



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN
DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE
PUERTO DE LA CRUZ

*Documentación Ambiental
Estudio Ambiental Estratégico*

Tomo III.4

EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Febrero 2023





DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL

Estudio Ambiental Estratégico

TOMO III.4



*Debemos agradecer a la oficina técnica municipal
y especialmente a sus técnicos, así como a la empresa **CULTANIA, S.L.**,
la colaboración prestada para la ejecución de estos trabajos,
ya que sin su esfuerzo no hubiera sido posible.*

El equipo técnico de GESPLAN S.A.

Febrero de 2023



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO
DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE
PUERTO DE LA CRUZ



DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL

Estudio Ambiental Estratégico

TOMO III.4



EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Febrero 2023



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
PUERTO DE LA CRUZ



EQUIPO REDACTOR DEL PEPCH

EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Jefa de Proyecto (Arquitecta):	Mónica Carolina Socas Hernández
Arquitecta:	M ^a Ángeles Gil González
Arquitecta:	Amelia Socas Hernández
Arquitecta:	Lara Bello Ascanio
Arquitecta Técnica	Raquel Alegre Martín
Arquitecto Técnico	Oscar Pérez Martín
Arquitecta Técnica	Carmen Vanessa Méndez Martín
Antropóloga social y cultural:	Fernando Hernández González
Geógrafa:	Macarena González Perera
Ambientólogo:	José Acaymo Pérez Díaz
Ambientólogo:	Bruno Yanes González
Jurista:	Mónica Díaz Pérez
Economista:	Ruth Mary Cortés Méndez
Economista:	Carlota Luis Rodríguez
Ingeniero Civil:	Luis Daniel Bosch Ponce
Delineante- Analista GIS:	Tomás Domínguez Hernández
Delineante:	David Eleazar Martín González
Delineante:	Yolanda Cabrera Hernández

EQUIPO TÉCNICO COLABORADOR DE CULTANIA S.L.

Director Técnico (Historiador y Arqueólogo):	Javier Soler Segura
Historiador:	Josué Ramos Martín
Historiador:	Miguel Machado Bonte
Historiador:	Yago Viso Armada
Antropóloga social y cultural:	Cintia María Marrero Acevedo

ÍNDICE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

1. OBJETO, ÁMBITO TERRITORIAL Y FINALIDAD DEL PLAN ESPECIAL	11
1.1. OBJETO	11
1.2. ÁMBITO DEL PLAN Y CARACTERÍSTICAS	11
1.3. FINALIDAD DEL PLAN ESPECIAL	13
1.4. ANTECEDENTES	14
1.4.1. NORMATIVA EN MATERIA DE PATRIMONIO	14
1.4.2. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	15
1.4.3. TRAMITACIÓN AMBIENTAL	17
2. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL	19
2.1. OBJETIVOS CONCRETOS QUE SE PRETENDEN ALCANZAR CON EL PLAN	19
2.2. CRITERIOS A TENER EN CUENTA PARA ELABORAR LAS DETERMINACIONES DEL PLAN	20
3. RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS	23
3.1. PLANEAMIENTO INSULAR	25
3.1.1. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)	25
3.1.2. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA INSULAR DE TENERIFE (PTEOTIT)	34
3.1.3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS DE LA ISLA DE TENERIFE (PTEOPR)	44
3.1.4. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE RESIDUOS DE LA ISLA DE TENERIFE (PTEOR)	44
3.1.5. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN DE TENERIFE (PTEOIT)	47
3.1.6. PLAN HIDROLÓGICO INSULAR DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DE TENERIFE (PHT)	51
3.2. PLANEAMIENTO GENERAL	53
3.2.1. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN	53
3.2.2. PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ	54
4. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE	62
4.1. CLIMA	62
4.1.1. TEMPERATURA MEDIA	62
4.1.2. PRECIPITACIÓN	63
4.1.3. HUMEDAD RELATIVA	64
4.1.4. RÉGIMEN DE VIENTOS	65
4.2. CALIDAD DEL AIRE	66
4.2.1. CALIDAD ATMOSFÉRICA	66

4.2.2. CALIDAD ACÚSTICA	69
4.3. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	70
4.3.1. GEOLOGÍA	70
4.3.2. GEOMORFOLOGÍA	75
4.4. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA	81
4.4.1. INTRODUCCIÓN	81
4.4.2. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	86
4.4.3. HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA	88
4.5. EDAFOLOGÍA. MAPA DE CULTIVOS	89
4.5.1. CAPACIDAD AGROLÓGICA	91
4.5.2. CULTIVOS	92
4.6. VEGETACIÓN Y FLORA	92
4.6.1. VEGETACIÓN	92
4.6.2. HÁBITATS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO	98
4.6.3. FLORA	99
4.7. FAUNA	100
4.8. MEDIO MARINO	102
4.9. ESPECIES PROTEGIDAS DE FLORA, FAUNA Y MEDIO MARINO	105
4.10. ESPACIOS PROTEGIDOS	111
4.10.1. ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	111
4.10.2. RED NATURA 2000	112
4.11. PAISAJE	114
4.11.1. UNIDADES DE PAISAJE	114
4.12. PATRIMONIO CULTURAL	124
4.13. CAMBIO CLIMÁTICO	127
4.14. RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	145
4.14.1. RIESGOS NATURALES	145
4.14.2. RIESGOS TECNOLÓGICOS	153
4.15. POBLACIÓN Y SALUD HUMANA	153
4.15.1. POBLACIÓN Y DATOS SOCIOECONÓMICOS	153
4.15.2. SALUD HUMANA	165
4.16. OCUPACIÓN DEL SUELO	171
4.17. BIENES MATERIALES	173
4.17.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	173
4.17.2. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE	183
4.17.3. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA PARA RIEGO	185
4.17.4. INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO Y EVACUACIÓN	186
4.17.5. INFRAESTRUCTURAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA	188
4.17.6. INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES	190
4.18. EVOLUCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN CASO DE NO FORMULAR EL PLAN	192
4.18.1. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL PREEXISTENTE	192
4.18.2. PROBABLE EVOLUCIÓN DEL MEDIO AMBIENTAL EN CASO DE NO FORMULAR Y APLICAR EL PEPCH	195

5. OBJETIVOS AMBIENTALES	197
5.1.1. PROTECCIÓN DE ESPECIES BOTÁNICAS	197
5.1.2. PROTECCIÓN DE LA FAUNA	198
5.1.3. PROTECCIÓN DEL PAISAJE	199
6. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN Y VALORACIÓN DE SUS IMPACTOS	200
6.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	200
6.1.1. TEMAS DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	200
6.1.2. CRITERIOS PARA LA FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS	201
6.1.3. ESQUEMA DEL CONTENIDO PROPOSITIVO DE LAS ALTERNATIVAS	203
6.1.4. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN RESPECTO AL SISTEMA VIARIO	204
6.1.5. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL	220
6.1.6. ALTERNATIVAS RESPECTO A LOS USOS PORMENORIZADOS	239
6.1.7. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA ORDENACIÓN EDIFICATORIA	244
6.2. VALORACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ALTERNATIVAS	249
6.2.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN RESPECTO AL SISTEMA VIARIO	249
6.2.2. ALTERNATIVAS A LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL	252
6.2.3. ALTERNATIVAS RESPECTO A LOS USOS PORMENORIZADOS	253
6.2.4. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA ORDENACIÓN EDIFICATORIA	254
6.3. SÍNTESIS DEL RESULTADO DE LA EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS	256
6.3.1. SISTEMA DE MOVILIDAD	256
6.3.2. ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL	256
6.3.3. USOS PORMENORIZADOS	257
6.3.4. ORDENACIÓN EDIFICATORIA	258
7. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN	259
7.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN	259
7.2. IDENTIFICACIÓN, VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS INICIALMENTE GENERADOS POR LA ORDENACIÓN	264
7.2.1. CLIMA	266
7.2.2. CALIDAD DEL AIRE	266
7.2.3. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	271
7.2.4. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA	272
7.2.5. EDAFOLOGÍA	273
7.2.6. VEGETACIÓN Y FLORA	274
7.2.7. FAUNA	276
7.2.8. MEDIO MARINO	276
7.2.9. ESPACIOS PROTEGIDOS	277
7.2.10. PAISAJE	277
7.2.11. PATRIMONIO CULTURAL	279

7.2.12. CAMBIO CLIMÁTICO	279
7.2.13. RIESGOS	280
7.2.14. POBLACIÓN Y SALUD HUMANA	281
7.2.15. OCUPACIÓN DEL SUELO	282
7.2.16. BIENES MATERIALES	282
7.3. MEDIDAS AMBIENTALES	283
7.3.1. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS EN FASE DE EJECUCIÓN	283
7.3.2. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS APLICABLES SOBRE EL PEPCH	286
7.4. VALORACIÓN FINAL DE LOS IMPACTOS GENERADOS POR LA ORDENACIÓN	288
7.5. VALORACIÓN DEL PROCESO DE EVALUACIÓN	289
8. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	291
8.1. OBJETIVOS	291
8.2. RESPONSABLE DEL SEGUIMIENTO	291
8.3. ETAPAS DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL	292
8.4. SEGUIMIENTO AMBIENTAL EN FASE DE OBRAS (EJECUCIÓN) DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS	293
8.4.1. FASE PREOPERACIONAL	293
8.4.2. FASE DE OBRAS	294
8.4.3. FASE DE EXPLOTACIÓN	308
9. RESUMEN NO TÉCNICO	309
10. FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA	311



DOCUMENTAÇÃO AMBIENTAL

Estudio Ambiental Estratégico

TOMO III.4



1. OBJETO, ÁMBITO TERRITORIAL Y FINALIDAD DEL PLAN ESPECIAL

1.1. OBJETO

El presente documento constituye el *Estudio Ambiental Estratégico* (en adelante EsAE) del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Puerto de la Cruz (en adelante, PEPCH). Se elabora tras la emisión, por parte del Órgano Ambiental, del Documento de Alcance, dando continuidad al procedimiento ambiental estratégico ordinario, al cual se somete el PEPCH.

Tiene por objeto, tras la elaboración de un inventario ambiental, realizar un análisis ambiental de las alternativas propuestas y, tras la selección de la alternativa que desarrolle el PEPCH, adecuada a los objetivos del Plan, analizar los potenciales impactos que se generarán sobre el medio ambiente, proponer medidas protectoras, correctoras y, en su caso, compensatorias, así como elaborar un programa de seguimiento ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias, además de incluir una serie de indicadores de seguimiento tanto durante la ejecución del PEPCH como una vez se implante el mismo.

1.2. ÁMBITO DEL PLAN Y CARACTERÍSTICAS

El ámbito de ordenación de este Plan Especial viene determinado legalmente en su correspondiente declaración de BIC, aprobado mediante Decreto 65/2006, de 23 de mayo y publicada en el Boletín Oficial de Canarias número 111, de fecha 9 de junio de 2006. Dicho ámbito adopta una geometría irregular, que acoge por un lado el área fundacional de la ciudad y sus zonas de crecimiento (lo que denominamos como Casco histórico); así como un conjunto de 21 islotes distribuidos por todo el término municipal, de superficie, usos y geometría variable, correspondientes a inmuebles y espacios de relevancia histórica y patrimonial.

El citado BIC cuenta con una superficie aproximada de 57,91 ha, de los cuales 33,9 ha corresponden al Casco histórico y 23,98 ha al conjunto de los islotes.

DESIGNACIÓN	SUPERFICIES (m ² s)
CH_Casco histórico	339.299,14
Islotes	239.825,56
A.- La Ermita de San Amaro	1.159,77
B.- La Ermita de San Antonio y la hacienda adyacente	2.707,39
C.- El Sitio Little o Litre	7.282,89
D.- El Casino y el Parque Taoro	82.610,01
E.- La Biblioteca Inglesa	1.272,89
F.- La hacienda de El Durazno	3.744,46
G.- La Capilla de la Cruz del Durazno	182,13

DESIGNACIÓN	SUPERFICIES (m ² s)
H.- La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves	3.493,95
I.- El Sitio de Lavaggi	1.067,27
J.- La Casa Cologan	5.337,61
K.- La Casa del Risco de Oro y jardines	27.215,94
L.- La Casa Yeoward	3.939,19
M.- La Casa Arroyo	3.689,25
N.- La Casa del Nido	1.485,91
Ñ.- La hacienda de La Dehesa	6.9569,51
O.- El Cementerio de San Carlos	9.319,44
P.- El Cementerio Protestante	1.445,62
Q.- La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco	1.817,16
R.- Antiguos jardines del Hotel Martiánez, la plaza de Viera y Clavijo	1.2312,10
S.- La capilla de la Cruz de Doña Severa	74,97
T.- La capilla de la Cruz de Don Dámaso	98,10
Total superficies BIC	579.124,70

Tabla 1. Datos Superficie del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz



Ilustración 1. Ámbito territorial del PEPCH de Puerto de la Cruz

El ámbito del Casco histórico (CH), se puede asimilar a una geometría triangular; coincidiendo su vértice interior con la intersección de la calle Blanco con la calle Pérez Zamora, y la base del mismo, con el frente costero delimitado por El Parque Marítimo y el Paseo San Telmo.

La estructura urbana del Casco histórico está formada por una traza de calles en retícula, adaptadas a la topografía, donde la zona portuaria y las actividades relacionadas con el mar tienen un gran protagonismo en la ciudad pasada y la actual. En su interior se distinguen cuatro zonas bastante diferenciadas: la zona de la explanada del muelle (zona ganada al mar y futuro parque marítimo), el borde marítimo vinculado al paseo y la Ermita de San Telmo, el barrio de La Ranilla y el núcleo central o fundacional del Puerto de la Cruz.

En lo que respecta a los islotes, se corresponden en buena parte a grandes haciendas (en su mayoría pertenecientes originalmente a comerciantes extranjeros), que conservan una tipología singular al integrar aspectos arquitectónicos y ambientales o naturales, junto con los históricos, pues la mayoría de estos edificios disponen de espléndidos jardines y antiguas explotaciones agrícolas, configuradas bajo una clara influencia británica. En otros casos, se trata de infraestructuras históricas asociadas a determinados servicios (cementeros, Biblioteca británica) o edificios de carácter religioso (capillas de cruz y ermitas).

1.3. FINALIDAD DEL PLAN ESPECIAL

Partiendo de la lógica protección y puesta en valor de los valores patrimoniales que conforman el ámbito del Conjunto Histórico, incluyendo sus islotes, el PEPCH pretende:

En relación a los problemas a solucionar por el nuevo PEPCH

- Incrementar la red de espacios libres, dotándolos de arbolado o huertos urbanos.
- Gestionar de forma efectiva las actuaciones de rehabilitación urbana de forma que se respete y/o integre el arbolado urbano existente, destacando negativamente la eliminación de los árboles presentes en las obras que se están desarrollando en el Paseo de Agatha Christie, en La Paz.
- Mejorar la limpieza de los espacios públicos y asegurar su mantenimiento con una mayor presencia policial.
- Priorizar la movilidad peatonal frente al vehículo rodado.
- Relanzar un turismo del patrimonio cultural y arquitectónico mediante la puesta en valor de los inmuebles históricos de interés, como la casa donde nació Agustín de Bethencourt, la Casa de Los Iriarte, y La Casa Amarilla o Primer Centro Perinatólogo del Puerto de Cruz.
- Señalar la presencia del Taoro en la ciudad así como los posibles senderos, y concretamente, hacia la playa del Bollullo o hacia La Romántica.

En relación a la necesidad y oportunidad de la regulación del nuevo PEPCH

- La recuperación del antiguo proyecto de diseño y puesta en valor del espacio arqueológico de Martiánez, generando un recorrido peatonal que, bordeando el acantilado, conecte en su

ascensión a la cota superior del acantilado con las cuevas de habitación, funerarias y zonas de grabados existentes, permitiendo su continuidad con el nuevo paseo de la costa.

- La apertura al público de los inmuebles históricos para su puesta en valor.

En relación a los objetivos perseguidos por el nuevo PEPCH

Se reclama que el nuevo Plan Especial:

- Coordine las iniciativas, programas y futuros proyectos con los centros educativos del municipio para crear una mayor concienciación entre niños, jóvenes y resto de la ciudadanía.
- Sea respetuoso con el patrimonio, evitando dañar la memoria histórica de Puerto de la Cruz.

En relación a las soluciones alternativas del nuevo PEPCH

- La creación de un museo con información sobre el pasado de Puerto de la Cruz, que ponga en valor figuras ilustres como Piazzy Smyth, M. North o Agatha Christie.
- Respetar el patrimonio cultural del Conjunto Histórico permitiendo que éste sea vivo, propiciando que las viviendas protegidas sean habitables para evitar que se queden vacías y se prevean ayudas para su protección.

1.4. ANTECEDENTES

1.4.1. NORMATIVA EN MATERIA DE PATRIMONIO

Mediante Decreto 65/2006, de fecha 23 de mayo se declara Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico “El Puerto de la Cruz”, situado en el municipio del mismo nombre. Dicho Decreto fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 111 de fecha 9 de junio de 2006.

En cumplimiento, en aquel entonces, con la Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias, en el año 2009 se inicia la redacción del Plan Especial que exigía dicho texto legal para los conjuntos históricos. La tramitación de dicho documento se detuvo tras la aprobación inicial producida por Decreto de Alcaldía de fecha 30 de junio de 2010.

El nuevo marco legal en materia de patrimonio, es decir, la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias, mantiene la obligatoriedad de contar con un Plan Especial. Participación ciudadana.

1.4.2. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En este sentido, el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el 30 de noviembre de 2020, acuerda la iniciación del procedimiento de tramitación del nuevo PEPCH de Puerto de la Cruz.

Con el objeto de garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas que, potencialmente, pudieran verse afectados en el procedimiento de elaboración de normas, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con carácter previo a la elaboración del PEPCH se ha sometido esta pretensión a consulta pública.

En la referida consulta pública, llevada a cabo durante el periodo del 9 al 24 de diciembre de 2020 a través del enlace <http://conjuntohistoricopuertodelacruz.es/consulta> y publicado en el tablón de anuncios de la sede electrónica municipal, se ha recabado la opinión respecto a los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas para su toma en consideración en la redacción del presente Plan Especial, habiéndose identificado aportaciones de tres personas en dicho plazo, conforme al siguiente desglose.

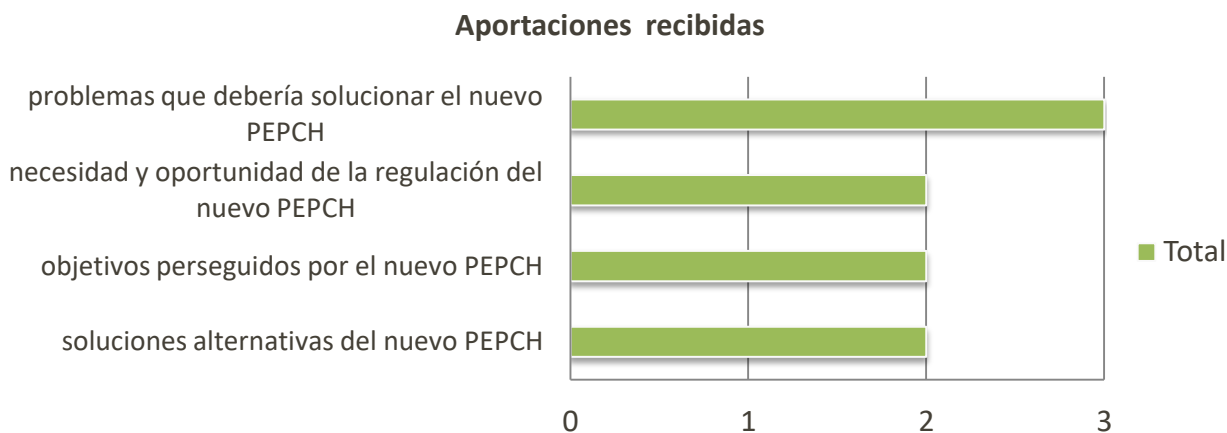


Ilustración 2. Gráfico de aportaciones recibidas en la consulta pública del nuevo PEPCH. Elaboración propia.

Los comentarios recibidos para cada una de las cuestiones planteadas en el periodo de consulta pública versan sobre los siguientes aspectos:

En relación a los problemas a solucionar por el nuevo PEPCH

De las tres aportaciones recibidas se extraen las siguientes demandas:

- Incrementar la red de espacios libres, dotándolos de arbolado o huertos urbanos.

- Gestionar de forma efectiva las actuaciones de rehabilitación urbana de forma que se respete y/o integre el arbolado urbano existente, destacando negativamente la eliminación de los árboles presentes en las obras que se están desarrollando en el Paseo de Agatha Christie, en La Paz.
- Mejorar la limpieza de los espacios públicos y asegurar su mantenimiento con una mayor presencia policial.
- Priorizar la movilidad peatonal frente al vehículo rodado.
- Relanzar un turismo del patrimonio cultural y arquitectónico mediante la puesta en valor de los inmuebles históricos de interés, como la casa donde nació Agustín de Bethencourt, la Casa de Los Iriarte, y La Casa Amarilla o Primer Centro Perinatológico del Puerto de Cruz.
- Señalar la presencia del Taoro en la ciudad así como los posibles senderos, y concretamente, hacia la playa del Bolillo o hacia La Romántica.

En relación a la necesidad y oportunidad de la regulación del nuevo PEPCH

Las dos personas que dieron respuesta a esta cuestión solicitan que el nuevo PEPCH tome en consideración:

- La recuperación del antiguo proyecto de diseño y puesta en valor del espacio arqueológico de Martiánez, generando un recorrido peatonal que, bordeando el acantilado, conecte en su ascensión a la cota superior del acantilado con las cuevas de habitación, funerarias y zonas de grabados existentes, permitiendo su continuidad con el nuevo paseo de la costa.
- La apertura al público de los inmuebles históricos para su puesta en valor.

En relación a los objetivos perseguidos por el nuevo PEPCH

Las dos respuestas ciudadanas recabadas reclaman que el nuevo Plan Especial:

- Coordine las iniciativas, programas y futuros proyectos con los centros educativos del municipio para crear una mayor concienciación entre niños, jóvenes y resto de la ciudadanía.
- Sea respetuoso con el patrimonio, evitando dañar la memoria histórica de Puerto de la Cruz.

En relación a las soluciones alternativas del nuevo PEPCH

Las dos respuestas recibidas reclaman lo siguiente:

- La creación de un museo con información sobre el pasado de Puerto de la Cruz, que ponga en valor figuras ilustres como Piazza Smyth, M. North o Agatha Christie.
- Respetar el patrimonio cultural del Conjunto Histórico permitiendo que éste sea vivo, propiciando que las viviendas protegidas sean habitables para evitar que se queden vacías y se prevean ayudas para su protección.

Todas estas aportaciones se han tenido en cuenta en la formulación del presente Plan.

1.4.3. TRAMITACIÓN AMBIENTAL

El PEPCH, en materia ambiental, toma como referencia la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, sometiéndose, como se expuso en el subapartado 1.1 del presente EsAE.

Los principales hitos de la tramitación ambiental hasta la presentación del presente EsAE han sido los siguientes:

- Con fecha 24 de noviembre de 2021 se remite el Borrador del PEPCHPC junto al Documento Inicial Estratégico (en adelante DIE), como solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinario.
- El Borrador y DIE, en aplicación del artículo 30 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, se sometieron a consultas a las administraciones públicas y público interesado durante un periodo de 45 días desde su publicación el 17 de noviembre de 2021. En la siguiente tabla se muestran las consultas y si se obtuvo, o no, respuesta.

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
ATAN	-
BEN MAGEC	-
AYUNTAMIENTO DE PUERTO DE LA CRUZ	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PATRIMONIO HISTÓRICO	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE HACIENDA Y PATRIMONIO	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE CARRETERAS Y PAISAJE	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE TURISMO	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL Y SEGURIDAD	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE DEPORTES	SI
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE COOPERACIÓN MUNICIPAL Y VIVIENDA	-
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA	SI
SERVICIO A. DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA CAMBIO CLIMÁTICO	-
VICECONSEJERÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y AGUAS. Gob de Canarias	
SERVICIO PROVINCIAL DE COSTAS TENERIFE	-
ORGANISMO AUTÓNOMO DE MUSEOS Y CENTROS	-
OBISPADO DE TENERIFE	-
DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y NUEVAS TECNOLOGÍAS	SI
DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS. Gob de Canarias	
DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. Gob de Canarias	-
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL Gob de Canarias	-
DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO	SI
DIRECCIÓN GENERAL DE LA COSTA Y EL MAR. Gob de España	-
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. Gob. De España	

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	SI
D. GRAL DE TELEC. Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE C. AUDIOVISUAL	-
DELEG. DE DEFENSA EN CANARIAS. Ministerio de Defensa	-
D. GRAL DE TELEC. Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE C. AUDIOVISUAL	-
DELEG. DE DEFENSA EN CANARIAS. Ministerio de Defensa	-
CONSORCIO URBANÍSTICO PARA LA REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE LA CRUZ	-
CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE TENERIFE	SI
CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA	-

Tabla 2. Resultados de las consultas realizadas

2. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

2.1. OBJETIVOS CONCRETOS QUE SE PRETENDEN ALCANZAR CON EL PLAN

Es una apuesta decidida de este Plan Especial definir su modelo de ordenación inspirándose en el principio del desarrollo territorial y urbano sostenible que establece la Agenda Urbana Española 2019, marco de referencia del que actualmente disponen las ciudades españolas para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) contenidos en la Agenda 2030; y de los compromisos internacionales adoptados en este sentido.

Adaptando estos principios a la realidad y el contexto del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz, se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Ordenar el ámbito garantizando su conservación y preservación de forma sostenible, priorizando el respeto a sus valores patrimoniales, arquitectónicos y de integración paisajística e implementando y potenciando la red de infraestructuras verdes y azules, evitando dañar la memoria histórica de Puerto de la Cruz.
- Desarrollar un modelo urbano que, en armonía con los valores históricos, estructura urbana y tipológica y el paisaje urbano del Conjunto Histórico, favorezca su revitalización, optimizando espacios y usos infrutilizados y recuperando la relación estratégica del Conjunto Histórico con el mar.
- Diseñar un sistema de dotaciones y equipamientos locales adecuados, teniendo en cuenta el criterio de proximidad, para satisfacer las necesidades cotidianas de la ciudadanía, garantizando la accesibilidad universal a los espacios públicos.
- Priorizar la ciudad para el peatón, favoreciendo los itinerarios continuos y seguros, creando una red urbana sustentada en un modelo de movilidad más sostenible protagonizado por el transporte público, bicicleta, y a pie, teniendo presente la perspectiva de género.
- Mejorar el medioambiente y reducir los impactos del cambio climático, paliando la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a la atmósfera.
- Fomentar políticas de rehabilitación urbana y arquitectónica con criterios bioclimáticos, pasivos, el empleo de energías alternativas y economización de recursos naturales (agua, energía, saneamiento, residuos, etc.), propiciando la gestión efectiva de dichas actuaciones.
- Coordinar la ordenación urbanística con la planificación de las actividades económicas, promoviendo la diversificación de la estructura productiva y estableciendo estrategias específicas para el núcleo histórico que permitan, mediante la puesta en valor de su patrimonio, relanzar el turismo cultural en el Puerto de la Cruz.
- Crear un marco normativo flexible y simplificado, que mejore la gestión urbanística del PEPCH de Puerto de La Cruz.

- Promover una participación ciudadana real y efectiva que garantice la colaboración multinivel, la transparencia y el derecho de acceso a la información e incrementa, de este modo, la confianza de la ciudadanía en la administración local. Fomentar la comunicación digital y el acceso a la información de todos los procesos de redacción del PEPCH de Puerto de La Cruz, así como coordinar las iniciativas, programas y futuros proyectos del plan especial con los centros educativos del municipio, agentes sociales, personal técnico, administraciones públicas y ciudadanía en general para crear una mayor concienciación entre niños, jóvenes y resto de población.

2.2. CRITERIOS A TENER EN CUENTA PARA ELABORAR LAS DETERMINACIONES DEL PLAN

El PEPCH de Puerto de la Cruz se debe elaborar tomando en consideración una serie de criterios urbanísticos, ambientales y socioeconómicos.

Los **criterios urbanísticos** en la elaboración y formulación de las determinaciones del PEPCH de Puerto de la Cruz están dirigidos; por un lado, a impulsar la protección y conservación del patrimonio histórico y, por otro lado, a determinar las condiciones de las nuevas intervenciones permitidas, tanto en los elementos de interés histórico como en las de obra nueva. Dichos criterios se sintetizan en los siguientes puntos:

- Protección y puesta en valor del patrimonio cultural existente en el Conjunto Histórico a través de un Catálogo de Protección actualizado que, adaptado a la legislación sectorial en materia de patrimonio histórico vigente, determine las intervenciones permitidas en dichos bienes, incorporando a su vez una normativa específica que tenga en cuenta las necesidades de la vida contemporánea y la adaptación, cuando ello resulte apropiado, de los edificios históricos a nuevos usos que se adecúen a sus características, para lograr que su puesta en uso revitalice el Conjunto Histórico.
- Mantener la morfología de la trama urbana del Conjunto Histórico preservando las tipologías edificatorias arraigadas y la estructura parcelaria existente, además de promover la recuperación de las características tradicionales de ocupación.
- Mantener el uso residencial característico a la vez que propiciar la flexibilización de los usos para dotar de complejidad funcional y social y promover la capacidad productiva de su tejido urbano, con la finalidad de frenar el proceso de abandono y desertización del casco histórico. A su vez, ampliar el abanico de usos alternativos y complementarios de las edificaciones, para procurar una mayor complejidad de usos que garantice una mayor riqueza urbana, seguridad y cohesión ciudadana, asegurando servicios, espacios residenciales y dotacionales adecuadas a las necesidades de la población actual y futura.

