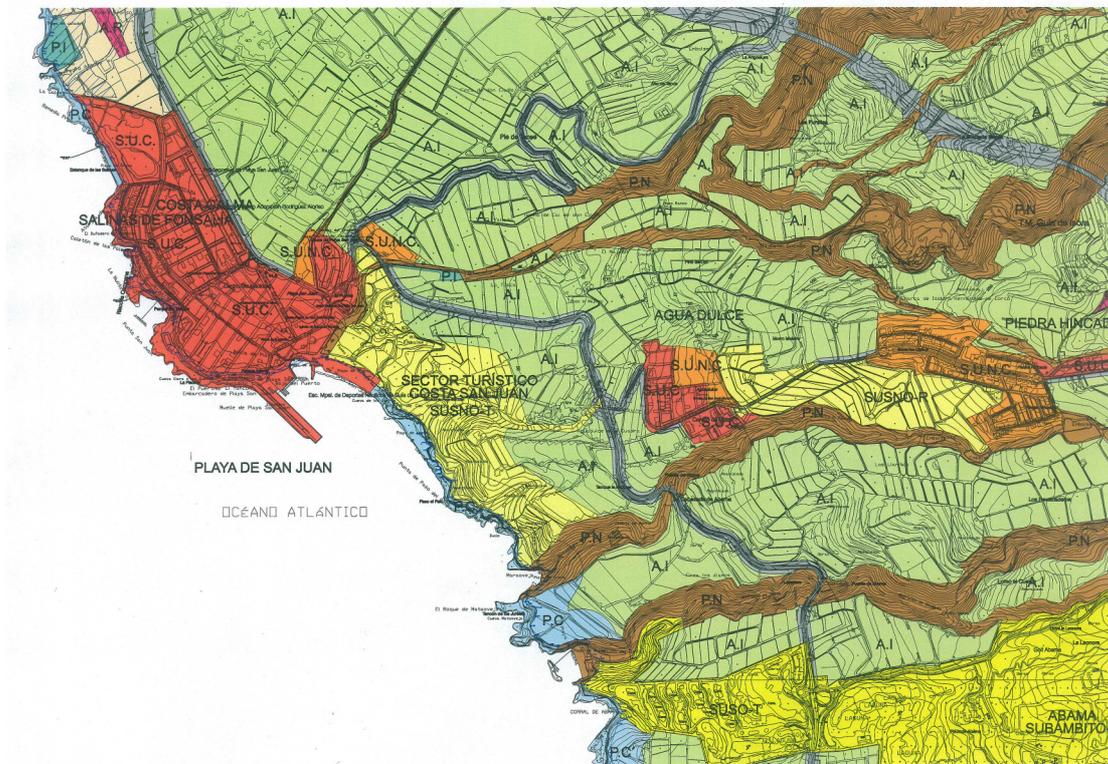
Al Suroeste:

PN: Suelo Rústico de Protección Natural "Barranco de La Rabona"

Al Sureste:

SUC – R: Suelo Urbano Consolidado "Playa San Juan"

Pc: Suelo Rústico de Protección Costera



Plano de Clasificación y Categorización del PLAN GENERAL

5.3.2. Principios y objetivos generales para las áreas turísticas o residenciales turísticas

El Plan General al establecer los principios y objetivos generales para las áreas Turísticas o Residenciales turísticas remite a los objetivos establecidos por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, que son:

- Identificación del espacio turístico conforme al modelo territorial del Plan Insular. La fijación de límites responsables de crecimiento turístico y de expansión de la urbanización turística y la ocupación de este espacios turístico con estricta limitación de los suelos previamente clasificados.
- Fomento de la renovación y sustitución de la planta alojativa

inadecuada y la regeneración de la ciudad turística, manteniendo la calidad de la oferta de los núcleos turísticos existentes, las posibilidades singulares de diferenciación de estos núcleos y las condiciones de compatibilidad en ellos de otros usos en función de sus aptitudes de desarrollo turístico y la capacidad de suelos vacíos.

- Primar la calidad de los establecimientos turísticos y su orientación hacia los sectores más rentables que comporte un incremento de la productividad por gasto y duración de la estancia, mediante su especialización y diferenciación en función de las capacidades y características del espacio turístico que los ubique, con especial atención a la oferta complementaria.
- Creación de las infraestructuras, dotaciones y de equipamientos complementarios vinculados a la actividad turística.
- Este Plan General no clasifica nuevo suelo urbanizable con destino turístico.
- En cuanto a los ritmos y límites de crecimiento, no se pueden establecer ya que no se conoce si se va a continuar y hasta cuando con la suspensión de otorgamiento de autorizaciones turísticas previas y de licencias urbanísticas para edificios destinados a alojamientos turísticos, por lo que no se puede hablar de ritmos de crecimiento, ya que cualquier previsión que se realice a este respecto no sería realista.

