

## B2. Propuestas de ordenación estructural en Bajamar

---

### B2.0. INTRODUCCIÓN

1. Los criterios básicos para la ordenación de Bajamar pueden resumirse en el diseño cuidadoso de los espacios urbanos existentes, buscando la resolución de los déficits de trama urbana y dotacionales y previendo, asimismo, cuantas acciones fomenten la revitalización socioeconómica. De tal forma, pocas son las opciones de ordenación estructural respecto al modelo consolidado, concretándose la mayoría de ellas en la eventual incorporación de algunas piezas al crecimiento urbano así como en la ejecución de un nuevo viario estructurante.
2. *Estructura viaria* A nivel del modelo urbano, el único elemento que tiene en la actualidad carácter estructurante es la carretera insular TF-13. Respecto a este tema, se plantean dos alternativas básicas de ordenación que se describen en el subcapítulo B2.1.
3. *Extensión del Núcleo* Como se ha comentado, el núcleo de Bajamar admite distintas alternativas de carácter estructurantes, que se describen en el subcapítulo B1.1.
4. *Ordenación morfológica* El grado de consolidación de Bajamar hace que no se considere este tema propio de las discusiones estructurantes del Avance. En todo caso, en la ordenación pormenorizada se desarrollará la regulación morfológica basándose en el mantenimiento de las condiciones consolidadas.
5. *Ordenación de usos y actividades* La centralidad del núcleo urbano de Bajamar se encuentra en las áreas urbanas del Casco y las Piscinas, y se configura por la concentración de actividades económicas, dedicadas sobretudo a la hostelería y a la restauración que se sitúa en torno de las piscinas y a lo largo de la Avenida del Gran Poder. La zona del casco está dotada de varios peatonales, convirtiéndola en un espacio agradable para pasear. Para mejorar la accesibilidad, así como las condiciones de centralidad, convendrá desarrollar en la siguiente etapa la ordenación detallada de la pieza vacante junto a la carretera (actual unidad de actuación BM-2), previendo en la misma, junto a aprovechamientos privados con capacidad estructurante, aparcamiento y la mejora de la comunicación entre el litoral y la carretera.
6. *Áreas Singulares* Se ha delimitado un área singular, el Palmeral de Bajamar, respecto a la cual se plantean distintas alternativas de ordenación en el subcapítulo B2.3.
7. *Infraestructuras portuarias* El litoral tanto de Bajamar como de Punta del Hidalgo es uno de los recursos básicos para el desarrollo de ambos núcleos y, en la siguiente etapa de la redacción del Plan General, habrán de desarrollarse propuestas detalladas de ordenación pormenorizada encaminadas al acondicionamiento y aprovechamiento de la costa. No obstante, se ha entendido que en esta fase de Avance deben valorarse las distintas opciones posibles de implantación de infraestructuras portuarias en ese tramo litoral (desde La Punta hasta Bajamar), tema que se trata en el subcapítulo B2.4.

# B2

Alternativa 1

Alternativa 2

Alternativa 3

Alternativa 4

Alternativa 5

Alternativa 6

Estructura viaria

1



Extensión y delimitación del núcleo

2



Palmeral de Bajamar

3



Infraestructuras portuarias

4



## **B2.1. ESTRUCTURA VIARIA**

- |   |    |   |
|---|----|---|
| <i>Descripción del ámbito temático</i>  | 1. | Definición y valoración de mejoras al funcionamiento de la estructura general viaria del conjunto de Bajamar.   |
| <i>Diagnosís de la situación actual</i> | 2. | El núcleo de Bajamar presenta algunos problemas de accesibilidad relacionados con la ausencia de cruces adecuados para el acceso a la zona central, vías con sección insuficiente para el tráfico rodado junto con una escasez notable de aparcamientos que afecta sobremanera a los usuarios veraniegos de las piscinas naturales. La carretera TF-13 carece de condiciones de urbanización al carácter urbano existente en su paso por el núcleo de Bajamar y que dificultan el tránsito peatonal por carencia de aceras. |
| <i>Causas problemática existente</i>    | 3. | Una estructura urbana de carácter espontáneo en la zona antigua de Bajamar junto con la inexistencia de un planteamiento urbanístico adecuado ha originado graves deficiencias de accesibilidad a lo largo del tiempo.  |
| <i>Criterios de ordenación</i>          | 4. | Se tienen en cuenta los siguientes criterios:<br>a) Corrección de la funcionalidad de la carretera TF-13 a su paso por el núcleo mejorando los enlaces y la accesibilidad peatonal y lograr una transformación más urbana.<br>b) Localización de alternativas de aparcamiento suficiente a la posible eliminación de plazas en el viario actual.<br>c) Estimación de una posible variante que elimine el tráfico de paso y permita la moderación del tráfico existente en la TF-13.   |
| <i>Alternativas planteadas</i>          | 5. | Sólo se plantea una alternativa de nuevo trazado a la de mejoras puntuales sobre la carretera actual.   |



### **B2.1.1 Alternativa 1: Aplicación de mejoras funcionales al viario existente**

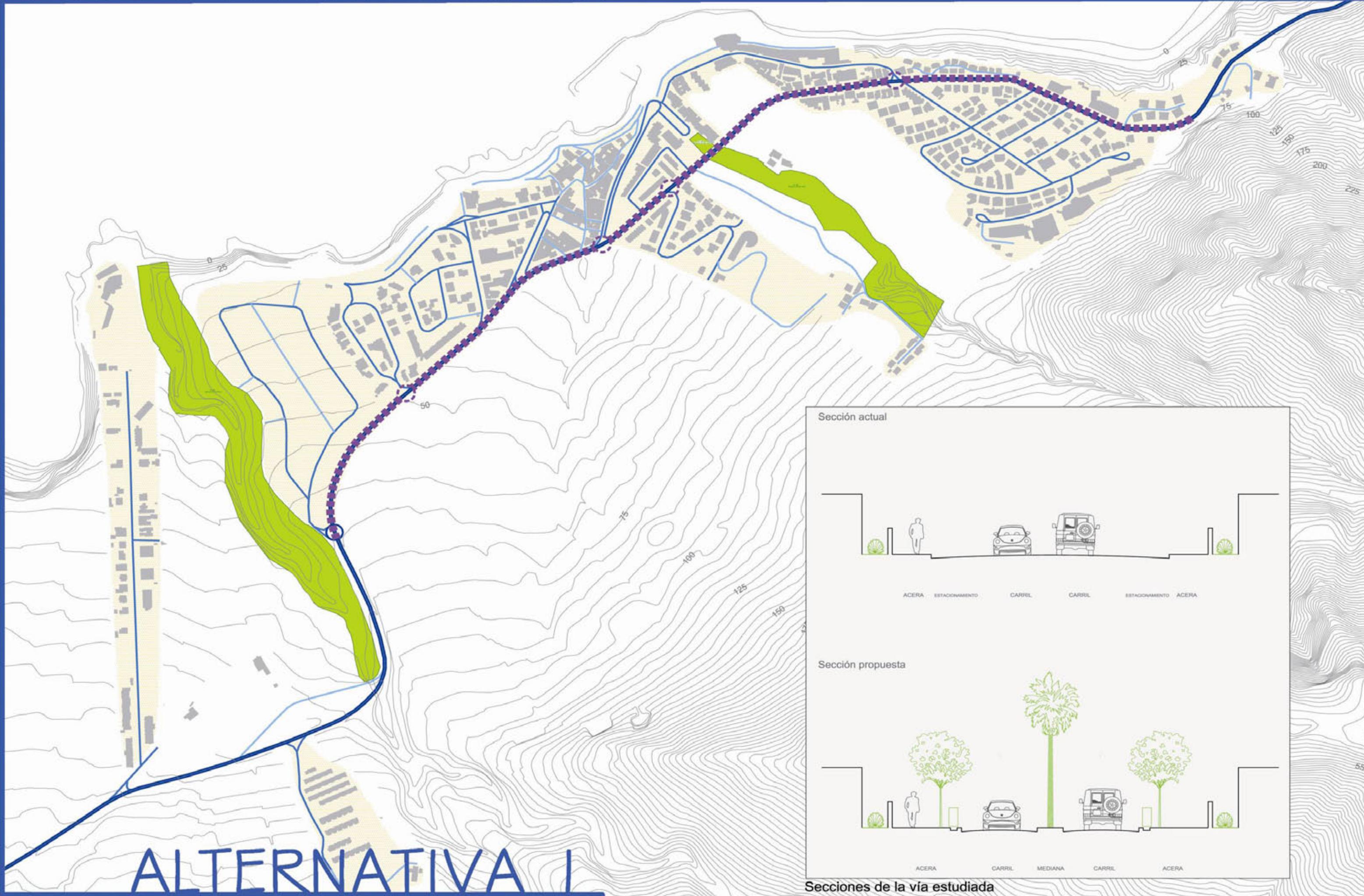
- Definición de la alternativa* 1. Se trataría de actuar sobre el tramo de la carretera TF-13 que atraviesa el núcleo de Bajamar entre las urbanizaciones de Lagunamar y Vernetta.
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Reducir el efecto intenso del tráfico de paso estableciendo medidas que atenúen la velocidad de circulación sin disminuir la capacidad existente.
  - b) Resolver de una manera más eficiente los enlaces de acceso rodado a las urbanizaciones colindantes y hacia el centro del núcleo (piscinas).
  - c) Mejorar la urbanización de los márgenes de la carretera para permitir una mejor circulación peatonal ampliando aceras y una localización de plazas de aparcamiento alternativas a cubierto.
  - d) Garantizar la funcionalidad para el tráfico con origen y destino hacia y desde Tejina y Tacoronte.
  - e) Colocar vegetación de porte en las márgenes así como ajardinar con parterres y piezas de iluminación y mobiliario adecuadas.
- Determinaciones urbanísticas* 3. El desarrollo de esta propuesta se concretará a través de las siguientes determinaciones urbanísticas:
- a) Definición detallada de las alineaciones y rasantes del actual viario así como de los elementos de diseño constitutivos de su sección.
  - b) Establecer la obligatoriedad de formular un proyecto de Urbanización y Paisajístico específico.
- La concreción de estas determinaciones deberá ser consensuada con el Cabildo de Tenerife, titular de la carretera.

### **B2.1.2 Alternativa 2: Creación de una nueva variante a la carretera TF-13 por el Sur**

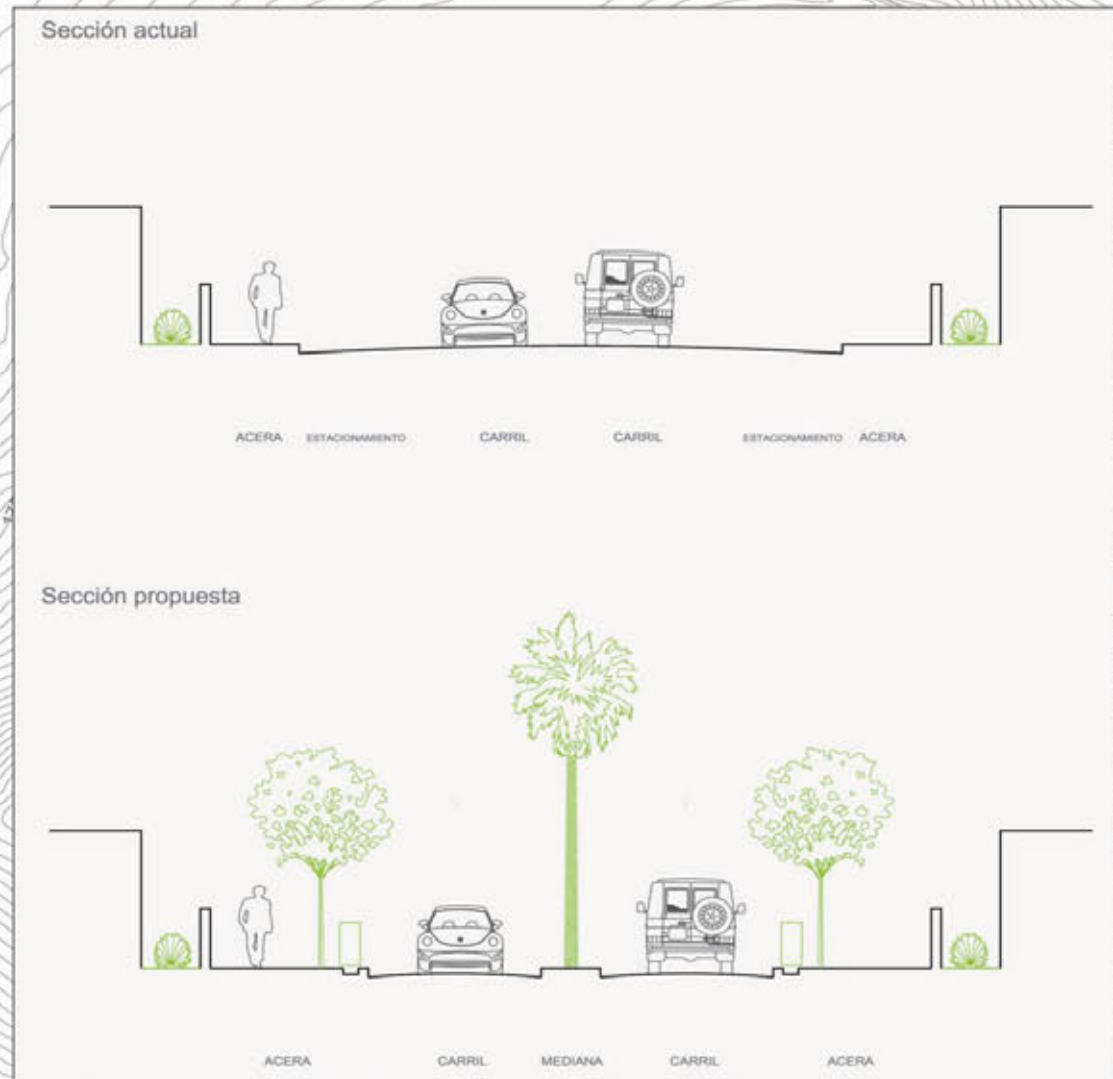
- Definición de la alternativa* 1. Realización de un nuevo tramo de la carretera TF-13 que produzca un desvío del tráfico hacia y desde la Punta del Hidalgo por el Sur, entre las carreteras y que actúe como alternativa más eficiente al trazado actual por el centro de Bajamar. La ejecución de este viario territorial implicaría que el actual tramo se reordenara en su sección y funcionalidad a fin de reforzar su carácter urbano.
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Eliminar el tráfico de paso que afecta al centro del núcleo de Bajamar, generando una congestión destacable.
  - b) Sustituir funcionalmente al tramo de la carretera que afecta al centro del núcleo y que tiene su origen y destino en Punta del Hidalgo.
  - c) Proyectar una vía que contemple la inclusión de reservas superficiales para la ejecución de acerado, carril de bicicletas específico y ajardinamiento con arbolado que mejore la implantación paisajística de la infraestructura.
- Determinaciones urbanísticas* 3. El desarrollo de esta propuesta se concretará a través de las siguientes determinaciones urbanísticas:
- a) Calificación como sistema general viario de los terrenos cuya ocupación es necesaria para la ejecución del nuevo viario así como los espacios de protección y tratamiento necesarios.
  - b) Exigencia de un Proyecto de Infraestructura que contemple los requisitos de diseño paisajístico que se plantean como objetivo específico.
  - c) Definición detallada de las alineaciones y rasantes del actual viario así como de los elementos de diseño constitutivos de su sección, teniendo en cuenta su reconversión a viario urbano.