- Ampliar la red de equipamientos, dotaciones y espacios libres, adaptándola a la realidad existente, pero favoreciendo su flexibilidad para que también se adecúe a la demanda real de la zona.
- Supresión de cuantas barreras no garanticen la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y la no discriminación de todas las personas, fomentando, de una parte, la accesibilidad de las nuevas edificaciones y espacios libres destinados a un uso que implique concurrencia de público y, de otro, la adaptación de los ya existentes.
- Flexibilizar los parámetros urbanísticos permitidos, de tal manera que se promueva el uso de la edificación existente evitando su abandono, al mismo tiempo que se facilite la regeneración del tejido urbano con nueva edificación, sin menoscabo de los valores que caracterizan sus barrios históricos, incentivando una mayor oferta residencial de calidad, diversa y asequible.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad del centro histórico interviniendo en el sistema de movilidad con actuaciones de peatonalización, previa ampliación de dotación de aparcamientos e integración de los sistemas de recogida de residuos.
- Rediseñar la movilidad urbana teniendo en cuenta los requisitos durante la etapa COVID-19 y POSTCOVID-19, que requiere, por su impacto en la salud de la ciudadanía, la puesta en funcionamiento de acciones urgentes que promuevan el uso racional del transporte, así como, la provisión de suficiente espacio público para garantizar la medida de distanciamiento física (+1,5 m) en los desplazamientos peatonales, que previsiblemente permanecerán en vigor en un futuro.
- Regular las condiciones estéticas que promuevan la regeneración del espacio urbano existente y la homogeneización de los elementos que lo conforman, ofreciendo una imagen de conjunto.

El PEPCH de Puerto de la Cruz establece la dinamización social y económica como otro de los objetivos principales a perseguir, por tanto, los **criterios socioeconómicos** son:

- Crear las condiciones urbanísticas adecuadas para aprovechar las potencialidades territoriales y urbanas del Conjunto Histórico, y promover propuestas viables que equilibren las cargas y beneficios del desarrollo urbanístico, asegurando la excelencia y la calidad urbana, además de generar actividades productivas que atraigan inversión y sean capaces de generar empleo y riqueza.
- Promover intervenciones de carácter público, así como las de iniciativa privada, definiendo una serie de actuaciones que deberán llevarse a cabo en los términos que establezca el Plan Especial.
- Favorecer la creación de un mercado de suelo e inmobiliario más flexible y dinámico, que permita captar nuevas inversiones y actividades económicas, creando una mayor y mejor oferta de servicios para generar más y mejor empleo.
- Considerar los bienes que integran el patrimonio histórico como elementos que poseen un valor no sólo cultural, didáctico y estético, sino también económico; regulando desde la

ordenación y gestión del territorio su aprovechamiento como bienes privilegiados de actividades culturales, turísticas, o de ocio, y disponer medidas que contribuyan a rentabilizar su aptitud para generar beneficios indirectos para su mejora, puesta en valor y mantenimiento.

- Fomentar iniciativas y actividades económicas compatibles con los valores culturales y patrimoniales que colaboren en la mejora social y económica de la zona, promoviendo usos que contribuyan a incentivar las potencialidades urbanas en coherencia con las demandas actuales de la sociedad, buscando el equilibrio entre la dinamización del ámbito y su protección.
- Impulsar un adecuado desarrollo turístico compatible con la conservación del patrimonio cultural existente, sustentado en la valoración de los recursos endógenos y de acuerdo con las necesidades socioeconómicas.
- Establecer las acciones de las diferentes Administraciones Públicas y/o del sector privado que promuevan planes, programas y actuaciones que afecten al conjunto histórico, a fin de garantizar el adecuado cumplimiento del deber de conservación y protección del Patrimonio Histórico.

3. RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS

Como instrumentos de planeamiento, los Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos se integran en el sistema de planeamiento de Canarias en el que la relación entre los diferentes instrumentos de planeamiento se explica a través de jerarquía y el de especialidad (Arts. 9.1 y 83.3 ambos de la LSENPC):

- De acuerdo con el principio de jerarquía normativa, será nula de pleno derecho cualquier disposición que vulnere otra de rango superior jurídicamente prevalente. En cuanto a la relación de los diferentes instrumentos de planeamiento, los planes de ordenación de los recursos naturales prevalecerán sobre el resto de instrumentos de ordenación (artículo 84.2 LSENPC), a continuación se sitúan los planes de ordenación del territorio, y finalmente, los instrumentos de ordenación urbanística (Art. 133.2 LSENPC). En el caso que nos ocupa, los Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos tienen la consideración de *“instrumentos urbanísticos de desarrollo”* (Art. 133.1.c-b LSENPC), y como tales, deberán ajustarse a las determinaciones de los planes generales de ordenación, sin que puedan incidir en el modelo territorial urbanístico ni contravenir la ordenación estructural.
- Por otra parte, el principio de especialidad modula al principio de jerarquía, en el sentido de que la prevalencia jurídica de una norma en Derecho Urbanístico no viene siempre definida de forma exclusiva por la posición que la norma superior tiene sobre la inferior, sino por la competencia del órgano y por el carácter de la norma. Los Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos constituyen instrumentos de ordenación autónomos, cuya aprobación deviene de la normativa sectorial, por lo que resulta de aplicación el artículo 9.2 LSENPC en cuya virtud *“Los planes y programas previstos en la legislación sectorial prevalecerán sobre los establecidos en la presente ley, en los términos que aquella legislación disponga”*, previsión que se recoge en el artículo 146.3 LSENPC. Hasta tal punto se reconoce la prevalencia de las determinaciones relativas al Patrimonio Histórico que los Planes Generales de Ordenación Urbana, que la LSENPC resultan este incompetentes para ordenar algunas condiciones de edificabilidad del conjunto histórico: modificación de alineaciones y rasantes, garajes o instalaciones de servicios en fachadas (artículo 139.d de la LSENPC). Además, los planes especiales podrán modificar la ordenación pormenorizada establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, sin que contravenga la ordenación estructural y justificando su coherencia con la misma (art. 146.4 LSENPC). Por otra parte, y reforzando el principio de especialidad los planes especiales de protección pueden ser aprobados de forma autónoma (146.2-c LSENPC) cuando tengan, entre otras finalidades *“proteger, conservar y rehabilitar el patrimonio histórico canario”*, previsión que encaja la legislación sectorial, que establece que el deber municipal de redactar un plan especial de protección no puede quedar condicionado

ni a la existencia de un planeamiento general contradictoria ni a la inexistencia de planeamiento general previo (art. 37.2 LPCC).

De conformidad con el artículo 83 LSENPC los instrumentos de ordenación que conforman el sistema de planeamiento son los siguientes:

- Instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio, que incluyen las directrices de ordenación, general y sectoriales, y los planes insulares. Hasta la entrada en vigor de la citada norma la Comunidad Autónoma contaba con «Directrices de Ordenación General» y «Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias», aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril. Sin embargo, la letra c) del número 1 de la disposición derogatoria única de la LSENPC establece su derogación en su integridad, con la excepción de lo dispuesto en su disposición adicional decimonovena que establece, que, como excepción a esta derogación normativa, quedan en vigor, con rango reglamentario, sujetas a ulteriores modificaciones por decreto del Gobierno, «la Directriz 58: generalidades en la protección del suelo rústico», que se refiere a la formulación de Directrices de Ordenación del Suelo Agrario y la «Directriz 62: Actividades agrarias». Teniendo en cuenta que en el ámbito del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz apenas el 0,81 % de la superficie está adscrita a la categoría de suelo rústico de protección agraria, no procede un análisis exhaustivo del impacto de sus determinaciones en la ordenación del ámbito del Conjunto Histórico, sin perjuicio de que en la normativa se observarán los criterios que allí se establecen.
- Instrumentos de ordenación ambiental, que incluyen los planes y normas de los espacios naturales protegidos. Dentro del ámbito del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz no hay ningún área que haya sido declarada como espacio natural protegido ni espacios incluidos en la red Natura 2000, siendo la más cercana es el Monumento Natural “Montaña de Los Frailes” (T-27), que se encuentra en el entorno del Islote T-“La capilla de la Cruz de Don Dámaso”.
- Instrumentos de ordenación territorial, que incluyen los planes territoriales parciales y especiales.
- Instrumentos de ordenación urbanística, que de conformidad con el artículo 133.1 LSENPC, incluyen las normas técnicas del planeamiento urbanístico (aún no aprobadas), los Planes generales de ordenación, los instrumentos urbanísticos de desarrollo (Planes parciales y Planes especiales), y los instrumentos urbanísticos de ordenación sectorial, entre los que se encuentran los Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad.

Expuesto lo anterior, en los próximos epígrafes se analiza la relación de los instrumentos de planeamiento vigentes en el ámbito del Conjunto Histórico de Puerto de La Cruz.

3.1. PLANEAMIENTO INSULAR

3.1.1. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)

Mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre (BOC nº 140, de 19.10.02), se aprobó definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), y posteriormente, para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares, se aprueba su Revisión Parcial mediante Decreto 56/2011, de 4 de marzo, publicado el 21 de marzo de 2011, en el BOC núm. 58/2011.

Una de las grandes novedades introducidas en la LSENPC es la delimitación de los campos de acción del planeamiento insular y del plan general, de tal manera que los planes insulares de ordenación tendrán una función de ordenación de los recursos naturales, de zonificación de usos globales del territorio y de determinación y ordenación de infraestructuras de interés insular. Se elimina por tanto el contenido urbanístico de los planes insulares, y también el facultativo de ordenación socioeconómica. Además, la LSENPC sanciona con nulidad cualquier posible extralimitación en que pudiera incurrir el planeamiento insular (81.3 LSENPC). Por tanto, el contenido urbanístico del PIOT queda profundamente afectado por la entrada en vigor de la LSENPC. En este sentido, el PIOT se limita a la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible,

La Disposición Derogatoria única del mismo texto legal mandata a las administraciones competentes a que supriman, de sus instrumentos de ordenación, las determinaciones que en aplicación de la nueva ley resulten derogadas, y en cumplimiento de dicho mandato, el 28 de mayo de 2018, se publica en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 102, Anuncio sobre el Acuerdo Plenario del Cabildo insular de Tenerife referente al contenido vigente del Plan Insular de Ordenación, tras la derogación producida por la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias. En adelante nos referiremos a él como “acuerdo plenario”.

De conformidad con el acuerdo plenario, las determinaciones de la normativa del Plan Insular que siguen vigentes se concretan en las siguientes:

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1: Disposiciones Preliminares

Sección 3ª. Adaptación del planeamiento y disposiciones de directa aplicación del plan

- Artículo 1.1.3.1 Adaptación de los instrumentos de ordenación y ejecución vigentes
- Artículo 1.1.3.2 Disposiciones sectoriales de aplicación directa

Capítulo 2: Criterios para la elaboración de los instrumentos de planeamiento

Sección 3ª. Planes Territoriales Especiales de Ordenación de actividades económicas

- Artículo 1.2.3.3 referente a los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Actividades Económicas que se mantienen vigentes
 - a) P.T.E de Ordenación de Residuos
 - b) P.T.E de Ordenación Turística
 - c) P.T.E de Ordenación de la Actividad Industrial
 - d) P.T.E. de Ordenación de Grandes Equipamientos y de Ocio

TÍTULO II: DISPOSICIONES TERRITORIALES

Capítulo 3: Las Áreas de Regulación Homogénea

Sección 2ª. Áreas de Protección Ambiental 1

- Artículo 2.3.2.1 Definición
- Artículo 2.3.2.5 Régimen básico de los usos e intervenciones

Sección 3ª. Áreas de Protección Ambiental 2

- Artículo 2.3.3.1 Definición - Artículo 2.3.3.5 Régimen básico de los usos e intervenciones

Sección 4ª. Áreas de Protección Ambiental 3

- Artículo 2.3.4.1 Definición
- Artículo 2.3.4.5 Régimen básico de los usos e intervenciones

Sección 5ª. Áreas de Protección Económica 1 y 2

Para esta sección se advierte, en el acuerdo plenario que “(...) si bien no se puede sostener que la ARH de protección económica contradigan directamente la LSENPC y, por tanto, han de mantenerse vigentes, se ha de ser consciente que ello implica que sus delimitaciones pasan a ser vinculantes, lo que supondrá un fuerte condicionamiento a la potestad municipal de clasificación del suelo rústico, que probablemente, no se encuentra amparada en la relevancia insular del destino agrario de muchos de los recintos del plano del PIOT. Por tanto la Disposición Derogatoria de la Ley no autoriza a entender que la ARH de protección económica han quedado derogadas, conviene resaltar la urgencia de proceder a la revisión de sus delimitaciones en el marco de la nueva Ley”.

- Artículo 2.3.5.1 Definición

Sección 6ª. Áreas de Protección Económica 3

- Artículo 2.3.6.1 Definición

“(…)

Analizados los artículos que conforman las secciones 5ª y 6ª, resulta que, en la práctica, ha de suprimirse por completo el régimen normativo de las ARH de Protección Económica, aunque se mantenga el plano en el que se delimitan los recintos adscritos a estas ARH. Ello significa que las delimitaciones del PIOT de los terrenos de protección económica son ahora vinculantes (sin perjuicio de los ajustes que puedan admitirse en los trazados) y, por tanto, los restantes instrumentos de planeamiento –y muy en especial los planes generales municipales– vendrán obligados a categorizarlos como suelos rústicos de protección agraria. Ahora bien, el establecimiento de los correspondientes regímenes normativos sobre los usos y las intervenciones corresponderá a cada plan, cumpliendo el básico señalado en la propia LSENPC.”

Sección 8ª. Áreas de Interés Estratégico

- Artículo 2.3.8.1 Definición
- Artículo 2.3.8.4 Criterios para el desarrollo de la ordenación
- Artículo 2.3.8.5 Régimen básico de los usos e intervenciones

TÍTULO III: DISPOSICIONES SECTORIALES

Capítulo 1: Protección de los recursos naturales y culturales

Sección 2ª. Régimen general de protección de los recursos

- Artículo 3.1.2.2 Obligaciones de la Administración Pública en la protección de los recursos.

Sección 5ª. Sobre la protección de los recursos vivos

- Artículo 3.1.5.2 Régimen de protección de la flora y fauna silvestre (en parte)
- Artículo 3.1.5.4 Actuaciones para la protección de la flora y fauna silvestre (en parte)

Sección 6ª. Sobre la protección del paisaje

- Artículo 3.1.6.1 Disposiciones generales, fines y objetivos (en parte)

Capítulo 5º. Actividades extractivas

Sección 1ª. Generalidades

- Artículo 3.5.1.2 Esquema de la ordenación territorial, conceptos y definiciones.

Sección 2ª. Ordenación territorial de la actividad extractiva

- Artículo 3.5.2.1 Establecimiento del uso extractivo en el territorio insular (en parte)

- Artículo 3.5.2.2 Actividades extractivas artesanales y ligadas a obras públicas de interés insular (en parte)
- Artículo 3.5.2.3 Relación de los ámbitos extractivos
- Artículo 3.5.2.4 Coordinación de las explotaciones en relación al ámbito extractivo
- Artículo 3.5.2.5 Condiciones para la delimitación de las canteras

Sección 6ª. Régimen transitorio sobre canteras en explotación

- Artículo 3.5.6.1 Alcance y contenido
- Artículo 3.5.6.2 Régimen de canteras sin autorización minera
- Artículo 3.5.6.3 Régimen de canteras con autorización minera acordes con el PIOT
- Artículo 3.5.6.4 Régimen de canteras con autorización minera no acordes con el PIOT

Capítulo 7º. Turismo

Sección 2ª. Ampliación de los núcleos turísticos e implantación de complejos turísticos

- Artículo 3.7.2.2 Ámbitos de referencia turísticos.
- Artículo 3.7.2.3 Clasificación de las áreas urbanas turísticas (en parte)
- Artículo 3.7.2.4 Ampliación de núcleos turísticos existentes
- Artículo 3.7.2.5 Implantación de complejos turísticos

Sección 4ª. Directrices para la ordenación de las áreas urbanas turísticas nuevas

- - Artículo 3.7.4.2 Capacidad y ocupación máximas de las áreas y actuaciones turísticas de nuevo desarrollo (en parte)
- - Artículo 3.7.4.3 Admisibilidad y compatibilidad de usos en las áreas y actuaciones turísticas (en parte)

Sección 5ª. Condiciones de los establecimientos turísticos

- Artículo 3.7.5.2 Condiciones generales de aplicación a los establecimientos alojativos turísticos.
- Artículo 3.7.5.5 Condiciones de los establecimientos turísticos de la naturaleza.
- Artículo 3.7.5.7 Condiciones de los campamentos de turismo (en parte)
- Artículo 3.7.5.8 Condiciones de los establecimientos turísticos recreativos (en parte)

Capítulo 8º. Residencia

Sección 3ª. Ordenación y gestión de los usos residenciales en áreas rurales

- Artículo 3.8.3.1 Admisibilidad y delimitación de asentamientos rurales y agrícolas (en parte).

A tenor del articulado expuesto, a continuación, se analiza el contenido del PEPCH Puerto de La Cruz a la luz de las determinaciones vigentes del PIOT:

- **Áreas de regulación homogénea**

El PIOT define el modelo de distribución de usos en la isla mediante la división de su territorio en ámbitos de ordenación que presentan cierta uniformidad interna en cuanto a sus características geográficas y morfológicas, y en cuanto a las actividades que sustentan o puede sustentar. Estos ámbitos se denominan Áreas de Regulación Homogénea (ARH), y su delimitación gráfica se recoge en los planos correspondientes en los que se configura la distribución básica de los usos propuesta por el PIOT.

En virtud del acuerdo plenario, se mantiene la división de la Isla en Áreas de Regulación Homogénea (ARH), pero únicamente con alcance de diagnóstico propio del contenido PORN. Las ARH sólo podrán considerarse ámbitos de ordenación (y, por tanto, contar con normas que establezcan el régimen básico de usos e intervenciones) cuando se correspondan con ámbitos cuya delimitación y ordenación compete al Cabildo por ser de relevancia insular.

Por otra parte, el PIOT establecía que los planes generales debían desarrollar sus propuestas de ordenación por referencia a sus ARH, justificando las divergencias mediante las pertinentes “reinscripciones”. No obstante, como se afirma en el Informe de fecha 2 de marzo de 2018, aprobado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, “(...) la LSENPC no permite que el PIOT se desarrolle a través del planeamiento municipal, por lo que existe una incompatibilidad con el nuevo marco legal. Esto implica que las delimitaciones de las ARH así como sus regímenes normativos han de entenderse de aplicación directa y, por tanto, vinculantes para el planeamiento municipal, sin perjuicio que, de acuerdo a lo previsto en el artículo 99.2 de la nueva Ley, los planes generales puedan reajustar el alcance y los límites de las ARH, con el fin de corregir situaciones que pudieran resultar contradictorias, justificándolo en la memoria de ese instrumento”.

En base a lo anterior, las ARH presentes en el ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz y las afecciones que pudieran tener en la ordenación son las siguientes:

- e) ARH Urbana: A la que se adscribe la mayor parte del ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz. La entrada en vigor de la LSENPC ha supuesto la derogación de las delimitaciones de las ARH urbanas del PIOT y consiguientemente también de la totalidad de la sección 9ª del Capítulo 3 del Título II de las Normas.
- f) ARH Protección Económica 3: afecta íntegramente al islote “Ñ.- La Hacienda de La Dehesa”. De conformidad con el Acuerdo plenario referido, corresponde a los instrumentos de planeamiento urbanístico la categorización de tales áreas como

Suelo Rústico de Protección Agraria, lo que excede de las competencias de este Plan Especial.

- g) ARH- Áreas de expansión urbanas: a ella queda adscrita la totalidad de la superficie de los islotes “F.-La hacienda de El Durazno”, “G.-La Capilla de la Cruz del Durazno”, y “T.- La capilla de la Cruz de Don Dámaso”. El Acuerdo plenario concluye en relación con esta categoría de ARH que la delimitación de los ámbitos adscritos y la regulación normativa vinculada no es compatible con la LSENPC y, por lo tanto está derogada.
- h) ARH “Protección ambiental 3”: está presente en el ámbito del PEPCH Puerto de la Cruz en la categoría de “Costeras”, al afectar la totalidad del “Islote S.- La capilla de la Cruz de Doña Severa”; y en la categoría de “Marinas”, que se corresponde a la zona de la explanada del muelle (zona ganada al mar y futuro parque marítimo) y al borde marítimo vinculado al paseo y la Ermita de San Telmo, dentro del casco histórico. El Acuerdo plenario fundamenta la vigencia del régimen básico de los usos e intervenciones sobre las ARH de protección ambiental delimitadas por el PIOT (zonas A y B1 del PORN), pues se entiende que se corresponden con *“los espacios y los elementos significativos del patrimonio natural de la isla”*, que según la Ley deben ser identificados (delimitados) por el PIOT y ordenados (preservados de la urbanización). Por tanto, se mantiene en vigor las determinaciones consistentes en *“señalar usos principales, secundarios e incompatibles como base para el desarrollo por el planeamiento (sea el de espacios naturales o el urbanístico)”*. Por otra parte, de conformidad con el artículo 97.1 de la LSENPC, el régimen de usos previsto por el PIOT para esta área, que se contiene en la Sección 3ª del Capítulo III del Título II del PIOT, resultan de aplicación directa.

El régimen básico de los usos e intervenciones se establece para esta ARH en el artículo 2.3.4.5 del PIOT, que establece como uso principal el de conservación, y como usos compatibles los ambientales, recreativos de esparcimiento elemental o con equipo ligero; los recreativos de esparcimiento en espacios adaptados o edificados (previa definición expresa por el planeamiento), los dotacionales vinculados a actividades propias de la franja costera (previa definición expresa por el planeamiento), los productivos primarios pesqueros y los turísticos, las instalaciones turístico-recreativas y los campamentos de turismo, con las condiciones reguladas en el capítulo 7 del Título III del PIOT. Resultan incompatibles el tránsito con vehículos de motor fuera de los viarios de circulación rodada, la ganadería y la caza, los usos minero-extractivos (salvo que éstos estén vinculados al desarrollo de una obra pública), los industriales (salvo instalaciones propias e interiores de un recinto portuario), los terciarios (excepto puestos de venta, kioscos o terrazas y edificaciones aisladas de hostelería y/o reunión de público en general), los turísticos, salvo los relacionados como secundarios, y los residenciales.

El criterio general en la elaboración del régimen normativo sobre las intervenciones será restrictivo, permitiendo y regulando sólo las estrictamente necesarias en cada caso (art. 2.3.4.5-4 del PIOT).

- i) ARH “Protección ambiental 1”: en la categoría de barrancos, está presente en el ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz con carácter residual, al afectar a una ínfima parte del “Islote R: Antiguos jardines del Hotel Martiánez, la plaza de Viera y Clavijo”. Como se ha expresado anteriormente, se mantiene en vigor el régimen de usos previsto por el PIOT para esta área, que se contiene en la Sección 2ª del Capítulo III del Título II del PIOT, concretamente en el artículo 2.3.2.5, régimen de usos que además, de conformidad con el artículo 97.1 de la LSENPC, resulta de aplicación directa. Cabe destacar que el uso principal de este ARH es el de conservación, orientado preferentemente hacia la preservación natural, y secundarios los usos ambientales y los recreativos en categorías de esparcimiento elemental, prohibiéndose expresamente toda intervención que pudiera suponer alteraciones del relieve original del terreno, de los ecosistemas asociados al mismo o degradación de sus valores naturales.

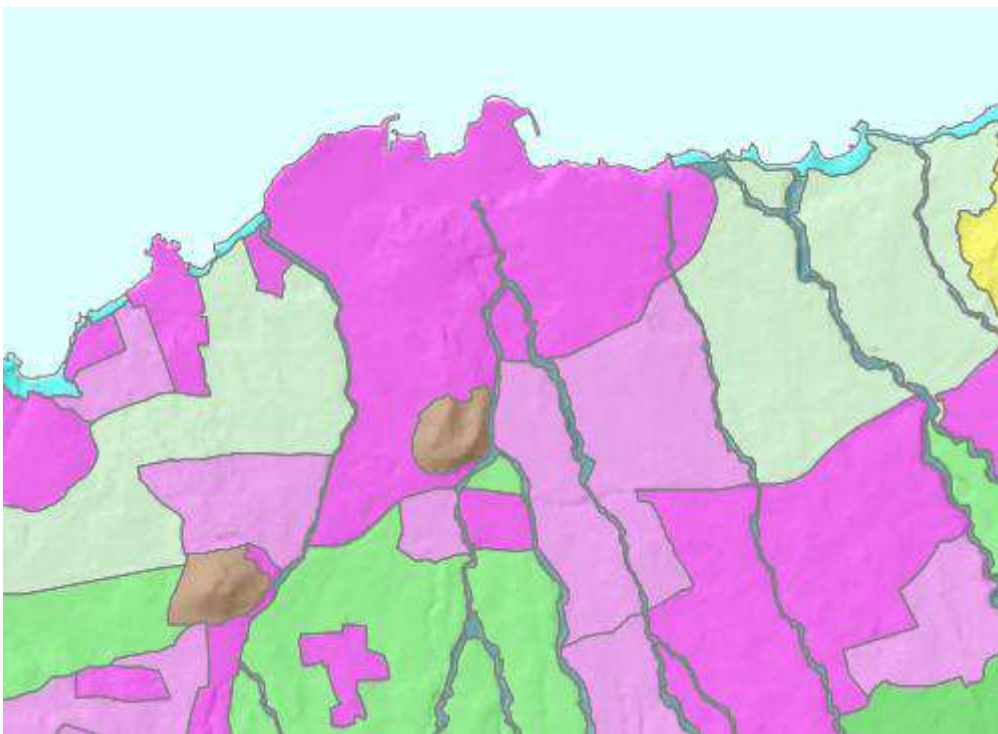


Ilustración 3. Detalle PIOT, PlanoGeneral03. “Distribución básica de los usos”

Grupo	Denominación	Área Urbana	Sup. Total (m ² s)
Protección ambiental 1	Barrancos	Antiguos jardines del Hotel Martiáñez , la plaza de Viera y Clavijo	12
	Total Barrancos		12
Total Protección ambiental 1			12
Protección ambiental 3	Costeras	La capilla de la Cruz de Doña Severa	75
	Total Costeras		75
	Marinas	Explanada del frente marítimo	16.648
		San Telmo - El Muelle	11.928
Total Marinas		28.576	
Total Protección ambiental 3			28.651
Áreas urbanas	Áreas urbanas	Explanada del frente marítimo	99.791
		San Telmo - El Muelle	37.256
		Núcleo Central	135.048
		La Ranilla	33.470
		La Ermita de San Amaro	1.257
		La Ermita de San Antonio y la hacienda adyacente	3.005
		El Sitio Little o Litre	6.536
		El Casino y el Parque Taoro	85.511
		La Biblioteca Inglesa	1.273
		La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves	3.473
		El Sitio de Lavaggi	1.067
		La Casa Cologan	5.372
		La Casa del Risco de Oro y jardines	27.669
		La Casa Yeoward	2.394
		La Casa Arroyo	3.718
		La Casa del Nido	1.429
		El Cementerio de San Carlos	9.406
		El Cementerio Protestante	1.446
		La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco	786
		Antiguos jardines del Hotel Martiáñez , la plaza de Viera y Clavijo	12.044
Total Áreas urbanas		471.952	
Total Áreas urbanas			471.952
Áreas de expansión urbana	Áreas de expansión urbana	La hacienda de El Durazno	3.678
		La Capilla de la Cruz del Durazno	182
		La capilla de la Cruz de Don Dámaso	98
Total Áreas de expansión urbana		3.958	
Total Áreas de expansión urbana			3.958
Protección económica	Protección económica 3	La hacienda de La Dehesa	69.570
	Total Protección económica 3		69.570
Total Protección económica			69.570
Total general			574.143

- **Disposiciones Sectoriales**

- a) Protección de los recursos naturales: nos encontramos ante un área urbanizada, por lo que las determinaciones relativas a la protección de los recursos naturales tienen escasa relevancia en el ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz.
- b) Protección de los recursos culturales: en relación con las específicas determinaciones del PIOT en materia de protección de patrimonio histórico, cabe señalar que la Sección 7ª del Capítulo 1, referente a la protección del patrimonio cultural del Plan Insular ha quedado derogada en su totalidad. El motivo de tan amplia derogación lo expresa el Acuerdo interpretativo adoptado por el Cabildo en los siguientes términos: *“...el PIOT optó por basar su estrategia de protección del patrimonio cultural de la Isla en los catálogos municipales, de modo que la mayor parte del contenido de esta sección consiste en imponer condiciones al ejercicio de la competencia municipal en esta materia, lo cual –como se ha argumentado abundantemente a lo largo de este informe– no está amparado por la nueva Ley. Probablemente, habría sido mejor que el PIOT definiera el concepto legal de “patrimonio histórico insular” de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias y, basándose en la obvia relevancia insular del mismo, estableciera disposiciones sustantivas al respecto (por ejemplo, la formación del Catálogo Insular)”*.
- c) Sistemas generales y equipamientos de interés insular o supramunicipal: en el acuerdo interpretativo se determina que sólo las infraestructuras de primer nivel (según lo que se establece en el artículo 1.4.2.4 del PIOT) pueden ser objeto de regulación. En este sentido, las Normas Sectoriales del PIOT relativas a la ordenación de las infraestructuras no resultan de aplicación, ya que, por una parte, el Puerto de Puerto de La Cruz está previsto en el PIOT como una actuación portuaria adscrita al segundo nivel.
- d) Ámbitos extractivos: el PIOT está habilitado para delimitar ámbitos extractivos, sin que se haya localizado ninguno de los ámbitos delimitados en el ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz, por lo que debe entenderse que está prohibida la actividad extractiva de carácter industrial.
- e) Turismo: la totalidad del municipio de Puerto de La Cruz está adscrita al ámbito de referencia turístico denominado Costero Norte (art. 3.7.2.2), que abarca los terrenos comprendidos entre la TF-5 y el mar y entre el límite del término municipal de La Orotava con el de Santa Úrsula y el Barranco de La Calera. De acuerdo con la definición establecida en el (art. 3.7.1.2), estas zonas presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de oferta turística alojativa. No obstante, de acuerdo con la normativa del PIOT, sólo son admisibles nuevas áreas de urbanización turística convencional como ampliaciones

de núcleos existentes en el ámbito de referencia turístico suroeste. Para el municipio de Puerto de La Cruz el PIOT preveía la reconversión de la planta alojativa a través del desarrollo de Operaciones Singulares Estructurantes (OSE), sin embargo, en el acuerdo plenario se dan por derogadas todas las determinaciones relativas a esta OSE puesto que a tenor de lo dispuesto en la LSENPC la rehabilitación de suelos urbanos consolidados no es competencia del planeamiento sino de los instrumentos de planeamiento municipal (o de los planes de modernización de áreas turísticas).