5.3.3. El desarrollo turístico en el modelo de ordenación estructural

El Plan General recoge en su Memoria el planteamiento general sobre el desarrollo turístico en el modelo de ordenación estructural, que es literalmente el

siguiente:

La entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife y de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias hace necesaria la inclusión de sus determinaciones y previsiones en relación al uso turístico en el planeamiento general.

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife es el instrumento de ordenación territorial que tiene por objeto la adaptación de la ordenación turística insular de Tenerife a los límites y ritmos de crecimiento que se establecen en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y conforme a ello, las determinaciones precisas de ordenación territorial y turística.

Este Plan Territorial define los ámbitos de referencia turística como aquellas zonas que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de la oferta turística alojativa, y establece en ellos las condiciones de admisibilidad de los nuevos desarrollos turísticos. De las diferencias de sus características territoriales y las preexistencias que, en materia turística y desarrollo urbano ofrecen los distintos ámbitos territoriales, resulta una primera segmentación de este espacio singular relacionada con los modelos de marketing y desarrollo turístico que integran las políticas de promoción turística insular. Los espacios resultantes constituyen las zonas turísticas a las que hacen referencia las determinaciones de ordenación territorial de este Plan Territorial.

Este Plan Territorial incluye el municipio de Guía de Isora en el ámbito de referencia turística del Suroeste y en dos zonas turísticas, la de Adeje- Isora y la de Puerto Santiago.

La zona turística de Adeje –Isora comprende las áreas de Alcalá, Playa San Juan, Piedra Hincada, Agua Dulce, Costa San Juan, La Jaquita, Villa Erques, Maguenes

y Club de Campo. La zona turística de Puerto de Santiago, engloba los ámbitos de Playa de La Arena, Villa Canaria y Cueva del Polvo, en la que se incluye por similitud territorial Varadero y el sector turístico de Cueva del Polvo.

5.3.4. Condiciones urbanísticas para la ordenación del sector "Costa San Juan"

El P.T.O.T.T incluye este suelo como área en desarrollo de ensanche con destino turístico y el Plan General mantiene la clasificación como sector de suelo urbanizable no ordenado con uso turístico, estableciendo en la ficha del mismo del Fichero Urbanístico las siguientes condiciones urbanísticas del sector:

- a) **Uso característico:** turístico.
- b) **Superficie total del sector:** 267.130 m²s.
- c) **Usos específicos:** Hotel ≥ 4 estrellas y residencial unifamiliar.
- d) **Tipologías admitidas:**
Abierta y Ciudad Jardín.
- e) **Densidad:** 60 Plazas/Ha.
- f) **Coefficiente de edificabilidad:** 0,26 m²/m²c, a aplicar sobre la superficie del total del sector.
- g) **Aprovechamiento medio:** 0,55 uda/m²s
- h) **Número máximo de plazas:** 1.602 plazas.
- i) **Superficie edificable máxima:** 69.453 m²c.
- j) **Aprovechamiento urbanístico:** 146.921 uda.
- k) **Dotaciones públicas (Superficies mínimas de cesión gratuita):**
-Espacios Libres: ≥ 20.836 m²s.
-Dotaciones: ≥ 0 m²s.
- l) **Sistemas generales:** 0 m²s.
- m) **Equipamientos de titularidad privada:** ≥ 13.891 m²s.
- n) **Sistema de ejecución:** Privada.
- o) **Plazos:**

- Un año desde que se levante la suspensión de construcción de nuevos establecimientos turísticos no encuadrables en lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda punto 3 de la Ley 19/2003 para presentar el Plan Parcial y la elección del sistema de ejecución privada.
- Plazos de ejecución de la urbanización y de solicitud de licencia (a contar desde la aprobación definitiva del Plan Parcial):
 - a) 2 años para solicitar licencia de edificación para 500 plazas alojativas en establecimientos hoteleros de 4 estrellas como mínimo.
 - b) 4 y 6 años respectivamente para solicitar licencia de edificación para 500 y 594 plazas alojativas en establecimientos hoteleros de 5 estrellas.
 - c) 4 años para finalizar las obras de urbanización.
- Los plazos señalados en el apartado anterior quedarán suspendidos por el mismo tiempo en que se disponga, por los actos o disposiciones habilitados para ello, la suspensión para la tramitación, aprobación o vigencia de instrumentos de planeamiento, de gestión y ejecución urbanística, de autorizaciones previas o de licencias edificatorias que afectaren, en su caso, al sector.
- Serán de aplicación, en todo caso, las determinaciones del artículo 4.5.4.4 del PTOTT.