# ESTRUCTURA VIARIA BAJAMAR



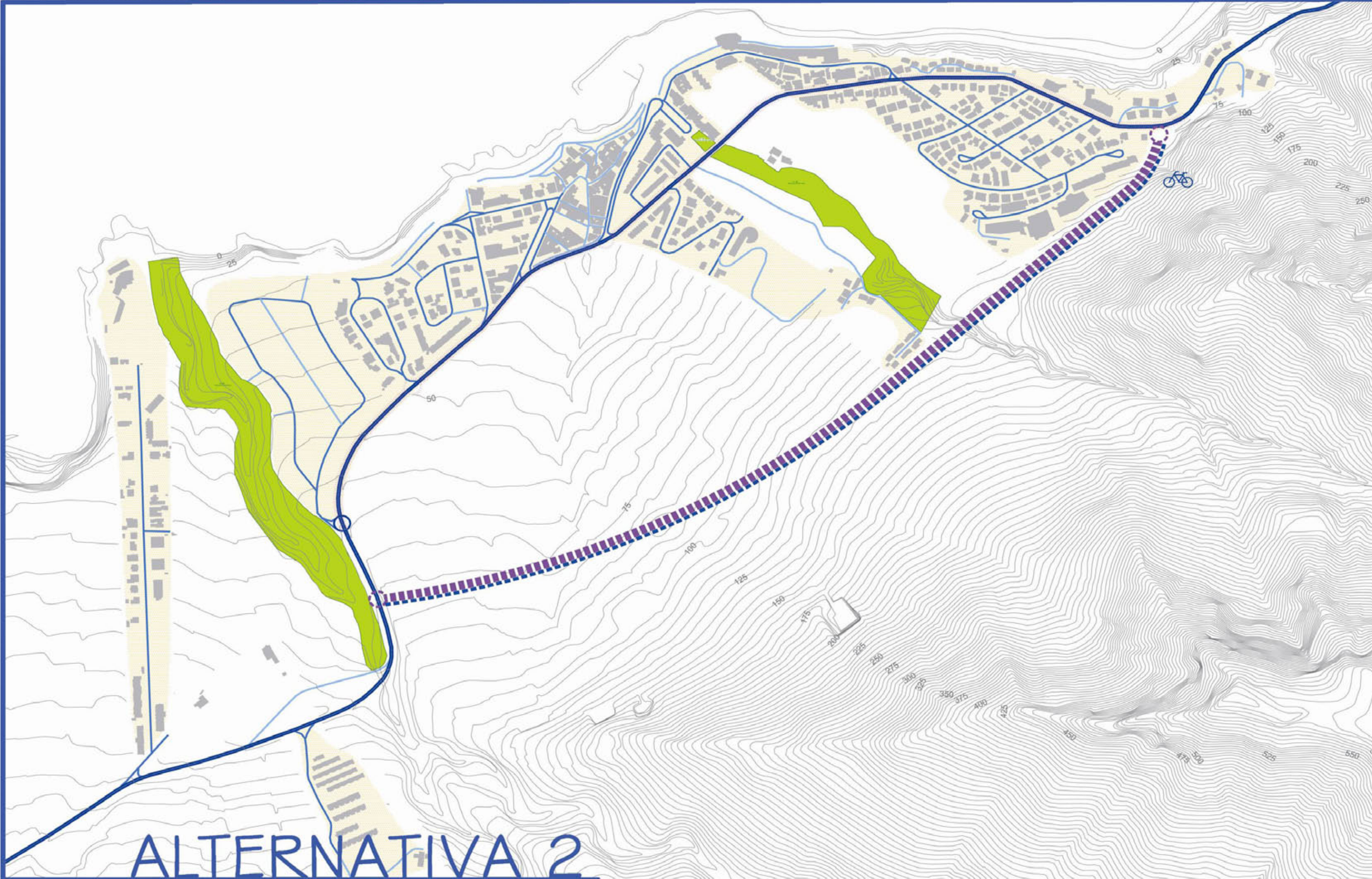
# ALTERNATIVA I



Secciones de la vía estudiada



# ESTRUCTURA VIARIA BAJAMAR



## ALTERNATIVA 2



### B2.1.3. Valoración de las alternativas sobre la estructura viaria

*Alternativa Cero*

1. La alternativa cero en términos estrictos (mantener la situación actual) no es compatible con los objetivos de ordenación, ya que implicaría renunciar a mejorar los problemas de tráfico y estructura viaria señalados en el diagnóstico urbanístico; la primera alternativa es la más cercana a la cero, toda vez que se limita a intervenciones sobre la carretera actual. A efectos de la evaluación ambiental se toma como referencia la situación actual.

*Valoraciones genéricas*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: La primera alternativa, en tanto se resuelve sobre espacios ya transformados por la actual infraestructura y tiene por objeto mejorar las condiciones de usos y ajardinamiento de la carretera a su paso por el núcleo de Bajamar, conlleva efectos ambientales positivos. La segunda propuesta, en cambio, supone el despliegue de un nuevo viario justo en el límite con el espacio natural de Anaga, ocupando parte de una ladera actualmente dedicada a actividades de cultivo con un cierto valor paisajístico; lo que supone efectos negativos sobre el paisaje, los usos del suelo y la biodiversidad (si bien, mejoras respecto al factor ruidos).

	Alternativa 1	Alternativa 2
PAISAJE	2	-1
USOS DEL SUELO	1	-1
BIODIVERSIDAD	0	-1
RUIDO	1	2
AGUA	0	0
EMISIONES	0	0
RESIDUOS	0	0
RIESGOS	0	0
ENERGIA	1	0

- b) Costes: La segunda alternativa implicaría la obtención pública del suelo y los considerables gastos de la ejecución de un nuevo viario de este tipo, incrementados por la complejidad técnica debido a la difícil topografía por la que habría de discurrir. En cambio, la primera alternativa no conlleva costes financieros importantes, limitándose los gastos a las mejoras a realizar. En ambas alternativas la financiación correría a cargo de la Administración Pública en su totalidad.
- c) Complejidad: El grado de complejidad es bastante mayor en la segunda alternativa, que requiere mucha mayor coordinación y el desarrollo de bastantes más instrumentos técnicos y controles administrativos.
- d) Jurídico-competenciales: Ambas alternativas, en la medida que afectan a un viario supramunicipal, exceden de las competencias propias del Ayuntamiento y, para su consideración en el Plan General, requerirían el visto bueno del Cabildo Insular de Tenerife. De optarse por la segunda alternativa, el actual tramo de la carretera debería pasar a considerarse un viario municipal, por lo que su ordenación sería competencia plena del Plan General.
- e) Efectos socioeconómicos: Si bien es difícil determinarlo, puede suponerse que la alternativa segunda supone una mayor contribución del desarrollo socioeconómico del núcleo, en la medida que permita una recualificación del actual tramo viario lo que debe redundar en mayor actividad urbana (tránsito peatonal, comercios, relaciones sociales, etc).
- f) Efectos urbanísticos: En términos globales, la segunda alternativa permitiría mejorar considerablemente la accesibilidad a la comarca Noreste de una manera global, así como también la situación ambiental del núcleo de Bajamar, al suprimir el tráfico de paso y permitir la reurbanización "amable" de la actual carretera. En cambio, la primera alternativa tendría unos efectos positivos muy limitados respecto a la situación actual

## B2.2. EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DEL NÚCLEO URBANO DE BAJAMAR

- Descripción del ámbito temático* 1. El objetivo de esta propuesta es definir los límites del núcleo así como sus posibilidades de crecimiento espacial. Las alternativas planteadas van desde el reconocimiento de los terrenos consolidados por la edificación y/o urbanización (alternativa 1) hasta la ampliación del núcleo hacia los espacios colindantes del Club Náutico, la urbanización El Riego y de los barrios de Vernetta y Montalmar.
- Diagnóstico* 2. El núcleo presenta una ocupación principal de la zona costera en las inmediaciones de las piscinas, aunque en los últimos años se han desarrollado urbanización al oeste de este lugar central inconexas entre sí, lo que ha producido una gran fragmentación espacial de los espacios edificados. Otra característica del núcleo es la existencia de propiedades vacantes de gran tamaño próximas al centro, las cuales son antiguas fincas de cultivos abandonados cuya explotación se ha abandonado hace bastantes años. Presentan el inconveniente de una topografía de acusada pendiente que las convierte en espacios deficientes para el desarrollo urbanístico. Así mismo, en la zona del Riego se ha producido una implantación discontinua por piezas aisladas que ha generado una discontinuidad entre las urbanizaciones y la zona central del núcleo generando un espacio desestructurado al otro lado del barranco de Perdomo. Estas urbanizaciones, Porlier y el Riego no cuentan con las mínimas dotaciones urbanas haciendo que sus habitantes dependan del acceso hacia el exterior para todo.
- Objetivos generales* 3. Todas las alternativas propuestas tienen por objetivo la mejora del espacio urbano. Para ello es importante el desarrollo de la trama urbana para que el núcleo adquiera un carácter compacto, jerarquizado y estructurado. Todas las propuestas de incorporación de piezas no urbanizadas al núcleo urbano se destinarían a usos turísticos o de residencia turística, ya que las necesidades de crecimiento endógeno están suficientemente resueltas en el interior de las áreas urbanizadas. Por tanto, cualquier opción de ampliación de la extensión del núcleo urbano ha de justificarse por motivos de mejora de la estructuración urbanística y resolución de déficits dotacionales (gracias a las aportaciones de los nuevos crecimientos) o bien por tratarse de iniciativas que contribuyan significativamente al desarrollo socioeconómico del núcleo.
- Criterios de ordenación* 4. El establecimiento de las distintas alternativas se ha llevado a cabo teniendo en cuenta los siguientes criterios:
- a) La primera alternativa delimitará el suelo urbano actualmente desarrollado, incorporando los solares vacantes presentes dentro de los límites
  - b) El resto de alternativas irán incorporando los espacios limítrofes a los espacios edificados con el objetivo de compactar el núcleo en su conjunto. Esto dará lugar a la unión de los espacios ya construidos que se encuentran actualmente separados físicamente conformando una trama urbana más accesible y jerarquizada.
- Alternativas planteadas* 5. Las alternativas se plantean en una gradación que va desde la delimitación del núcleo a los terrenos ya urbanizados hasta la incorporación sucesiva de las piezas no urbanizadas que, por su situación respecto al núcleo, pueden considerarse áreas semi-interiores (se trata del ámbito comprendido entre el club náutico y el barranco, y el que queda entre las urbanizaciones Vernetta y Montalmar). El ámbito denominado el Palmeral de Bajamar (entre la urbanización Montalmar, la carretera TF-13 y el Macizo de Anaga), aun siendo objeto de distintas alternativas de ordenación, no se considera que, en ninguna de ellas, formará parte de la extensión urbana.
- Determinaciones urbanísticas* 6. Todas las alternativas planteadas en este tema se concretarán mediante las determinaciones correspondientes de clasificación y categorización de suelo, propias de las competencias urbanísticas del Plan General.