- f) Usos residenciales: solo se mantiene en vigor parte del artículo 3.8.3.1, relativo a la admisibilidad y delimitación de asentamientos rurales y agrícolas, elementos territoriales que no se dan en el ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz.

3.1.2. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA INSULAR DE TENERIFE (PTEOTIT)

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTEOTIT) se aprueba definitivamente y de forma parcial, por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 6 de abril de 2005 (BOC Nº 168 de 26 de Agosto de 2005) y tiene por objeto la adaptación de la ordenación turística insular de Tenerife a los límites y ritmos de crecimiento que se establecieron por la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y conforme a ello, las determinaciones precisas de ordenación territorial y turística.

Los principios de ordenación del PTOTT se basan en la identificación del espacio turístico conforme al modelo territorial del PIOT, la fijación de límites responsables de crecimiento turístico, de expansión de la urbanización turística y la ocupación de este espacio con estricta limitación de los suelos previamente clasificados, fomento de la renovación y sustitución de la planta alojativa inadecuada, así como la apuesta por la calidad de los establecimientos y regeneración de la ciudad turística.

El PTOTIT desarrolla las delimitaciones de ámbitos de referencia turística del PIOT, dividiéndolos en zonas turísticas. Cada zona turística se divide en áreas turísticas, entendidas como ámbitos de ordenación que presentan cierta uniformidad interna en cuanto a las características de las estructuras urbanas que localizan, su estado de desarrollo y los usos que sustentan o pueden sustentar así como, en su caso, en cuanto a sus características geográficas y morfológicas. Las áreas turísticas se caracterizan de acuerdo a un doble criterio: por un lado en función de su grado de consolidación urbana (colmatadas, en desarrollo, de expansión urbana y de reserva) y por otro, por su destino funcional global (turísticas, residenciales y mixtas).

El ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz queda adscrito en su integridad a la denominada Zona Turística de Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava, cuya regulación se contiene en el apartado 5.3 de las normas del PTEOTIT que contiene una serie de determinaciones reguladoras generales (también en su mayoría de carácter directivo) y otras específicas.

Entre las estrategias establecidas por el PTEOTIT, por su incidencia con el ámbito de ordenación del presente PEPCH Puerto de la Cruz, destacamos las siguientes (artículo 5.3.2.5):

- a) La recuperación-renovación de la edificación en el Centro Histórico del Puerto de la Cruz, con el mantenimiento de sus condiciones tipológicas y de carácter ambiental y la introducción de usos comerciales y de restauración, que incentiven al visitante, y revitalicen la actividad de este casco interior; se realizará mediante un Plan Especial de Rehabilitación del Centro de la Ciudad.
- b) La mejora urbana del Centro Histórico y su entorno urbano en los que, sin perjuicio de las necesidades de renovación edificatoria ya señaladas, se promueva la mejora y acondicionamiento de las fachadas de la edificación y el tratamiento de los frentes comerciales; se realizará mediante un Plan Especial de Rehabilitación del Centro de la Ciudad.
- c) La mejora de la calidad urbana ambiental y paisajística, mediante una campaña de fachadas, de las edificaciones que configuran los accesos al municipio, la entrada y bajada por Las Arenas, la entrada por el Botánico, y el acceso por Martíánez.
- d) La mejora paisajística y ambiental de las edificaciones de la zona que linda con el Barranco de San Felipe y de las edificaciones en el entorno de Playa Jardín, y fundamentalmente, la inserción en su entorno mediante tratamiento integral, del núcleo residencial de Punta Brava, que debido a su ubicación en primera línea de costa y el estado en el que se encuentra, está necesitado de una intervención; se realizará mediante un Plan Especial de Ordenación del Litoral Costero.
- e) La mejora urbana en la zona de La Paz y el Taoro, en cuanto a las relaciones de las edificaciones con su entorno inmediato, las relaciones del espacio privado con el espacio público, atendiendo al acondicionamiento y tratamiento de los cerramientos de parcela, y a fomentar el ajardinamiento de los espacios libres privados con elementos vegetales de gran porte, que participen del espacio público; se realizará mediante un Plan Especial de Ordenación para cada caso y que contemple las obras de reurbanización y mejora de los espacios libres.

La ordenación específica del ámbito se establece en el artículo 5.3.3, estableciendo condiciones para la admisibilidad de los usos turísticos (art. 5.3.3.1), los usos residenciales (art. 5.3.3.2) y las limitaciones generales de los usos (art. 5.3.3.3).

En relación con la regulación de los usos turísticos, en el artículo 5.3.3.1 se establecía la limitación del número de plazas para nuevos establecimientos alojativos (250 plazas) contenida, con el alcance de recomendación, en el apartado 5 del artículo 5.3.3.1 del PTEOTT. Sin embargo, a partir del análisis de la oferta alojativa existente en Puerto de la Cruz y su realidad materializada, el Plan de Modernización, Mejora e incremento de la competitividad de Puerto de la Cruz (cuyo análisis se llevará a cabo en el apartado 2.4.2 de esta Memoria) considera oportuno la eliminación

de este límite establecido ya que no se corresponde con las características de los establecimientos autorizados actuales. La normativa del referido Plan, concretamente en el artículo 17, deroga expresamente esta limitación en la habilitación que establece el artículo 7.7 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.

Por otra parte, dentro la zona turística Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava se establece unas series de ámbitos caracterizados, por un lado en función de su grado de consolidación urbana (colmatadas, en desarrollo, de expansión urbana y de reserva) y, por otro, por su destino funcional global (turísticas, residenciales y mixtas). En este sentido, la mayor parte del ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz se localiza en un área colmatada, que, a tenor de la definición del artículo 2.1.2.1 PTEOTIT, se considera un núcleo maduro que ya ha ultimado o alcanzado un avanzado estado de desarrollo, tanto de la urbanización como de la edificación.

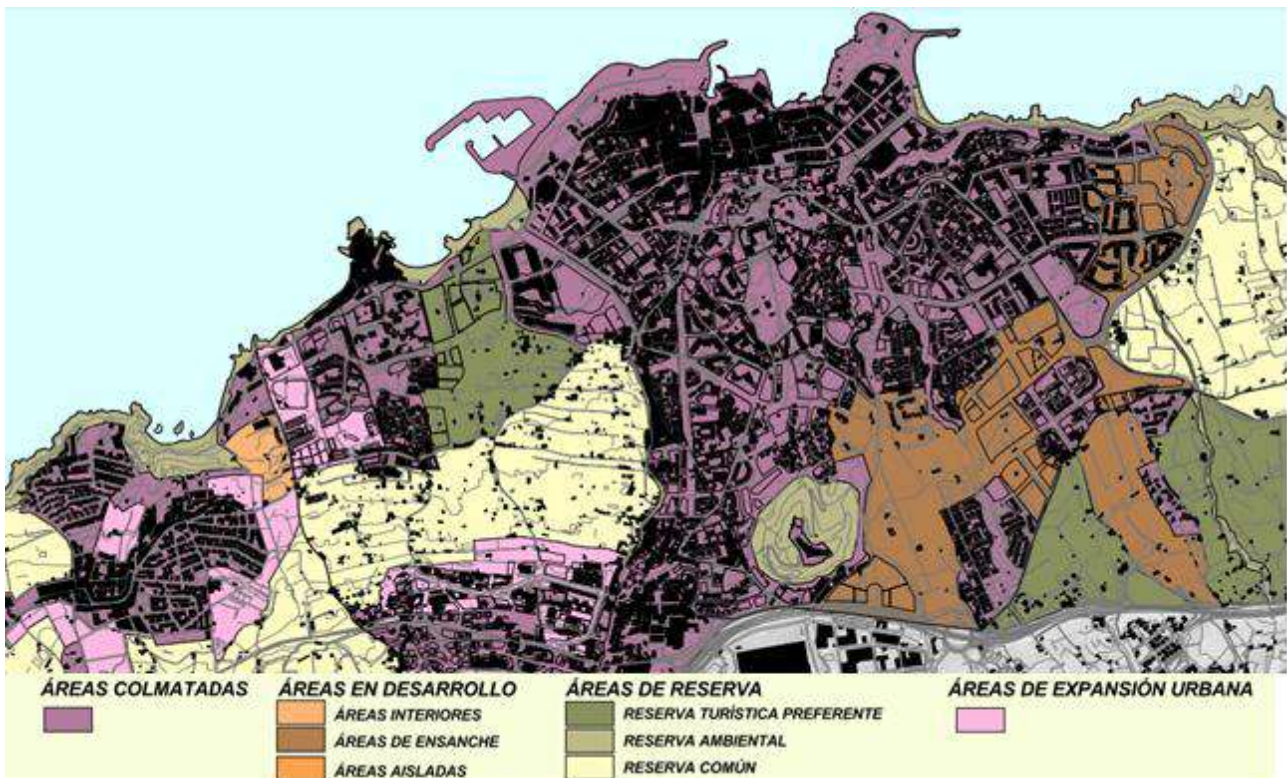


Ilustración 4. PTEOTIT, Detalle Plano Tipificación de las áreas turísticas: “Modelo de Puerto de La Cruz – Valle de La Orotava”

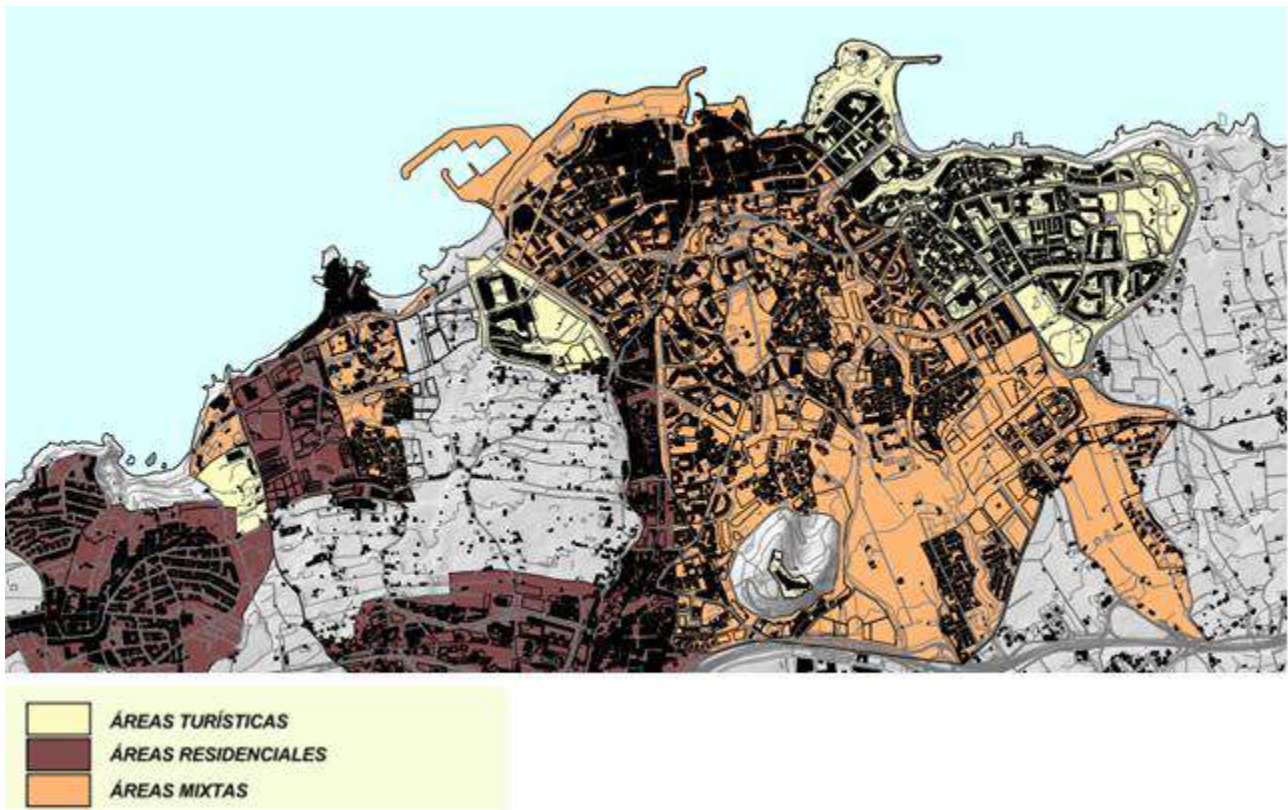


Ilustración 5. PTEOTIT, Detalle Plano Destino de las áreas turísticas: “Modelo de Puerto de La Cruz – Valle de La Orotava”

A continuación se detallan las zonas /islotos ordenados por el PEPCH Puerto de La Cruz afectados por los ámbitos previstos por el PTOTIT, así como las fichas contenidas en la normativa, de conformidad (la ubicación de los islotos y zonas en relación con las áreas se concreta en el plano IJ-1.2).

Área Urbana	Código	Denominación	Sup. Total (m ² s)
Explanada del frente marítimo	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	111.848
Total Explanada del frente marítimo			111.848
San Telmo - El Muelle	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	37.944
	13	Martiánez	141
Total San Telmo - El Muelle			38.085
Núcleo Central	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	135.048
Total Núcleo Central			135.048
La Ranilla	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	33.470
Total La Ranilla			33.470
La Ermita de San Antonio y la hacienda adyacente	9	San Antonio	3.000
Total La Ermita de San Antonio y la hacienda adyacente			3.000
El Sitio Little o Litre	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	6.536
Total El Sitio Little o Litre			6.536
El Casino y el Parque Taoro	8	Taoro - El Tope	85.511

Total El Casino y el Parque Taoro			85.511
La Biblioteca Inglesa	8	Taoro - El Tope	1.273
Total La Biblioteca Inglesa			1.273
La hacienda de El Durazno	11	El Durazno - Tajaraste	91
	23	Los Cachazos	3.587
Total La hacienda de El Durazno			3.678
La Capilla de la Cruz del Durazno	11	El Durazno - Tajaraste	182
Total La Capilla de la Cruz del Durazno			182
La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	3.473
Total La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves			3.473
El Sitio de Lavaggi	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	1.067
Total El Sitio de Lavaggi			1.067
La Casa del Risco de Oro y jardines	8	Taoro - El Tope	27.669
Total La Casa del Risco de Oro y jardines			27.669
La Casa Arroyo	9	San Antonio	3.718
Total La Casa Arroyo			3.718
La Ermita de San Amaro	14	La Paz	1.257
Total La Ermita de San Amaro			1.257
La Casa Cólogan	14	La Paz	5.372
Total La Casa Cólogan			5.372
La Casa del Nido	9	San Antonio	1.429
Total La Casa del Nido			1.429
La hacienda de La Dehesa	6	Las Dehesas - Loro Parque	62
	20	Las Dehesas - Sector 3a	1.330
Total La hacienda de La Dehesa			1.392
El Cementerio de San Carlos	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	9.406
Total El Cementerio de San Carlos			9.406
El Cementerio Protestante	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	1.446
Total El Cementerio Protestante			1.446
La capilla de la Cruz de Doña Severa	2	Punta Brava - Los Frailes	75
Total La capilla de la Cruz de Doña Severa			75
La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	786
Total La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco			786
La Casa Yeoward	14	La Paz	2.394
Total La Casa Yeoward			2.394
Antiguos jardines del Hotel Martiáñez, la plaza de Viera y Clavijo	7	Centro Histórico- Los Guirres - Punta de la Carretera	4.778
	8	Taoro - El Tope	601
	13	Martiáñez	6.678
Total Antiguos jardines del Hotel Martiáñez, la plaza de Viera y Clavijo			12.056
Total general			490.172



Ilustración 6. PTEOTIT, Detalle Plano Delimitación de las áreas: “Modelo de Puerto de La Cruz – Valle de La Orotava”

- **Áreas colmatadas mixtas:** a esta área se adscribe la práctica totalidad del ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz, y su ordenación se desarrolla en tres fichas referentes a los siguientes ámbitos particulares:
 - “Centro Histórico – Los Guirres – Punta de la Carretera 7, Taoro – El Tope 8”, que abarca el casco histórico (explanada del muelle, borde marítimo y vinculado al paseo y la Ermita de San Telmo, el barrio de La Ranilla y el núcleo central o fundacional del Puerto de La Cruz) y los islotes “C.- El Sitio Little o Litre”, “H.- La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves”, “I.- El Sitio de Lavaggi”, “O.- El Cementerio de San Carlos”, “P.- El Cementerio Protestante”, “Q.- La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco”, “E.- La Biblioteca Inglesa”, “D.-El Casino y el Parque Taoro” y la “K.- La Casa del Risco de Oro y jardines” y parte del islote “R.- Antiguos jardines del Hotel Martíáñez , la plaza de Viera y Clavijo”.
 - “San Antonio 9, San Nicolás 10, El Durazno – Tajaraste 11, Las Adelfas 12” que abarca la totalidad de los islotes “B.- La Ermita de San Antonio y la hacienda adyacente”, “G.- La Capilla de la Cruz del Durazno” y “F.- La hacienda de El Durazno”.
 - “El Toscal – Marítim 5, Las Dehesas – Loro Parque 6”, al que le resulta de aplicación únicamente al “Ñ.-La Hacienda de La Dehesa” pero únicamente en una superficie ínfima (coincide con parte de los linderos) por lo que no procede su reproducción.

ÁMBITO PARTICULAR Centro Histórico – Los Guirres – Punta de la Carretera 7, Taoro – El Tope 8

Uso Principal:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos convencionales.
Uso Secundario:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.2 PTOTT) <i>Categoría:</i> Primera y segunda.
Uso Compatible:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos recreativos <u>Recreativo</u> (Art. 2.2.5 PTOTT) <i>Categoría:</i> Esparcimiento en espacios adaptados nivel 1; Esparcimiento en espacios edificados nivel 1, 2, y 3. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT) <i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 1, 2, 3, 4 y 6; Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4; Oficinas nivel 1 y 2.
Uso Prohibido:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Tercera. <u>Industrial</u> (Art. 2.2.9 PTOTT) <i>Categoría:</i> Almacenes y comercio mayorista; Talleres y reparación de vehículos
Otras condiciones relativas a los usos:	La compatibilidad de los usos residenciales estará limitada por una capacidad teórica turística mínima del 30% de la capacidad teórica total (Art. 5.1.1.4 PTOTT). La regulación de usos del casco histórico se remite a lo dispuesto en el art. 5.3.2.5 PTOTT.
Condiciones 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. (DEROGADO- ART. 17 PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ)

ÁMBITO PARTICULAR San Antonio 9, San Nicolás 10, El Durazno – Tajaraste 11, Las Adelfas 12

Uso Principal:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos convencionales. <u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.2 PTOTT) <i>Categoría:</i> Primera y segunda.
Uso Secundario:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.2 PTOTT) <i>Categoría:</i> Primera y segunda.
Uso Compatible:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos recreativos <u>Recreativo</u> (Art. 2.2.5 PTOTT) <i>Categoría:</i> Esparcimiento en espacios adaptados nivel 1; Esparcimiento en espacios edificados nivel 1 y 2. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT) <i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 1, 2 y 3; Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4; Oficinas nivel 1 y 2.
Uso Prohibido:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Tercera. <u>Industrial</u> (Art. 2.2.9 PTOTT) <i>Categoría:</i> Almacenes y comercio mayorista; Reparación y mantenimiento de objetos domésticos; Talleres y reparación de vehículos
Otras condiciones relativas a los usos:	La compatibilidad de los usos residenciales no estará limitada por una capacidad teórica turística mínima (Art. 5.1.1.4 PTOTT).
Condiciones 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. (DEROGADO- ART. 17 PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ)

- **Áreas colmatadas turísticas:** que abarca los ámbitos particulares “Martínez-13” (zona de “de San Telmo - El Muelle dentro del casco histórico” y parte del islote “R.- Antiguos jardines del Hotel Martínez”) y “La Paz -14” (incluye en su totalidad los islotes “A.- La Ermita de San Amaro”, “J.-La Casa Cologan” y “L.-La Casa Yeoward”).

ÁMBITO PARTICULAR: Martínez 13, La Paz 14

Uso Principal:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos convencionales.
Uso Secundario:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.2 PTOTT) <i>Categoría:</i> Primera y segunda
Uso Compatible:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos recreativos <u>Recreativo</u> (Art. 2.2.5 PTOTT) <i>Categoría:</i> Esparcimiento en espacios adaptados nivel 1, esparcimiento en espacios edificados nivel 1, 2 y 3. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT) <i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 1, 2, 3 y 6; Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4; Oficinas nivel 1 y 2.
Uso Prohibido:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Tercera <u>Industrial</u> (Art. 2.2.9 PTOTT) <i>Categoría:</i> Almacenes y comercio mayorista. Reparación y mantenimiento de objetos domésticos. Talleres y reparación de vehículos. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT) <i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 5. Oficinas nivel 4.
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).
Condiciones 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. (DEROGADO- ART. 17 PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ)

ÁMBITO PARTICULAR: Las Águilas 15, Las Dehesas – Sector 3a 20

Uso Principal:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos convencionales.
Uso Secundario:	
Uso Compatible:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos recreativos <u>Recreativo</u> (Art. 2.2.5 PTOTT) <i>Categoría:</i> Esparcimiento en espacios adaptados nivel 1. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT) <i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 1, 2, 3 y 6; Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4; Oficinas nivel 1.
Uso Prohibido:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Tercera <u>Industrial</u> (Art. 2.2.9 PTOTT) <i>Categoría:</i> Almacenes y comercio mayorista. Reparación y mantenimiento de objetos domésticos. Talleres y reparación de vehículos. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT)

	<i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 5. Oficinas nivel 4.
Otras condiciones relativas a los usos:	En el Área 20 la compatibilidad de los usos residenciales estará limitada por una capacidad teórica turística mínima del 90% de la capacidad teórica total (Art. 5.1.1.4 PTOTT) En el Área 15, solo será admisible el uso turístico y sus equipamientos complementarios.
Condiciones 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 (DEROGADO- ART. 17 PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ)

- **Áreas colmatadas residenciales:** a esta área se adscribe el islote “S.- La capilla de la Cruz de Doña Severa”. La admisibilidad de usos en esta área (cuya superficie abarca la edificación y un entorno de protección perimetral de tres metros) deberá contemplar las siguientes determinaciones:

ÁMBITO PARTICULAR: San Vicente – Toscal – Longuera 1, Punta Brava – Los Frailes 2, La Vera – Calle Nueva – El Esquilón 3, y Los Rechazos 4

Uso Principal: Residencial (Art. 4.3.2.1 PTOTT)
Categoría: Tercera.

Uso Secundario:

Uso Compatible: Recreativo (Art. 2.2.5 PTOTT)
Categoría: Esparcimiento en espacios adaptados nivel 1.
Industrial (Art. 2.2.9 PTOTT)
Categoría: Artesanía y oficios artísticos. Reparación y mantenimiento de objetos domésticos.
Terciario (Art. 2.2.10 PTOTT)
Categoría: Comercio minorista nivel 1, 2, 3 y 4 . Oficinas nivel 4; Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4; Oficinas nivel 1, 2 y 3.

Uso Prohibido: Turístico (Art. 4.2.1 PTOTT)
Categoría: Establecimientos turísticos convencionales, establecimientos turísticos recreativos y complejos turísticos
Residencial (Art. 4.3.2.2 PTOTT)
Categoría: Primera y segunda.
Industrial (Art. 2.2.9 PTOTT)
Categoría: Talleres y reparación de vehículos.

Otras condiciones relativas a los usos: La unidad de Actuación UA-12 mantendrá el uso turístico en las condiciones establecidas en el artículo 5.3.3.1-7D PTOT.

Condiciones aprovechamiento: A determinar por el planeamiento urbanístico vigente. (DEROGADO- ART. 17 PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ)

- **Área de expansión urbana:** El PTOTIT ha delimitado dentro la zona turística Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava cuatro Áreas de Expansión Urbana (El Toscal – SAPUR19 16, El Toscal – SAPUR3 17, El Burgado 18, La Vera – Sector 9 19), pero fuera del ámbito del ordenación del PEPCH Puerto de La Cruz.

- **Área en desarrollo:** de conformidad con el artículo 2.1.2.2 PTOTIT, son aquellas superficies de suelo comprendidas dentro de las Zonas Turísticas, que el PTOTIT reconoce como susceptibles de nuevas implantaciones turísticas y/o residenciales, por considerarlas adecuadas conforme el modelo territorial previsto y hallarse ya clasificadas como suelo urbano o urbanizable. En atención a su integración en la trama urbana existente, se diferencian en: Áreas Interiores, Áreas de Ensanche y Áreas Aisladas. Dentro la zona turística Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava el PTOTIT reconoce cuatro áreas en desarrollo, una de carácter interior y con destino turístico y las otras de ensanche, dos con destino mixto y una con destino turístico. De ellas, solamente el islote “F.- La Hacienda de El Durazno” está afectado por la delimitación de una de estas áreas, concretamente por el área de ensanche mixta “23.-Los Cachazos”, para la cual el PTOTIT establece el siguiente régimen de usos:

ÁMBITO PARTICULAR: El Durazno 22, Los Cachazos 23, La Boruga 24

Uso Principal:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos convencionales <u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.2 PTOTT) <i>Categoría:</i> Primera.
Uso Secundario:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.2 PTOTT) <i>Categoría:</i> Segunda.
Uso Compatible:	<u>Turístico</u> (Art. 4.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Establecimientos turísticos recreativos <u>Recreativo</u> (Art. 2.2.5 PTOTT) <i>Categoría:</i> Esparcimiento en espacios adaptados nivel 1. <u>Terciario</u> (Art. 2.2.10 PTOTT) <i>Categoría:</i> Comercio minorista nivel 1, 2, 3 y 4; Oficinas nivel 1 y 2; Hostelería nivel 1, 2, 3 y 4;
Uso Prohibido:	<u>Residencial</u> (Art. 4.3.2.1 PTOTT) <i>Categoría:</i> Tercera. <u>Industrial</u> (Art. 2.2.9 PTOTT) <i>Categoría:</i> Almacenes y comercio mayorista. Reparación y mantenimiento de objetos domésticos. Talleres y reparación de vehículos.
Otras condiciones relativas a los usos:	La compatibilidad de los usos residenciales no estará limitada por una capacidad teórica turística mínima (Art. 5.1.1.4 PTOTT).
Condiciones 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. (DEROGADO- ART. 17 PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ)

- **Área de reserva:** la práctica totalidad del islote “Ñ.-La Hacienda de La Dehesa” queda, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2.1.2.3 PTOTIT, como un área de reserva, al no estar adscrita a ninguna de las otras áreas definidas por el plan territorial. En el caso que nos ocupa, el PTEOTIT la califica como un Áreas de Reserva Turística Preferente (ARP), al entender que por su posición respecto con los núcleos turísticos existentes y sus condiciones geográficas reúne una mayor aptitud para soportar desarrollos turísticos futuros, o complementar aquellos con instalaciones de actividad turística complementaria, no alojativas. En virtud de la citada disposición, queda sujeta a las disposiciones establecidas por el PIOT para las diferentes áreas de regulación homogénea que le afectan, no admitiéndose la clasificación de nuevos suelos

urbanizables con destino residencial o turístico alojativo. No obstante, de conformidad con lo dispuesto en el referido artículo, se deben limitar las posibilidades de implantación de actuaciones de interés general no turísticas, a fin de no hipotecar su valor turístico potencial.

Respecto del contenido de las fichas, la entrada en vigor del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto de La Cruz ha supuesto la derogación de las limitaciones de aprovechamiento. En este sentido, el PTEOTIT establece que en dichos ámbitos no se podrá superar el aprovechamiento definido por el planeamiento urbanístico vigente, en este caso el PGO de Puerto de la Cruz (Adaptación Básica), o se remite al planeamiento urbanístico vigente. Tras analizar la ordenación pormenorizada propuesta por el planeamiento urbanístico vigente, el del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto de La Cruz constata que no se contemplaba para numerosas parcelas turísticas y residenciales, la totalidad de la edificabilidad o altura de edificación ya materializada acorde a Licencia original, dejando en régimen legal de consolidación a un 90% de los establecimientos turísticos autorizados en Puerto de la Cruz, por lo que se establece un aumento de edificabilidad con respecto al planeamiento vigente, con objeto de legalizar la edificabilidad existente sin proponer aumentos edificatorios de nueva ejecución facilitando de esta manera el trámite administrativo pertinente en el proceso de renovación y rehabilitación objeto de este documento.

3.1.3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS DE LA ISLA DE TENERIFE (PTEOPR)

Será analizado posteriormente, al ser la base para la caracterización de parte de los riesgos naturales del PEPCH.

3.1.4. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE RESIDUOS DE LA ISLA DE TENERIFE (PTEOR)

Plan Territorial Especial de Ordenación Residuos de la Isla de Tenerife (PTEOR), cuya aprobación definitiva se publica en el BOC nº199 de fecha 07/10/2011, tiene por objeto desarrollar el modelo de ordenación y las determinaciones sobre gestión y tratamiento de residuos contenidas en el PIOT.

La materialización del modelo de ordenación insular de gestión de residuos de la isla de Tenerife, así como los modelos específicos de cada uno de los flujos de residuos se llevará a cabo a través de los siguientes **ejes estratégicos transversales** (art. 10 PTEOR):

- Eje 1 Fomento de la prevención y de la minimización de la generación de residuos y de su peligrosidad.
- Eje 2 Impulso a la máxima recogida selectiva de materiales y a su reciclaje.

- Eje 3 Impulso a la máxima recogida selectiva de materia orgánica biodegradable, a su compostaje y a la promoción del compost de calidad agrícola.
- Eje 4 Tratamiento previo de todos los residuos no recogidos selectivamente y valorización material y energética de los rechazos de algunas corrientes de residuos.
- Eje 5 Eliminación segura de los residuos secundarios generados y no aprovechados.
- Eje 6 Creación de un organismo público para la gestión de residuos en la Isla y de un órgano de participación ciudadana en dicha gestión.
- Eje 7 Implantación de sistemas específicos de gestión de la información y control de los distintos flujos de residuos y de acciones para el desarrollo del PTEOR.