INSTRUCCIONES Y DETERMINACIONES

Las instrucciones y determinaciones que establece el Plan General en la ficha del sector son las siguientes:

- El Plan Parcial deberá resolver:

A. Criterios de ordenación del sector: La ordenación de este sector se habrá de resolver según un modelo de desarrollo por ampliación del núcleo de Playa San Juan, que responda a las características ambientales de su localización y, en particular, a las topográficas, incluyendo el deslinde de dominio público hidráulico.

B. Accesibilidad: La accesibilidad a la zona central actual quedará garantizada con la vía que se señala con carácter indicativo en los planos de ordenación. La posición y características de los enlaces de dicha vía con la TF-6.237 (TF-47) quedarán condicionadas al informe del Cabildo Insular.

C. Medidas ambientales: Deberán aprovecharse los suelos con potencialidad ubicados en la superficie del sector en las áreas ajardinadas, para el aprovechamiento de la vegetación natural. Para ello, deben contemplarse las medidas de conservación necesarias para que en el transito temporal de traslado, estos suelos no pierdan sus propiedades. El resto de suelos excedentes y con capacidad agrológica productiva se deberán aprovechar para su reutilización en otras explotaciones.

Asimismo deberán controlarse los posibles vertidos al mar que puedan afectar a la contaminación de las aguas.

La zona de la "Costa acantilada" deberá preservarse situando allí la mayor parte de los espacios libres. Se recomienda la utilización de especies vegetales autóctonas.

D. Patrimonio arqueológico: Las consecuencias y las correspondientes medidas correctoras derivadas de la protección del patrimonio arqueológico existente se concretan en:

- Respecto al conjunto de bienes patrimoniales que se localizan

en la unidad, sería conveniente previo desarrollo de la futura ordenación de la parcela, la realización de una prospección sistemática que permita determinar con mayor precisión no sólo el número sino la correcta ubicación espacial de los diferentes yacimientos recogidos en el actual inventario y que se encuentran dentro de sus límites.

- El Plan Parcial que ordene pormenorizadamente el sector debe garantizar la conservación in situ del yacimiento arqueológico presente dentro del sector. Este objetivo podrá lograrse bien asignando un espacio libre al yacimiento, o bien, incluyéndolo dentro de los jardines de la parcela hotelera y poniéndolos en valor para su disfrute público. En cualquier caso, no puede ser removido de su lugar por su consideración de BIC, conforme a lo establecido por la Ley de Patrimonio de Canarias.

E. Cauces públicos: Se deberá solicitar previamente informe al Consejo Insular de Aguas sobre el carácter de los cauces existentes y, en su caso las condiciones exigibles para su encauzamiento y alternativas posibles.

- Con carácter previo al Plan Parcial deberá presentarse propuesta de delimitación de las superficies privadas en relación al cauce del barranco reflejado en los planos de ordenación. Esta propuesta deberá ser informada favorablemente por el Consejo Insular de Aguas. El tratamiento de dicho cauce que se proponga por el Plan Parcial, (mantenimiento de sus características actuales como espacio libre de protección, encauzamiento o canalización del mismo) en función de las características actuales, tanto funcionales como ambientales y de las determinaciones del planeamiento hidrológico insular deberá ser

informado igualmente con carácter preceptivo por el Consejo Insular de Aguas. Los parámetros de edificabilidad, densidad y aprovechamiento se aplicarán exclusivamente sobre la superficie de dominio privado, excluyendo el dominio público del cauce.

- La propuesta de ordenación del sector queda condicionada al informe del Consejo Insular de Aguas en relación al abastecimiento de aguas y tratamiento de aguas residuales. Una vez aprobado serán de aplicación las determinaciones del Plan Especial del Ciclo del Agua.

F. Determinaciones del P.T.O.T.T.: La ordenación pormenorizada del sector deberá cumplir con lo dispuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife.

- De acuerdo con las determinaciones del P.T.O.T.T., la capacidad máxima recomendada de cada uno de los establecimientos turísticos será de 500 plazas.

- Se considera compatible el desarrollo de complejos turísticos, según definición y determinaciones del P.T.O.T.T.

- La oferta turística complementaria preferente será la de salud, descanso y deportes según definiciones del P.T.O.T.T.