### **B2.2.1. Alternativa 1: Reconocimiento de los espacios urbanizados**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 1 de extensión y delimitación del núcleo de Bajamar establece los límites del mismo en el reconocimiento de la realidad edificada actual. La elección de esta alternativa implica que la única posibilidad de crecimiento urbano es la edificación de los solares vacantes, actualmente insertos en el tramado urbano. Estas ampliaciones ayudarían a densificar el núcleo y a ofertar posibles faltas de equipamientos o dotaciones públicas. Otras medidas serían desarrollar intervenciones de mejora de las urbanizaciones y los viarios existentes que se encuentran deteriorados.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Delimitación estricta como suelo urbano de la edificación ya consolidada en Bajamar.
  - b) Estudiar la mejora de la urbanización existente para eliminar el deterioro actual de aceras y calzadas en las vías más antiguas.
  - c) Completar los equipamientos necesarios para el servicio de los usuarios actuales.

### **B2.2.2. Alternativa 2: Extensión hacia los espacios vacantes al Oeste del Club Náutico**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 2 establece un ámbito de expansión del núcleo al Oeste de la urbanización El Riego. Esta ampliación estructuraría la urbanización anexa pudiendo establecer una trama urbana menos lineal, pero no soluciona los problemas de fragmentación del núcleo, ya que crece hacia el Oeste.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Establecer una vía perimetral en el límite externo del recinto que estructure la accesibilidad principal al ámbito y resuelva la transición paisajística con una franja vegetal en el borde del espacio agrícola hacia el Este.
  - b) Realizar una integración de tramas viarias con los tejidos urbanos colindantes ya consolidados en El Riego garantizando la continuidad de un posible paseo peatonal hacia el Oeste por la costa.
  - c) Definición de viarios interiores con sección suficiente para implantación de arbolado en aceras amplias, garantizando el remate externo de la urbanización con vía y ajardinamiento.
  - d) Formalización del desarrollo edificatorio en tipología con baja altura para conseguir una buena integración paisajística.
  - e) Destinar la totalidad de la edificabilidad privada posible para el establecimiento de actividades turísticas que aprovechen la inmejorable situación paisajística y el contacto con la ribera del mar.
  - f) Localización de las superficies para cesiones dotacionales en el entorno de la carretera TF-13 y generando una o varias parcelas públicas de gran tamaño con destino a equipamientos públicos.



# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE BAJAMAR



ALTERNATIVA

1

RECONOCIMIENTO DE LOS ESPACIOS URBANIZADOS



# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE BAJAMAR



ALTERNATIVA

2

EXTENSIÓN HACIA LOS ESPACIOS VACANTES AL OESTE DEL CLUB NÁUTICO



### **B2.2.3. Alternativa 3: Extensión hacia los espacios vacantes alrededor del Club Náutico**

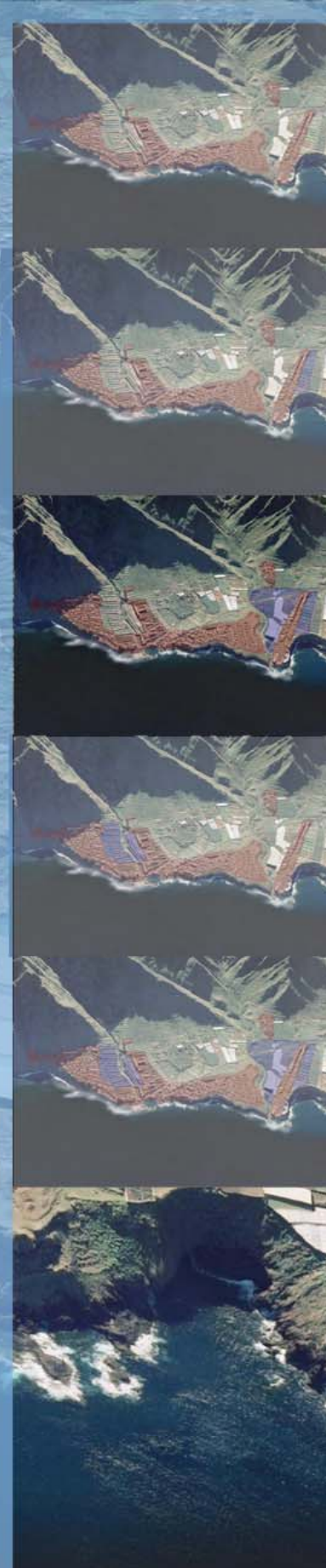
- Descripción y contenido*
1. Esta alternativa fija como ámbitos de crecimiento los espacios de cultivos anexos a la urbanización El Riego y el Club Náutico. Debido a su extensión (más de 15 hectáreas) ayuda a conectar El Riego con la urbanización Lagunamar, por lo que la fragmentación tanto del Riego como de Porlier se ven solucionadas. La trama urbana al Oeste del núcleo tendría espacio para desarrollarse adecuadamente, pudiendo crear viarios interiores con sección suficiente para implantación de arbolado y aceras amplias con ajardinamiento. También habría espacio para desarrollar usos turísticos aprovechando la inmejorable situación paisajística y el contacto con la ribera del mar.
- Objetivos y criterios*
2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
    - a) Establecer una vía perimetral en el límite externo del recinto que estructure la accesibilidad principal al ámbito y resuelva la transición paisajística con una franja vegetal en los bordes del barranco de Perdomo y hacia el espacio agrícola hacia el Este.
    - b) Mantener como vía de carácter esencialmente peatonal el trazado del antiguo camino Real a Bajamar.
    - c) Integrar las nuevas tramas con los tejidos urbanos colindantes ya consolidados logrando la conexión en puente hacia el otro lado del barranco.
    - d) Definición de viarios interiores con sección suficiente para implantación de arbolado y aceras amplias, garantizando el remate externo de la urbanización con vía y ajardinamiento.
    - e) Formalización del desarrollo edificatorio en tipología con baja altura para conseguir una buena integración paisajística.
    - f) Destinar las superficies ampliadas hacia el Oeste y Este del Riego para el establecimiento exclusivo de actividades turísticas en establecimientos convencionales que aprovechen la inmejorable situación paisajística y el contacto con la ribera del mar.
    - g) Localización de las superficies para cesiones dotacionales en el entorno de la carretera TF-13 y generando una o varias parcelas públicas de gran tamaño con destino a equipamientos públicos, de tal manera que genere un ámbito urbano que integre Porlier y El Riego en una unidad superior.

### **B2.2.4. Alternativa 4: Extensión hacia los espacios vacantes entre Vernetta y Montalmar**

- Descripción y contenido*
1. En la alternativa 4 se plantea la ampliación de los espacios vacantes alrededor del Barranco de San Juan y colindantes a los barrios de Vernetta y Montalmar. Estas ampliaciones compactarían la zona Este del núcleo ocupando unos terrenos de cultivos abandonados. Estos nuevos desarrollos tendrían un destino exclusivamente turístico, según establece el Plan Territorial Espacial de Ordenación Turística de Tenerife.
- Objetivos y criterios*
2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
    - a) Integrar las nuevas tramas con los tejidos urbanos colindantes ya consolidados garantizando la conexión en puente cruzando el barranco en varios puntos.
    - b) Redefinición general de la ordenación pormenorizada prevista en el planeamiento vigente.
    - c) Definición de viarios interiores con sección suficiente para implantación de arbolado y aceras amplias.
    - d) Definición del desarrollo edificatorio en tipología de bloque abierto con baja ocupación para conseguir una buena integración topográfica.
    - e) Redefinición del uso predominante como turístico exclusivo para establecimientos convencionales.
    - f) Colocación de las dotaciones públicas obligatorias en la franja colindante al barranco de San Juan para lograr una mejor integración paisajística de la urbanización en el caso de Montalmar y en sus extremos superior e inferior en el caso de Vernetta con protección de la antigua casa rural existente con destino dotacional.
    - g) Organizar los servicios e infraestructuras para lograr una recogida parcial del agua de lluvia, tratamiento separativo de basuras en el lugar, reciclaje de residuales y la autosuficiencia energética.



# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE BAJAMAR



ALTERNATIVA

3

EXTENSIÓN HACIA LOS ESPACIOS VACANTES ALREDEDOR DEL CLUB NÁUTICO



# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE BAJAMAR



ALTERNATIVA

4

EXTENSIÓN HACIA LOS ESPACIOS VACANTES ENTRE VERNETTA Y MONTALMAR



### **B2.2.5. Alternativa 5: Extensión hacia la totalidad de los espacios vacantes**

#### *Descripción y contenido*

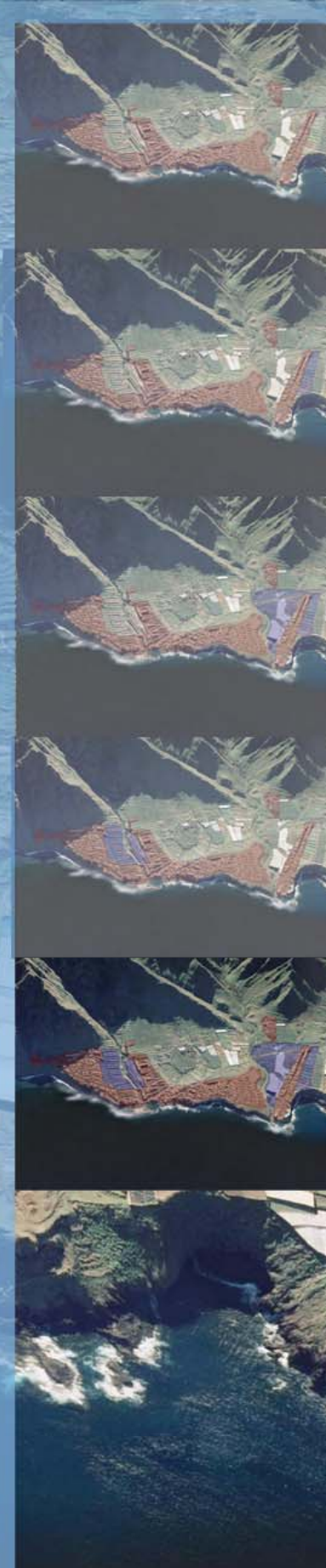
1. Esta alternativa pretende ocupar todos los espacios de ampliación propuestos en las alternativas anteriores. Por lo que las posibilidades de crecimiento y compactación son las máximas establecidas. El planteamiento es organizar una ocupación completa para estructurar y compactar el núcleo conformando unos límites nítidos. Esta alternativa permite el desarrollo turístico en el entorno del Barranco de San Juan y los usos residenciales en el entorno de la urbanización El Riego, por lo que es la alternativa que genera mayor actividad económica en el núcleo. Por tanto, esta opción supondría la realización de todas las oportunidades de desarrollo urbano del núcleo de Bajamar y una mejora urbanística importante sobre la situación actual de este entorno geográfico.

#### *Objetivos y criterios*

2. Los objetivos y criterios de ordenación que se asumen con esta alternativa son los siguientes:
  - a) Establecer en los ámbitos junto al Riego y Porlier una vía perimetral en el límite externo del recinto que estructure la accesibilidad principal al ámbito y resuelva la transición paisajística con una franja vegetal en los bordes del barranco de Perdomo y hacia el espacio agrícola hacia el Este.
  - b) Mantener como vía de carácter esencialmente peatonal el trazado del antiguo camino Real a Bajamar a su paso por El Riego.
  - c) Realizar una integración de las nuevas tramas viarias con los tejidos urbanos colindantes ya consolidados garantizando la conexión en puente para superar las discontinuidades topográficas existentes en los barrancos de Perdomo y San Juan.
  - d) Definición de viarios interiores con sección suficiente para implantación de arbolado y aceras amplias, garantizando el remate externo de la urbanización con vía y ajardinamiento.
  - e) Formalización del desarrollo edificatorio en tipología con baja altura para conseguir una integración paisajística en los entornos del Riego.
  - f) Definición del desarrollo edificatorio en tipología de bloque abierto con baja ocupación para conseguir una buena integración topográfica en los ámbitos junto a las urbanizaciones Vernetta y Montalmar.
  - g) Destinar las superficies ampliadas hacia el Oeste y Este del Riego para el establecimiento exclusivo de actividades turísticas en establecimientos convencionales que aprovechen la inmejorable situación paisajística y el contacto con la ribera del mar.
  - h) Redefinición del uso predominante como turístico exclusivo para establecimientos convencionales en los ámbitos junto a Montalmar y Vernetta.
  - i) Ubicación de las superficies para cesiones dotacionales en el entorno de la carretera TF-13 y generando una o varias parcelas públicas de gran tamaño con destino a equipamientos, de tal manera que se genere un ámbito urbano que integre a Porlier y El Riego en una unidad superior.
  - j) Colocación de las dotaciones públicas obligatorias en la franja colindante al barranco de San Juan para lograr una mejor integración paisajística de la urbanización en el caso de Montalmar y en sus extremos superior e inferior en el caso de Vernetta con protección de la antigua casa rural existente con destino dotacional.
  - k) Organizar los servicios e infraestructuras para lograr una recogida parcial del agua de lluvia, tratamiento separativo de basuras en el lugar, reciclaje de residuales y la autosuficiencia energética.



# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE BAJAMAR



ALTERNATIVA

5

EXTENSIÓN HACIA LA TOTALIDAD DE LOS ESPACIOS VACANTES



### B2.2.6. Valoración de las alternativas de extensión y delimitación del núcleo de Bajamar

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide con la alternativa 1, ya que ésta implica no urbanizar nuevos terrenos y, por tanto, la extensión del núcleo urbano se mantiene igual a la existente en la actualidad. La primera alternativa es también la alternativa de referencia a efectos de la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: La mayoría de los ámbitos son espacios ya transformados y parcialmente abandonadas a los efectos de aprovechamiento agrícola, en principio los efectos ambientales de su urbanización serían poco significativos; en todo caso, los impactos producidos son mayores cuanto más superficie se ocupe. Respecto a la alternativa 1 (la de referencia), la 2 es sensiblemente similar, la 3 y la 4 presentan similares impactos, mientras que la 5 es la de mayores efectos negativos de naturaleza ambiental.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Alternativa 5
PAISAJE	0	1	1	1	1
USOS DEL SUELO	0	-1	-1	-1	-2
BIODIVERSIDAD	0	0	0	0	0
RUIDO	0	0	0	0	0
AGUA	0	0	-1	-1	-2
EMISIONES	0	0	0	0	0
RESIDUOS	0	0	0	0	0
RIESGOS	0	0	0	0	0
ENERGIA	0	0	-1	-1	-2

- b) Costes: Los desarrollos urbanísticos los asumiría la iniciativa privada principalmente. Los costes previstos son los normales en los desarrollos residenciales y turísticos (en la zona del entorno del Barranco de San Juan). Los costes de transformación se van reduciendo a medida que aumenta la densidad edificatoria, por tanto, a igualdad de densidad, cuanto más superficie se extienda el núcleo menos costes tendrá y más rentable será el desarrollo urbanístico. La alternativa 1 es la más costosa seguida de la 2, la 4 y la 3, siendo la 5 la de mayor rentabilidad económica.
- c) Complejidad: Como han de participar varios agentes privados para llevar a la práctica estas propuestas, se considera que la complejidad es media y más o menos homogénea en todas las alternativas, salvo la 5 que, al atravesar el Barranco de San Juan, requiere la construcción de varios puentes, lo que incrementa considerablemente su complejidad.
- d) Jurídico-competenciales: Todas las alternativas de ordenación planteadas forman parte de las competencias propias del Plan General sin que ninguna implique consecuencias especiales de naturaleza jurídica o competencial.
- e) Sociales: Estas alternativas pueden generar cierta conflictividad por el cambio de uso en las parcelas actualmente en cultivo. Desde el punto de vista de los efectos sociales, se considera que las alternativas de mayor densidad son más positivas, en tanto posibilitan mayores dotaciones y, por lo tanto, mejoras más significativas en la vida comunitaria, mejor calidad de vida en general. Los espacios en desuso, al transformarse en espacios urbanos, adquieren una nueva funcionalidad que ayuda a mejorar el uso del núcleo en su conjunto. La corrección de la fragmentación actual también supone mejoras sociales en cuanto a las disponibilidad de espacios públicos, ya que la manera de acceder a ellos se facilita.
- f) Económicos: Los desarrollos residenciales y turísticos planteados que implican las alternativas aumentarán la población existente por lo que la actividad terciaria del núcleo se verá acrecentada. La necesidad de ampliar la oferta comercial dada la creciente demanda, provocará un aumento del empleo. Todas las alternativas suponen similares efectos en cuanto al desarrollo económico del núcleo, aunque cuanto mayor sea el espacio dedicado a la ampliación del núcleo mayor serán las demandas comerciales y de actividades económicas en general. Por tanto, la alternativa 5 es la que mejores efectos económicos tiene.



### **B2.3. EL PALMERAL DE BAJAMAR**

- Descripción del ámbito temático* 1. Propuestas básicas de ordenación para el espacio comprendido entre la urbanización Montalmar, la carretera TF-13 y el Macizo de Anaga.
- Diagnosís de la situación actual* 2. Es un ámbito de gran tamaño, superior a las 30 hectáreas que se encuentra en una situación desigual de mantenimiento. El área objeto de análisis se encuentra dividida en dos ámbitos claramente diferenciados: uno sobre el que existe un valioso palmeral con restos de infraestructuras de cultivo; otro en el que se sitúan algunas explotaciones agrícolas bajo invernadero y fincas de plataneras en funcionamiento.
- Causas problemática existente* 3. La proximidad al núcleo de Bajamar genera una fuerte expectativa sobre el futuro de esta pieza territorial lo que requiere de un pronunciamiento que establezca una alternativa en beneficio del interés público.
- Criterios de ordenación* 4. Los criterios generales que se asumen en todas las propuestas que se plantean son los siguientes:
- a) Preservación de los valores naturales existentes; en especial, la vegetación natural que permanece.
  - b) Garantizar un aprovechamiento que posibilite el establecimiento de actividades productivas de alta viabilidad económica.
  - c) Reservar suelo para la localización de grandes elementos dotacionales públicos.
- Alternativas planteadas* 5. Salvo la primera alternativa (destino agrícola), todas las demás implican una transformación de los terrenos con la finalidad de recualificar la actividad económica de Bajamar y deben vincularse a la segunda alternativa de la estructura viaria (ejecución de una variante a la TF-16). La generación de alternativas sigue una gradación en cuanto a la intensidad y "urbanidad" de los usos y los procesos de transformación del territorio, si bien desde el criterio básico de mantener una imagen final sin apenas edificación.



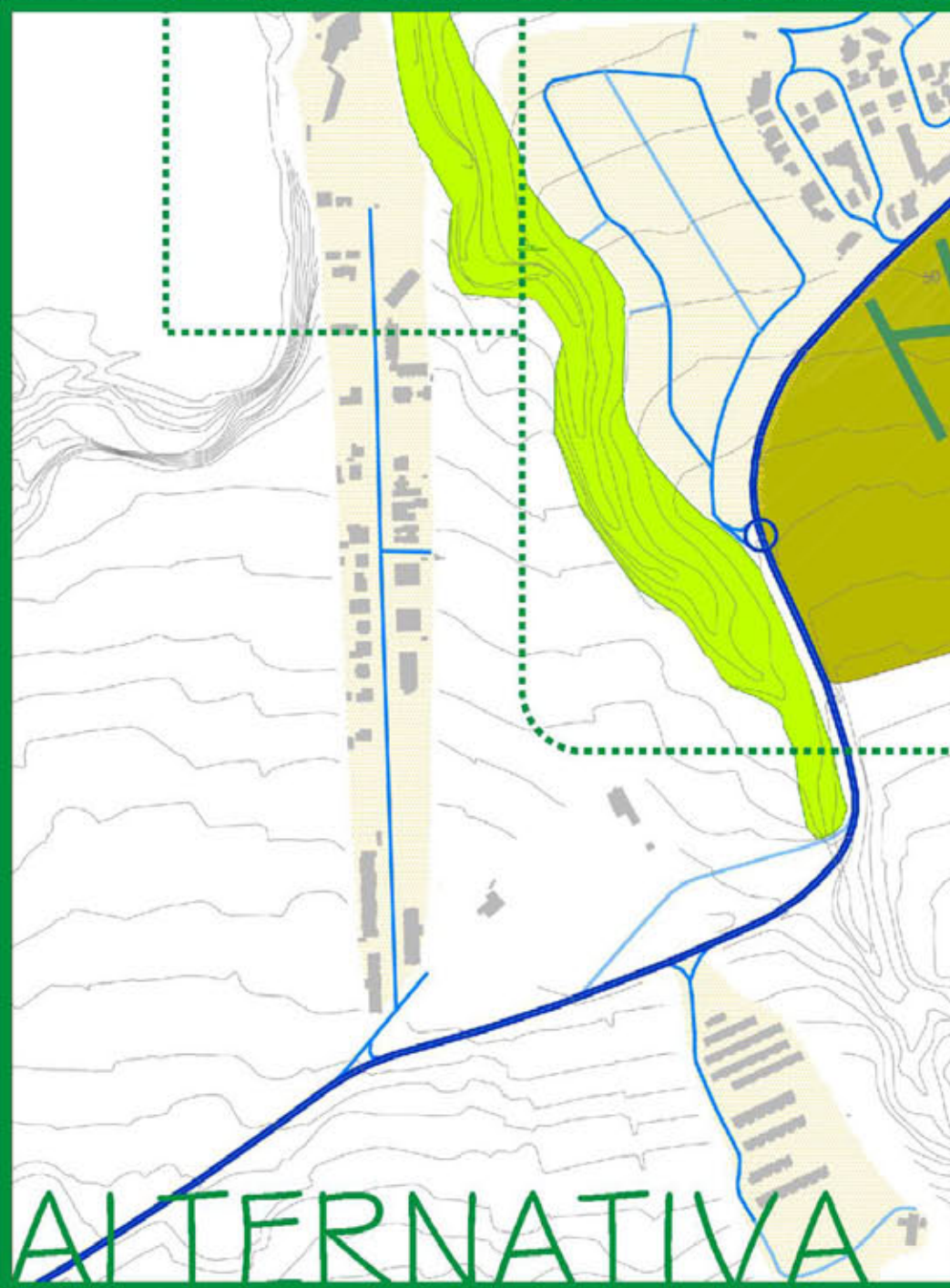
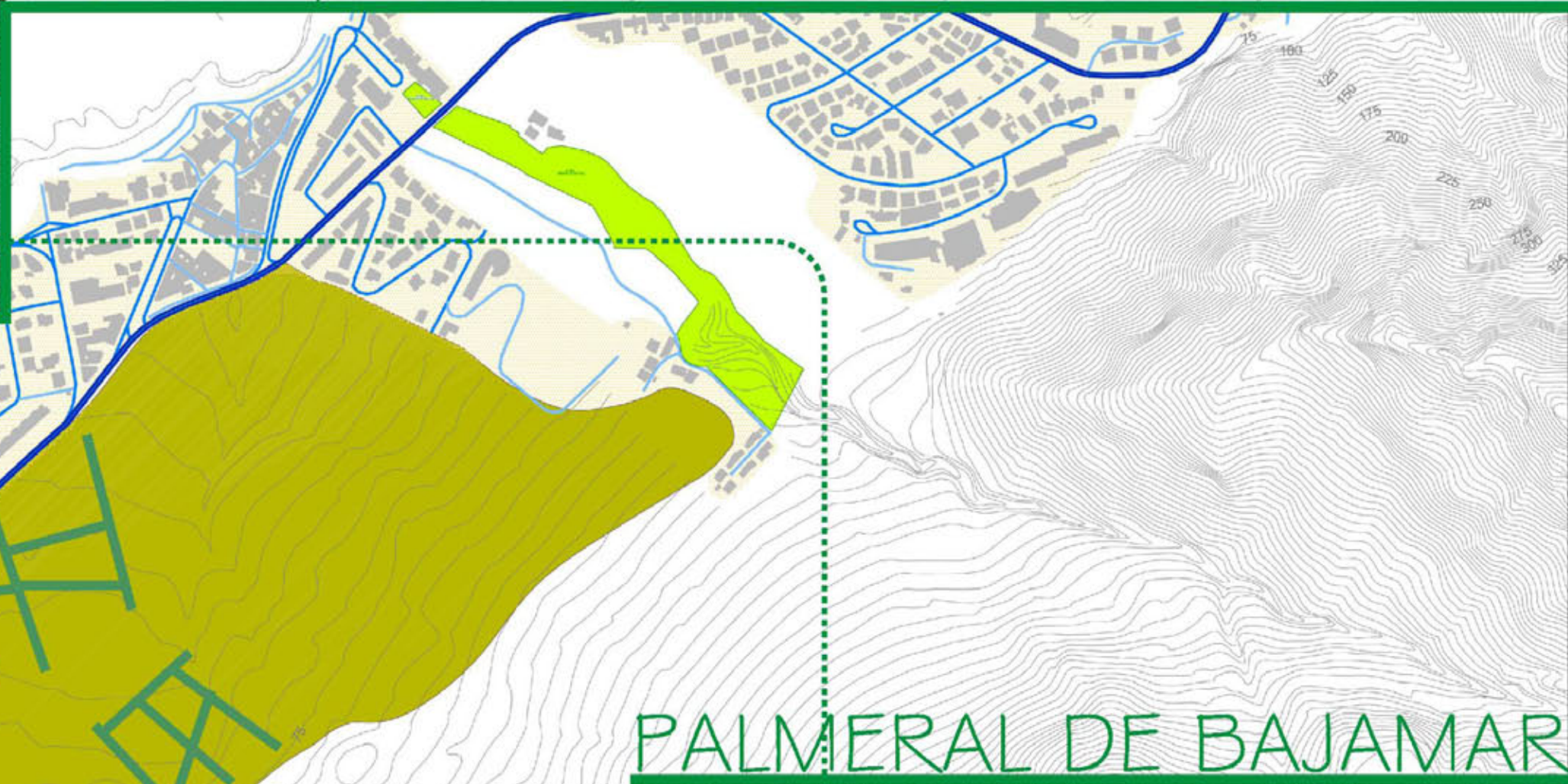
### **B2.3.1. Alternativa 1: Mantenimiento de los usos agrícolas y ambientales en la zona del palmeral de Bajamar**

- Definición de la alternativa* 1. Se trataría de conservar la reserva agraria y ambiental que supone del espacio situado entre la carretera TF-13, la urbanización Montalmar y las estribaciones de Anaga manteniendo completamente las posibilidades de uso agrario actual. Todo ello de acuerdo a las condiciones actuales de ordenación territorial.
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Inventariar y proteger los elementos vegetales existentes, tanto restos de la vegetación original como la introducida exótica compatible.
  - b) Permitir únicamente usos y aprovechamientos agrarios en el resto de suelos incluidos en el ámbito con una ordenación y clasificación de suelo rústico adecuada a las potencialidades existentes.
- Determinaciones urbanísticas* 3. La propuesta se concretaría mediante el mantenimiento y ampliación a la totalidad del ámbito de la clasificación definida por el vigente Plan General de Ordenación como Suelo Rústico de Protección Agraria.