Por otra parte, el PTEOR establece una **red insular de infraestructuras de gestión y tratamiento de residuos** cuyas determinaciones referidas a la localización o condiciones de implantación tienen carácter vinculante para el resto de instrumentos de ordenación territorial y urbanística al ostentar el presente PTEOR la naturaleza de plan de desarrollo del PIOT (art. 11)

El presente plan adscribe las infraestructuras y ámbitos de la red insular de infraestructuras de gestión de residuos a distintos niveles, atendiendo a la naturaleza de las mismas y a la capacidad de servicio (art. 41):

- Primer nivel: aquellas infraestructuras que ostentan una vocación de servicio Insular o supracomarcal. En tal sentido, la única infraestructura de primer nivel con vocación de servicio insular que delimita el presente Plan es el Complejo Ambiental de Tenerife.
- Segundo nivel: aquellas infraestructuras que ostentan una vocación de servicio comarcal
- Tercer nivel: aquellas infraestructuras que ostentan una vocación de servicio municipal o menor.

El PTEOR prevé y localiza las infraestructuras de carácter público, adscritas al primer o segundo nivel cuya implantación resulta necesaria para la consecución de los objetivos del Plan y para garantizar la adecuada gestión de residuos a cargo de la administración.

Las infraestructuras expresamente previstas y localizadas por el PTEOR son: las previstas en el Complejo Ambiental de Tenerife, las Plantas de transferencia y las infraestructuras que en cada caso se pretenden implantar asociadas a las mismas, los Puntos Limpios, las plantas de compostaje de residuos urbanos, las plantas de tratamiento de purines, las plantas de secado térmico y solar de lodos, planta de gestión de residuos agrarios, ganaderos y forestales, y la planta de valorización energética.

También localiza el PTEOR ámbitos destinados a la localización de infraestructuras de gestión de determinados tipos de residuos (NFU, VFU, RCD y restos de desmonte etc.) que se caracterizan por el carácter privado de su gestión, y cuya ordenación desde un documento como el PTEOR sólo puede ser indirecta.

Los ámbitos figuran como un Anexo a la normativa del PTEOR, que no ha localizado ninguno de ellos en el término municipal de Puerto de La Cruz, siendo el más cercano el presente en el Polígono Industrial de San Jerónimo (La Orotava).



Ilustración 7. PTEOR- Detalle de localización del “Polígono Industrial San Jerónimo” en ficha ámbito 3

No obstante, el conjunto de ámbitos e infraestructuras que el PTEOR define como red insular de infraestructuras de gestión de residuos no solamente comprende las que el plan territorial localiza y define, sino que también abarca todas aquellas infraestructuras de gestión de residuos que pudieran implantarse durante la vigencia del PTEOR (art. 40.1). Para ello el PTEOR establece en el Capítulo V del Título II del PTEOR las condiciones de implantación de infraestructuras de gestión de residuos.

Finalmente, con el objetivo de implantar nuevas infraestructuras de gestión de residuos que se demanden en el futuro y garantizar una localización territorial más adecuada, evitando la presión sobre el suelo rústico, PTEOR en su artículo 68, con el carácter de norma directiva (ND), exige a los planes generales un **estándar de reserva de suelo para sistemas generales de carácter municipal o sistemas locales destinados a la implantación de infraestructuras de gestión de residuos**, de al menos 0’25 metros cuadrados por habitante y plaza alojativa. Además, regula con carácter subsidiario, en tanto no se revisen los Planes Generales de Ordenación, el PTEOR exige en ese mismo artículo que los planes parciales que ordenen sectores de suelo urbanizable o ámbitos de suelo urbano no consolidado, de uso global industrial o terciario, destinarán un uno por ciento (1%) de la superficie total ordenada a parcelas privadas o de sistema local destinadas a la localización de infraestructuras de gestión de residuos.

Con la entrada en vigor de la LSENPC, esta reserva de suelo no es de obligado cumplimiento para los planes de ordenación urbanística, pues tal y como se pone de manifiesto en el acuerdo plenario del Cabildo de Tenerife, solo sería lícito remitir la ordenación de ámbitos territoriales o de

aspectos sectoriales cuya competencia de ordenación haya sido atribuida por la Ley a los propios instrumentos territoriales. En el caso del PTEOR, el artículo 120 de la LSENPC establece que los planes territoriales especiales tendrán por objeto exclusivo: (a) concretar y definir las infraestructuras y los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, cuando no sean objeto de ordenación por el plan insular de ordenación o por determinaciones de la legislación sectorial cuando esté así establecido por la misma; y (b) definir y ordenar los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativos vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos. Al no cumplirse las condiciones del artículo 120, se entenderán derogadas todas aquellas disposiciones directivas que sean instrucciones al planeamiento urbanístico municipal.

3.1.5. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN DE TENERIFE (PTOIT)

El Pleno de Cabildo Insular de Tenerife, en sesión extraordinaria celebrada el día 26 de junio de 2018, acordó aprobar definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Tenerife. Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias núm. 2 de fecha 3 de enero de 2019.

Tiene por objeto ordenar, conforme al modelo insular establecido en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife y en coherencia con los niveles objetivo de cobertura dispuestos en las Directrices de Ordenación de Telecomunicaciones, los ámbitos de ubicación preferente de las redes de acceso y de transporte de los servicios de telecomunicaciones cuando éstos, por su ámbito de cobertura, superen el ámbito municipal o, sin superarlo, garanticen servicios estructurantes a nivel insular.

La ordenación se concreta con la identificación de los espacios aptos para la localización de las infraestructuras en los denominados Ámbitos de Referencia de Instalación de Infraestructuras de Telecomunicaciones (AR), y estableciendo las condiciones para su ejecución, de tal forma que se posibilite el despliegue, por parte de los diferentes operadores de infraestructuras de telecomunicaciones, de las redes vinculadas a la prestación de los servicios contemplados garantizando su adecuación territorial, ambiental y paisajística así como su compatibilidad con los restantes usos del territorio.

Este Plan Territorial regula los siguientes servicios de telecomunicación:

- Radiodifusión Sonora (FM/ DAB-T): Servicio de comunicación audiovisual radiofónica, que en el ámbito del Plan Territorial se identifica con Frecuencia Modulada (FM) y Radio Digital Terrestre (DAB-T).
- Televisión Digital Terrestre (TDT): Servicio de comunicación audiovisual televisiva, que en el ámbito del Plan Territorial se identifica con el servicio de Televisión Digital por ondas terrestres con tecnología DVB-T.

- Telefonía Móvil (TM): denominación genérica que comprende el servicio de telefonía móvil automática en su modalidad GSM, el servicio de comunicaciones móviles personales en su modalidad DCS 1800, el servicio de comunicaciones móviles de tercera generación UMTS/WCDMA y los servicios de comunicaciones móviles de cuarta generación basadas en tecnologías LTE.
- Servicio Móvil Terrestre (SMT), que incluye todos los servicios de comunicaciones móviles que hacen uso de tecnologías no consideradas en el grupo anterior y, de modo específico, al servicio de comunicaciones móviles en grupo cerrado de usuarios y las identificadas como PMR o PAMR. Esta categoría comprende, específicamente, a las Redes de Comunicaciones Móviles de Seguridad y Emergencia desplegadas por el Gobierno de Canarias (RESCAN).
- Servicios de Transporte de Comunicaciones, con dos modalidades: Servicios de Transporte por cable y Servicio de Transporte por Radio o Servicio Fijo (SF), asociado al uso del dominio público radioeléctrico.
- Banda Ancha Inalámbrica, (BAI), que incluye los servicios de telefonía fija y datos mediante bucle local inalámbrico. Este servicio consiste en el uso de un enlace de comunicaciones inalámbricas como la conexión de "última milla". Se hace uso, habitualmente, de bandas de frecuencias licenciadas, identificándose en la normativa de uso del dominio público radioeléctrico como Servicio Fijo Terrenal punto-multipunto.

A su vez, el Plan Territorial distingue los ámbitos de referencia según los siguientes tres niveles de relevancia:

- Ámbitos de Referencia de nivel de relevancia 1: La localización de los ámbitos de relevancia 1 no debe ser alterada en tanto que éstos constituyen los emplazamientos soporte de la red básica.
- Ámbitos de Referencia de nivel de relevancia 2: Los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos y los de planeamiento urbanístico podrán modificar la localización de los Ámbitos de Referencia en atención a sus propios objetivos o al mayor cumplimiento de los previstos en el Plan Territorial, atendiendo al principio de cooperación interadministrativa, procurando evitar comprometer valores ambientales que pudieran verse afectados y, en la medida de lo posible, garantizando desde los nuevos emplazamientos los niveles de cobertura, viabilidad e idoneidad técnica en éste establecidos así como la viabilidad económica de su implantación.
- Ámbitos de Referencia de nivel de relevancia 3: Los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos y los de planeamiento urbanístico asumirán en estos ámbitos las mismas competencias que las señaladas anteriormente para los de relevancia 2, sin perjuicio de la aplicación de lo previsto para la admisión de nuevas infraestructuras fuera de los ámbitos de referencia en la sección tercera del capítulo 4 del Título II de la Normativa del Plan Territorial, atendiendo al principio de cooperación interadministrativa. A tales efectos, bajo el

criterio de menor afección a los valores ambientales, se procurará, en la medida de lo posible, que desde los nuevos emplazamientos se garanticen los niveles de cobertura, viabilidad e idoneidad técnica en éste establecidos y la viabilidad económica de su implantación.

Para el ámbito del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz, se delimita un ámbito de referencia adscrito al nivel 2, denominado Casino Tahoro (código PTO_01), destinado a albergar los servicios de telecomunicación de FM, Móviles, Banda Ancha y Transporte Radio.

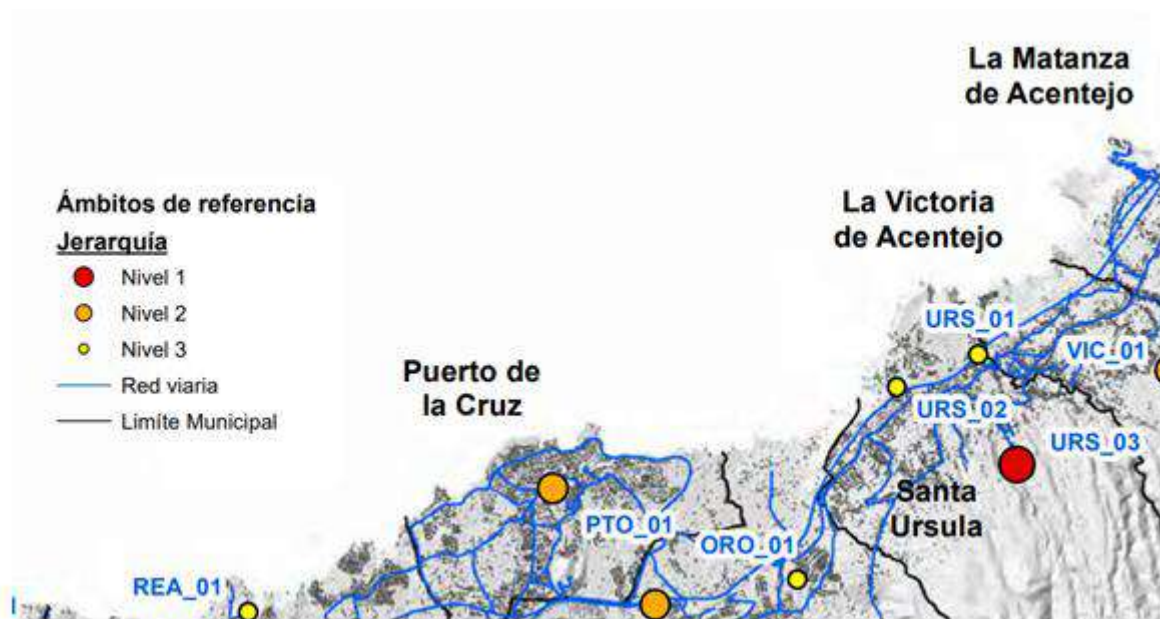


Ilustración 8. PTEOIT- Detalle Plano nº 1 “modelo de ordenación infraestructuras de redes móviles o por radio”



Ilustración 9. PTEOIT- Detalle de localización del ámbito “Casino Taoro PTO_01”, según ficha de ámbitos de referencia para la implantación de las infraestructuras

Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicación

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM28N: X: 348315 Y: 3143839
NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO: Nivel 2

Código del ámbito: **Casino Taoro PTO_01**

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS: FM, Móviles, Banda Ancha y Transporte Radio

LOCALIZACIÓN:

DIRECCIÓN: Carretera del Taoro a la altura del casino Homónimo LOCALIDAD: Taoro
MUNICIPIO: Puerto de la Cruz

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES, ACCESIBILIDAD Y SERVICIOS BÁSICOS:

Código inventario	Servicios	Nº de soportes	Altura (m)
---	---	---	---
---	---	---	---
---	---	---	---

ACCESOS: Rodado, a través de vía urbana ESTADO DE CONSERVACIÓN: Bueno
SUMINISTRO ELÉCTRICO EXISTENTE: Acometida a red eléctrica



POSIBLES AFECCIONES A ÁMBITOS DE INTERÉS NATURAL O ECOLÓGICO, DE INTERÉS CULTURAL Y A SERVIDUMBRES DE PROTECCIÓN:

No se afecta a ninguna área protegida de acuerdo a las disposiciones legales vigentes en materia ambiental, pero el Ámbito de Referencia sí tiene incidencia sobre el Bien de Interés Cultural del Conjunto Histórico del Puerto de la Cruz. No se constata otro tipo de afecciones que deban ser tenidas en cuenta sobre terrenos de dominio público o sus servidumbres de protección.



Fichero de ámbitos de referencia para la implantación de las infraestructuras.

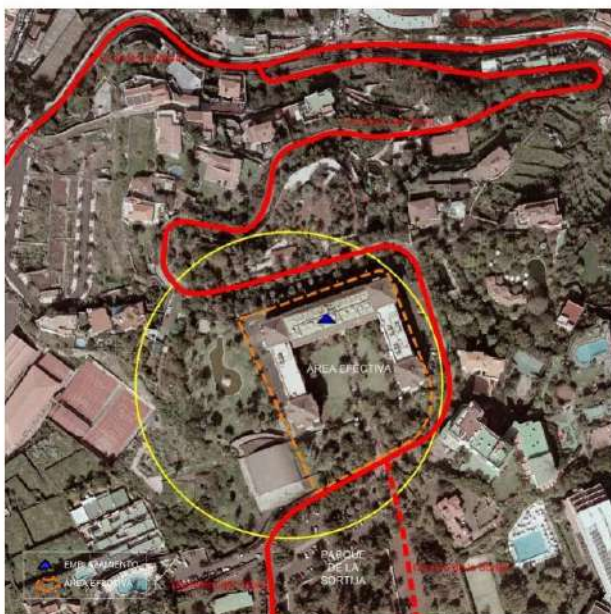
Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicación

Casino Taoro PTO_01 Código del ámbito:

FM, Móviles, Banda Ancha y Transporte Radio

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS:

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM28N: X: 348315 Y: 3143839
NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO: Nivel 2



DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

CONDICIONES GENERALES Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS . MEDIDAS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS.

Nº máximo de soportes : --- Altura máxima (m) : ---
Nº máximo de casetas : --- Superficie máx. edificable (m²) : ---

-Las antenas que se ubiquen sobre este edificio o bien en sus inmediaciones (Parque de la Sortija, carretera del Taoro) deberán implantarse territorialmente mediante la adopción de soluciones singulares que garanticen una adecuada integración en el entorno urbano y en sus espacios libres. A tal efecto se recurrirá a la utilización de radomos, simulando elementos arquitectónicos, como forma de atenuar a la mínima expresión el impacto visual o cualquier otro elemento que contribuya al mismo fin.

-En caso de ubicación de antenas en la cubierta del Hotel Taoro no estará permitida la ejecución de casetas ni la disposición de armarios en la misma. Los equipos deberán quedar alojados en las dependencias internas de la edificación.

-En caso de utilización de suelo o infraestructuras públicas, Ubicación compartida y uso compartido de las infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 22 de las Normas

Por la localización del Ámbito de Referencia en el interior de un Bien de Interés Cultural, se recabará la autorización pertinente de la administración competente en materia de patrimonio cuando se vaya a ejecutar la actuación

Además de lo anterior, salvo que se justifique la imposibilidad de llevarlas a cabo, para la implantación de las infraestructuras se tendrán en consideración las determinaciones siguientes:

-Tendrá carácter preferente, aunque no exclusiva, la ubicación sobre la cubierta del Hotel Taoro como forma de ganar altura para una óptima prestación del servicio y de evitar el soporte en torres

-Se evitará la construcción de casetas, recurriendo a otras soluciones (pequeños habitáculos o armarios de mampostería) para colocar los dispositivos que alojen. Si esto no fuera posible, se velará por una cuidadosa integración de las casetas que sean necesarias, de forma que no resulten construcciones ajenas al espacio urbano en que se insertan. (R)



Fichero de ámbitos de referencia para la implantación de las infraestructuras

Ilustración 10. Ficha de ordenación del ámbito de referencia Casino Taoro PTO_01

Uno de los objetivos del PTEOIT es la limitación de implantación de infraestructuras de telecomunicación en elementos patrimoniales, de forma especial sobre los bienes inmuebles de interés cultural. Este objetivo se traduce en la normativa en una serie de disposiciones que tratan de garantizar el mantenimiento y conservación de los bienes del Patrimonio Histórico.

En este sentido, el artículo 54.2 dispone que *“las infraestructuras de telecomunicación que se autoricen conforme a las disposiciones del PTEOIT, deberán adoptar, en su caso, las medidas necesarias para evitar la destrucción o deterioro de bienes integrantes del Patrimonio Histórico, incluso en aquellos casos en que no estando formalmente declarados de interés cultural, catalogados o inventariados, contengan valores propios del Patrimonio Histórico”*. Una de estas medidas se contiene en el artículo 28.3 exhorta a emplear elementos radiantes que reduzcan su volumen en el entorno de los BIC.

Otra medida es la prevista en el artículo 54.4, en cuya virtud *“las infraestructuras de telecomunicación que se localicen en los bienes de interés cultural en la categoría de centros históricos y en sus entornos de protección, deberán adoptar, con carácter obligatorio, fórmulas para la compartición y co-ubicación, dentro de los procedimientos fijados por la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones”*. En relación con ello, en el artículo 22 se prevé en relación con la implantación de infraestructuras en ámbitos territoriales declarados o incoados como Bien de Interés Cultural, que *“la administración local podrá instar al Ministerio correspondiente el inicio del procedimiento para que imponga la utilización compartida de las infraestructuras, de acuerdo al procedimiento descrito en la normativa sectorial de telecomunicaciones”*.

3.1.6. PLAN HIDROLÓGICO INSULAR DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DE TENERIFE (PHT)

Por Decreto 168/2018, de 26 de noviembre se aprobó definitivamente el Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife. Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 250, de fecha 27 de diciembre de 2018.

El Plan Hidrológico de Tenerife (en adelante, PHT) es el instrumento que establece las acciones y las medidas para conseguir los objetivos de la planificación hidrológica en la Demarcación Hidrográfica de Tenerife y concretamente, para las masas de agua y las zonas protegidas, los objetivos ambientales definidos en el art. 92-bis del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, con las modificaciones introducidas por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. De conformidad con la Disposición Adicional Cuarta de la LSENPC, el PHT es uno de los planes sectoriales que tienen la consideración de planes territoriales especiales en su relación con los instrumentos ambientales, territoriales y urbanísticos con los que concurren, sin perjuicio de la prevalencia de los planes de ordenación de los recursos naturales en los términos y con el alcance establecido por la legislación estatal de patrimonio natural y biodiversidad.

Dentro del ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz, el PHT han localizado el cauce del Barraco Martiánez que discurre parcialmente por el islote “R.- Antiguos jardines del Hotel Martiánez, la plaza de Viera y Clavijo”.

De conformidad con el artículo 17.2y 17.3 de la normativa del PHT, en los supuestos de cauces de titularidad pública que discurran canalizados por la trama urbana, el suelo delimitado como de protección de barrancos podrá clasificarse como urbano o urbanizable en cualquiera de sus categorías, calificándolo con usos que privilegien - frente a otros usos – su función de drenaje territorial; y en el caso de cauces de titularidad pública canalizados y cubiertos que discurran bajo la trama urbana, se considera compatible con la planificación hidrológica el establecimiento de usos públicos en la superficie del dominio público hidráulico que no comprometan la función hidráulica del cauce en el subsuelo, sin perjuicio de la evaluación pormenorizada que resulte del informe a evacuar por el CIATF durante el trámite de cooperación interadministrativa. Se considera que podrían comprometer la función hidráulica del cauce la disposición en superficie de los usos residencial, industrial, de equipamientos o dotaciones públicas que requieran instalaciones, construcciones o edificaciones fijas en la superficie de la sombra del cauce, así como cualquier otro asimilable a los anteriores.

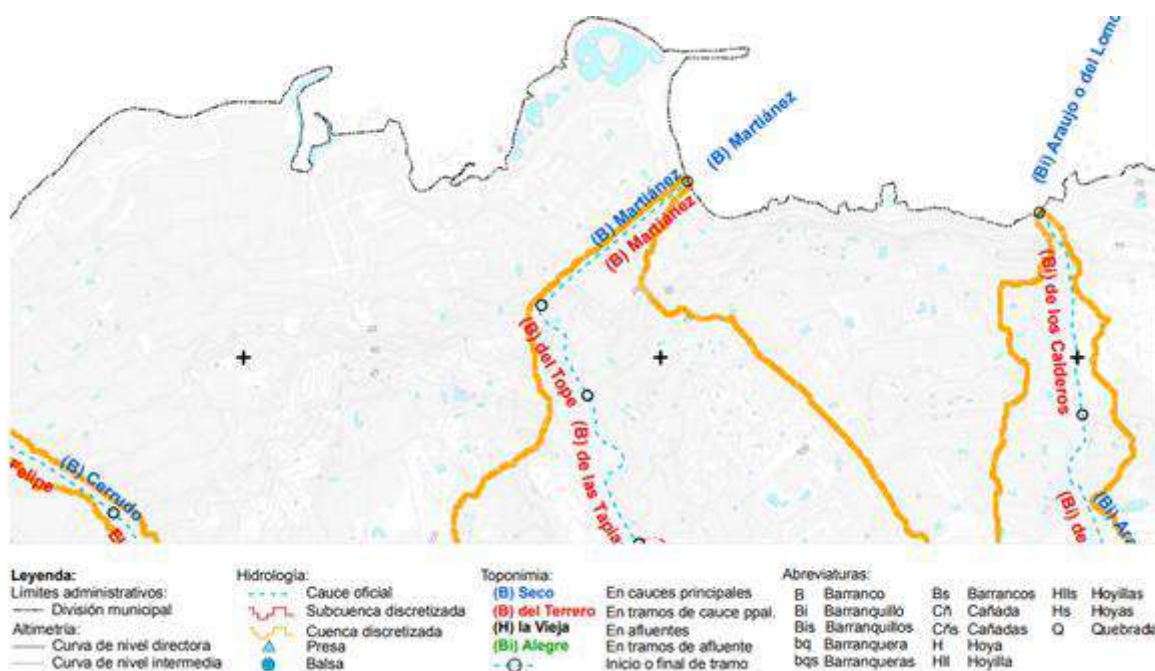


Ilustración 11. PHT- Detalle Plano “nombres geográficos de cauces y tramos de la red hidrográfica”, hoja nº 13

3.2. PLANEAMIENTO GENERAL

3.2.1. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

El plan general de ordenación vigente en el Puerto de La Cruz es el Texto Refundido de Adaptación Básica del Plan General de Puerto de La Cruz al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, en adelante, nos referiremos a él como PGO. Fue aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) de fecha 2 de abril de 2003, y una vez subsanados los errores y deficiencias puestos de manifiesto en dicho acuerdo, se procede a la publicación tanto del acuerdo en el BOC núm. 121 de 23 de junio de 2006, como de las normas urbanísticas en el BOP Santa Cruz de Tenerife 199/07, de fecha 13 de noviembre de 2007, y su entrada en vigor se produjo el día 1 de diciembre de ese mismo año. Conjuntamente con la Adaptación Básica del PGO se tramitaron las Ordenanzas Municipales de Edificación y de Urbanización.

Entre el acuerdo de aprobación definitiva de la COTMAC de abril de 2003 y la publicación del mismo en junio de 2006, se aprobaron definitivamente las siguientes revisiones parciales, cuya ordenación pormenorizada reconoce el PGO: Revisión parcial del PGO en el ámbito de Piedra Redonda (BOC núm. 247, de 19 de diciembre de 2003) y Revisión parcial del PGO en el sector 1 El Burgado (BOC núm. 117, de 18 de junio de 2004); así como la revisión parcial en el ámbito "Muelle Pesquero Deportivo-Parque Marítimo", que fue aprobada definitivamente de forma parcial y condicionada, por acuerdo de la COTMAC de 4 de agosto de 2006 (BOC núm. 168, de 29 de agosto de 2006).

La publicación de las Normas urbanísticas de la Adaptación Básica del PGO se llevó a cabo en el BOP núm. 199, de 13 de noviembre de 2007,

Desde su entrada en vigor, sus determinaciones se han visto alteradas en las siguientes ocasiones:

- Suspensión de ámbito Territorial concreto Santa Rita II, Las Dehesas de Puerto de la Cruz, publicado el 17/04/2009 en el BOC 073/09, cuyo objeto es el aumento de la volumetría en las edificaciones del complejo asistencial "Hogar Santa Rita", fuera del ámbito del PEPCH.
- Aprobación Definitiva de Modificación Puntual de Plan General Santa Lis-Carretera Las Arenas de Puerto de la Cruz, publicado el 04/05/2010 en el BOC 086/10, que tampoco afecta al ámbito de ordenación del presente PEPCH.
- Plan de Modernización, Mejora e incremento de la competitividad de Puerto de la Cruz, que es objeto de análisis en el siguiente apartado.

3.2.2. PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PUERTO DE LA CRUZ

El Plan de Modernización, Mejora e incremento de la competitividad de Puerto de la Cruz (en adelante, PMM) fue aprobado por Decreto 107/2015, de 22 de mayo, y publicado en el BOC BOC Nº 116 de 17 de Junio de 2015.

El PMM se integra en el sistema de planeamiento de Canarias como un instrumento de ordenación estratégica (artículo 83.4 LSENPC y 2.3-b del Reglamento de Planeamiento). En cuanto a su regulación, la vigente LSENPC se remite en su artículo 133.5 LSENPC a la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias. Únicamente la LSENPC establece algunas modificaciones en cuanto a la competencia y el procedimiento para la tramitación de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad en su Disposición Final Quinta.

El PMM es formulado con el objeto de regular los procesos de recualificación de este núcleo turístico mediante actuaciones en el espacio público y privado, a fin de adaptarlo a los nuevos requerimientos de la demanda, conforme a lo establecido en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.

Con ese objetivo, el PMM formula tres líneas estratégicas claras del desarrollo del Plan para conformar el modelo turístico propuesto: la Implementación del Destino, la Implementación de la Promoción, y la Implementación de la Gestión. Cada línea estratégica se desarrolla a través de una serie de programas que contemplan una serie de actuaciones.

A los efectos de la ordenación urbanística del ámbito del PEPCH, tienen incidencia territorial las actuaciones contempladas en los programas relacionados con la estrategia “Implementación del destino”, concretamente los siguientes:

- Programa de actuaciones en el espacio público, que procura la implementación y regeneración de recursos turísticos urbanos del destino (culturales, de equipamientos, de ocio, espacios públicos) a través de las siguientes actuaciones:
 - (PUID) Actuaciones infraestructurales y dotacionales
 - (PUEL) Actuaciones en espacios libres y viario
 - (PUPO) Programa de actuaciones urbanísticas y de gestión y ejecución
- Programa de actuaciones en espacio privado para el impulso a la renovación hotelera y a los equipamientos privados, y a la diversificación de sus modelos de negocio, a través de las siguientes actuaciones:
 - (PRA) Renovación y mejora de la planta de alojamiento:
 - (PRE) Actuaciones de equipamientos privados
 - (PRU) Actuaciones urbanísticas de remodelación y reordenación.