- Como usos secundarios y compatibles, a desarrollar en parcelas específicas, se consideran los siguientes:

- El uso residencial se considera compatible en un máximo del 10% de la capacidad total. El uso será el de residencial unifamiliar y se desarrollará mediante la tipología de Ciudad Jardín Aislada con una parcela mínima de 500 m²s y una superficie construida mínima por vivienda de 150 m²c. Se considera que cada una de

las viviendas se corresponde con 3 plazas alojativas, a los efectos de su cuantificación en el número máximo de plazas.

- Usos recreativos en espacios edificados en todas sus categorías y esparcimiento en complejo recreativo.
- Comercial en las categorías de Pequeño Comercio y Galería Comercial.
- Hostelería en todas las categorías salvo Gran Restaurante.
- El conjunto de los usos terciarios reseñados no podrá superar el 3% de la superficie edificable máxima.

G. Altura máxima de las edificaciones: Las edificaciones de uso turístico hotelero tendrán una altura máxima de tres (3) plantas, admitiéndose cuatro (4) plantas en un 25% de la superficie ocupada por la edificación. En la parcela de equipamiento privado y en las residenciales la altura máxima será de dos (2) plantas.

H. Incorporación del paseo marítimo existente: La ordenación pormenorizada incorporará el Proyecto del Paseo Marítimo peatonal de Playa San Juan, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento el 26 de mayo de 1999 y por la Dirección General de Costas el 27 de julio de 1999.

I. Cesión gratuita complementaria: Será de cesión gratuita, como obligación complementaria, la superficie afectada para la protección del barranco de Rabona, de unos 20.597 m²s.

J. Unidades de actuación: Este sector podrá desarrollarse mediante unidades de actuación que se correspondan con los ámbitos referidos

en los Convenios Urbanísticos suscritos con los respectivos propietarios e incluidos en el documento de aprobación provisional de la Revisión de las Normas Subsidiarias. Para ello, en el Plano de Ordenación correspondiente se reflejan a título indicativo los citados ámbitos. Debe considerarse que la nueva ordenación y el desarrollo del sector ha de atender, en lo posible, a los acuerdos contenidos en los citados Convenios Urbanísticos, en todo aquello que no contradiga la legislación urbanística, las Directrices de Ordenación del Turismo, el Plan Territorial Especial del Turismo de Tenerife y este Plan General.

K. Ocupación del suelo de la conexión viaria con la zona del núcleo de Playa San Juan: Esta conexión se podrá realizar ocupando la zona ajardinada del área de suelo urbano Playa San Juan 2, debiéndose en cualquier caso aumentar en igual cuantía la superficie de espacios libres del nuevo sector.

L. Aplicación de la Ley de Costas:

- Los usos en las servidumbres de protección de tránsito y de acceso al mar, estarán a lo dispuesto en los artículos 23 a 28, ambos inclusive de la Ley de Costas y a las correspondientes disposiciones reglamentarias.
- En la zona de influencia se aplicará el artículo 30 de la Ley de Costas.
- Las instalaciones de tratamiento de aguas residuales al artículo 44.6 de la Ley de Costas.
- Las instalaciones y construcciones existentes en dominio público y servidumbre de protección, a lo establecido en las Disposiciones Transitorias Tercera y Cuarta de la Ley de Costas

y su modificación por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre.

- Los usos o actuaciones que se proyecten en zona de dominio público precisarán previo otorgamiento de la autorización o concesión prevista en la Ley de Costas.

- El litoral es un territorio singular y escaso, muy requerido para el emplazamiento de múltiples usos e instalaciones; por ello se deberá ordenar cuidadosamente la organización multifuncional del espacio, haciendo compatibles los usos públicos y privados con la salvaguarda de los recursos naturales y paisajísticos y culturales, debiendo cumplir en cualquier caso lo dispuesto en la Ley de Costas y su reglamento.

M. Planos de Ordenación Pormenorizada: OP-6.1 y OP-6.2.

5.3.5. Dotaciones públicas y equipamiento privado

El sistema de dotaciones públicas y equipamientos privados previstos en el Plan General pretenden alcanzar un estándar adecuado de tales instalaciones y espacios y una distribución territorial equilibrada, que implementen el modelo de ordenación estructural. Las dotaciones y espacios libres públicos existentes en Playa San Juan se deben complementar con todos los de nueva creación. La ficha establece que las dotaciones públicas del sector estarán destinadas sólo a espacios libres públicos, estableciendo para ellos y para el equipamiento privado unas superficies que derivan de la proporción que señala el artículo 36.1.a.3 del TRLOTENC:

En el suelo turístico: una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, de los cuales al menos 30 metros cuadrados por cada 100 de edificación se destinarán a espacios libres públicos y como máximo siete metros cuadrados por cada 100 de edificación a dotaciones.