### **B2.3.2. Alternativa 2: Creación de un microparque temático ambiental en Bajamar**

- Definición de la alternativa* 1. Destinar el ámbito territorial situado entre la carretera TF-13, la urbanización Montalmar y las estribaciones de Anaga, manteniendo las condiciones ambientales actuales, a actividades vinculadas al esparcimiento cultural, tales como parque de atracciones, su posible mantenimiento como explotación agrícola con apoyo educativo o como gran jardín botánico basado en la extensión del palmeral existente.
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Inventariar y proteger los elementos vegetales existentes, tanto restos de la vegetación original como la introducida exótica compatible.
  - b) Apoyar la viabilidad económica de los cultivos tradicionales existentes en el Noreste de Tenerife.
  - c) Definir un gran parque de atracciones con orientación cultural al servicio de los habitantes de la comarca metropolitana de Tenerife.
  - d) Generar una instalación cultural recreativa dedicada al cultivo y exposición de la flora característica existente en el interior del Parque Rural de Anaga junto a otra existente en las vertientes norte de las islas Canarias y de la Macaronesia.
  - e) Establecer una infraestructura educativa que explique las formas tradicionales de cultivo costero en las Canarias Occidentales.
- Determinaciones urbanísticas* 3. El desarrollo de esta propuesta requeriría la precisión de la ordenación detallada de los usos e intervenciones a implantar, lo cual, en principio, habría de concretarse a través de los pertinentes instrumentos en suelo rústico. Eventualmente, podría proceder la calificación de sistema general (o elemento estructurante) del parque temático-ambiental y la formulación de un Plan Especial.





PALMERAL DE BAJAMAR

BAJAMAR

CULTIVO TRADICIONAL

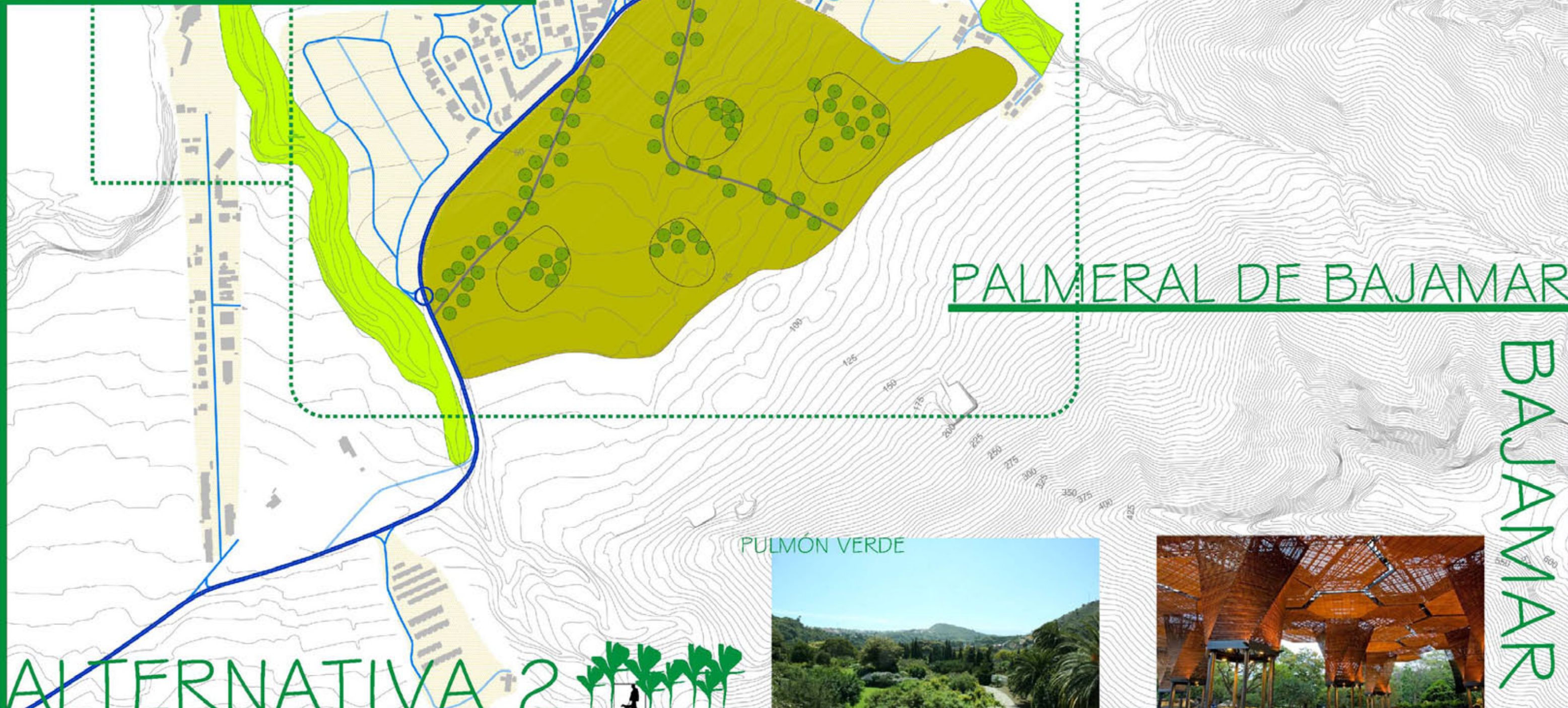
ALTERNATIVA I

USOS AGRARIOS Y AMBIENTALES



ENDEMISMO





PALMERAL DE BAJAMAR

BAJAMAR

PULMÓN VERDE

ALTERNATIVA 2

MICROPARQUE TEMÁTICO AMBIENTAL



GRAN ESPACIO LIBRE



### **B2.3.3. Alternativa 3: Generación de una instalación de carácter deportivo recreativa**

- Definición de la alternativa* 1. Transformación del ámbito territorial situado entre la carretera TF-13, la urbanización Montalmar y las estribaciones de Anaga implantando una instalación deportiva o recreativa de gran tamaño. La opción por esta alternativa implica la ejecución de la variante de la TF-16 (alternativa segunda del ámbito temático de estructura viaria).
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Inventariar y proteger los elementos vegetales existentes, tanto restos de la vegetación original como la vegetación exótica compatible.
  - b) Estudiar la viabilidad de una eventual transformación de las superficies afectadas para la instalación de actividades recreativas de gran incidencia como un campo de golf de adiestramiento en la categoría de Pitch and Putt de 12 hoyos o un gran espacio deportivo con canchas e instalaciones para la práctica del entrenamiento y todo tipo de actividades deportivas.
  - c) Establecer las condiciones de desarrollo de construcciones mínimas imprescindibles destinadas al servicio de la instalación así como un posible complemento terciario que no supere el 5% de la superficie global ni un gran aprovechamiento edificatorio.
  - d) Garantizar la preservación de la totalidad de las superficies para usos recreativos sin que ello implique la introducción de alojamiento turístico o aprovechamiento residencial.
- Determinaciones urbanísticas* 3. El desarrollo de esta propuesta requeriría la precisión de la ordenación detallada de los usos e intervenciones a implantar, lo cual, en principio, habría de concretarse a través de los pertinentes instrumentos en suelo rústico. Dicho instrumento (o, en su caso, el propio Plan General mediante calificación expresa) habría de establecer los aprovechamientos concretos y las dotaciones y servicios que sean precisos.

### **B2.3.4. Alternativa 4: Generación de una instalación de carácter deportivo recreativa con alojamiento turístico asociado**

- Definición de la alternativa* 1. El ámbito territorial situado entre la carretera TF-13, la urbanización Montalmar y las estribaciones de Anaga se destinaría a un complejo turístico en la modalidad de *resort* deportivo o recreativo. La capacidad alojativa (y la edificación consecuente) estaría estrictamente limitada a la capacidad de uso de las instalaciones recreativas y/o deportivas, que habrán de tener gran dimensión y ser las que caractericen globalmente el conjunto. La opción por esta alternativa implica la ejecución de la variante de la TF-16 (alternativa segunda del ámbito temático de estructura viaria).
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Inventariar y proteger los elementos vegetales existentes, tanto restos de la vegetación original como la que corresponda a introducción exótica compatible.
  - b) Valorar la forma de introducir usos turísticos de carácter hotelero, turístico de apartamentos en unidad de explotación como complejo unitario.
  - c) Estudiar la viabilidad de una eventual transformación de las superficies afectadas para la instalación de actividades recreativas y deportivas complementarias como un campo de golf de pequeña entidad o un gran parque botánico, ligados a la explotación turística.
- Determinaciones urbanísticas* 3. La concreción de esta alternativa se llevará a cabo mediante las siguientes determinaciones urbanísticas:
- a) Establecimiento de la clasificación de suelo adecuada (deberá valorarse jurídicamente en la siguiente etapa).
  - b) Convenio urbanístico para garantizar la ejecución de la alternativa en los términos definidos; la adopción de esta alternativa estaría condicionada a las pertinentes garantías de ejecución.
  - c) Desarrollo de la ordenación pormenorizada o, en su caso, remisión al correspondiente instrumento urbanístico. En todo caso, al menos se habría de incorporar en el Plan General un estudio volumétrico específico que permita una visualización suficiente de la imagen final.





PALMERAL DE BAJAMAR

BAJAMAR

ALTERNATIVA 3

INSTALACIÓN DE CARÁCTER DEPORTIVO RECREATIVA







ALTERNATIVA 4 

RESORT (ALOJAMIENTO + INSTALACIÓN RECREATIVA)

PALMERAL DE BAJAMAR

BAJAMAR



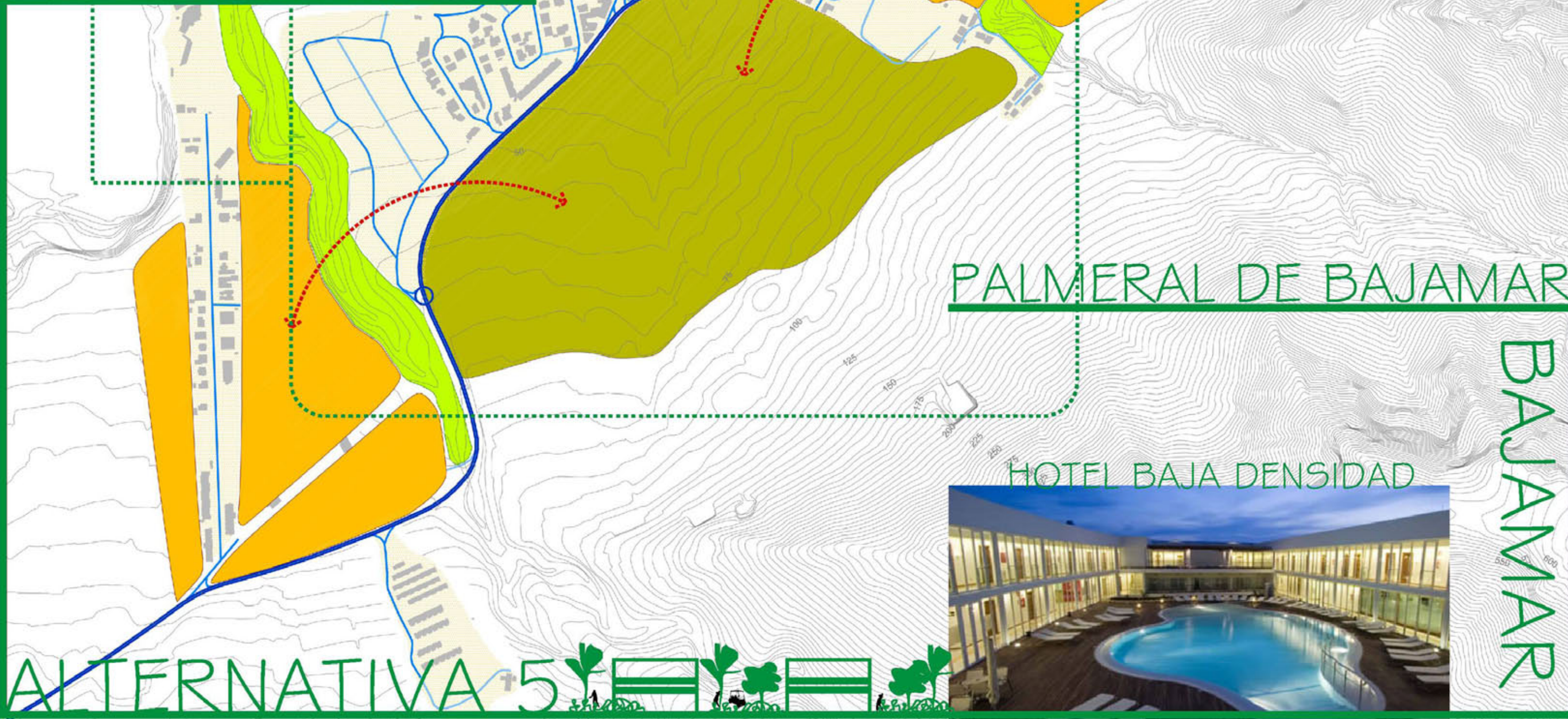
GOLF JUNTO AL MAR



### **B2.3.5. Alternativa 5: Implantación turística global con una instalación complementaria de carácter recreativo deportivo**