En el siguiente cuadro se relacionan las actuaciones previstas por el PMM que inciden en el ámbito territorial del PEPCH Puerto de La Cruz, de manera parcial o total, indicando el código con el que se identifican los ámbitos y la superficie que abarcan dentro de cada una de las zonas del casco histórico o islotes afectados. Puede haber

Reordenación	Actuación	Código	Denominación	Área Urbana	Total
Operaciones estructurales dotacionales	Operaciones estructurales dotacionales	ID04	Centro de Actividades Taoro	El Casino y el Parque Taoro	20719,6637
		Total Operaciones estructurales dotacionales			
Dotaciones culturales	Red de dotaciones culturales y deportivas	ID08-09	Nuevo Espacio Cultural Parque San Francisco y MACEW (Museo de Arte Contemporáneo Eduardo Westerdhal)	Núcleo Central	1994,95248
		ID11	Convento de Santo Domingo	San Telmo - El Muelle	2377,44129
		ID12	Casa de los Agustinos y Torreón Ventoso	Núcleo Central	1877,50505
		ID13	Museo Arqueológico de Puerto de la Cruz	La Ranilla	601,939016
		ID16	Casa Tolosa	La Ermita de San Antonio y la hacienda adyacente	1810,44394
		ID18	Sala de exposiciones Casa de la Aduana	San Telmo - El Muelle	472,846445
		ID22	Plaza Mirador Sitio Luna	La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves	1227,3891
		Total Dotaciones culturales			
Renovación de la planta de alojamiento (Indicativas)	Rehabilitación y mejora de la planta de alojamiento	A08	Hotel Park Plaza / Tropical*	Núcleo Central	562,078083
		A11	Hotel Marquesa – Condesa*	Núcleo Central	1996,16444
		A14	Hotel El Nopal*	Núcleo Central	641,925798
		A19	Hotel Los Príncipes*	Núcleo Central	544,827288
		A30	Hotel Chimisay*	Núcleo Central	1135,42529
		A35	Hotel Sun Holidays*	La Ranilla	193,702252
Total Renovación de la planta de alojamiento (Indicativas)				5074,12315	
Creación de nuevos establecimientos alojativos	Rehabilitación y mejora de la planta de alojamiento. Nuevos	A'24	Complejo Turístico Risco de Oro	La Casa del Risco de Oro y jardines	25473,4574
Total Creación de nuevos establecimientos alojativos				25473,4574	
Equipamientos privados	Actuaciones de Equipamientos privados	E12/13a	UA S2.3 (La Gañanía - Ábaco)	La hacienda de El Durazno	3320,44618
		E19	Museo Sacro	Núcleo Central	102,237895
Total Equipamientos privados				3422,68408	

Reordenación	Actuación	Código	Denominación	Área Urbana	Total	
Mejoras de la movilidad, tratamientos paisajísticos y remodelación de UAs	Actuaciones de Equipamientos privados	R11-ID30	SUC Aparcamiento Luis Lavaggi (Las Afortunadas)	La Ranilla	3681,73859	
	Actuaciones urbanísticas de remodelación y reordenación. UA-ED_Paisaje	R10	UA 6	La Casa Arroyo	3632,88854	
				La Casa del Nido	20,8453872	
		R12	UA-3 (Sitio Litre)	Antiguos jardines del Hotel Martiánez , la plaza de Viera y Clavijo	2028,63703	
				El Sitio Little o Litre	1233,78536	
		R13	A.O. Playa Jardín	El Cementerio de San Carlos	8262,68453	
		R14	SUC La Estrella	Núcleo Central	1812,46772	
	R6 a	SUC Este	El Casino y el Parque Taoro	877,869854		
Total Mejoras de la movilidad, tratamientos paisajísticos y remodelación de UAs					21550,917	
Actuaciones en espacio público	Nuevos parques y jardines	EL53	Parque del litoral de Punta Brava	La capilla de la Cruz de Doña Severa	28,4229369	
	Obras	EL01	Paseo San telmo (Paseo + Bajío)	San Telmo - El Muelle	4521,36507	
		EL03	Paseo peatonal de la Ranilla Fase II	Explanada del frente marítimo	2759,60037	
		EL05	Calle Valois (entre C/ Cupido y C/ Cologan)	Núcleo Central	2323,5508	
		EL06	El Penitente	San Telmo - El Muelle	2836,13421	
		EL07	Plaza de Europa	San Telmo - El Muelle	6041,61279	
		EL08	Plaza del Charco	Núcleo Central	8946,85088	
		EL09	Plaza en la actual C/ José Arroyo	Núcleo Central	2507,32428	
		EL10	Conexión peatonal Punta del Viento - El Penitente	San Telmo - El Muelle	634,775184	
		EL15	Puerto Viejo	Núcleo Central	13,3559801	
					San Telmo - El Muelle	5325,70672
		EL16	Calle Mequínez Fase II	Explanada del frente marítimo	2729,08297	
					La Ranilla	1,26554171
					San Telmo - El Muelle	13,5664489
		EL17	Plaza Benito Pérez Galdós	La Ranilla	679,857303	
		EL18	Calle Quintana	Núcleo Central	2486,38321	
		EL19	Calle Blanco	Núcleo Central	1547,69287	
		EL20	Mejora y acondicionamiento de la calle Dr. Ingram	Núcleo Central	1159,66126	
		EL21	Calle Perdomo	Núcleo Central	1416,63783	

Reordenación	Actuación	Código	Denominación	Área Urbana	Total
		EL22	Camino Sitio Litre	Antiguos jardines del Hotel Martiánez , la plaza de Viera y Clavijo	155,479743
				El Sitio Little o Litre	839,270166
		EL23	Escalinata C/ Iriarte e intervención en C/ Agustín de Betancourt	Núcleo Central	568,500201
		EL24	Plaza de la Iglesia	Núcleo Central	2810,3564
		EL25	Calle San Juan	Núcleo Central	388,184999
		EL26	Plaza Concejil	Núcleo Central	614,336294
		EL30	Paseo de Los Cipreses y nuevo mirador de Agatha Christie	La Casa Cologan	1314,4412
		EL48	Calle Tegueste	La capilla de la Cruz de Doña Severa	18,5137486
	Apertura al Parque Marítimo	EL11		Explanada del frente marítimo	401,846244
		EL12		Explanada del frente marítimo	136,164025
		EL13		Explanada del frente marítimo	384,367095
		EL14		Explanada del frente marítimo	865,822436
Total Actuaciones en espacio público					54470,1292
					Total general 141073,492

**Las fichas de actuaciones tienen carácter indicativo, hacen referencia a actuaciones que han sido objeto de un estudio urbanístico y turístico pero que finalmente no han entrado a formar parte del PMM, sin que las mismas tengan validez normativa alguna, quedando su ordenación sujeta al PGO vigente.*

La localización de estas actuaciones dentro del ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz se refleja en el plano IJ-2.7.

En relación con el alcance de las determinaciones del PMM en relación con la ordenación urbanística vigente, los PMM tienen capacidad para desplazar la aplicación de las determinaciones del plan general vigente. En este sentido en el artículo 7 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, apartado 1, dispone que los PMM son instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, estableciendo la ordenación completa de su área de intervención, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en esta ley, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita.



En relación con la eficacia normativa de las determinaciones del PMM, se dispone en el segundo párrafo del artículo 7 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, lo siguiente: *“Cuando el área de intervención incluya o alcance a un conjunto histórico, el plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad podrá ordenar el citado espacio, en parte o en su totalidad, en cuanto sea necesario, conciliando la renovación con la conservación de los valores culturales, con informe preceptivo del cabildo insular y con sujeción a los límites sustantivos que establece la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias. En su caso, el plan especial de protección que se elabore posteriormente deberá incorporar las determinaciones que hubiera establecido el plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad”*.

En virtud de lo establecido en el citado artículo, la reordenación contenida en las fichas y en los planos del PMM desplaza a la establecida por el PGO. Además, el PMM especifica en el Capítulo V de la Normativa los cambios introducidos en la ordenación urbanística del Puerto de La Cruz y que deberán ser objeto de incorporación en el PGO y en el PEPCH Puerto de La Cruz:

- **Ámbitos remitidos a Planes Especiales:**

En relación con los ámbitos remitidos a planes especiales, el PMM deroga expresamente el Anexo 4.1, relativo a los Planes Especiales en suelo urbano, en el que se incluían las fichas correspondientes a los ámbitos designados en dicho instrumento como Sector K Parque Marítimo y Sector L Puerto deportivo, sin perjuicio de su desarrollo mediante el instrumento o proyecto que corresponda como resultado de los concursos planteados en cada uno de los sectores (art. 12.1).

Por su localización dentro de la delimitación de dicho Conjunto recogida en la declaración del mismo como Bien de Interés Cultural, las condiciones específicas de protección y conservación del patrimonio histórico aplicables al Sector K Parque Marítimo delimitado en el PGO vigente serán las que establezca el PEPCH (Art. 12.2).

- **Ámbitos sujetos a Estudios de Detalle:**

Se derogan los siguientes ámbitos sujetos a Estudios de Detalle según Anexo 4.2 de las Normas urbanísticas del PGO de Puerto de la Cruz, estableciendo la ordenación pormenorizada completa (artículo 13.1):

Núm. Designación	Ámbito PGO	Ref. en PMM
ED 7 Valois	Punta de la Carretera	Reordenación
ED 11 Las Tapias	Taoro	Reordenación UA 19
ED 12 Punta Brava	Punta Brava	PEOL Punta Brava

Respecto a las parcelas o manzanas incluidas en los ámbitos citados, se declaran derogadas las Fichas de Ordenanzas Particulares incluidas en el Anexo 4.4 de las Normas urbanísticas del PGO

de Puerto de la Cruz, aplicándose en cada caso las condiciones establecidas en el PMM o en el PEPCH (artículo 13.2).

- **Unidades de Actuación:**

En relación con las modificaciones relativas a las Unidades de actuación delimitadas en el PGO vigente, el artículo 14 establece lo siguiente:

- Se reordenan las siguientes unidades de actuación: UA12, UA13, UA 104, UA 102, UA 6, UA 7 y, UA 3.
- Se redelimitan la UA 98 y la S.2.6.
- Se reordenan y redelimitan: S.2.3, UA 99, UA 97, UA 19, UA 20, UA 103 y, UA 4.
- Se unifican y a su vez se reordenan las unidades de actuación UA84, UA85 y UA89.

- **Incidencia del PMM en el ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz**

Las modificaciones introducidas por el PMM se reflejan en el plano de información IJ-2.1 y afectan parcialmente al núcleo central del Casco Histórico y a los siguientes islotes: “F.-La hacienda de El Durazno”, “H.- La Casa Sitio Luna y el Templete de Lomo Nieves”, “I.- El Sitio de Lavaggi”, “J.- La Casa Cologan”, “K.- La Casa del Risco de Oro y jardines”, “L.- La Casa Yeoward”, “M.- La Casa Arroyo”, “N.- La Casa del Nido”, “Ñ.- La hacienda de La Dehesa”, “O.- El Cementerio de San Carlos”, “P.- El Cementerio Protestante”, “Q.- La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco”, “R.- Antiguos jardines del Hotel Martíáñez, la plaza de Viera y Clavijo”, “S.- La capilla de la Cruz de Doña Severa”, T.- La capilla de la Cruz de Don Dámaso”y “D.- El Casino y el Parque Taoro”.

Aunque tal y como exige la legislación aplicable de protección del patrimonio cultural, la protección del patrimonio es remitida por el PMM a la ordenación del PEPCH Puerto de La Cruz (artículos 7.2 y 16.3 PMM), se establecen cambios referidos a la Conservación de Jardines de Interés, en relación con las normas generales para la protección del patrimonio histórico que establece el Plan General en su Título Cuarto. Concretamente, se modifican los artículos 4.3.2 y 4.3.3 cuya redacción pasa a ser la siguiente:

“Artículo 4.3.2. Condiciones de uso (P).

Los jardines de interés solo podrán destinarse a los usos de esparcimiento que les son naturales. Se permiten los usos culturales y deportivos al aire libre o en instalaciones provisionales, cuando se instalen en áreas pavimentadas o terrazas ya construidas en el momento de entrada en vigor del Plan General.

“Artículo 4.3.3. Condiciones de protección (P) dentro de Capítulo Tercero: “Conservación de Jardines de Interés”)

1. Se podrán realizar obras que supongan un incremento como máximo del 20% de la superficie pavimentada o enarenada, siempre y cuando no alteren las condiciones estéticas del jardín.
2. Las instalaciones provisionales permitidas no podrán ocupar una superficie superior a doscientos metros cuadrados.
3. Se permiten actuaciones de mantenimiento y restauración, y mejora que no alteren en más del 20% el trazado del jardín, las especies existentes o su disposición.
4. No podrá modificarse el emplazamiento de estatuas y otros elementos del mobiliario urbano, cuando sean de carácter histórico o consustancial con el diseño del parque.
5. Se permiten obras subterráneas siempre y cuando no alteren las condiciones estéticas del jardín.
6. Los cerramientos del jardín si existiesen no podrán ser modificados en su diseño y características en los casos que sean de carácter histórico o consustancial con el diseño del parque.
7. Se admiten obras de reconstrucción de elementos de ornato desaparecidos, respetando su emplazamiento, diseño y material original.
8. Si se produjeran ampliaciones del jardín se ajustarán en su trazado y jardinería a la del área objeto de ampliación.
9. El arbolado existente deberá con carácter general conservarse, cuidarse, protegerse de las plagas y deterioros que pudiesen acarrear su destrucción parcial o total; siendo precisa para la transformación o cambios de cultivos arbóreos, talas o replantaciones la previa solicitud de licencia al Ayuntamiento, quien podrán recabar asesoramiento de los organismos competentes.
10. El abandono o negligencia en el cumplimiento de lo aquí exigido dará lugar a infracción urbanística, con las responsabilidades y sanciones a que hubiera lugar; siendo obligado, en cualquier caso, plantar cinco nuevos árboles de igual especie por cada uno talado, dejado secar o arrancado sin licencia”.

- **Otros cambios introducidos por el PMM**

- Admisibilidad de Uso Turístico Rural: Se modifica el régimen de usos de tal manera que admita el uso turístico rural en edificaciones existentes (art. 6.3.2 PGO), introduciendo como excepción específica a la prohibición del uso turístico el uso turístico de carácter rural (art. 6.3.3).
- Condiciones estéticas y morfológicas no definitorias de la edificabilidad y destino del suelo: El artículo 16.1 deroga el alcance vinculante de la regulación contenida en su artículo 9.1.8 "condiciones estéticas" en relación con las condiciones particulares de

la Zona 1 del suelo urbano (Capítulo Primero del Título Nueve de la Normativa Urbanística del PGO vigente), así como el resto de los preceptos del citado Capítulo que se refieran a aspectos morfológicos u otras condiciones no definitorias directamente de la edificabilidad y destino del suelo, así como el artículo 9.1.4 del PGO respecto a la agrupación de parcelas. La regulación de estos aspectos pasa a establecerse con carácter de norma de aplicación directa en las Ordenanzas Municipales de Edificación, y, supletoriamente, en las normas del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz en el área que coincida con su ámbito territorial de aplicación (art. 16.2)

- Dispone el artículo 15 en relación a las nuevas tipologías que se introducen a raíz de la modificación de uno o varios parámetros de una determinada tipología del PGO vigente, estos se que mantendrán la misma denominación, añadiéndole un asterisco y reflejándose en la propia ficha urbanística la modificación de dichos parámetros.
- Separación a Linderos: se suprime para todas las tipologías de edificación abierta el requisito de "y siempre será mayor que la mitad de la altura de cornisa" (Artículo 9.4.5)
- Espacios Libres, Privados y Públicos: se modifica la regulación contenida en los artículos 9.9.8 y 9.9.2.
- Se modifica el artículo 9.6.3 relativo a la clasificación en clases de dotaciones
- Con respecto a los usos compatibles en el ámbito A2, en las superficies construidas en planta baja en el ámbito A2 del Plan General que a la entrada en vigor del presente documento tengan una licencia de actividad vigente de usos no residenciales o turísticos, se establece para el supuesto de cese de dicha actividad, la incompatibilidad de la nueva actividad con los usos residenciales o turísticos.

4. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE

El presente apartado recoge una exposición de los aspectos más relevantes de la situación del medio ambiente

4.1. CLIMA

Para el estudio de la climatología de Puerto de la Cruz, partimos de los datos obtenidos en la estación más cercana al ámbito de actuación y que es la siguiente:

Indicativo	Denominación	Municipio	Altitud (m.s.n.m.)	Serie histórica
C459Z	PUERTO DE LA CRUZ	Puerto de la Cruz	25	Septiembre 1996 – Enero 2021

Tabla 3 . Datos generales de la estación meteorológica de referencia

A continuación, se exponen los datos obtenidos de las medidas mensuales de la serie estudiada para las diferentes variables climáticas de las diferentes estaciones meteorológicas de referencia.

4.1.1. TEMPERATURA MEDIA

Los datos de temperatura media se muestran en la siguiente tabla.

MES	Temperatura media (°C)
ENERO	18,3
FEBRERO	18,2
MARZO	18,6
ABRIL	19,3
MAYO	20,3
JUNIO	22
JULIO	23,2
AGOSTO	24
SEPTIEMBRE	24
OCTUBRE	23
NOVIEMBRE	21
DICIEMBRE	19,5

Tabla 4. Temperatura media (°C). Fuente: Aemet

Agosto y septiembre, con 24°C de media, son los meses más cálidos, mientras que febrero y enero, con una media de 18,2°C y 18,3°C, respectivamente, son los meses más fríos. La

localización del área de estudio en una zona costera, las temperaturas de modo general no suelen ser extremas, ni las mínimas ni las máximas, de ahí que la temperatura media sea bastante agradable durante todo el año, hecho que responde a la acción reguladora del mar.

A continuación, se muestran los datos en el siguiente gráfico.

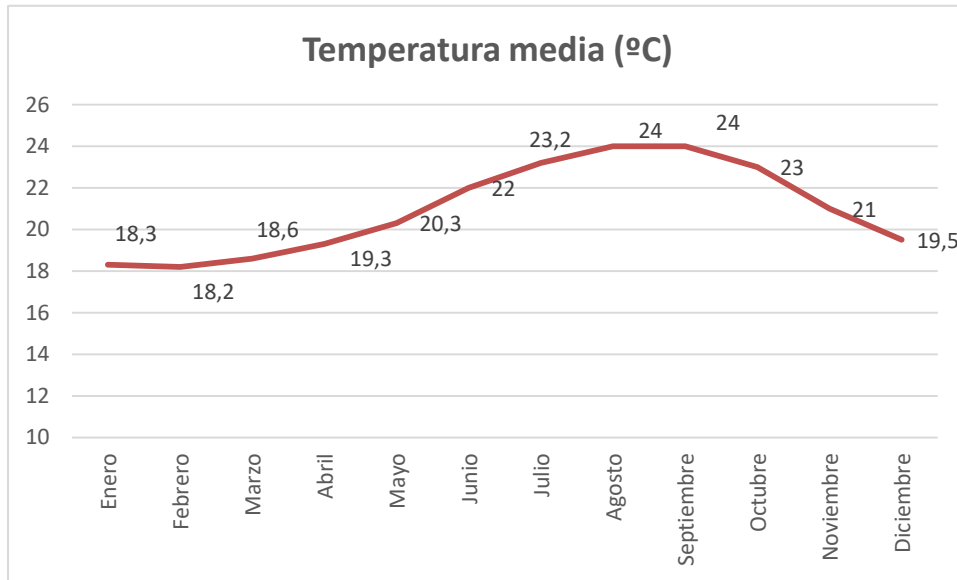


Ilustración 12. Temperatura media (°C). Serie 1996 – 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la AEMET

4.1.2. PRECIPITACIÓN

Los datos de precipitación total media mensual de la serie estudiada se muestran en la siguiente tabla.

MES	Precipitación media total (mm)
ENERO	30,9
FEBRERO	32
MARZO	23,9
ABRIL	20,2
MAYO	4,8
JUNIO	3,5
JULIO	0,5
AGOSTO	1,8
SEPTIEMBRE	3,8
OCTUBRE	29,2
NOVIEMBRE	59,7
DICIEMBRE	29,9

Tabla. Datos de precipitación total media mensual. Serie 1996 - 2021. Fuente: Aemet

El mes con mayor precipitación media total es noviembre, con 59,7 mm de media, seguido de febrero, con 32 mm de media. Los meses más secos son julio y agosto, con 0,5 mm y 1,8 mm de media. La influencia del cambio climático puede traer consigo que se incrementen los episodios de lluvias torrenciales, así como los periodos de sequía. Respecto al primero, resulta fundamental la capacidad de recogida y vertido de agua de los barrancos existentes dentro del ámbito de estudio, así como una buena red de pluviales.

A continuación, se muestran los datos en el siguiente gráfico.

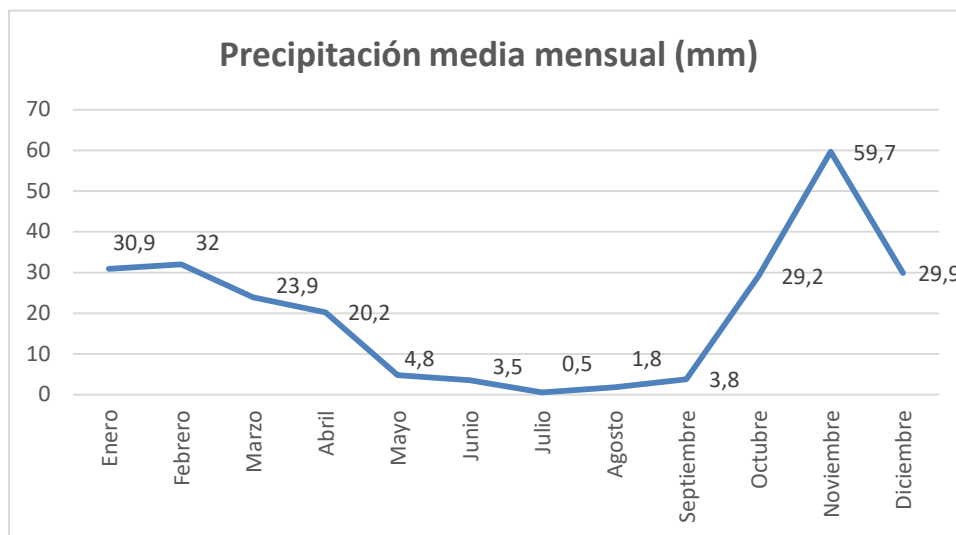


Ilustración 13... Datos de precipitación media mensual. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aemet

4.1.3. HUMEDAD RELATIVA

Los datos de humedad relativa media mensual de la serie estudiada se muestran en la siguiente tabla.

MES	Precipitación media total (mm)
ENERO	68
FEBRERO	70
MARZO	75
ABRIL	75
MAYO	77
JUNIO	79
JULIO	80
AGOSTO	79
SEPTIEMBRE	76
OCTUBRE	74
NOVIEMBRE	71
DICIEMBRE	67

Datos de humedad relativa media mensual. Serie 1996 – 2021. Fuente: AEMET

El mes con una mayor humedad relativa es julio, con 80%, seguido de junio y agosto, ambos con un 79%. Los meses con menor humedad relativa son diciembre y enero, con un 67% y 68%, respectivamente. A continuación, se muestran los datos en la siguiente gráfica.

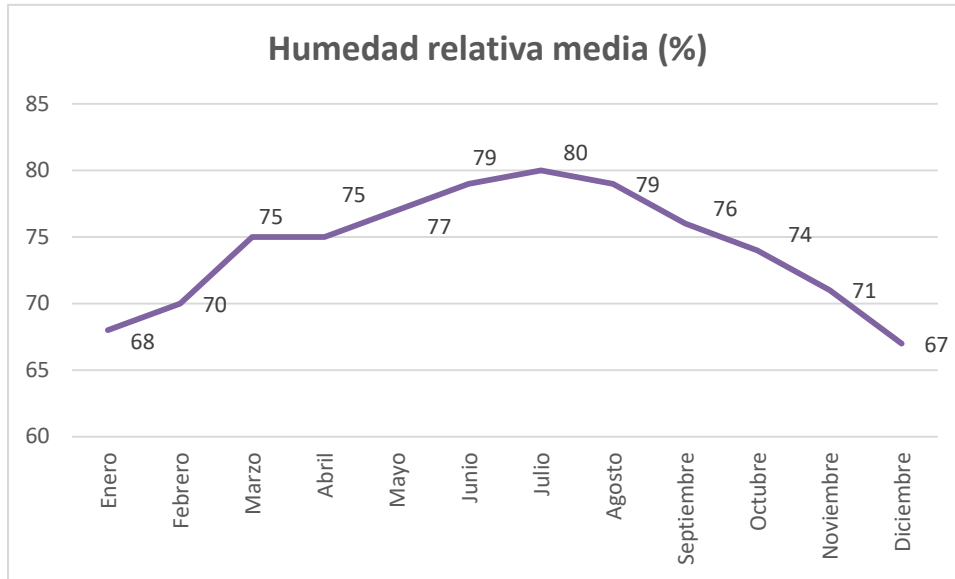


Ilustración 14. Evolución de la Temperatura mínimas mensuales. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aemet

4.1.4. RÉGIMEN DE VIENTOS

Se ha solicitado a la AEMET Rosa de vientos (Dirección y Velocidad) para poder caracterizar el régimen de vientos, mostrándose a continuación las rosas de vientos.

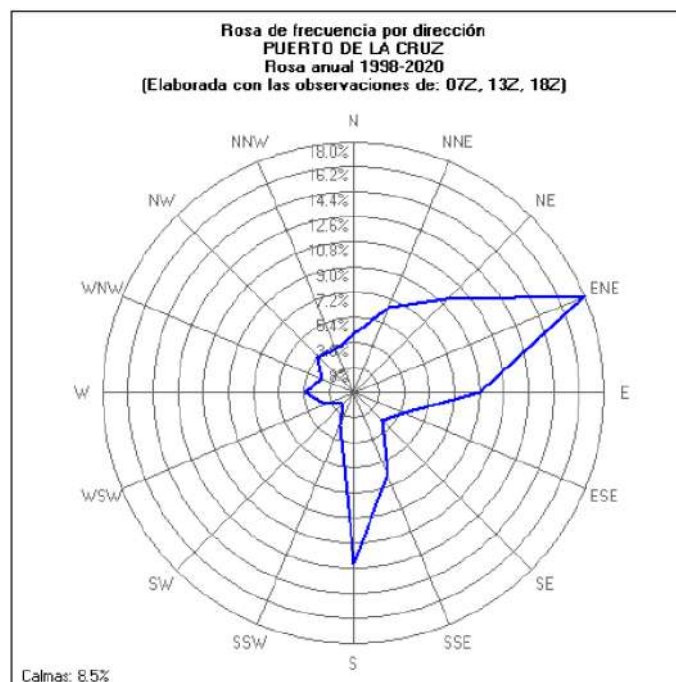


Ilustración 15. Rosa de vientos por dirección. Serie 1998 – 2020. Fuente: AEMET

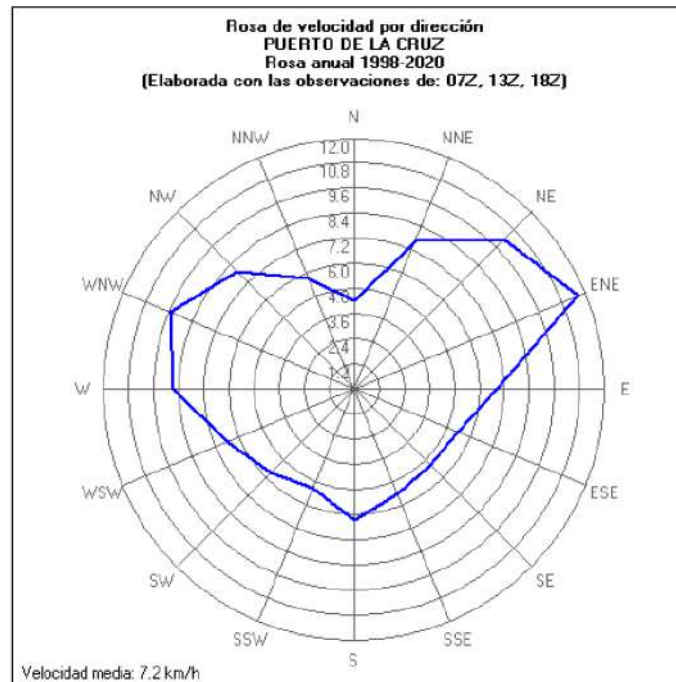


Ilustración 16. Rosa de vientos por dirección. Serie 1998 – 2020. Fuente: AEMET

Estación	%/v	Rosa anual 1998-2020 (Elaborada con las observaciones de: 07Z, 13Z, 18Z)																
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	CAV
		PUERTO DE LA CRUZ	%	4.222	6.597	9.461	17.980	9.095	3.805	2.838	6.290	12.303	2.632	1.123	2.203	3.477	2.510	3.574
	v	4.204	7.669	10.102	11.631	6.851	5.409	5.160	5.411	6.299	5.166	5.667	6.550	8.653	9.531	7.955	5.698	7.184

Tabla 5. Datos de frecuencia por dirección y velocidad por dirección. Serie 1998 – 2020. Fuente: AEMET

4.2. CALIDAD DEL AIRE

4.2.1. CALIDAD ATMOSFÉRICA

Desde el punto de vista de la calidad atmosférica se toman como posibles focos de contaminación, por un lado, la presencia de industrias y, por otro lado, el tráfico rodado.

Respecto al primero, al sur del ámbito del Conjunto Histórico y sus islotes se localizan las Zonas Industriales de *Las Arenas y Piedra Redonda* y el *Polígono Industrial de San Jerónimo*. En todos los casos, no se localizan industrias que puedan considerarse como foco de contaminación atmosférica, pues básicamente son almacenes, sin influencia sobre la Calidad del Aire del Conjunto Histórico.

Respecto al tráfico, se localizan varias carreteras insulares, ninguna de ellas dentro del ámbito del Conjunto Histórico, pero sí se encuentran próximas, destacando la carretera convencional TF-312, que discurre próxima al Conjunto Histórico, al sur de éste, además de próximas a los islotes L (Casa Yeoward) y C (Sitio Litre). Esta carretera, además de la carretera convencional TF-31 son las principales carreteras de acceso al Conjunto Histórico, con un tráfico

alto. Dentro del Conjunto Histórico cabe destacar un entramado de calles con tráfico continuo medio-alto.

La evaluación de la calidad del aire exigida por la normativa se aplica en zonas definidas en función de diversas características, como son la población y ecosistemas existentes, las diferentes fuentes de emisión, características climatológicas y topográficas, etc. Esta zonificación está recogida en la Orden de 1 de febrero de 2008, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias, localizándose el área de estudio dentro de la Zona con código ES0512 Norte de Tenerife, como se muestra en la siguiente imagen.