En cuanto a espacios libres, están previstos ocho nuevos parques urbanos, y tres plazas; en cuanto a dotaciones, a los cuatro centros docentes ya existentes se añaden tres más, así como cinco dotaciones deportivas y una dotación sanitaria.

5.4. DETERMINACIONES DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL LITORAL SUROESTE – TRAMO 2

5.4.1. Consideraciones generales

El Consejo de Gobierno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria de fecha 22 de mayo de 2006, acordó la aprobación, entre otros documentos, del "Avance del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral Suroeste-Tramo 2" y en el BOC Nº 130 del 6 de Julio de 2006, se publicó el Anuncio, por el que se sometía a información pública la aprobación del mismo.

Tanto el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral Suroeste-Tramo 2 como el de Ordenación Turística Insular de Tenerife se plantean desde unos mismos principios generales, por cuanto surgen como una necesidad demandada desde el mismo PIOT y la constatación del turismo como la principal actividad económica de la isla: de sus favorables efectos en la elevación del nivel de vida de Canarias y de sus negativas consecuencias en la transformación del espacio territorial, sobre todo en lo referente a los bordes marítimos.

La estructura del documento del Avance de este Plan en cuestión está compuesta por dos grandes apartados: el documento de Información y el documento de Propuesta de Ordenación. En el primero se realiza un análisis del contexto insular y comarcal, sobre el paisaje y en el segundo se esbozan los objetivos y criterios generales sobre los distintos elementos que condicionan la concepción de la ordenación de esta comarca, las alternativas del modelo de ordenación y la propuesta del modelo de ordenación, para terminar con un análisis de las

alternativas de ordenación y evaluación ambiental de la ordenación propuesta y un anexo sobre las medidas correctoras propuestas.

De todo ello, la parte que atañe más directamente a la elaboración de este Plan Parcial se corresponde con el capítulo de Objetivos y criterios generales y el de la Propuesta de ordenación.

A continuación se aporta un resumen de ambos capítulos, incidiendo en lo que se refiere más al sector y al ámbito en el que está inserto del término municipal de Guía de Isora, es decir, Playa San Juan, Fonsalía y Alcalá.

5.4.2. Objetivos y criterios generales

El Avance establece los siguientes objetivos y criterios generales que, a priori, serán los que enmarquen la ordenación definitiva del Plan:

Sobre la protección de los espacios naturales

Se supeditarán todos los criterios de intervención sobre la costa a los establecidos en las normas de rango superior referidos a la protección del espacio litoral, a su puesta en valor y a su adecuación para el mejor uso y disfrute por parte de los ciudadanos y los visitantes, haciendo especial hincapié en el estudio de los aspectos paisajísticos de la franja litoral para resaltar no sólo los valores naturales de carácter científico del borde marítimo, sino la importancia de la continuidad y la coherencia espacial de toda la pieza litoral como parte del escenario territorial del suroeste de Tenerife.

Los espacios catalogados y con algún tipo de protección especial como el "Sitio de Interés Científico de La Caleta", el "Sitio de Interés Científico de Acantilados de Isorana" y el "Paisaje Protegido de Barranco de Erques" deberán recibir un tratamiento integral para ser no solamente apreciados, sino utilizados públicamente.

Sobre la explotación turística de la zona

La explotación turística de la franja litoral deberá entenderse de forma integral, no como episodios aislados, que es como se ha ido desarrollando en los últimos años. Éstos deberán ser revisados, pues su estructura física ha resultado problemática en aspectos como la falta de continuidad espacial, deficiencias en la ordenación interna, altas densidades, ocupación de los bordes del litoral, cuando no privatización de los mismos, déficits de espacios públicos y arquitectura de baja calidad.

Tanto la detección de estas disfuncionalidades espaciales, como los cambios en los hábitos de la demanda turística más exigente y su vinculación a un turismo más cualitativo y selecto, por tanto, más exigente con los valores naturales y el paisaje, obligan a establecer un cambio de rumbo en los criterios de implantación de los establecimientos turísticos en la siguiente línea:

- Entender todo el escenario comarcal (Comarca Adeje-Guía de Isora-Santiago del Teide) como una sola unidad de paisaje con valores turísticos propios.
- Promover la rentabilidad turística del litoral prioritariamente desde sus atractivos naturales.
- Potenciar el interés turístico de los núcleos tradicionales existentes (La Caleta de Adeje, Playa de San Juan, Alcalá, Playa de La Arena,...) mediante operaciones de reforma interior.
- Reutilizar con fines turísticos las piezas de arquitectura tradicional de interés vinculadas a la agricultura.