- Definición de la alternativa*
1. El ámbito territorial se destinaría íntegramente a instalaciones deportivas y/o recreativas que serían los equipamientos complementarios de los usos turístico-alojativos que se dispusieran en las piezas junto a la urbanización El Riego y/o entre Vernetta y Montalbán. Además de las instalaciones complementarias turísticas, en este ámbito se obtendrían suelos con destino a dotaciones públicas. La opción por esta alternativa implica que, del ámbito temático de delimitación y extensión del núcleo, se adopte la alternativa 3, la alternativa 4 o la alternativa 5, de forma que, estrictamente, se plantean las siguientes tres variantes:
    - a) Se dispone un complejo turístico conformado por el alojamiento en la pieza junto a la urbanización El Riego y las instalaciones recreativas ocupando total o parcialmente este ámbito del Palmeral.
    - b) Se dispone un complejo turístico conformado por el alojamiento en la pieza entre las urbanizaciones Vernetta y Montalbán y las instalaciones recreativas ocupando total o parcialmente este ámbito del Palmeral.
    - c) Se dispone uno o dos complejos turísticos, situando los hoteles en las piezas de extensión del núcleo y las las instalaciones recreativas ocupando íntegramente el ámbito del Palmeral.
- Objetivos específicos*
2. Los objetivos son:
    - a) Inventariar y proteger los elementos vegetales, tanto restos de la vegetación original como la que corresponda a introducción exótica compatible.
    - b) Estudiar la viabilidad de una eventual transformación de las superficies afectadas para la instalación de actividades recreativas públicas de gran incidencia como un campo de golf de pequeña entidad, un gran parque botánico o un parque de atracciones para la población de la comarca.
    - c) Lograr la obtención pública del suelo como parte de las cesiones obligatorias compensación a la reclasificación de los suelos turísticos definidos en las alternativas 3, 4 y 5 del tema extensión y delimitación del núcleo urbano de Bajamar.
- Determinaciones urbanísticas*
3. La concreción de esta alternativa se llevará a cabo mediante las siguientes determinaciones urbanísticas:
    - a) Establecimiento de la clasificación de suelo adecuada (deberá valorarse jurídicamente en la siguiente etapa).
    - b) Convenio urbanístico para garantizar la ejecución de la alternativa en los términos definidos; la adopción de esta alternativa estaría condicionada a las pertinentes garantías de ejecución. Los convenios incluirían los terrenos de las piezas destinadas a albergar los aprovechamientos alojativos que se incorporaran a esta propuesta.
    - c) Precisión de los datos cuantitativos definidores de los aprovechamientos (entre ellos capacidades alojativas) así como de las características y dimensiones de las instalaciones recreativas complementarias a los complejos turísticos.
    - d) Desarrollo de la ordenación pormenorizada o, en su caso, remisión al correspondiente instrumento urbanístico. En todo caso, al menos se habría de incorporar en el Plan General un estudio volumétrico específico que permita una visualización suficiente de la imagen final.





ALTERNATIVA +5 ALOJAMIENTO TURÍSTICO + INSTALCIÓN RECREATIVA EXTENSIVA



BAJAMAR



### B2.3.6. Valoración de las alternativas sobre el Palmeral de Bajamar

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide sensiblemente con la primera, ya que ésta supone mantener los usos rústicos actuales (estrictamente, la alternativa supone una intensificación de los mismos). También es la primera alternativa la de referencia para la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: Con relación a la primera alternativa, sólo la segunda es ambientalmente más favorable, ya que pone en valor de los recursos paisajísticos y naturales, sin generar efectos negativos. La tercera alternativa supone ligeros efectos negativos, mientras que la cuarta y quinta conllevan mayores impactos, en especial sobre los usos del suelo, la biodiversidad, el agua y los residuos. En la tabla adjunta, la evaluación de la alternativa quinta resulta claramente más negativa que la cuarta, porque se ha considerado la urbanización turística de las dos piezas adyacentes (condición a las que se vincula); sin embargo, respecto al estricto ámbito territorial del Palmeral, la evaluación de las alternativas 4 y 5 sería similar.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Alternativa 5
PAISAJE	0	2	0	0	-1
USOS DEL SUELO	0	0	-1	-1	-2
BIODIVERSIDAD	0	1	-1	-1	-2
RUIDO	0	1	0	0	-1
AGUA	0	1	0	-1	-2
EMISIONES	0	0	0	0	-1
RESIDUOS	0	1	0	-1	-2
RIESGOS	0	0	0	0	0
ENERGIA	0	0	-1	-1	-2

- b) Costes: La primera alternativa no tiene costes financieros apreciables; las alternativas segunda y tercera tendrían unos costes medios de ejecución que, según el modelo de gestión que se adopte, podrían corresponder en distintas proporciones a la iniciativa privada o a la Administración Pública (en cuyo caso, podrían sumarse costes de obtención del suelo); las alternativas cuarta y quinta son las que presentan los costes de ejecución más altos que, en principio, habrán de ser asumidos por la iniciativa privada.
- c) El grado de complejidad puede considerarse creciente desde la alternativa 1 (carente de complejidad) hasta la quinta (de alta complejidad en la medida que implica la coordinación de diversos agentes privados en un marco normativo también complicado).
- d) Jurídico-competencial: la primera alternativa se resuelve dentro de las competencias plenas del Plan General; la segunda y tercera, en la medida en que puedan remitirse a instrumentos de legitimación de usos en suelo rústico, requerirían la participación del Cabildo en su concreción; finalmente, las alternativas 4 y 5, al implicar aprovechamientos turístico-alojativos, exigirían la coordinación interadministrativa e incluso podrían resultar inviables legalmente (en la siguiente fase habría que profundizar en las posibilidades legales de calificar y programar nuevos usos turístico-alojativos, basándose en las excepciones a la moratoria por razones de excepcional recualificación).
- e) Socioeconómicas: La alternativa 1 no supone apenas repercusiones socioeconómicas sobre Bajamar; las restantes alternativas implicarían un aumento de la dinámica económica del núcleo así como del bienestar de sus residentes, por la aparición de nuevos usos dotacionales y recreativos. Las alternativas 2 y 3 probablemente serían socialmente más beneficiosas que la 4 y 5; sin embargo, es probable que la 4 y 5 tengan mayor incidencia positiva en la economía de bajamar que las otras dos.
- f) Efectos urbanísticos: La primera alternativa no presenta consecuencias apreciables sobre la ordenación global actual de Bajamar. Las alternativas 2 y 3 aumentarían el atractivo global del ámbito y el mantenimiento de una imagen paisajística positiva como espacio verde, y sus consecuencias serían completamente reversibles al no suponer urbanización ni nueva ocupación edificatoria. La alternativa 4 implicaría una pequeña ampliación de la edificación existente, sin una clara mejora de las condiciones actuales de la estructura urbana. La alternativa 5, finalmente, supondría la realización de todas las oportunidades de desarrollo urbano de Bajamar y una mejora importante sobre la situación actual de este entorno geográfico.



## **B2.4. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EN BAJAMAR Y PUNTA DEL HIDALGO**

- |   |    |  |
|---|----|--|
| <i>Descripción del ámbito temático</i>  | 1. | Contemplar las distintas opciones de implantación de infraestructuras portuarias en la costa del Noreste de La Laguna (comprendiendo los frentes litorales de Bajamar y Punta del Hidalgo).  |
| <i>Diagnosís de la situación actual</i> | 2. | La costa Norte de Tenerife cuenta con escasas infraestructuras de protección, interacción y acceso al mar. El Plan Insular de Tenerife ha definido el tramo de costa entre Bajamar y Punta del Hidalgo como susceptible para la localización de una infraestructura portuaria. Se puede estimar el carácter de reclamo turístico de este tipo de infraestructuras en la costa sobre todo cuando van destinadas a cubrir una demanda de actividades deportivas relacionadas con el disfrute del mar.  |
| <i>Causas problemática existente</i>    | 3. | La ausencia de espacio para localizar embarcaciones deportivas y pesqueras así como el refugio frente a condiciones atmosféricas adversas es muy notable en esta parte de la isla.   |
| <i>Objetivos generales a resolver</i>   | 4. | La ejecución de infraestructuras portuarias, según su carácter y dimensiones, debería contribuir a dos objetivos diferentes:<br>a) Satisfacer las demandas de refugio y servicios para la actividad pesquera de la zona.<br>b) Impulsar el desarrollo económico de la zona mediante una infraestructura recreativo-deportiva.  |
| <i>Criterios de ordenación</i>          | 5. | El presente tema propositivo tiene el carácter de una aproximación tentativa respecto a la capacidad de la costa para albergar infraestructuras de este tipo y valorar su viabilidad real. En todas las alternativas se han tenido en cuenta los siguientes criterios:<br>a) Preservar los valores ambientales presentes en esta parte de la costa.<br>b) Estimar las mejores condiciones de intercambio entre el territorio y la futura instalación portuaria garantizando la accesibilidad.<br>c) Valorar la interacción con los núcleos existentes y el espacio colindante. |
| <i>Alternativas planteadas</i>          | 6. | Se presentan tres opciones de infraestructuras portuarias, todas ellas elaboradas a partir de iniciativas conocidas, a la cual debe necesariamente añadirse, como primera alternativa, la de no ejecutar ninguna obra de estas características.  |
| <i>Determinaciones urbanísticas</i>     | 7. | Todas las alternativas planteadas se concretarán mediante la calificación expresa de la correspondiente infraestructura portuaria, con carácter de sistema general. En cuanto a la precisión de la ordenación pormenorizada, ante una infraestructura de esta naturaleza, lo más recomendable parece ser que el Plan General la remita a un Plan Especial del sistema general.   |



#### **B2.4.1. Alternativa 1: Mantenimiento de la costa de Bajamar en su estado actual**

- Definición de la alternativa*
1. La primera alternativa de este ámbito temático se concreta en la no ejecución de ninguna infraestructura portuaria en el tramo de costa entre Bajamar y Punta del Hidalgo. Esta alternativa, no obstante, no supone la ausencia de intervenciones en el litoral lagunero; por el contrario, este tramo costero es uno de los recursos básicos para el desarrollo de ambos núcleos y, en la siguiente etapa de la redacción del Plan General, habrán de desarrollarse propuestas detalladas de ordenación pormenorizada encaminadas a su mejor acondicionamiento y aprovechamiento.
- Objetivos específicos*
2. Los objetivos son:
    - a) Mantenimiento exclusivo de las infraestructuras actuales situadas en la costa Noreste de La Laguna
    - b) Mejora funcional y la accesibilidad del embarcadero del Roquete para su utilización deportiva y de usuarios pesqueros
    - c) Acondicionamiento de espacio para el abrigo de embarcaciones en tránsito.