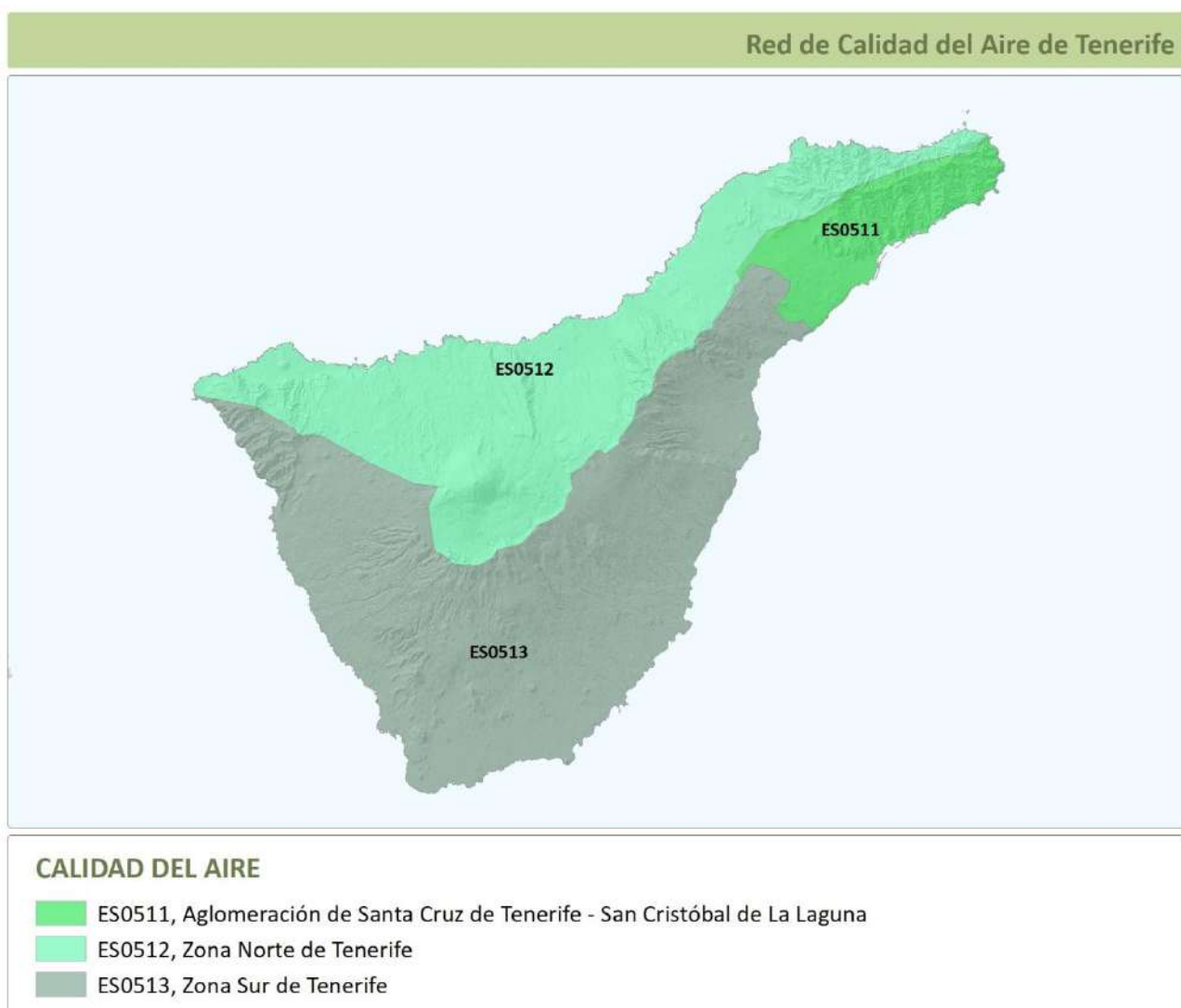


Ilustración 17. Cobertura de las estaciones en la Isla de Tenerife. Fuente: Gobierno de Canarias

Según el informe de Calidad del Aire de Canarias en 2019, la evaluación de la calidad del aire exigida por la normativa se aplica en zonas definidas en función de diversas características como

son, la población y ecosistemas existentes, las diferentes fuentes de emisión, características climatológicas y topográficas, etc. Esta zonificación está recogida en la *Orden de 27 de mayo de 2016, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias*. De este modo, la estación de la Balsa de la Zamora, abarca un área de 746.77 km², correspondiente a una población de 236.893 habitantes aproximadamente.

En la estación de la Zamora, se evalúan los datos promedios horarios de los siguientes contaminantes: SO₂, NO₂, partículas PM₁₀ y PM_{2.5}, CO, O₃ y Benceno. De entre los contaminantes evaluados, la mayoría de ellos están generados en mayor o menor medida por el tráfico, de forma directa o indirecta. Por ejemplo, el dióxido de azufre (SO₂) se trata de un gas originado por la combustión de carburantes cuyo principal emisor es la industria, y en segunda medida los vehículos de motor; el dióxido de nitrógeno (NO₂) es emitido directamente por los vehículos, especialmente por los de diesel; el monóxido de carbono (CO) se produce directamente por el tráfico rodado y el benceno, siendo un contaminante que proviene del tráfico de vehículos en las ciudades, muy perjudicial para la salud y de carácter carcinógeno.

Además de estos gases, también se evalúan otros contaminantes compuestos por micro partículas como el Pm₁₀, entre otros, el cual puede tener diferentes orígenes, uno de los cuales, resulta significativo en Canarias. Es decir, el Pm₁₀, por un lado puede ser producto de las emisiones de partículas derivadas del tráfico rodado, fundamentalmente de productos de abrasión, mecánica de vehículos, ruedas, etcétera; sin embargo, en Canarias, los episodios más importantes de este contaminante se producen por causas naturales, relacionado con las calimas o intrusiones de polvo sahariano, debido a la proximidad con el continente africano.

En la siguiente tabla se muestran los datos del año 2019 de la citada estación.

MES	SO ₂	NO ₂	O ₃	CO	PM ₁₀
Balsa La Zamora	17	4,7	103	0,36	12

Nota: Los valores están expresados en µg/m³

En el año 2019, en esta estación, se superaron en 9 los valores límite de PM₁₀. Sin embargo, según la Descripción de la evaluación de la calidad del aire 2019, respecto a las partículas PM₁₀ el Informe de Calidad del Aire 2019 recoge lo siguiente: Como ya se ha mencionado en el apartado correspondiente a las partículas PM₁₀ este año se han producido superaciones en cinco estaciones de medición de la calidad del aire. Tras realizar el descuento por episodios de intrusiones saharianas no se registra ninguna superación de los valores límites establecidos en la normativa durante el año 2019 en Canarias.

A pesar de lo anterior, teniendo en cuenta las emisiones de CO₂ del tráfico, se concluye que la calidad atmosférica es **media**.

4.2.2. CALIDAD ACÚSTICA

La contaminación acústica hace referencia al ruido excesivo provocado por las actividades del ser humano, tales como el tráfico, el ocio, la industria, etc. Para el análisis del ámbito de actuación se han tenido en cuenta las relacionadas tanto con el tráfico rodado como con el ocio, siendo éstas las dos principales fuentes de contaminación acústica detectadas en el municipio, al no existir focos industriales.

En relación al ruido generado por el tráfico que discurre por las carreteras insulares dentro del municipio del Puerto de la Cruz, el Gobierno de Canarias elaboró los Mapas Estratégicos de Ruido de la Segunda Fase (2012), sobre todas las carreteras con más de 3.000.000 veh/año. Dentro de estas carreteras se encuentran las carreteras TF-31, TF-312, TF-320, TF-315 y TF-5. Como se expuso en el subapartado anterior, ninguna de ellas discurre dentro del Conjunto Histórico, aunque sí próxima al mismo y sus islotes, siendo la TF-312 la más próxima al ámbito de estudio.

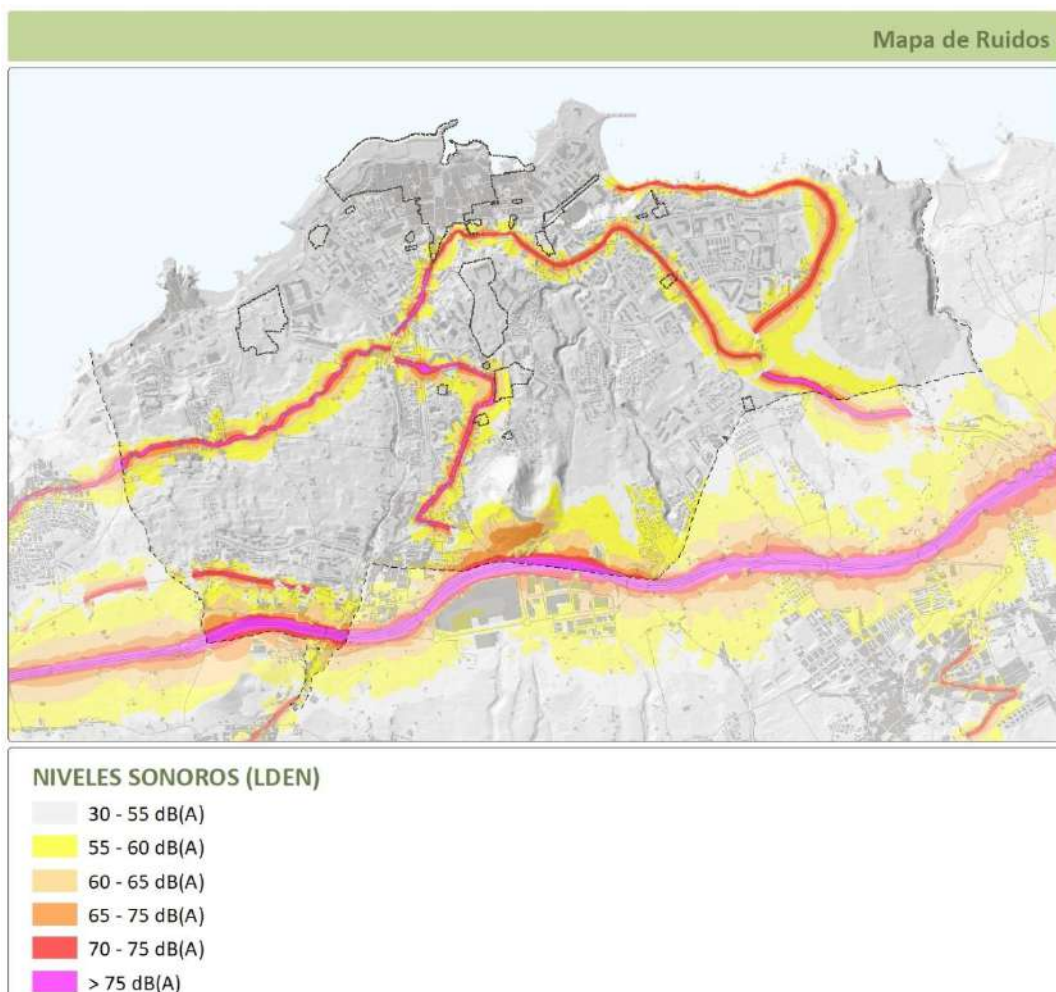


Ilustración 18. Mapa Estratégico de Ruidos de carreteras 2012. Fuente: Grafcan

En la imagen anterior se muestra el Mapa de niveles L_{den} , que aglutina los periodos de día, tarde y noche.

El Real Decreto 1367, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, establece objetivos de calidad acústica para diferentes áreas acústicas. En el área de estudio el área acústica más representativa es el área acústica tipo a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, siendo los objetivos de calidad acústica 65 dB(A) en periodo diurno y 55 dB(A) en periodo nocturno.

Respecto a las carreteras donde se han elaborado Mapas Estratégicos de Ruido, la carretera TF-312, en periodo nocturno afecta ligeramente al sur del Conjunto Histórico, localizándose diferentes fachadas de edificaciones residenciales en la Calle Blanco en un intervalo entre los 55-60 dB(A).

Respecto a centros educativos, sanitarios y culturales, no se localiza ninguno de ellos afectados por las carreteras donde se han elaborado Mapas Estratégicos de Ruido.

Con respecto al otro tipo foco de contaminación acústica, el ocio, existen actividades relacionadas con el ocio en el ámbito de actuación que generan una importante contaminación, la cual resulta perjudicial tanto para las personas existentes en la zona. Dicha contaminación es constante y permanente en el tiempo, y no cuenta con una regulación específica en el municipio, ni se hacen controles regulares oficiales que determinen si se están superando los decibelios permitidos en horario diurno y nocturno.

4.3. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

El presente subapartado se analiza a escala municipal, con el objeto de que se pueda entender de manera global la geología y geomorfología existente en el municipio, pues un análisis parcial del Conjunto Histórico y sus islotes no permitiría entender esta variable ambiental de forma global.

4.3.1. GEOLOGÍA

El término municipal de Puerto de la Cruz se inserta en la comarca del Valle de La Orotava (también conocida como de Taoro), geológicamente caracterizada por una cierta complejidad estructural y compositiva, en relación a los procesos y materiales que la han constituido.

La génesis del Valle de La Orotava parece estar asociada a grandes deslizamientos gravitacionales (avalanchas) que desplazaron cantidades ingentes de materiales hacia el mar. Sin duda, esta mesoforma insular es deudora, a escala formativa, de su ubicación en la convergencia entre dos grandes conjuntos volcanoestructurales de la Isla: la Cordillera Dorsal y el Edificio

Cañadas. El eje estructural que conforma la Cordillera Dorsal, con dirección SW-NE, coincide con la línea de crestería, dando lugar a una típica morfología de edificio a dos aguas, que caracteriza el Noreste insular. Este esquema morfológico da lugar a una dualidad de vertientes que se propagan desde la crestería central hasta la costa, conformando una gran topografía en rampa. Por su parte, el Edificio Cañadas constituye el principal accidente morfovolcánico de la Isla, y corresponde a una gran depresión calderiforme (Las Cañadas) en cuyo interior sobresale un gran estratovolcán: el Teide-Pico Viejo.

La complejidad estructural que registra la comarca se evidencia en la presencia de materiales de todas las series formativas de la Isla, exceptuándose únicamente los pertenecientes a la Serie I.

Por el contrario, el término municipal de Puerto de La Cruz presenta una relativa sencillez compositiva: los materiales volcánicos más comunes son los recientes, de edad holocénica (< 0,01 m.a.), pertenecientes a la Serie IV. Sin embargo, en el sector oriental del municipio afloran con mayor profusión materiales de edad pleistocena (0,67 y 0,01 m.a), derivados de la Serie III. En ambos casos la variedad litológica es reducida, limitándose a coladas basálticas tabulares de potencia diversa.

Siguiendo un orden cronológico, los grandes conjuntos geológicos que forman la superficie del municipio son los siguientes:

Formaciones de la Serie III

La Serie III presenta un volumen de materiales inferior al de las fases constructivas precedentes, debido a una menor duración del ciclo volcánico y a una inferior emisión de materiales que la sucedida durante los episodios volcánicos anteriores. Esta serie volcánica se encuentra principalmente compuesta por apilamientos de coladas basálticas, aunque también se encuentran en proporción subordinada intercalaciones de traquibasaltos, fonolitas máficas (se distinguen por formar planchas potentes, de hasta 50 metros de espesor) y tobas pumíticas. Estos apilamientos, pueden alcanzar en el Valle de La Orotava potencias de hasta 670 m., con un espesor medio en el centro del valle de 350 m.

Las coladas basálticas conforman paquetes lávicos de gran extensión y monotonía. Presentan una amplia gama en cuanto a estructura y potencia, predominando las capas delgadas y escoriáceas. En cuanto a su petrología, dentro de los materiales basálticos predominan las rocas porfídicas, fundamentalmente olivínico-augítica u olivínicas (en una matriz cristalina rica en piroxeno) y en menor medida plagioclásicas y anfibólicas.

Además de los basaltos porfídicos, se encuentran en esta Serie una cierta cantidad de tipos afaníticos con distinto grado de cristalización, formados por abundantes plagioclasas con cierta disposición fluidal, piroxeno, olivino y numerosos minerales opacos. Son frecuentes los términos que podríamos denominar microporfídicos, en los que los cristales de plagioclasas destacan ligeramente del resto.

De estos basaltos se pasa casi insensiblemente a los traquibasaltos, formados fundamentalmente por una plagioclasa más ácida con marcada disposición fluidal y pequeña proporción de augita, además de apatito y minerales opacos. Desde los tipos porfídicos, con augita y anfíbol, existe, asimismo, un tránsito gradual hacia traquibasaltos, en general con pocos fenocristales, de una augita que manifiesta una tendencia alcalina, de plagioclasa o anortosa corroída y de anfíboles que presentan una aureola de oxidación. La matriz está formada por plagioclasas (más ácida que en los basaltos) con disposición fluidal, una pequeña cantidad de piroxeno, algún apatito y minerales opacos.

Los materiales más ácidos dentro de esta serie intermedia corresponden fundamentalmente a fonolitas máficas, cuyas coladas, intercaladas con traquibasaltos, aparecen con cierta profusión en el sector más meridional del municipio. Son rocas porfídicas que presentan un elevado contenido de fenocristales de anortosa, así como plagioclasa, anfíbol augita y haüyna. La matriz es microcristalina, con presencia testimonial de feldespatoideos, por lo que puede considerarse como tefritas.

Los grandes conjuntos geológicos de esta serie volcánica que afloran en el municipio son los siguientes:

Coladas de basaltos olivínico-piroxénicos (Coladas basálticas)

Afloran principalmente en el oriente municipal, caracterizando las rampas lávicas que se localizan entre los barrancos de Martiánez y de La Arena. Secundariamente, estos materiales aparecen al poniente del Barranco de Martiánez y del cono volcánico de Montaña de la Horca.

Los centros de emisión de estas coladas se localizan próximos a la zona de la Dorsal, proviniendo muchas de estas coladas de los centros de emisión de Montaña Roja, Guamasa, Cerrillar, Izaña, Montaña de Las Piedras, etc.

Las potencias máximas observables para este conjunto no superan en general los 50 ó 60 metros, y considerando superposiciones de coladas de diferentes tramos, pueden estimarse espesores que oscilan entre 150 y 200 metros.

Coladas de traquitas y fonolitas máficas

Estos materiales aparecen localizadamente en el sector occidental del acantilado de Martiánez. Surgen sobre los basaltos olivínicos anteriormente reseñados y sobre una intercalación de sedimentos arenosos, sobre los que se tratará más adelante.

Se trata de una potente colada de unos 10-15 metros de traquifonolitas máficas de color gris oscuro azulado, bastante afaníticas en las que sólo se observan algunos escasos cristalinicos de anfíbol y piroxeno.

Formaciones de la Serie IV

La división entre Serie III y IV es bastante aleatoria, y se han mantenido los criterios de Fuster et al. (1968), basados en el grado de conservación y la degradación de los conos y los malpaíses. Sin embargo, entre ambas series no se observa ninguna discordancia importante, pudiéndose afirmar lo mismo respecto a la Serie IV subhistórica y los episodios históricos.

Los materiales de la Serie IV se caracterizan por la abundancia de productos sílicos (traquitas y fonolitas), que se asocian al funcionamiento del Edificio Central del Teide y de los conos adventicios. No obstante, también pertenecen a esta serie volcánica productos más básicos, de cronología más reciente, que afectan directamente al territorio de Puerto de La Cruz. Se trata de materiales de carácter basáltico y traquibasáltico, relacionados con el funcionamiento de los conos volcánicos de los conos de La Horca, Montaña Gañanías y Los Frailes (de este a oeste).

Piroclastos

La Montaña de la Horca es un cono piroclástico que se levanta hasta los 100 metros y está formado por lapilli de color negro de unos 1,5 cm. Y por escorias. El cráter se encuentra parcialmente conservado teniendo en cuenta la edificación que corona el volcán en su cota máxima.

Los fragmentos de lapilli tienen formas subesféricas o redondeadas, aunque al corte se observa que no se trata de lapilli de tipo acrecional. Entre las capas de piroclastos de lapilli no consolidado se pueden observar acumulaciones de cenizas de color amarillo pulverulento y dispuesto en finas capas de tamaño centimétrico a milimétrico. Estos depósitos cineríticos podrían ser muy probablemente de tipo ash fall originados por la acumulación de cenizas transportadas en la parte superior de la columna eruptiva.

La Montaña de los Frailes alcanza igual altura que el Volcán de la Horca y está constituido por escorias y bombas de colores negros o pardorrojizos de tamaños que oscilan entre 1 centímetro y 1 metro.

Coladas traquibasálticas

Las coladas del edificio de Montaña de la Horca tienen estructuras “aa” y sus potencias alcanzan los 5 metros. Las rocas que las constituyen son traquibasaltos grises afaníticos con variedades más o menos masivas o escoriáceas. El malpaís que lo forma está fuertemente degradado por la ocupación de asentamientos urbanos. La dirección predominante de flujo de las coladas es N-NW.

Las rocas que constituyen las coladas tienen texturas microcristalinas con algún fenocristal aislado de plagioclasa, clinopiroxeno en cristales prismáticos y olivino en cristales idiomorfos.

Las diferencias composicionales entre las coladas procedentes de ambos edificios estriban fundamentalmente en que, entre los fenocristales encontrados en las rocas, en la Montaña de la

Horca, aparecen augita y horblenda. Y estos minerales no aparecen en los depósitos de la Montaña de los frailes.

En el caso de los depósitos de la Montaña de los Frailes se observan al menos dos coladas apiladas siendo la superior de mayor potencia. Tienen disyunción columnar característica de lavas básicas

Formaciones sedimentarias

Además de los materiales volcánicos anteriormente reseñados, existen en el municipio una serie de depósitos sedimentarios poligénicos, que incluyen principalmente sedimentos detríticos de playas o de torrenteras. Los más significativos son los siguientes:

Depósitos de arena

Constituyen los depósitos sedimentarios más antiguos, correspondiendo a materiales intercalados entre la Serie III en el sector occidental del acantilado de Martiánez.

Este nivel, de unos 15 metros de potencia, está formado por limos y arenas finas que alternan con depósitos groseros de fondo de canal. Son observables algunos fragmentos de conchas y estructuras sedimentarias, así como costras superficiales carbonatadas.

No se descarta que estos depósitos pudieran tener alguna relación con un nivel de playa antiguo, siendo su cota actual sobre el nivel del mar de 55 metros en la base.

Depósitos sedimentarios indiferenciados

Aparecen formando pequeños afloramientos inconexos en el Centro y Oeste municipal.

Constituyen depósitos de escasa extensión, superficiales y de poco espesor. En buena parte están relacionados con alteraciones edáficas que han sido favorecidas por el clima cálido y húmedo existente.

Se trata de materiales detríticos de diversa granulometría, entre los cuales existen desde sedimentos de naturaleza arcillosa y limosa a sedimentos clásticos con fragmentos de pómez alterados, lapilli y cantos de naturaleza en general basáltica y en menor medida traquítica y fonolítica.

Depósitos de barranco/rambla

Estos depósitos aparecen fundamentalmente en la trayectoria del Barranco de Martiánez y, secundariamente, en la desembocadura del Barranco de San Felipe.

Presentan una granulometría bastante heterogénea, observándose gran variación en las características litológicas de unos afloramientos a otros, dependiendo fundamentalmente de la naturaleza del área fuente y también de la situación de los depósitos, que han podido sufrir un mayor o menor transporte.

Depósitos de playa

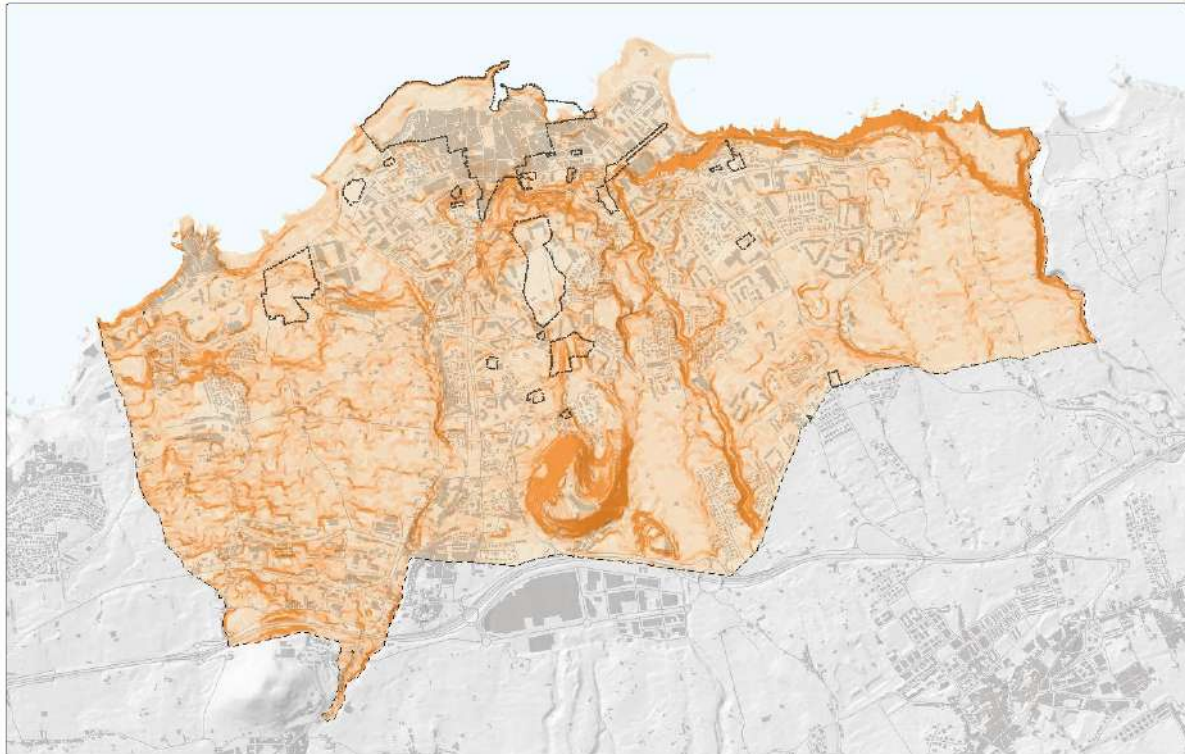
Corresponden a los materiales que caracterizaban la desembocadura del Barranco de San Felipe. Se trataba en origen de gravas y bloques, ya que la energía de transporte de las corrientes marinas es bastante intensa en toda la costa septentrional de la Isla, determinando el arrastre de la mayor parte de los sedimentos detríticos finos. Este tipo de depósitos se han visto fuertemente modificados por la intervención antrópica reciente.

4.3.2. GEOMORFOLOGÍA

La geodiversidad de Puerto de la Cruz viene definida por su emplazamiento en la depresión o valle de deslizamiento gravitacional de La Orotava. Dicha depresión, en forma de rampa, presenta una pendiente relativamente suave, la cual va descendiendo desde las cumbres de la Isla, flanqueada por dos macizos de alturas considerables y pendientes abruptas, como son la ladera de La Resbala-Aguamansa (al este) y el macizo de Tigaiga (al oeste), hasta llegar a nivel del mar, donde finaliza, de forma abrupta, en un acantilado con alturas que varían entre los 30-70m.

En las imágenes siguientes se muestra la cartografía Clinométrica e Hipsométrica de Puerto de La Cruz, con el fin de representar las características topográficas de la zona, antes de pasar a su análisis geológico y geomorfológico más detallado. En ella se observa que de forma general las pendientes son relativamente suaves en todo el municipio, a excepción del área correspondiente al acantilado costero que se prolonga hasta la ladera de Martiánez, la ladera de Taoro (La Montaña), las incisiones de los barrancos y la montaña de la Horca o las Arenas.

Modelo digital de Pendientes: Clinométrico



CLINOMÉTRICO (pendiente en %)

0 - 5	25 - 30
5 - 10	30 - 35
10 - 15	35 - 40
15 - 20	40 - 45
20 - 25	> 45

Ilustración 19. Mapa Clinométrico de El Puerto de La Cruz. Elaborado con datos de Grafcan. Gobierno de Canarias

En la ilustración siguiente se observa como el municipio de Puerto de la Cruz se encuentra en la franja costera, y está representado por una plataforma cuya elevación varía entre los 0 -200 m. aproximadamente. Dicha plataforma llana, tan solo se encuentra interrumpida por dos elevaciones que sobresalen en altura y que son la Montaña de la Horca y parte de la Montaña los Frailes, tal y como vemos en la imagen siguiente.

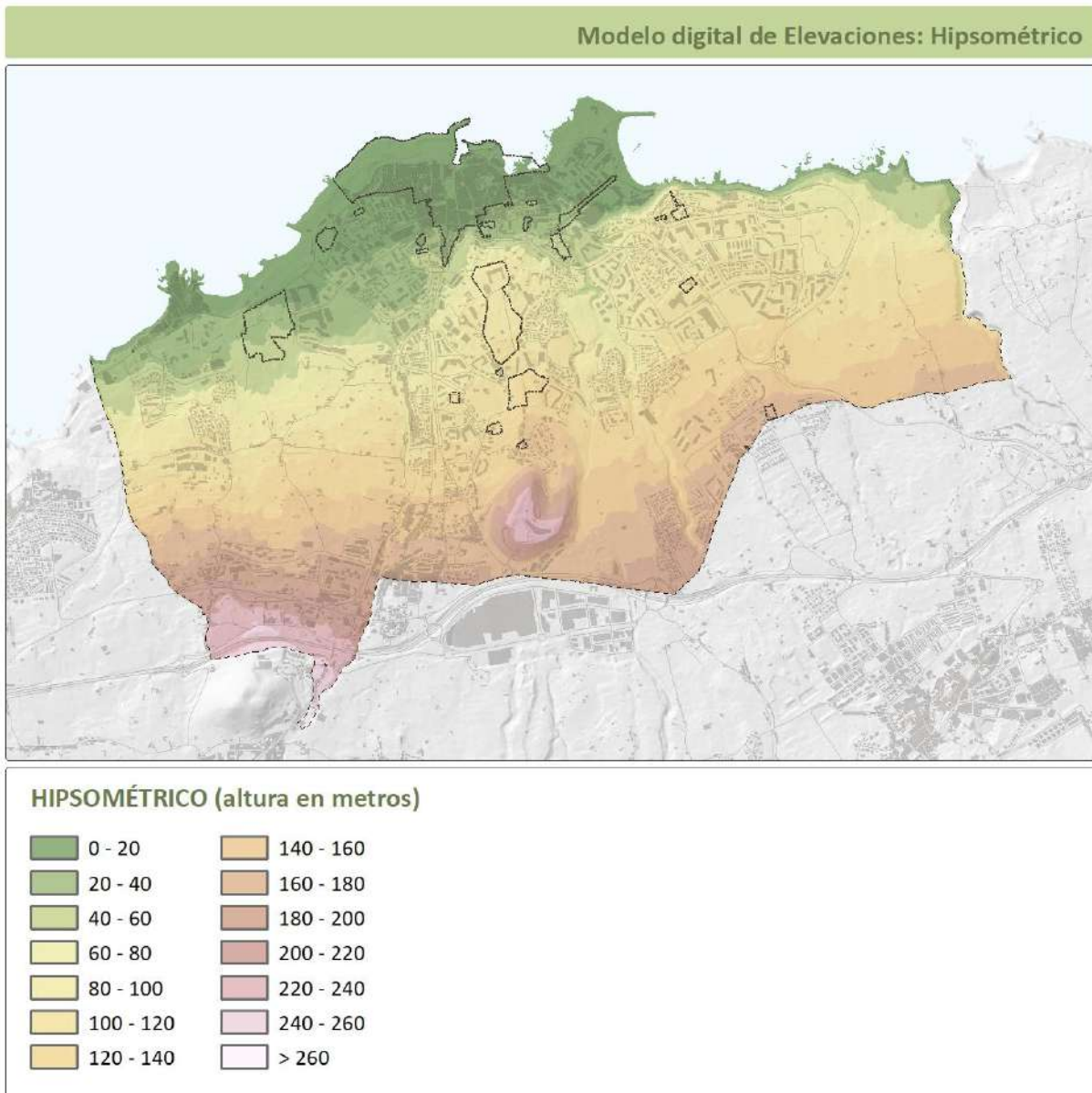


Ilustración 20. Mapa hipsométrico del Puerto de La Cruz. Elaborado con datos de Grafcan. Gobierno de Canarias

Encuadre geomorfológico

Desde un punto de vista geomorfológico, la isla de Tenerife constituye estructuralmente una combinación entre macizo volcánico y cordillera dorsal. Topográficamente se inicia con la aguda arista del macizo de Anaga, al Noreste, que se interrumpe por el vano eruptivo de La Laguna y vuelve a reiniciarse hacia el Oeste por la Cordillera Dorsal (o Dorsal de La Esperanza – Pedro Gil). Ésta queda cortada por el Circo de Las Cañadas y el Complejo Teide - Pico Viejo. En el lado opuesto, la cumbre de Bilma (o Dorsal de Abeque) enlaza la ladera del Teide con el macizo de Teno, en el extremo occidental.