Sobre el puerto y la nueva centralidad de Fonsalía

El Puerto de Fonsalía, según el PIOT está definido a partir de tres sub-objetivos fundamentales:

- e) La creación de un nuevo complejo portuario que además del enlace con las islas occidentales permita el atraque de cruceros de turismo, de embarcaciones deportivas y de pesca.
- f) La articulación funcional y morfológica con los núcleos costeros de Alcalá y Playa de San Juan.
- g) El desarrollo de un nuevo ámbito urbano para acoger los equipamientos y los servicios propios de un área turística y de ocio.

La necesidad de esta operación doble, al mismo tiempo, urbanística e infraestructural, es evidente. Tanto por razones de conectividad interinsular con el territorio próximo, como por exigencias funcionales relativas a la concentración de los equipamientos y los servicios comarcales en un solo punto, exigencias que se incrementan por la vocación turística del área, el desarrollo de una operación estructurante de este tipo en la zona parece más que razonable.

La complejidad espacial y funcional de la centralidad de Fonsalía no debe entrar en colisión con los valores naturales y paisajísticos del frente litoral donde va a desarrollarse. La franja litoral entre Alcalá y Playa de San Juan es un tramo muy accidentado de gran continuidad geográfica y coherencia paisajística, y cualquier intervención urbanística o infraestructural sobre ella, debe llevarse a cabo con las suficientes garantías de que estos valores no van a ser disminuidos ni alterados. Para ello, el Plan del Litoral Suroeste recomendará vivamente la disposición de todas las medidas precautorias de que la legislación territorial disponga, para asegurar este principio.

Sobre el sistema viario y de transporte

El cierre del "anillo insular" (continuación de la TF-1), no sólo por sus consecuencias en la mejora de la accesibilidad local, sino por lo que significa de positivo en el funcionamiento del sistema viario insular, parece una exigencia incuestionable. Este tramo cumpliría la doble función de máxima jerarquía en la

accesibilidad insular (conexión entre el norte y el sur de la isla) y de distribuidor de los tráficos locales, tanto ladera arriba para alimentar a los núcleos de montaña, como para acceder al litoral.

El subsistema del litoral en términos de accesibilidad es, sin embargo, más problemático, puesto que así como las direcciones del tráfico dominante son en general de trazado paralelo a la costa, toda la estructura geomorfológica, al menos la perteneciente a la primera franja comarcal (la casi coincidente con el término municipal de Adeje) es perpendicular a la misma.

Tanto esta circunstancia, como la localización de los "sitios" y los "paisajes" protegidos, también de estructura perpendicular a la costa, dificultan la concepción de un segundo "eje" de carácter "costero", entendido éste en términos de "continuidad espacial" y "coherencia de diseño". El trazado definitivo del viario costero, habría que entenderlo, por tanto, como un "sistema", en donde a algunos tramos de "litoral" habría que sumarle otras estructuras "anulares" o "en peine", para garantizar su continuidad.

Sobre los centros tradicionales costeros

Los centros tradicionales costeros son producto de la evolución reciente de antiguos núcleos pesqueros, cuya capital municipal estaba situada en la media ladera y cuyo crecimiento, en muchos casos, mayor que la capital, se debe a su nuevo atractivo como zonas de baño o de veraneo de la población local.

Su configuración, como si de pequeñas ciudades costeras se tratara, es el resultado de la adición de extensiones residenciales a los núcleos originales, mediante la yuxtaposición de nuevas tramas tipo "ensanche", así como de mejoras urbanas en sus frentes marítimos. Su origen pesquero y su tradicional adaptación a la costa (con la disposición de playas y de pequeños puertos) les otorgan ciertos atractivos como nuevos enclaves de litoral.

La propuesta desde el Plan del Litoral Suroeste es la de reforzar los valores

tradicionales de los centros tradicionales costeros, mediante la aplicación de planes de reforma interior y/o operaciones puntuales, en especial sobre el espacio público, tendentes a fortalecer los valores "urbanos" de los núcleos para hacerlos atractivos en la forma de "pequeñas ciudades de litoral". En suma se trataría de aprovechar los modos tradicionales de hacer ciudad de litoral, para explotarlos como atractivo turístico alternativo.