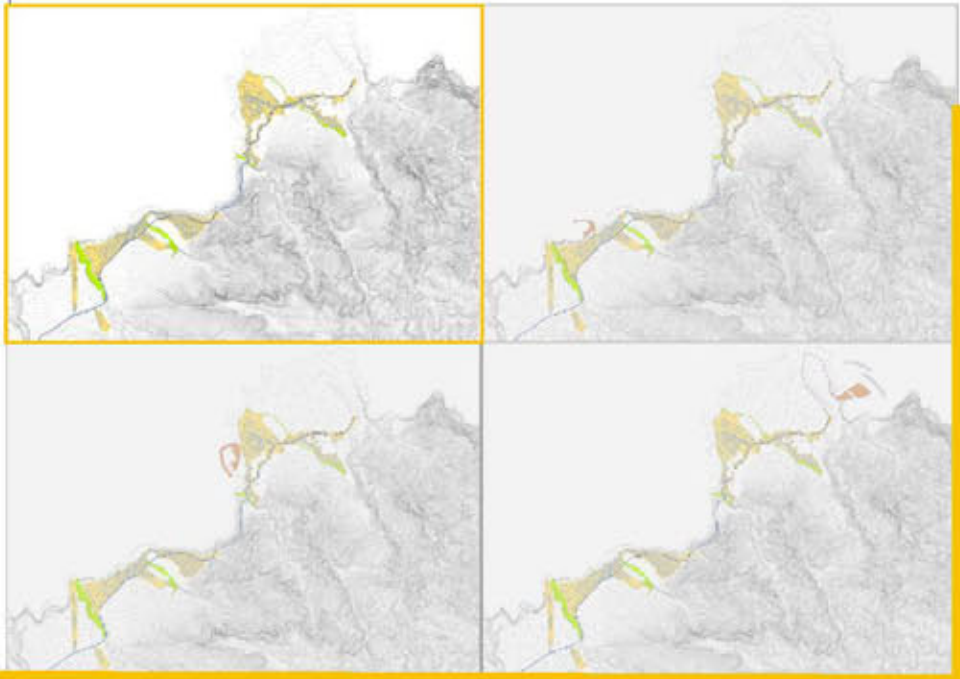
#### **B2.4.2. Alternativa 2: Nuevo puerto de pequeña dimensión junto a Bajamar**

- Definición de la alternativa*
1. Ejecutar una nueva instalación portuaria de pequeño tamaño situada justo al Oeste del núcleo de Bajamar, ocupando parte de su litoral bajo la urbanización Cornisa de Achimencey.
- Objetivos específicos*
2. Los objetivos son:
    - a) Valorar la repercusión de la posible infraestructura en lo referente a encaje topográfico, batimetría costera y dinámica litoral.
    - b) Estudiar la integración urbana de la nueva infraestructura y la repercusión sobre las condiciones actuales del núcleo de Bajamar.
    - c) Determinar las opciones para una accesibilidad territorial a la nueva infraestructura para establecer las mejores condiciones funcionales posibles.
    - d) Dar servicio a una demanda potencial insatisfecha de amarre de embarcaciones y acceso al mar de embarcaciones deportivas y pesqueras en el Norte de la isla de Tenerife.

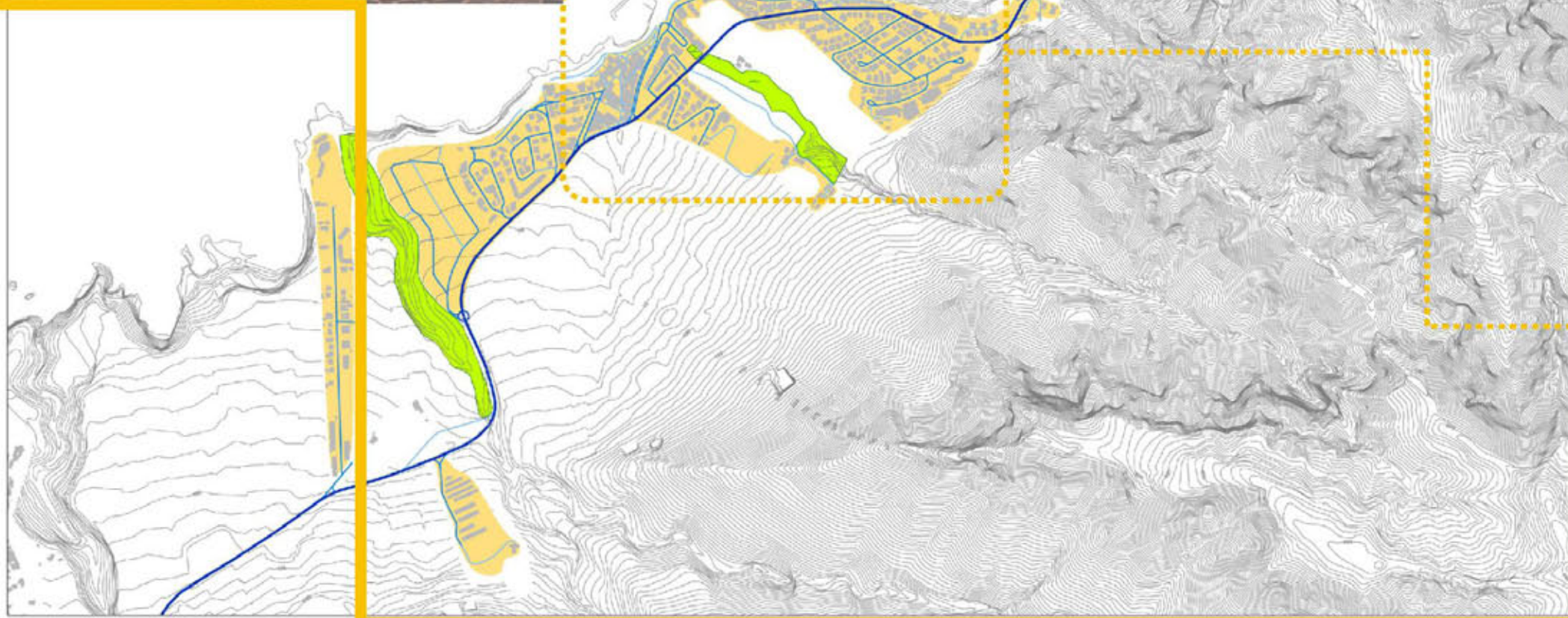


# ALTERNATIVA I

## ACTUACIÓN EN EL LITORAL SIN PUERTOS



### PUERTOS EN LA PUNTA-BAJAMAR





# ALTERNATIVA 2

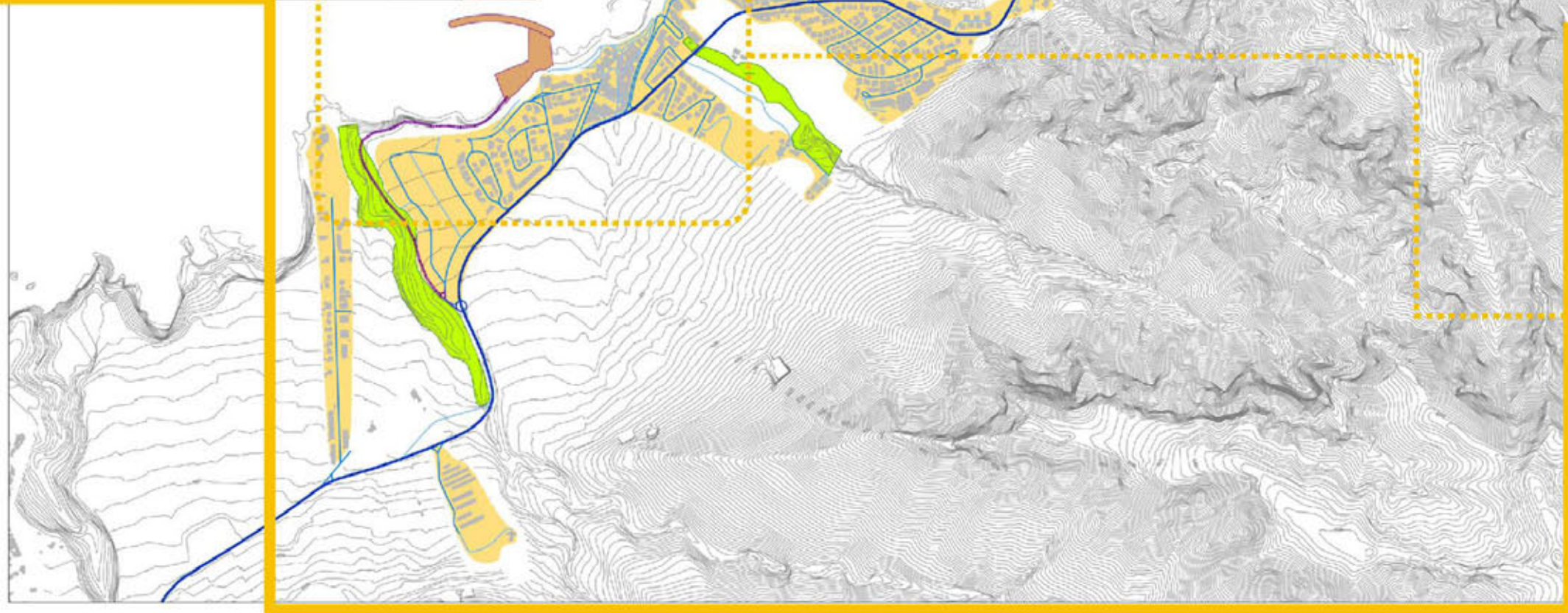
## PEQUEÑO ABRIGO JUNTO A BAJAMAR



### PUERTOS EN LA PUNTA-BAJAMAR



DEPORTES NÁUTICOS





### **B2.4.3. Alternativa 3: Nuevo puerto en extensión ocupando el frente de Punta del Hidalgo**

- Definición de la alternativa* 1. Esta opción consiste en la ocupación parcial del frente litoral de Punta del Hidalgo, para instalar una infraestructura portuaria de tamaño medio. Afectaría parcialmente el frente del actual paseo peatonal, a la piscina natural de la Hoya y llegaría hasta el varadero del Roquete.
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Establecer el efecto turístico que supondría la modificación de esta franja litoral que cuenta con una de las mejores condiciones para la práctica del surf en la costa del Norte de la isla de Tenerife
  - b) Valorar la repercusión de la posible infraestructura en lo referente a encaje topográfico, batimetría costera y dinámica litoral
  - c) Determinar las opciones para una accesibilidad territorial a la nueva infraestructura para establecer las mejores condiciones funcionales posibles
  - d) Dar servicio a una demanda potencial insatisfecha de amarre de embarcaciones y acceso al mar de embarcaciones deportivas y pesqueras en el Norte de la isla de Tenerife
  - e) Considerar el atraque de embarcaciones de pasajeros de tamaño pequeño y medio

### **B2.4.4. Alternativa 4: Nuevo puerto en la ensenada de los Troches**

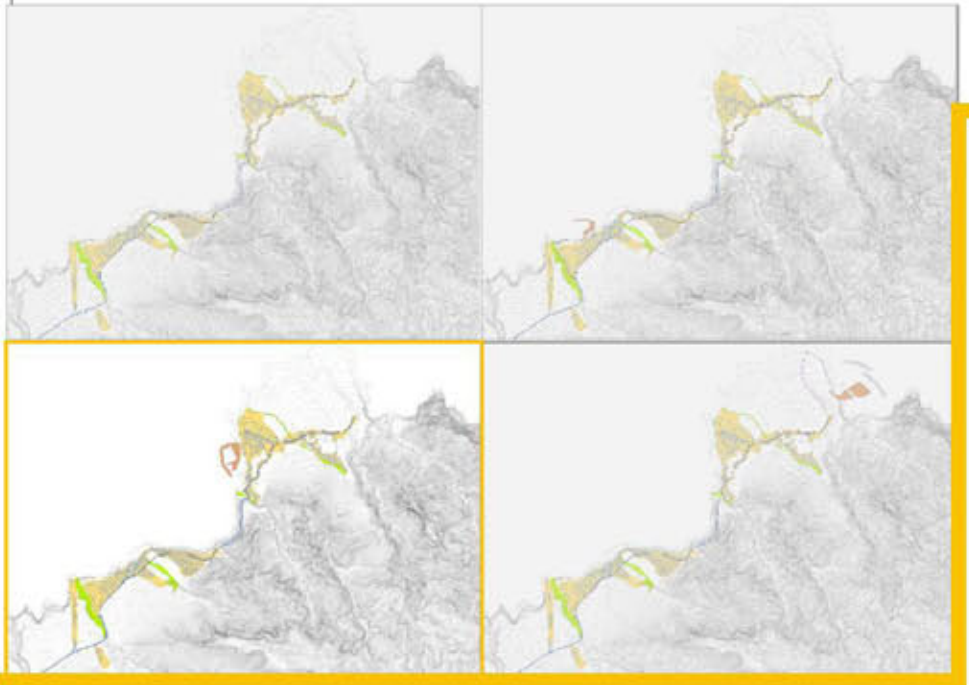
- Definición de la alternativa* 1. Consiste en generar un pequeño puerto y refugio de embarcaciones ocupando esta ensenada situada en el extremo Este de la península de Punta del Hidalgo, junto al espacio natural de Anaga.
- Objetivos específicos* 2. Los objetivos son:
- a) Evaluar las consecuencias paisajísticas y ambientales de la ejecución de una infraestructura de este tipo en un espacio de fragilidad relevante
  - b) Valorar la repercusión de la posible infraestructura en lo referente a encaje topográfico, batimetría costera y dinámica litoral
  - c) Determinar las opciones para una accesibilidad territorial a la nueva infraestructura para establecer las mejores condiciones funcionales posibles
  - d) Estudiar la implantación de obras e infraestructuras de baja repercusión paisajística que garanticen una mínima protección frente a al mar.