Desde el punto de vista del modelado, a las formas derivadas que suponen los macizos antiguos de dorsal (Anaga y Teno), habría que añadir las erosivas del relieve de enlace de La

Laguna, los amplios valles de La Orotava y Güímar, y la red de barrancos que, orientados hacia el Norte o Sur, sigue la pendiente marcada por la línea de cumbres.

El modelado actual de la isla de Tenerife es el resultado de los fenómenos erosivos que han actuado sobre las formas del relieve, desmantelando los materiales. Si se parte de la base de que los sistemas morfogénéticos están relacionados con el clima, al producirse un cambio en éste, es fácil entender que un territorio afectado por dicho cambio climático se vea sometido a la acción de un nuevo sistema morfogénético acorde a las nuevas condiciones. Los grandes cambios climáticos del Pleistoceno Superior dieron lugar a la aparición en las Islas de fases climáticas más secas que el clima actual, separadas por fases en las que reinaban unas condiciones de humedad y unas precipitaciones de mayor entidad que las existentes actualmente.

Por tanto, la interacción entre la estructura construida durante las sucesivas facies volcánicas formativas de la Isla y la posterior acción de los agentes morfogénéticos ha determinado una amplia variedad de geoformas, pluriescalares, predominando las estructurales sobre las debidas al modelado.

En definitiva, las características geológicas, la disposición de los materiales volcánicos, sus edades de formación y las condiciones topográficas existentes, permiten diferenciar las grandes unidades del relieve insular. Entre estas unidades se encuentra el Valle de La Orotava (del que forma parte el Puerto de la Cruz), que corresponde a una amplia depresión de 150 Km² que se abre junto a la convergencia de dos macrounidades volcanoestructurales: la cúpula central de la Isla y la Cordillera Dorsal o de La Esperanza-Pedro Gil.

El Valle de La Orotava constituye una especie de plano inclinado que se encaja entre el escarpe de Santa Úrsula, al Este, y de Tigaiga, al Oeste.

El primero, parte de la Montaña de Joco, en la Cordillera Dorsal, y desciende hasta El Ancón, en donde forma un acantilado activo de 200 metros. El desnivel con respecto al Valle es grande a lo largo de todo su recorrido, introduciendo un “salto” topográfico y de pendiente significativo.

El escarpe de Tigaiga, arranca del borde septentrional del circo de Las Cañadas, y termina en un potente acantilado de unos 400 metros en las cercanías de San Juan de La Rambla.

La anomalía fisiográfica que supone el Valle de La Orotava (al igual que el de Güímar) ha originado una gran controversia científica en torno a su origen. Se han barajado varias hipótesis sobre la génesis de esta depresión: la “tectonicista” plantea que se trata de un bloque hundido y limitado por fallas, así el fondo del valle constituiría una “tecla de piano”, mientras que las laderas que lo limitan serían los escarpes de las fallas. La hipótesis de “valle intercolinar”, supone que la depresión corresponde a sectores que habían experimentado menor eruptividad en los períodos formativos insulares. Finalmente, la hipótesis que cobra mayor fuerza en la actualidad es la del “deslizamiento”, que considera que la depresión observable es el resultado del desplazamiento en forma de avalanchas de grandes masas de materiales sobre superficies deslizantes, favorecidos por líneas de distensión y una erosión muy activa.

En definitiva, se trata de un espacio geomorfológicamente muy simple, cuyas pendientes van de suaves, especialmente por debajo de los 400 metros de altitud –franja en la que se encuentra el Puerto de la Cruz a moderadas y acusadas, por encima de los 500 metros, según los distintos sectores e irregularidad del terreno.

Acercando la escala de análisis, el relieve de Puerto de La Cruz presenta un predominio de morfologías planas que corresponden a las rampas lávicas existentes. El resto del relieve municipal se resuelve en formas cóncavas, determinadas por la red de barrancos que secciona el territorio longitudinalmente, y por los destacados acantilados litorales; y convexas, que vienen dadas principalmente por el cono volcánico municipal.

Morfología de los conos volcánicos

Posterior al movimiento gravitacional que conformó la actual estructura del Valle de La Orotava, se emplazaron tres conos volcánicos alineados en dirección SW-NE y que tapizaron de coladas y piroclastos la rampa con pendiente hacia el mar.

En el Término Municipal de Puerto de la Cruz podemos encontrar el efecto de dos de esos conos de volcanismo histórico. Uno de ellos emplazado al suroeste, y ya fuera del Término Municipal, pero cuyas coladas tapizan toda la zona oeste de Puerto de la Cruz, desde su límite con el Término Municipal de los Realejos hasta el Barranco de San Felipe, que trunca la relación de adyacencia entre estas coladas y las emitidas por el Volcán de La Horca, que abarcan el terreno en forma de cuña desde el centro de emisión hasta el Barranco de Tafuriaste al este y el Barranco de San Felipe en su parte distal oeste.

La morfología de estos conos viene determinada por factores como la topografía de la zona, de forma que, la apertura de los conjuntos eruptivos tiene lugar pendiente abajo, como es el caso del Volcán de La Horca, formando una estructura en herradura. Sin embargo, el cono del Volcán de los Frailes, situado a mayor altitud conserva su morfología anular alcanzando este los 370 metros de cota máxima frente a los 240 del Volcán de la Horca.

Los procesos destructivos

La zona este del Puerto de la Cruz está dominada por los procesos de origen destructivo tanto antiguos como actuales, entendiéndose por estos los relacionados con la erosión y transporte de materiales.

Como depósitos fosilizados que han sufrido estos procesos torrenciales de la zona, encontramos los materiales detríticos situados en el Acantilado de Martiánez. En este punto vemos los depósitos interestratificados entre potentes coladas. Podemos decir que sobre estos depósitos se observan importantes cambios en las condiciones energéticas de los procesos o, lo que es lo mismo fases de sedimentación fluviotorrenciales con fases erosivas unido a la fase transgresiva de formación de ese antiguo acantilado en el que la acción del oleaje se puede observar en los sedimentos.

Estos paleoacantilados forman hoy en día dos escarpes oblicuos al acantilado activo. Uno de ellos se puede ver al este de la zona conocida como Las Veguetas y el otro se sitúa a los pies del barrio de San Amaro.

Los acantilados activos

Los acantilados activos predominan en el área noroeste del Término Municipal de Puerto de la Cruz dejando unos escarpes que superan los 50 metros de altura y que perfilan una pared casi escalonada gracias a la morfología de las distintas capas de basaltos de la Serie III cuya potencia oscila entre 10 centímetros a 1 metro y sobre la que domina la erosión costera.

En este sector del litoral, que es el único que conserva sus características originales, las formas de relieve presentes son una playa de callaos que, en algunas zonas puntuales, se ve precedida hacia el mar por una serie de espigones, bajíos y escollos masivos. Son todas formas propias del ambiente litoral, y regidas por la dinámica de las olas.

Los escarpes y barrancos activos

Los escarpes protagonizan la zona oriental del Puerto de la Cruz siendo el más importante el que se superpone al Acantilado de Martíáñez.

Sobre el acantilado fósil o escarpe, se observan fenómenos actuales de caída de bloques procedentes de las paredes verticales configuradas por las traquitas y las fonolitas sobre las laderas con suave pendiente que forman los depósitos sedimentarios del Pleistoceno.

Los barrancos activos del Puerto de la Cruz se caracterizan por tener una morfología lineal y escasos tributarios. En la mayor parte del año se encuentran secos y sólo se reactivan en épocas de lluvias torrenciales arrastrando gran cantidad de carga de fondo. Esta carga de fondo está compuesta principalmente por bloques angulosos mezclados con un pequeño porcentaje de arenas.

Las playas

Las playas del Puerto de la Cruz son de arena oscura. Se caracterizan por tener numerosos elementos estructurales siendo, en la mayor parte de los casos mantenidas de forma artificial por la construcción de diques. La excepción la protagoniza la parte de la playa El Bollullo que pertenece al Término Municipal del Puerto de la Cruz y compartida en buena parte con el Término Municipal de La Orotava.

Nombre	Longitud (m)	Anchura (m)	Composición	Color
Playa de Martíáñez	120	40	Arena	Oscuro
Playa de San Telmo	40	35	Arena y grava	Oscuro
Playa El Muelle	30	29	Bolos	Oscuro
Playa Jardín	150	40	Arena	Oscuro

Tabla 6. Playas existentes en el Puerto de la Cruz

Los procesos constructivos

Al margen de la formación de conos volcánicos (que hemos destacado en un capítulo aparte por tratarse de una morfología particular dentro del Valle de la Orotava), hemos considerado como resultado de procesos constructivos las rampas que se extienden desde las cotas más altas del Puerto de la Cruz, hasta la línea de costa.

Dentro de estas, hemos establecido una división en cuanto a si su origen era principalmente volcánico o, por el contrario, son el resultado de la sedimentación.

Rampas o lomos de origen sedimentario

Las rampas de origen sedimentario aparecen en la parte central del Término municipal como resultado de los procesos de erosión fluvial. Se trata de varias rampas y/o lomos separadas por los cauces de los barrancos y formadas en su mayor parte por depósitos de rambla y fondo de barranco.

Se localizan en la parte central del Término Municipal porque es en este lugar donde se localizan los tramos finales de los dos barrancos principales de la zona, Barranco Martiánez y Barranco Tafuriaste, que confluyen ambos al norte de Guacimara.

Por la anchura lateral que ocupan estos sedimentos de origen fluvial podemos decir que los barrancos allí situados muy probablemente hayan sufrido procesos de migraciones laterales y/o se colmataron antiguos cauces que actualmente no se encuentran activos.

Rampas de lava

En este apartado englobamos las rampas formadas como consecuencia de las erupciones históricas (denominadas en el plano como “Colada lávica histórica”) y las formadas por las lavas de la Serie III que predominan en el sector este de la isla.

Se trata de mal países y coladas de lava que han sido cubiertas casi en su totalidad por las construcciones del Puerto de la Cruz y sus estructuras originales han sido destruidas.

4.4. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA

4.4.1. INTRODUCCIÓN

El presente subapartado introductorio se cumplimenta a partir del Plan Hidrológico de Tenerife (PHT), centrado en el municipio de Puerto de la Cruz o, cuando no sea posible, en la comarca de Valle de La Orotava.

El municipio del Puerto de la Cruz, donde se localiza la Modificación Menor, está encuadrado dentro de la comarca hidráulica Valle de La Orotava, exponiendo en la siguiente tabla los principales datos de la zonificación.

COMARCA		SUBCOMARCA		COMARCA BÁSICA		Municipio	
Código	Denominación	Código	Denominación	Código	Denominación	Código	Denominación
II	VALLE DE LA OROTAVA	II	VALLE DE LA OROTAVA (LOS REALEJOS - PTO. DE LA CRUZ - LA OROTAVA)	II	VALLE DE LA OROTAVA	22	LOS REALEJOS
						23	PUERTO DE LA CRUZ
						24	LA OROTAVA

Tabla 7. Comarcalización hidráulica

Si bien se expusieron datos de temperatura, precipitación y humedad relativa en el subapartado de Climatología, se exponen en este subapartado datos más generales para explicar el inventario de recursos hídricos naturales.

Precipitación

La orografía y diversidad climática de la isla de Tenerife permite en ocasiones la aparición de agentes como el rocío, la cencellada e incluso el granizo, aunque la forma más habitual de manifestarse la precipitación es por medio de la lluvia convencional. También están presentes, aunque en menor medida, la denominada lluvia horizontal y la nieve.

La precipitación de lluvia siendo un recurso atmosférico no es susceptible, en la práctica, de aprovechamiento directo; aunque sí lo es una vez que entra en contacto con el suelo, donde puede ser captada como escorrentía superficial, o se infiltra hacia el subsuelo, desde donde puede ser extraída como recurso subterráneo.

Las superficies abiertas, libres de arbolado, reciben de forma directa y en su totalidad cualquiera de los tipos de precipitación mencionados. En las zonas boscosas, la lluvia encuentra en su descenso los obstáculos de las copas de los árboles que impiden su acceso directo al suelo; por lo que, en este caso, cabe hacer las siguientes distinciones:

- La lluvia penetrante en la que a su vez cabe distinguir:
 - La lluvia directa que llega al suelo sin encontrar obstáculos al atravesar la cubierta vegetal.
 - La lluvia de intercepción no evaporada que habiendo sido retenida por la cubierta vegetal escurre desde las hojas y vierte sobre el suelo.
 - El escurrido cortical que desciende a través de las superficies de las ramas y el tronco.
- La lluvia de intercepción evaporada que habiendo sido retenida por la cubierta vegetal es devuelta a la atmósfera.

El porcentaje de lluvia interceptado por la vegetación que vuelve a la atmósfera depende del tipo y de la densidad de la vegetación; pudiendo alcanzar valores de hasta el 35% de la precipitación total. Este porcentaje puede ser aún mayor si se trata de lluvia horizontal o de nieve. En bosques muy frondosos el “escurrido cortical” puede llegar a ser el 7% de la precipitación total.

La lluvia directa o convencional

La precipitación que miden los pluviómetros (instalados normalmente en zonas abiertas y alejadas de cualquier tipo de obstáculo) coincide con la lluvia directa convencional más el aporte de la nieve.

El valor de la precipitación anual media insular, obtenido a partir del análisis estadístico de las series históricas de precipitación del período 1944/45-2011/2012, se establece en unos 417 mm, equivalente a 848 hm³/año. La correspondiente a la situación actual (período 1982/83-2011/2012) es de 362 mm, equivalente a 737 hm³/año.

PRECIPITACIÓN MEDIA CONVENCIONAL														
Periodo	P	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
1944/45-2011/12	mm/año	70	57	50	28	11	4	1	3	9	34	70	81	417
	hm ³ /año	142	116	102	57	22	8	3	5	19	69	142	165	848
1982/83-2011/12	mm/año	51	51	45	24	9	4	2	3	9	31	56	77	362
	hm ³ /año	105	104	92	50	19	8	3	7	18	63	113	156	737

Tabla 8. Precipitación convencional media

Diciembre es el mes que registra mayor valor de precipitación media (77 mm/mes), mientras que julio con 2 mm/mes es el más seco del año.

Geográficamente, la pluviometría media anual oscila entre los 100 mm de la costa del sur y los 1.000 mm del casquete de cumbres de la "Dorsal Este" que se extiende entre las cotas de 1.600 y 1.800 metros. La cumbre de Anaga es, a continuación, el sector que recibe mayores precipitaciones.

El municipio de Puerto de la Cruz se encuentra en la isolínea de 300-400 mm.

Temperatura

La temperatura es un elemento decisivo en el reparto del balance hídrico de superficie. La precipitación efectiva, es decir aquella que escurre en superficie y/o se infiltra hasta el subsuelo y, en ambos casos, susceptible de convertirse en recurso, es aquella que no ha vuelto a la atmósfera por evapotranspiración. El valor de este parámetro está directamente relacionado, entre otros, con la temperatura del aire. Por otro lado, las bajas temperaturas se asocian a la generación de agua de niebla. No tiene, pues, la temperatura la consideración de recurso, pero sí es determinante en el resultado del balance hídrico.

La temperatura media del aire en la isla, deducida a partir del análisis de los datos históricos del período 1944/45-2011/2012, se cifra en 16,3°C; siendo agosto, con 21,6°C, el mes más caluroso y enero, con 12,3°C, el mes de menor temperatura media.

Geográficamente, la franja de costa del sur de la isla es la más calurosa con una temperatura media anual de unos 20,5°C y, lógicamente, el Pico del Teide registra las menores temperaturas.

TEMPERATURA MEDIA															
Periodo	T	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO	
1944/45-2011/12	°C	12,3	12,7	13,8	14	15,6	17,9	21,1	21,6	20	17,5	15,3	13,4	16,3	

Tabla 9. Temperatura media del período 1944/45-2011/12

El municipio de Puerto de la Cruz tiene una media anual de temperatura entre 18-20°C.

Humedad relativa

También en este caso la presencia cuasi continua del mar de nubes condiciona los registros insulares de humedad; sobre todo en las medianías de las laderas septentrionales. En esta vertiente:

- Entre los 600 m y los 900 m de altitud, durante cerca de 300 días al año se registran humedades relativas que superan el 95%.
- El período se reduce a unos 75 días/año en las zonas costeras más alejadas de la cumbre.
- Por encima, en la estación de Izaña, ubicada a la cota 2.364 m, la cifra es también similar: 75 días/año.

En la vertiente meridional la franja de terreno más afectada por la humedad se extiende entre los 700 y los 1.000 metros de altura en la que durante alrededor de 200 días al año se registran humedades relativas superiores al 95%.

- Por encima, los días que superan el 95% de humedad disminuye con la altura, reduciéndose a unos 75 días/año hacia la cota 2.000 m.
- En las proximidades de la costa del vértice sur apenas 10 días al año superan el 95% de humedad relativa.

El municipio de Puerto de la Cruz tiene un número medio en el que se superar el 95% de humedad entre 65-95 días.

La advección

Al igual que la temperatura, el viento obra también en un doble sentido respecto de la disponibilidad de precipitación eficaz. Al favorecer la evaporación, parte del recurso precipitación (vertical y horizontal) es devuelto a la atmósfera sin posibilidad de aprovechamiento. También se ha demostrado que el viento es un excelente aliado del mar de nubes para la captación de agua de niebla y posterior generación de lluvia horizontal.

La insolación

Contribuye también al proceso evapotranspirante la insolación, por lo que cabe hacer comentarios similares a los hechos respecto de la temperatura y de la advección, salvo que, en este caso, no puede atribuírsele influencia alguna en la generación de la lluvia horizontal.

La presencia del “mar de nubes” limita sobremanera la insolación del territorio que queda bajo su influencia llegando a dejar sin el alcance directo de los rayos solares durante bastantes

días al año a las franjas centrales de medianía e, incluso, a las de costa, tanto por el norte como por el sur de la isla. Por contra, el paraje de Las Cañadas del Teide, libre de la afección del manto de nubes, dispone de un gran número de horas de insolación anual que destaca sobre el resto del suelo insular.

La evapotranspiración

Es la cantidad de agua que retorna a la atmósfera, tanto por transpiración de la vegetación como por evaporación, bien desde el suelo, participando del balance hídrico de superficie, o bien desde las copas de los árboles. Se trata de un parámetro de difícil cuantificación; sobre todo por la escasa presencia de estaciones evaporimétricas y lisímetros, especialmente en zonas de medianías a cumbre.

Se deduce empíricamente partiendo del valor de la evapotranspiración de referencia.

La evapotranspiración de Referencia (ETo)

Para la estimación de la ETo es obligado acudir al variado formulismo disponible. En las islas, la utilidad práctica que debe caracterizar a la metodología elegida ha llevado a plantear tres condicionantes básicos:

- El método o ecuación seleccionada deberá ajustar con la mayor precisión los valores de la ETo durante el período de octubre a marzo que es cuando la precipitación supera a la ETo.
- Deberá garantizar que los resultados obtenidos sean representativos, no sólo en las zonas agrícolas, sino fundamentalmente, de medianías a cumbres que es donde se producen las mayores lluvias.
- La escasa existencia histórica de estaciones “completas” reduce la elección de la metodología a aquellas que basan su aplicación exclusivamente en la temperatura, de la que existe una aceptable cobertura informativa.

La ETo, calculada según la fórmula de *Thornthwhite*, se ha ajustado para todo el territorio insular en función de los valores que se deducen de aplicar la fórmula de Penman-Monteith en las estaciones meteorológicas de Isamar en el Norte, Güímar-Planta en el Sur e Izaña en la cumbre. La evapotranspiración de referencia media insular es de unos 1.030 mm/año:

EVAPOTRANSPIRACIÓN DE REFERENCIA MEDIA														
Periodo	ETo	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
1944/45-2011/12	mm/año	82	61	51	46	48	69	74	95	112	146	140	106	1.030
	hm3/año	167	124	104	94	98	140	151	193	228	297	285	216	2.096

Tabla 10. Evapotranspiración de referencia media. Período 1944/45-2011/12

El municipio de Puerto de la Cruz se localiza en la isolínea de evapotranspiración de referencia media entre 750 – 900 mm.

Evapotranspiración Real (ETR)

Una vez calculada la ETO el balance en el suelo permite deducir la ETR, así como la variación de las reservas en el suelo (VR).

En las islas las lluvias suelen ser intensas y, por lo general, de pocos días de duración, limitándose la permanencia del agua en el suelo a muy cortos períodos; a lo que además contribuyen la alta permeabilidad de las formaciones rocosas, que faculta una rápida infiltración, y la topografía del terreno que induce una rápida evacuación de las aguas hacia el mar cuando existe escorrentía. Es decir, la fuerza evaporante limita su actuación a unos pocos días al año, que además suelen ser los menos soleados y los más fríos y húmedos, debilitándose esos días el componente energético de la evaporación. Por el contrario, la acción transpiradora de la vegetación estará activada de continuo allá donde ésta exista y el suelo disponga de agua para alimentar sus raíces. Por todo ello, al establecer el balance es obligado considerar el día como período de trabajo y además analizar por separado la “evaporación” y la “transpiración”; esta última teniendo en cuenta la reserva de agua en el suelo superficial.

La cantidad de agua de lluvia evapotranspirada (ETR) correspondiente al año medio del período histórico, es de unos 272 mm/año; lo que supone un 59% de la precipitación total (convencional + horizontal). El correspondiente a la situación “actual” es de 256 mm/año; equivalente al 63% de la precipitación total.

EVAPOTRANSPIRACIÓN REAL MEDIA														
Periodo	ETR	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
1944/45-2011/12	mm/año	27	27	35	31	23	14	7	6	12	27	33	31	272
	hm3/año	55	56	71	63	46	28	15	12	25	54	68	63	554
1982/83-2011/12	mm/año	24	25	32	29	21	13	7	7	12	26	30	31	256
	hm3/año	49	51	66	58	43	27	14	13	24	52	61	63	522

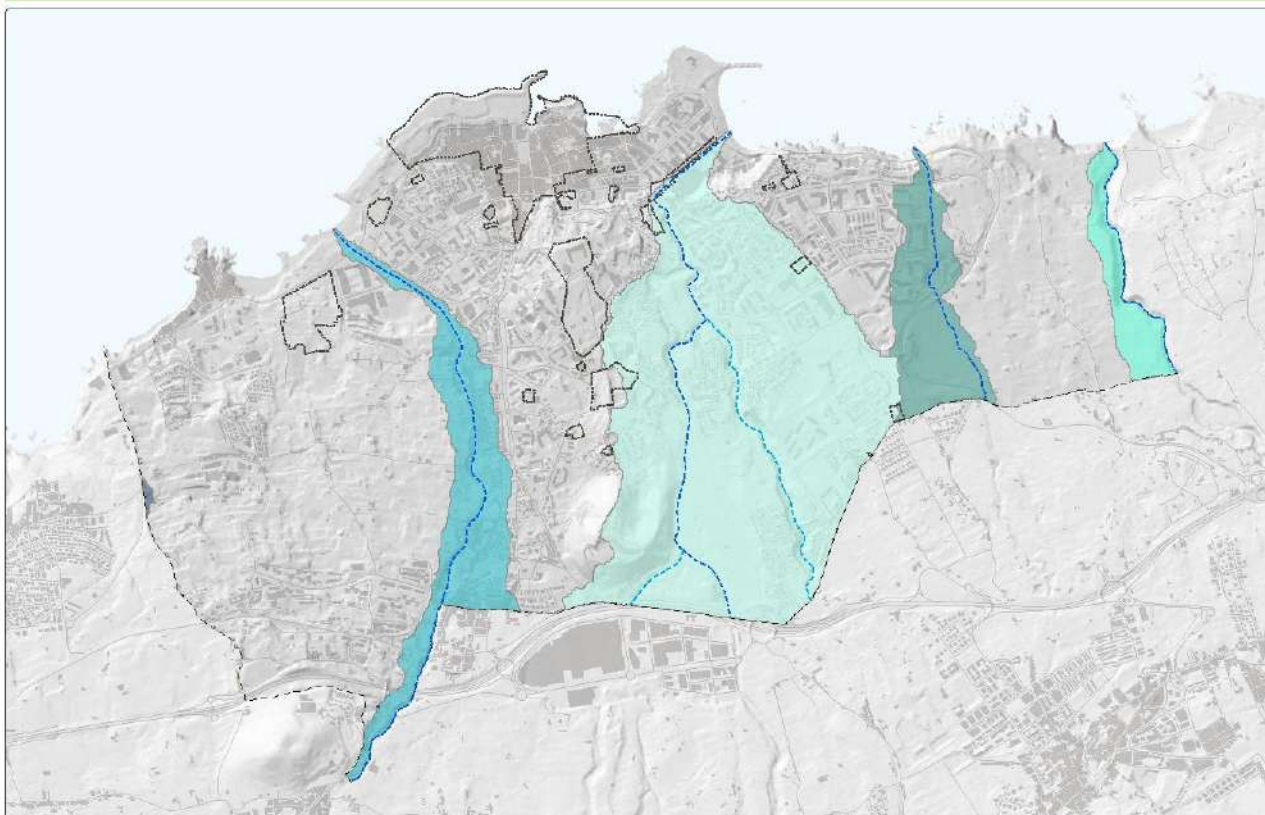
Tabla 11. Evapotranspiración real media. Período 1944/45-2011/12

4.4.2. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL

Cuencas hidrográficas y cauces

En la siguiente imagen se muestran las cuencas hidrográficas existentes dentro del municipio del Puerto de la Cruz, remitiendo al plano IA-5 para su observación en detalle.

Hidrología



NIVEL JERÁRQUICO DE LOS CAUCES

- Nivel 1
- Nivel 2

CUENCAS HIDROLÓGICAS

- Barranquillo de la Gorvorana
- Barranco de San Felipe
- Barranco Martiánez
- Barranquillo Araujo o del Lomo de los Pastores
- Barranco de la Arena o de Llarena

Ilustración 21. Cuencas hidrográficas y cauces de barrancos

En la siguiente tabla se muestran los principales datos de las cuencas hidrográficas.

Cuenca	Área (km ²)	Cota máxima (m.s.n.m.)	Cota mínima (m.s.n.m)	Longitud (m)
Bco. Martiánez	32,59	2.394,91	-0,3952	16.441,49
Bco. de San Felipe	26,41	2.394,06	0,7401	18.111,05
Bco. Lomo de Los Pastores	4,63	1.743,15	1,36	10.514,47
Bco. de la Arena	24,32	2.252,25	-0,05	15.129,49

Tabla 12. Principales datos de las cuencas hidrográficas. Fuente: CIATF

En la siguiente tabla se muestran los principales datos de los barrancos.

Nombre	Orden	Nivel	Longitud	Cota máx (m.s.n.m.)	Cota mín (m.s.n.m.)	Pte. media (%)
San Felipe	1	1	15.634,9	2.354,8	0	22,5
Martínez	1	1	14.864,2	2.325,4	0	25,05
Del Lomo de los Pastores	1	1	8.652,9	1.300,85	0	21,91
Las Arenas	1	1	13.054,8	2.200,42	0	29,36

Tabla 13. Datos principales de los cauces de barrancos. Fuente: CIATF

4.4.3. HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA

El sistema de aguas subterráneas de la zona se encuentra conformado por grandes masas de reservas hídricas localizadas en la zona saturada del subsuelo. Dicha zona saturada se encuentra comprendida entre dos superficies irregulares, concretamente, una superficie freática que se corresponde con la capa superior del sistema hidrológico de la Isla, que comienza en Las Cañadas y finaliza en la franja litoral (cota 0) y un zócalo impermeable (conocido como Mortalón, en esta zona), que resulta ser el límite inferior del sistema por debajo del cual no hay reservas hídricas significativas, y que es el resultado de las erupciones de la Serie I. Entre dichas capas se localiza, por tanto, una densa red de galerías y pozos destinados a la captación de aguas subterráneas, que han sido excavadas en el subsuelo. Este hecho responde a la configuración piramidal de Tenerife, que favorece la extracción de recursos acuíferos a partir de dichas galerías, las cuales se inclinan hacia el interior de la Isla para obtener agua. Esta red de galerías cuenta con profundidades de hasta 600m en algunas zonas y todas ellas son de titularidad privada, a excepción de la Galería del Canal del Pueblo y el Pozo de las Tapias, que son de propiedad municipal. En el valle de La Orotava éstas han dado lugar a la Comunidad de Aguas del Norte, donde se asocian varios municipios del Norte con la finalidad de, entre otros aspectos, abastecer de agua, fundamentalmente para uso urbano y agricultura, a varios municipios, entre los cuales se encuentra Puerto de la Cruz. El suministro para el abastecimiento del municipio se obtiene, por tanto, a través de las diferentes galerías, manantiales, pozos convencionales y del trasvase por medio del eje E2 de los Realejos hacia el Noroeste (La Laguna-Santa Cruz).