Sobre las explotaciones agrícolas

En esta dirección, lo más que puede plantear este Plan, es recomendar vivamente la conservación de las superficies vegetales dedicadas a la agricultura intensiva por tanto de su valor paisajístico y como uno de los componentes básicos del escenario comarcal. Lo que no puede es condenar una zona a ser cultivada indefinidamente, si esta actividad, a pesar a los apoyos institucionales, ha perdido su rentabilidad.

Sobre el patrimonio construido

A lo largo de toda la franja que se corresponde con el Plan, se pueden observar algunos residuos de las antiguas explotaciones del suelo con fines agrícolas y pesqueros o de otras labores tradicionales, ya en extinción: viviendas rurales y edificaciones complementarias, antiguos tinglados para el almacenamiento de productos agrícolas, pequeños embarcaderos, hornos de cal,... Este tipo de material, hoy en desuso, pero que por sus valores históricos forma parte del patrimonio de la zona, debe ser catalogado para ser reutilizado o reciclado con fines turísticos o como simples piezas históricas a conservar.

5.4.3. Propuesta de modelo de ordenación

El modelo de ordenación se apoya en tres apartados básicos:

- a) El sistema viario y de transporte
- b) Las expectativas de transformación del suelo (consolidación,

desarrollo, crecimiento y rehabilitación)

c) La protección del espacio natural

Modelo de ordenación del sistema viario y de transporte

La propuesta asume la mayor parte del esquema básico propuesto en el PIOT con dos modificaciones puntuales.

La primera modificación consiste en trasladar el eje costero a su paso por la nueva centralidad de Fonsalía en dirección este, de modo que el desarrollo previsible en los márgenes del área prevista no termine afectando a la funcionalidad del tramo y bloqueando la zona. La propuesta consiste en mantener el espíritu del eje costero de conectar los núcleos del litoral sin tener necesariamente que atravesarlos, y por tanto, no convertir un vial de conexión en una calle urbana.

La segunda modificación deviene de las dificultades de combinar un sistema viario de corte longitudinal y paralelo a la costa con una estructura geomorfológica de carácter transversal cuyos elementos más significativos (los barrancos) se presentan en forma de "T" con cabecera en el litoral. En este caso, se propone suprimir el tramo (no construido) previsto en el PIOT de conexión entre el extremo norte del continuo edificado de la Playa de Las Américas (que acaba en La Caleta de Adeje) y la urbanización de Playa Paraíso.

Modelo de ordenación en relación con las expectativas de transformación del suelo

La propuesta se soporta en el conjunto de criterios y determinaciones que conforman el PTEOT para este ámbito territorial. En este sentido se subraya la importancia de la definición de la Zona Turística Adeje-Isora como de "Sol y Playa, Gran Resort" y la de Los Gigantes-Puerto Santiago, como de "Sol y Playa apacible".

Asimismo se verá condicionada la ordenación de las "áreas de desarrollo" por las cualidades naturales y patrimoniales del suelo en que se sitúan y el de su entorno

y en relación a la nueva centralidad de Fonsalía se introducen ciertas matizaciones, que en todo caso no contradicen el marco general dispuesto en el PTEOT y consolidan los objetivos definidos en el Plan Insular de Ordenación.

Se establecen cuatro modalidades de actuación, que son las operaciones siguientes:

1. Operaciones de consolidación:

Se refieren a la propuesta del PTEOT respecto a lo que se denominan áreas colmatadas.

2. Operaciones de desarrollo:

Sólo se refiere a la nueva centralidad de Fonsalía, la cual no sólo se asume, sino que se potencia con el traslado del tramo del eje viario costero ladera arriba y la previsión de un área de expansión residencial ligada a la nueva centralidad. La hipótesis que el Plan del Litoral Suroeste baraja es que la nueva centralidad propuesta va a generar en su entorno una demanda residencial que él mismo debe prever y controlar morfológicamente.

3. Operaciones de crecimiento:

Son las que se recogen de las previsiones del planeamiento general y el PTEOT, que no obstante se verán condicionadas en su ordenación por los criterios generales del Plan Territorial de Ordenación Turística y la efectiva protección de los valores naturales y patrimoniales existentes en el área. Asimismo se propone un área especialmente dirigida a las acampadas de litoral.

Las zonas de crecimiento se concretan en el Puertito de Adeje, Rocabella, Hoya Grande SAU, Hoya Grande III, Villa Erques, Costa de San Juan, La Jaquita Cueva del Polvo y la zona de acampada de Puntas Blancas.