# ALTERNATIVA 3



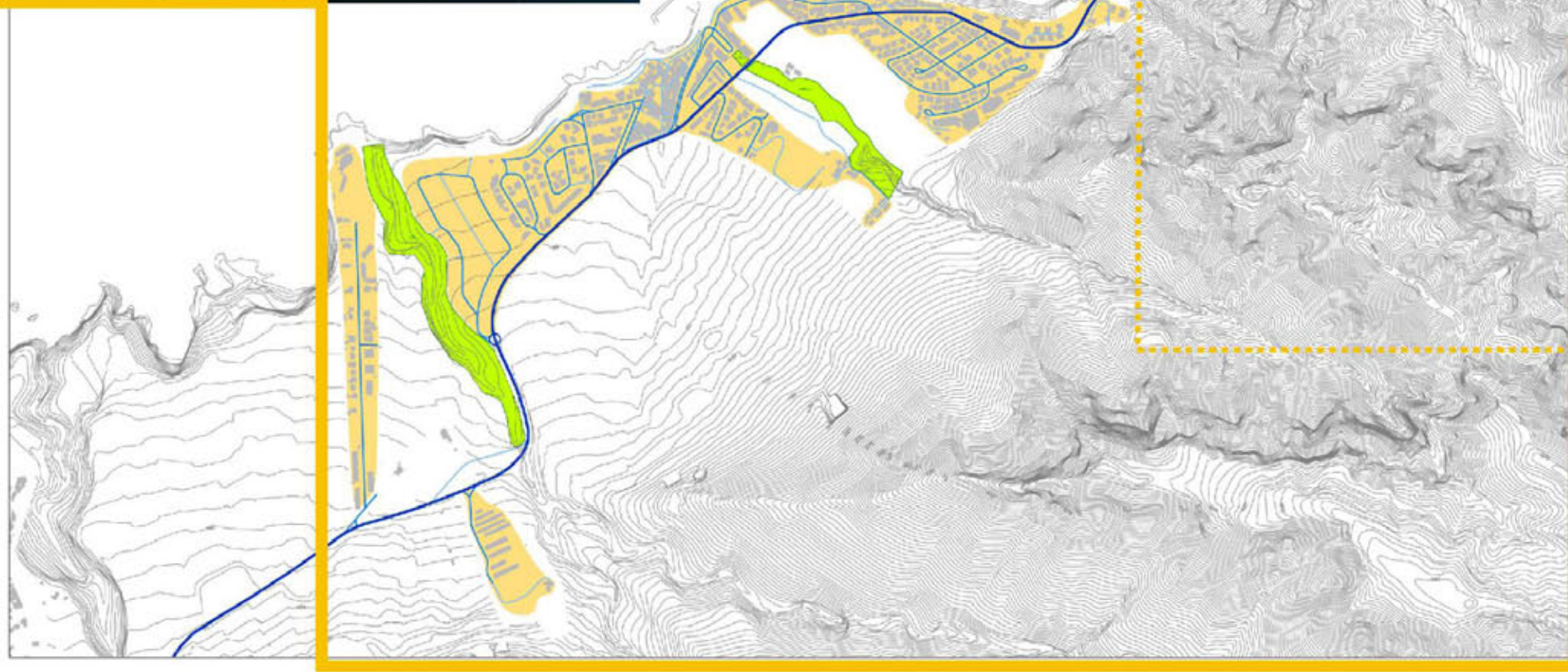
## PUERTO FRENTE A LA PUNTA DEL HIDALGO



## PUERTOS EN LA PUNTA-BAJAMAR



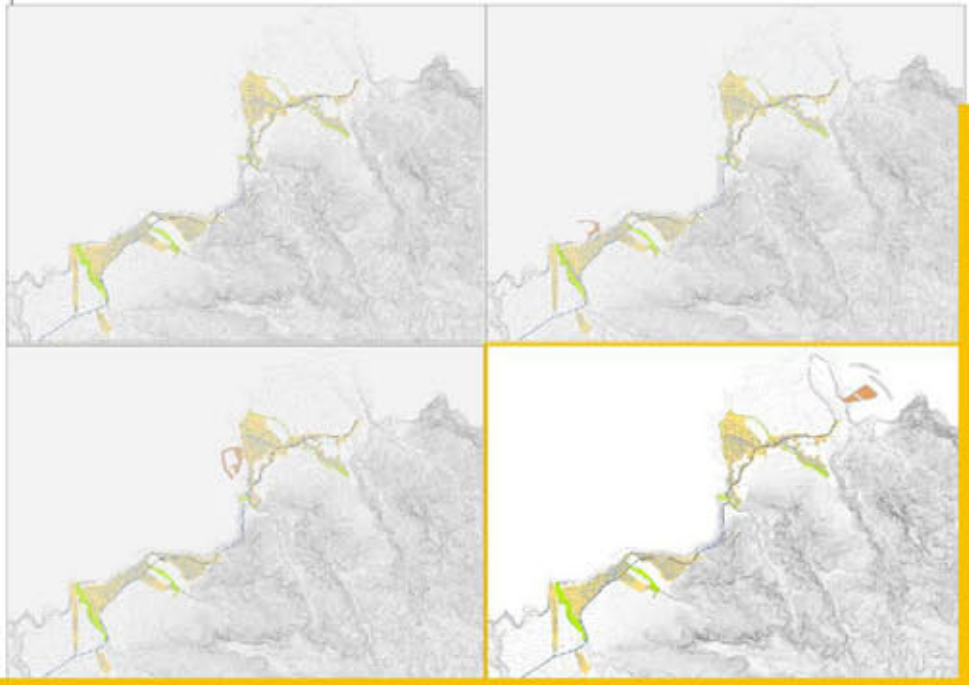
EMBARCACIONES DE RECREO





# ALTERNATIVA 4

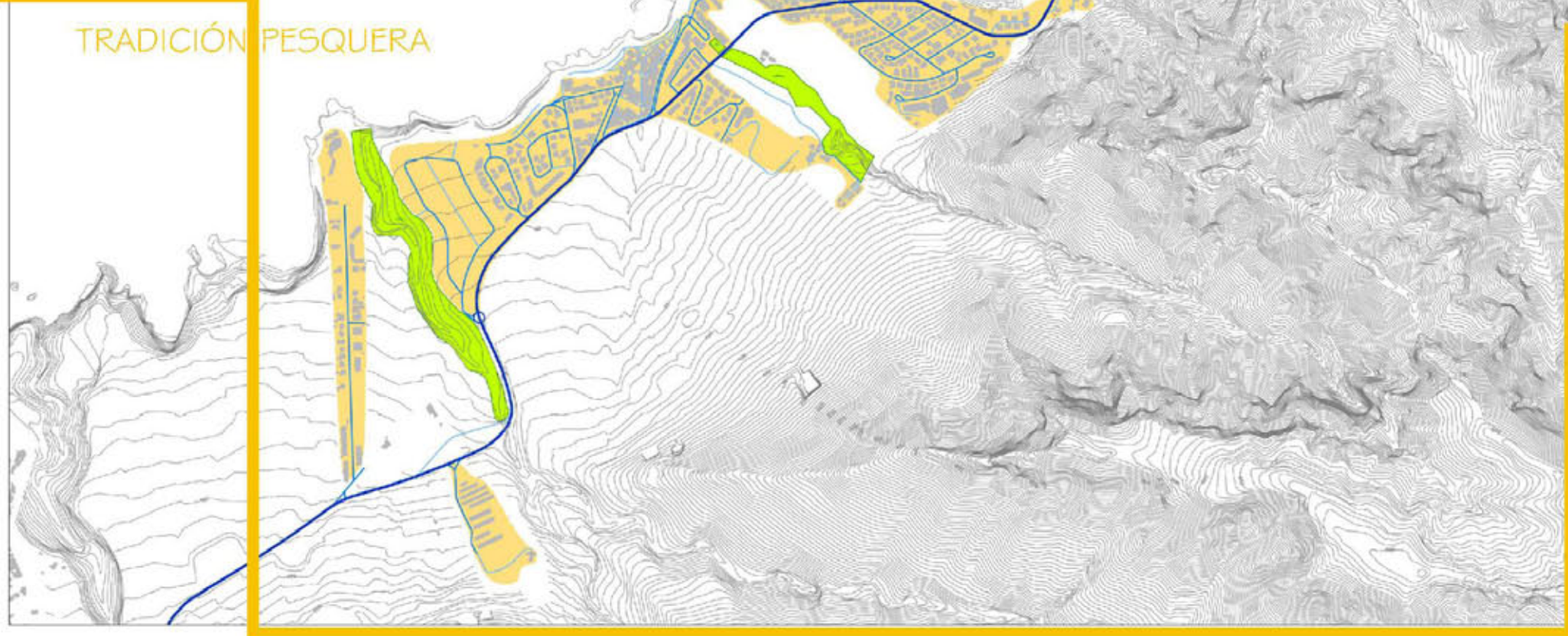
## INSTALACIÓN PESQUERA EN LOS TROCHES



PUERTOS EN LA PUNTA-BAJAMAR



TRADICIÓN PESQUERA





## B2.4.5. Valoración de las alternativas sobre el Palmeral de Bajamar

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide con la primera, en la medida en que ésta implica la no ejecución de ningún puerto. También es la primera alternativa la de referencia para la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: La evaluación ambiental en esta etapa de Avance, en la que sólo se plantean los criterios generales, es necesariamente muy limitada. En todo caso, puede suponerse que, teniendo todas las alternativas efectos negativos ambientales con referencia al estado actual, los de la segunda son relativamente moderados (pequeño tamaño de la instalación, frente urbano) mientras que los de la tercera y cuarta serían sensiblemente significativos (en el caso de la tercera por las dimensiones de la instalación y en la cuarta por la proximidad al parque rural de Anaga).

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
PAISAJE	0	-1	-1	-2
USOS DEL SUELO	0	-1	-2	-2
BIODIVERSIDAD	0	-1	-2	-2
RUIDO	0	-1	-2	-2
AGUA	0	-1	-2	-2
EMISIONES	0	-1	-2	-2
RESIDUOS	0	-1	-2	-2
RIESGOS	0	0	0	0
ENERGIA	0	-1	-2	-2

- b) Costes: Teniendo en cuenta que la ejecución de una infraestructura portuaria conlleva unos costes significativos, la alternativa segunda (pequeño abrigo junto a Bajamar) es la de menores costes, si bien habrían de sumarse los de ejecución de la vía de acceso al puerto de difícil trazado sobre todo porque tendría que discurrir sobre la cornisa costera desde la urbanización Lagunamar. Cabe prever que las alternativas tercera y cuarta sean significativamente más costosas (la 3 por las grandes dimensiones y la 4 por las especiales condiciones de implantación respecto al litoral). La distribución de los costes entre el sector público y el privado estaría vinculado al desarrollo concreto de cada propuesta (posibilidad de aprovechamientos vinculados) y a los mecanismos de gestión que se planteen.
- c) Grado de complejidad: con excepción de la primera alternativa (no ejecución de ningún puerto), la complejidad de todas las propuestas debe considerarse alta, sin que se aprecien diferencias significativas entre ellas.
- d) Jurídico-competencial: Todas las alternativas de ejecución de una infraestructura portuaria exigen su legitimación previa mediante un Plan Territorial Especial que deberá aprobar el Cabildo Insular en cumplimiento de los requisitos del PIOT. Además, todas implican asimismo la coordinación con la administración del Estado (costas) y del gobierno autónomo. Por tanto, de optarse por la alternativa 2, 3 o 4, su calificación por el Plan General deberá condicionarse a su legitimación por el correspondiente PTE.
- e) Socioeconómicas: La alternativa 1 no supone apenas repercusiones socioeconómicas sobre Bajamar; las restantes alternativas implicarían un aumento de la dinámica económica del núcleo así como del bienestar de sus residentes, al permitir la práctica de actividades recreativas vinculadas al mar y dar servicios al sector pesquero. En principio, la alternativa 3 puede ser la que induzca una mayor dinamización de la economía local, pero, al mismo tiempo, también puede ser la que generara mayores aumentos de la congestión funcional.
- f) Efectos urbanísticos: La primera alternativa no presenta consecuencias apreciables sobre la ordenación global actual de Bajamar. Las alternativas 2 y 3 supondrían un cambio radical en la relación del núcleo urbano con el mar ya que se ocuparían porciones sustanciales de su fachada marítima y, al mismo tiempo, incidirían notablemente sobre la estructura viaria (en el caso de la alternativa 2 tales problemas serían mínimos con la ejecución del nuevo acceso; por el contrario, la alternativa 3 tendría importantes efectos negativos ya que habría que prescindir del actual paseo peatonal y resolver la accesibilidad a través de una trama viaria de condiciones insuficientes). Finalmente, la alternativa 4 podría generar tensiones para urbanizar los espacios próximos actualmente dedicados a usos agrícolas y en consecuencia afecciones paisajísticas innecesarias.