Las condiciones adicionales que se dispondrán para estas áreas de crecimiento derivarán de diversas consideraciones:

- La necesaria adaptación al modelo turístico definido en el PTEOT, tanto en relación a la definición general de las Zonas Turísticas, como a las indicaciones específicas para cada sector. Estas condiciones responden asimismo a uno de los objetivos generales planteados, que es el de promover el desarrollo de áreas turísticas diversas, alternativas al modelo clásico existente en otras partes del litoral de la Isla.
- La protección de los valores naturales y patrimoniales advertidos en la Información y Análisis propios de este plan.
- La especial consideración del borde litoral como lugar privilegiado natural y ambientalmente, al tiempo de frágil, lo que precisa de medidas específicas para su cuidado. En este sentido se tendrán además en cuenta las características especiales de cada tramo litoral, resultado de la Información del plan.
- El impacto que se deriva de encuentros bruscos entre áreas urbanizadas y áreas naturales, y que deberá controlarse particularmente.

4. Operaciones de rehabilitación urbana:

Se proponen en todos los asentamientos de litoral existentes, tanto en los núcleos tradicionales como en las urbanizaciones turísticas, así como en algunas edificaciones o instalaciones aisladas, ligadas con anterioridad a la actividad agrícola o pesquera. Las operaciones de rehabilitación de los núcleos tradicionales, que son los núcleos de Caleta de Adeje, Playa San Juan y Alcalá, tienen por objeto la mejora

funcional y morfológica de la trama existente y especialmente el tratamiento del frente litoral, tanto en términos de protección de los valores históricos como paisajísticos.

Modelo de ordenación para la protección del espacio natural

La protección del espacio natural del litoral suroeste de la isla de Tenerife, tanto por sus valores científicos o paisajísticos, como por su rendimiento en términos turísticos, es el objeto principal de este Plan y es, por tanto, la base del modelo de ordenación propuesto, quedando establecida por la yuxtaposición de los diferentes grados de protección provenientes de otros instrumentos de planeamiento de rango superior, así como otros nuevos que incorporamos a partir de la Información y Análisis ambiental del propio Plan.

En primer lugar y en el más alto grado de protección sitúa las siguientes zonas, que se corresponden con los Espacios Naturales Protegidos, en la categoría de suelo denominada "Áreas de Especial Protección":

- "Sitio de Interés Científico de La Caleta"
- "Sitio de Interés Científico de Acantilados de Isorana"
- "Paisaje Protegido de Barranco de Erques"

En segundo lugar sitúa los espacios correspondientes a los barrancos protegidos en el PIOT, que quedan incluidos en los límites del Plan, en la categoría denominada "Áreas de Protección Singular". Son de norte a sur, Barranco de Gui, de San Juan o del Valo, de la Rabona, de Chabugo, de las Moradas, de las Barandas, de Pinque, de las Salinas y del Burro.

En tercer lugar se encuentran los bordes litorales, urbanizados o no, protegidas por la Ley de Costas, con condiciones específicas para cada caso. La categoría de suelo se denomina "Áreas de Protección del Borde Costero".

Y por último, incluye el Suelo de Protección Económica, definido en el PIOT, en

relación a las superficies de producción agropecuaria, y lo sitúa en la categoría denominada "Áreas de Protección Común".

De este modo se proponen diversos grados de protección para todo aquel suelo no incluido en áreas urbanas consolidadas, de desarrollo o crecimiento.

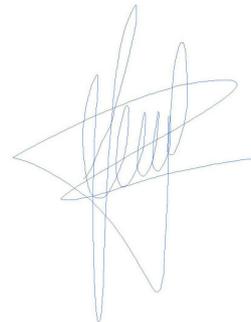
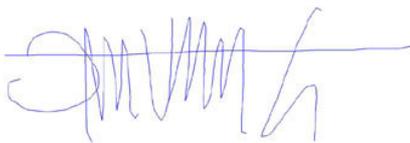
Santa Cruz de Tenerife, Julio de 2013

PALERM & TABARES DE NAVA S.L.P.

Los Arquitectos

Juan Manuel Palerm Salazar

Leopoldo Tabares de Nava y Marín



Diligencia.- Para hacer constar que el presente soporte digital se corresponde con el documento de Plan Parcial de Ordenación e iniciativa de ejecución privada para el establecimiento del sistema de ejecución del sector urbanizable turístico "Costa San Juan", aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario en sesión ordinaria celebrada el día 11 de octubre de 2013.

En Guía de Isora a a 14 de octubre de 2013.

El Secretario Acctal,

Román Calvo de Mora