A nivel municipal, se localizan diferentes obras de captación de aguas subterráneas, que pueden ser observadas en el plano IA-5.

En la siguiente tabla se muestran los principales datos de las mismas.

Tipo de obra	Subtipo	Nombre	Código	Cota emboquille
Pozo	Convencional	El Puerto o Acevedo	0505515	105
Pozo	Convencional	La Dehesa Alta	0505512	151
Pozo	Convencional	La Vera	0505509	220
Pozo	Convencional	Chaves u Hoya de Meleque	0505517	60
Pozo	Convencional	Machado	0505511	23
Pozo	Convencional	Siete Fuentes	0505516	43

Tipo de obra	Subtipo	Nombre	Código	Cota emboquille
Pozo	Convencional	Linares	0505514	150
Pozo	Convencional	La Horca	0505508	150
Galería	Convencional	San Nicolás (1)	0505502	175
Pozo	Convencional	El Durazno o Zárate	0505506	135
Pozo	Convencional	Las Tapias	0505510	61
Pozo	Convencional	Pasal o Los Orovalos o Acevedo	0505622	121
Pozo	Convencional	Vera Guanche II	0505619	100
Pozo	Convencional	Vera Guanche I o Las Veguetas	0504205	40

Tabla 14. Obras de captación de aguas subterráneas. Fuente: CIATF

Respecto a las masas de agua subterránea, todo el ámbito queda inserto en la Masa de Agua Subterránea denominada Masa Costera Valle de La Orotava ES70TF004, que tiene un estado químico y cuantitativo malo. Se remite al plano AI-5, donde se muestra la masa de agua subterránea sobre la que se asienta el ámbito de estudio.

4.5. EDAFOLOGÍA. MAPA DE CULTIVOS

Para la clasificación y descripción de los suelos presentes en el presente ámbito objeto de planeamiento, se han utilizado como referencia el documento Suelos de Regiones Volcánicas, Tenerife (Fernández Caldas, Tejedor Salguero, 1984), así como la clasificación americana de suelos; Soil Taxonomy (Soil Survey Staff, 1994).

Entisoles

Los suelos de este orden corresponden a rocas superficialmente alteradas o sin alterar, recubiertas normalmente solo de líquenes o de una vegetación arbustiva baja. En ellos no es evidente, o muy poco, el desarrollo de horizontes de diagnóstico

Orthens

Este suborden corresponde a menudo a zonas de fuerte pendiente sobrepasando incluso los 45°. Es el caso de Teno o Anaga, de los bordes de los barrancos, etc. También se incluyen las formaciones muy recientes, como las coladas basálticas de las Montañas Negras, Las Cañadas, etc.

Las cenizas y familias de materiales piroclásticos sin evolución se encuentran igualmente en los Orthents, es el caso por ejemplo del volcán Chinyero.

Se puede, por tanto, decir que estos suelos son el resultado de una intensa erosión o de aportes de materiales muy recientes.

Este suborden se encuentra en Tenerife bajo todo tipo de clima. Los Grandes Grupos principales son: Torriorthents y Xerorthents en la vertiente Sur y algún Udorthents en la región Norte.

Corresponden a los suelos minerales brutos del sistema francés, ya sean de erosión o de aporte volcánico. No tienen ningún interés agrícola.

En la región meridional de la isla, son muy abundantes diferentes tipos de depósitos pumíticos, especialmente en Fasnia y Arico. Dadas sus características (contacto paralitico a menos de 25 cm., más de 35% en volumen de material, etc.) se incluyen también en los Orthents. Sin embargo, algunos de estos depósitos (de proyección aérea) se utilizan intensamente para la agricultura. Esta circunstancia nos ha llevado a separar los Orthents", que comprenden los depósitos pumíticos piroclásticos. Esta diferenciación local es muy útil desde un punto de vista práctico. Estos suelos se vienen utilizando con fines agrícolas con rendimiento satisfactorio. Por otra parte, estos suelos absorben fácilmente la humedad atmosférica y evitan posteriormente su evaporación (self-mulching). Por este motivo, se suelen utilizar para el recubrimiento de suelos en las regiones donde la evaporación es muy intensa y el agua escasa.

Los Orthents" corresponden a los suelos minerales brutos y algunos a suelos poco evolucionados de aporte friable, vitricos.

La importancia cartográfica de la unidad Orthents, en general, es evidente dada la gran superficie que ocupa. Aunque su interés económico (exceptuando el caso de las cenizas) es muy bajo.

Se encuentra asociado a prácticamente todos los suelos de la isla, aunque no Los Orthents se localizan en las coladas y cono volcánico de la Montaña de La Horca, en el extremo sur del ámbito.

Inceptisoles

Se incluyen en este orden suelos que, aunque con perfiles diferenciados, presentan una evolución relativa. Dentro del ámbito se localiza los subórdenes: OCHREPTS, TROPEPTS.

Ochrepts, Tropepts

La diferencia fundamental entre estos dos subórdenes radica en el carácter tropical o no de su régimen climático. En los primeros existe normalmente una diferencia de temperatura de 50 e entre la media del verano y del invierno, mientras que en los Tropepts la temperatura es mucho más regular y es menor esta variación.

De acuerdo con las observaciones sobre los regímenes climáticos, se puede indicar que el carácter tropical corresponde a una franja de la vertiente Norte. En esta situación se ha definido únicamente el suborden Tropepts.

Teniendo en cuenta el carácter «ustlc- que hemos dado para el régimen de humedad en esta zona, el Gran Grupo principal es Ustropepts. Se ha observado diferentes subgrupos, destacamos Andic Ustropepts (propuesta) para aquellos suelos con contaminaciones de materiales piroclásticos y Vertic Ustropepts, para suelos con marcado carácter vértico, grietas, pequeños slickensides, etc. Suelen encontrarse en zonas de pendiente en la región de los vertisoles y consecuentemente se encuentran muchas veces asociados a ellos. En el noroeste de la isla se

sitúan sobre los derrubios de la zona terciaria de Teno. Este subgrupo está normalmente muy antropizado.

El suborden Ochreots se ha definido a cotas elevadas en la vertiente Sur y Suroeste, e incluye suelos con epipedón ocrico o epipedón umbrico menor de 25 cm. y con un complejo de cambio no dominado por productos amorfos. Por otra parte, el régimen térmico no es «Iso».

Dado el carácter «xeric- de la zona el Gran Grupo predominante es el Xerochrepts. Estas condiciones climáticas en la zona Sur llegan aproximadamente hasta 900-1000 m. ya que la estación de Granadilla indica un régimen «aridic».

Antroposoles

Se corresponde con los suelos totalmente antropizados, dominantes en el ámbito de estudio.

4.5.1. CAPACIDAD AGROLÓGICA

Dentro del ámbito se localizan dos clases de suelo teniendo en cuenta su capacidad agrológica.

Clase C. Suelos con moderada capacidad agrológica

Se trata de suelos que presentan algún tipo de restricciones, pese a lo cual, son susceptibles de ser aprovechados para la realización de labores agrícolas. Por lo general, son suelos aptos para desarrollar actividades poco intensivas, pero sujetos a cuidados y mantenimientos que garanticen el mantenimiento de sus condiciones edáficas para no perder los valores de productividad que se puedan obtener.

Se localizan donde actualmente se encuentran los Inceptisoles, coincidiendo con la superficie agrícola que aún conserva parte de los antaño productivos cultivos de plátanos al aire libre. Igualmente, y en menor medida, dentro de esta clasificación se encuentran tanto los cultivos de frutales como algunos huertos familiares. Las malas condiciones por las que atraviesa el cultivo del plátano en las Islas, unido a las elevadas exigencias y costes para su mantenimiento lo convierten en un cultivo que actualmente se “bate en retirada” frente a la demanda de suelo urbanizable que tradicionalmente experimenta el municipio.

Dentro del ámbito estos suelos son muy limitados.

Clase E. Suelos con Muy baja capacidad agrológica

Bajo esta clasificación se agrupan aquellos suelos que presentan condiciones muy severas para un aprovechamiento agrícola. Entre los factores limitantes podemos encontrar desde la existencia de pendientes pronunciadas, la ausencia de espesor por la escasa evolución edáfica, altos valores de erosión, etc. Igualmente, incluimos en esta clasificación aquellos suelos que

actualmente se encuentran urbanizados puesto que sus condiciones edafológicas se encuentran profundamente alteradas por las edificaciones.

Ocupa la mayor parte del municipio, abarcando casi en su totalidad el frente costero del municipio y el centro del Término Municipal, básicamente la totalidad del ámbito del PEPCH. Se corresponde con los Antroposoles y con los Entisoles de la clasificación de suelos.

4.5.2. CULTIVOS

La presencia de cultivos dentro del ámbito del PEPCH es limitada. Predomina el cultivo de la platanera y las parcelas en abandono prolongado.

En la siguiente tabla se muestran las superficies dentro del ámbito del PEPCH de los cultivos presentes.

Tipo de cultivo	Superficie (m ²)
Platanera	53.805
Subtropicales otra mezclas	195,9
Abandono prolongado	2.840,4

Tabla 15. Cultivos presentes en el ámbito del PEPCH. Fuente: Mapa de cultivos de Tenerife (2016)

4.6. VEGETACIÓN Y FLORA

4.6.1. VEGETACIÓN

Vegetación potencial

Analizando la cartografía referida a la vegetación potencial, lo más característico a destacar es que la zona hoy ocupada por suelo urbano debería ser un cardonal (*Periploco laevigatae-Euphorbio canariensis sigmetum*), mientras que el cinturón halófilo costero, debía haberse prolongado hasta la altura del Barranco de San Felipe. En los bordes de sendos barrancos, que se encuentran cercanos al ámbito de actuación, tanto por el este como por el oeste, la vegetación potencial se corresponde con un palmeral canario (*Periploco laevigatae-Phoenico canariensis sigmetum*), mientras que los cauces de los barrancos de Martiáñez y San Felipe se caracterizarían por una vegetación hidrofítica compuesta por sauzal, juncal, palmeral de borde, etc. (*Rubo-Salici canariensis geosigmetum*; *Rubo-Salicetum canariensis*; *Scirpo globiferi-Juncetum acuti*; *Periploco-Phoenicetum canariensis*; etc.) Por último, hacia el interior del municipio se darían las condiciones climáticas, topográficas y de suelo idóneas para el desarrollo de un sabinar (*Junipero canariensis-Oleo cerasiformis sigmetum*). Se remite al plano IA-07.1 para la observación de la vegetación potencial.

Vegetación existente

El ámbito del PEPCH se caracteriza por su elevada antropización, donde la vegetación potencial correspondiente a dicha zona no es coincidente con la vegetación existente, debido a la intensa urbanización a la que se ha visto sometida.

El ámbito de estudio se localiza en el piso basal, con unas características climáticas específicas de déficit hídrico y elevada insolación propia de las zonas costeras, que tan solo permite el desarrollo de matorrales xerófilos. Debido a la intensa salinidad, se reconoce en la costa el típico cinturón halófilo costero de roca semiárida, caracterizado por el matorral de tomillo marino y servilleta (*Frankenio ericifoliae-Astydamiatum latifoliae*), fundamentalmente en el margen este del ámbito de estudio, produciéndose una ruptura de dicho cinturón en la zona del Bajío de Don Ramón. Por otro lado, concretamente en la explanada de tierra localizada en el margen oeste de dicha franja costera, la vegetación característica es el barrillal (*Mesembryanthemion crystallini*), siendo lo más destacado de este sector la gran cantidad de vegetación invasora existente, fundamentalmente de *Pennisetum setaceum* (rabo de gato). En los cauces de barranco de San Felipe y Martiánez cobran importancia los matorrales de sustitución, constituidos por inciensales, vinagrerales y otros matorrales nitrófilos (*Artemisio thusculae-Rumicion lunariae*), además de zarzales (*Rubio periclymeni-Rubetum*), cañaverales (*Comunidad de Arundo donax*), estos últimos, más característicos del Barranco de San Felipe, así como una gran presencia de poblaciones de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*). El resto del ámbito se caracteriza por tratarse de un área urbanizada de escasa vegetación vascular, y donde se localizan fundamentalmente especies ornamentales, entre las que se encuentra la Palmera Canaria (*Phoenix canariensis*) de origen endémico, entre otras. También se pueden localizar en el ámbito otras especies ruderales e invasoras. Resulta importante señalar que, en algunos islotes, se reconoce actividad agrícola, uno de ellos asociado a un importante cultivo de platanera, concretamente el Islote “Ñ”, correspondiente a la Hacienda de la Dehesa. En la siguiente imagen se muestra el ámbito del PEPCH sobre la vegetación existente, remitiendo al plano IA-07.2 para su observación en detalle.

Se localizan las siguientes comunidades vegetales a nivel municipal:

- Cardonal. *Periploca laevigatae* – *Euphorbietum canariensis*

Asociación que representa la climax inframediterránea de las zonas árido-semiáridas, y constituye un matorral xérico crasicale dominado por cardones y con preferencia por sustratos rocosos. Normalmente se distribuyen entre los 350 y los 600 m, por encima de los tabaibales dulces y por debajo de los sabinares y acebuchales; sin embargo, también pueden comportarse como cardonales edafohigrófilos, y descender hasta el dominio de los tabaibales dulces.

El cardón suele estar acompañado por otras especies, como el cornical (*Periploca laevigata*), el tasaigo (*Rubia fruticosa*), la tabaiba amarga (*Euphorbia lamarckii*), el verode (*Kleinia neriifolia*), y el guaidil (*Convolvulus floridus*), entre otras.

- Tomillo marino y servilleta. *Frankenio ericifoliae* - *Astydamiatum latifoliae*

Suele situarse en las costas septentrionales lluviosas de las islas occidentales, en roquedos y acantilados litorales sometidos a un fuerte viento y una constante influencia de la maresía. Tiene un nivel de cobertura medio, y es una comunidad de carácter permanente, que se caracteriza por pequeños arbustos, caméfitos con forma almohadillada, cespitosos, o bien en roseta.

Las especies características son el tomillo marino (*Frankenia ericifolia*), la lechuga de mar (*Astydamia latifolia*), el perejil de mar (*Crithmum maritimum*), y la siempreviva de mar (*Limonium pectinatum*), entre otras. En ocasiones también aparecen *Schizogyne sericea*, *Salsola divaricata*, *Lycium intricatum*, etc. En las localidades existentes en el municipio aparecen el salado (*Schizogyne sericea*), el espino de mar (*Lycium intricatum*), la brusca (*Salsola divaricata*), o la magarza (*Argyranthemum frutescens*); también aparecen en ocasiones las cañas (*Arundo donax*) que descienden de los márgenes de las zonas cultivadas colindantes.

Se localiza ocupando una pequeña franja costera continua desde la Playa de Martiánez hasta la Playa del Bollullo, en el límite municipal, y en la Punta de Piedra Gorda. Su estado de conservación es bajo, debido sobre todo a la enorme influencia antrópica que soporta la costa, y a la gran participación de especies foráneas y ornamentales.

- Tarajal. *Atriplici ifniensis-Tamaricetum canariensis*

Formación caracterizada por el tarajal (*Tamarix canariensis*), que suele colonizar desembocaduras de barrancos, trasplayas, y llanuras endorreicas más o menos próximas al litoral, pudiendo soportar distinto grado de salinidad. Suele ser de cobertura densa, con materia orgánica en descomposición sobre el suelo abundante, constituyéndose en una formación cerrada y sombría, prácticamente mono específica, en la que participan en sus bordes especies como el saladillo (*Atriplex glauca* var. *ifniensis*), el salado (*Schizogyne sericea*) o la brusca (*Salsola divaricata*).

En Puerto de la Cruz el tarajal se encuentra en algunos puntos de la costa, en la Playa de Martiánez, en Playa Jardín, y junto a Punta Brava, un ejemplar aislado en lo alto del acantilado.

En general presentan un estado de conservación bajo, y han visto también muy reducida y alterada su área de distribución potencial, donde ocupaba la desembocadura de los barrancos de San Felipe y de Martiánez.

- Vegetación rupícola. *Soncho radicati* - *Aeonietum tabulaeformis*

Esta asociación, conocida como comunidad de pastel de risco se extiende por la cara norte de la Isla de Tenerife, y se desarrollan en rocas inclinadas y andenes de los riscos, por debajo de los 800 de altitud.

Como especies características destacan el pastel de risco (*Aeonium tabulaeforme*), la cerraja (*Sonchus radicans*), *Monanthes laxiflora*, *Monanthes polyphylla* y *Aeonium holochrysum*, entre otras. Concretamente en la zona aparecen especies como el cardón (*Euphorbia canariensis*), la

palmera canaria (*Phoenix canariensis*), tuneras (*Opuntia ficus-indica*), piteras (*Agave americana*), vinagreras (*Rumex lunaria*), el bobo (*Nicotiana glauca*), etc.

Se encuentra en el escarpe que va de la costa de Yeoward a San Amaro, en lo alto del acantilado sobre la costa. Su estado de conservación es bajo, sobre todo debido a la degradación a la que se ha visto sometido y a la gran participación de especies foráneas.

- Tabaibal amargo. *Periploca laevigatae* - *Euphorbietum canariensis facies de Euphorbia lamarckii*.

En lugares alterados de las zonas bajas y medias, en el dominio de los sabinares, los cardonales y los tabaibales dulces, cuando por diferentes causas se altera o se destruye la vegetación original pero aún se conserva algo de suelo, se instalan una serie de matorrales secundarios en los que con frecuencia domina la tabaiba amarga, acompañada por las especies más agresivas de estos matorrales.

La fisionomía del matorral es de un tabaibal de Tabaiba amarga (*Euphorbia lamarckii*) en los que domina este arbusto, acompañado por algunas de las especies con más capacidad colonizadora como la magarza (*Argyranthemum frutescens*), los verodes (*Kleinia neriifolia*), los inciensos (*Artemisia thuscula*), las vinagreras (*Rumex lunaria*) y el cornical (*Periploca laevigata*).

Este tipo de vegetación es indicadora de la intensa actividad antrópica a que ha sido sometido el territorio, y aunque muchas veces presentan un buen estado de conservación, no dejan de representar por esto las primeras etapas de recuperación de una vegetación que ha sido muy alterada.

En el municipio de Puerto de la Cruz aparecen en dos puntos aislados en dominio de cardonal, son tabaibales amargos del cardonal, en un escarpe sobre el Loro Parque, y en la ladera que está bajo San Amaro, sobre la zona de Martiánez. Su estado de conservación es medio, contando con especies como el cardón (*Euphorbia canariensis*), *Euphorbia lamarckii*, *Argyranthemum frutescens*, *Kleinia neriifolia*, *Artemisia thuscula*, *Rumex lunaria* y *Periploca laevigata*.

- Inciensial – vinagreral. *Artemisia thusculae* - *Rumicicion lunariae*

Son comunidades nitrófilas en las que dominan los campitos y nanofanerófitos, y en menor cantidad las plantas herbáceas. Su óptimo está en el dominio del cardonal, bosque termófilo y monteverde.

Normalmente encontramos especies como el jediondo (*Ageratina adenophora*), la magarza (*Argyranthemum frutescens*), el incienco (*Artemisia thuscula*), el jediondo (*Bosea yerbamora*), *Descurainia millefolia*, *Gonospermum fruticosum*, el mato risco (*Lavandula canariensis*), la vinagrera (*Rumex lunaria*), etc.

Se localizan en los cauces de la mayor parte de los barrancos: en la parte alta del Barranco de San Felipe, en el Barranco de Martiánez, Barranco de la Arena, en la parte baja del Barranco de Tafuriaste, y en parte de la Montaña de la Horca.

Artemisio thusculae - Rumicetum lunariae con facies de Bosea Yervamora

Es una comunidad arbustiva nitrófila que se distribuye en el dominio del cardonal, bosque termófilo y Monteverde. Crece sobre suelos profundos en territorios degradados y algo estabilizados, como en campos de cultivo.

Las plantas más frecuentes son la magarza (*Argyranthemum frutescens*), el incienso (*Artemisia thuscula*), el mato risco (*Lavandula canariensis*), la vinagrera (*Rumex lunaria*), y la salvia (*Salvia canariensis*), aunque también participan la tabaiba amarga (*Euphorbia lamarckii*), o Salsola divaricata, y muy frecuentemente especies introducidas como piteras (*Agave americana*), la caña (*Arundo donax*), tuneras (*Opuntia dillenii*), el rabo de gato (*Pennisetum setaceum*), el tártago (*Ricinus communis*), el bobo (*Nicotiana glauca*), y otras especies como higueras (*Ficus carica*) o especies ornamentales escapadas de otras zonas.

Se localiza únicamente en el Barranco de la Arena.

• Vinagreral. *Artemisio thusculae - Rumicetum lunariae facies de Rumex lunaria*

Se trata de una variante de la asociación anterior en la que prácticamente encontramos sólo la vinagrera (*Rumex lunaria*), que se encuentra favorecida en terrenos frescos removidos, almagres y conos de picón.

En la zona aparece en una parte de la Montaña de la Horca.

• Zarzal. *Rubio periclymeni – Rubetum*

Asociación de ambientes antrópicos, en los que suele dominar la zarza (*Rubus ulmifolius*), y es frecuente el tasaigo de monte (*Rubia fruticosa subs. periclymenum*). Suele ser una etapa de sustitución, sobre suelos profundos y húmedos en monte verde, y es frecuente en fondos húmedos de barranco y muros de delimitación de huertas. Aparecen elementos introducidos como las cañas (*Arundo donax*) y el rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).

Se encuentra únicamente en el municipio en el tramo central del Barranco de Martiánez, en un punto en el que se encuentra más encajonado y umbrío.

• Barrillal. *Mesembryanthemetum crystallini*

Herbazales con terófitos suculentos y postrados del género *Mesembryanthemum*. Esta comunidad se instala como primocolonizadora en sustratos removidos y alterados con alto contenido en nitrógeno, y muchas veces también con sales. Aparecen después de las primeras lluvias de otoño e invierno, tapizando el suelo, y destacando por su colorido. Se distribuyen en zonas costeras y en lugares de mucho pisoteo.

Como especies características destacan *Mesembryanthemum crystallinum*, *M. nodiflorum*, *Patellifolia patellaris*, *Aizoon canariense*, *Spergula fallax*, entre otras.

Se localizan en la zona costera, junto al mar, en unos terrenos abandonados que comúnmente se utilizan como aparcamiento, entre la zona conocida como Las Tinitas y la Piscina Deportiva Municipal.

- Cañaveral. *Comunidad de Arundo donax*

Es una comunidad dominada por la caña (*Arundo donax*), que se desarrolla con una enorme densidad en los cauces de barrancos por los que corre algo de agua o que mantienen un nivel freático alto durante la mayor parte del año. En zonas bajas suele participar también el rabo de gato (*Pennisetum setaceum*), y en zonas altas la zarza (*Rubus ulmifolius*).

Se encuentra en varios tramos del barranco de Lomo de los Pastores.

- Pastizal de rabo de gato. *Poblamientos densos de Pennisetum setaceum*

Pennisetum setaceum, desde su introducción en las islas, se ha extendido muy rápidamente, dando lugar a determinados paisajes con fisionomía de herbazal. Normalmente pueden considerarse facies de otras asociaciones, como de *Cenchrus-Hyparrhenietum sinicae* o de *Artemisia - Rumicetum lunariae*. Sin embargo, cuando los poblamientos son tan densos que prácticamente desaparecen estas asociaciones, se utiliza esta denominación fisionómica para la cartografía.

- Vegetación ornamental

Es la comunidad de vegetación con mayor presencia dentro del ámbito del PEPCH, principalmente dentro del Conjunto Histórico, presente en sus plazas, áreas de estancia, etc. Entre las especies presentes destacan los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*), drago (*Dracaena draco*), además de todas las especies de árboles monumentales que se expondrán en el subapartado 4.10 del presente EsAE. Además de estas, se localizan otras especies típicas de ambientes urbanos, tales como los flamboyanes (*Delonix regia*), *ficus sp*, palmeras washingtonias, etc., además de flores de temporada.

En la siguiente imagen se muestran las unidades de vegetación más representativas a escala municipal.

Vegetación existente



FORMACIONES VEGETALES

CULTIVOS	VEGETACIÓN COSTERA
INCIENSAL-VINAGRERAL	VEGETACIÓN ORNAMENTAL
PASTIZAL DE RABO DE GATO	VEGETACIÓN RUPÍCOLA
TABAIBAL AMARGO	REPOBLACIONES MIXTAS
TARAJAL	DESPROVISTO DE VEGETACIÓN

Ilustración 22. Vegetación existente

4.6.2. HÁBITATS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO

Los hábitats de interés comunitario se redelimitaron en el año 2016 a partir de los mapas de vegetación existente, elaborados por el Departamento de Biología Vegetal de la Universidad de La Laguna.

Según la cartografía oficial disponible, no se localizan hábitats de interés comunitario dentro del ámbito de estudio, aunque sí próximos, concretamente en su margen este, donde observamos dos tipos de hábitat, uno vinculado al litoral y otro relacionado con el relieve escarpado localizado

próximo a los islotes correspondientes al Sitio de Litre (C) y Antiguos jardines del Hotel Martíánez, Plaza Viera y Clavijo (R). Se remite al plano IA-09 para la observación de la localización de los citados hábitats de interés comunitario.

4.6.3. FLORA

El ámbito del PEPCH es reducido y eminentemente urbano, tal y como se comprueba en la cartografía del Mapa de Vegetación de Canarias, donde la totalidad del ámbito es considerado como un área urbana, con escasa vegetación vascular, donde la vegetación más destacada es aquella vinculada áreas a ajardinadas.

Otro de los aspectos a destacar en relación a la vegetación existente en el ámbito es la flora autóctona y foránea asociada a la jardinería, que componen los espacios libres distribuidos por todo el espacio urbano. Dicha vegetación ornamental posee un buen estado de conservación y se compone de especies foráneas de porte arbóreo, de forma general, aunque también se localizan especies endémicas asociadas a los espacios ajardinados.

Asimismo, se localizan especies de interés, como algunos ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y varios ejemplares de drago (*Dracaena draco*). El resto de vegetación existente en el ámbito se corresponde son especies mayoritariamente foráneas de carácter ornamental, donde las más destacadas por su porte y antigüedad resultan están detalladas en las fichas AF del Catálogo de Protección

En base al análisis y descripción realizada hay que considerar que se trata de un ámbito que presenta una baja riqueza, variedad y rareza de especies, donde predominan las especies de interés ornamental. Además las formaciones vegetales muestran un alto grado de transformación y alteración antrópica. En el espacio urbano consolidado la representación de la biodiversidad se desarrolla fundamentalmente a través de parques, plazas y jardines públicos y privados, donde la vegetación cobra identidad propia en un ámbito caracterizado por la edificación. Resulta destacable el papel de ciertas especies que proporcionan sombra durante buena parte del día generando un confort térmico que contribuye al disfrute de los espacios. Por otro lado, la vegetación funciona como sumideros de CO₂, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire, reduciendo de este modo la presencia de contaminantes en la atmósfera. En definitiva la vegetación del espacio genera calidad ambiental y mejora la calidad de vida de la población del entorno urbano. Igualmente el reconocimiento e inventario de los árboles en el ámbito de actuación pone aún más en valor su importancia, no solo paisajística sino también ambiental.

En cuanto a las especies protegidas, se localizan las siguientes:

Especies invasoras

La proliferación de especies invasoras se ha convertido en uno de los principales causantes de la pérdida de biodiversidad en nuestro territorio canario. Tenerife, en particular, es la isla del

Archipiélago con mayor número de especies presentes que no son propias de la Isla y que corren el riesgo de naturalizarse y comportarse de forma invasora afectando, de forma directa, a la biodiversidad. Debido a esta circunstancia, es importante detectar y estudiar el comportamiento de dichas especies que se extienden en el territorio compitiendo con especies endémicas y autóctonas por los recursos. Con respecto a la vegetación invasora en el ámbito de actuación, encontramos de dos tipos, unas especies relacionadas con el ajardinamiento y otras que inicialmente fueron cultivadas para su aprovechamiento, pero que con el abandono de la actividad se extendieron por el ámbito, con un comportamiento invasor. En relación a las especies plantadas con fines ornamentales las más características del ámbito de estudio son:

- *Pennisetum setaceum* (Rabo de gato). Se encuentra en algunos márgenes de carretera así como en solares abandonados, fundamentalmente en los alrededores del parking localizado junto al muelle pesquero, y también en el cauce del Barranco de San Felipe, siendo esta especie la que cuenta con mayor distribución en el ámbito del PEPCH.

En relación a las especies cultivadas para su aprovechamiento:

- *Arundo donax* (Caña común). Localizada en los cauces de barranco fundamentalmente, por los que corre algo de agua o mantienen un nivel freático alto durante gran parte del año. La caña es una especie incluida en la formación vegetal de pastizales perennes, vegetación vivaz, helófitos y megaforbios, introducida en Canarias para su cultivo. Esta especie fue sembrada en siglos pasados para su aprovechamiento, cuyo cultivo fue abandonado ocasionando su dispersión y naturalización en el medio. Dichas especies ocupan en la actualidad amplias zonas naturales.

4.7. FAUNA

En relación a la fauna, nos encontramos en un ámbito urbano muy antropizado por lo que ésta se reduce a la presencia de algunos invertebrados, tales como insectos, coleópteros y arácnidos, entre los cuales, cabe destacar la existencia de la Pimelia Tinerfeña Común (*Pimelia radula radula*), que es un tipo de escarabajo que se encuentra en Peligro de Extinción e incluido en el Catálogo de Especies Protegidas de Canarias que, aunque no se encuentra en el área del Conjunto Histórico propiamente dicho, sí está inventariado en un área próxima a éste y al islote Ñ, correspondiente a la Hacienda de la Dehesa.

En el grupo de los mamíferos cabe destacar el murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*), que se trata de un mamífero placentario incluido en el Catálogo Canario de Especies Protegidas en Protección Especial e incluido también en el Catálogo Español de Especies Amenazadas en Régimen de Protección Especial así como en la Directiva 2009/147/CE, relativa a la Conservación de Aves Silvestres, en el Anexo IV, y que se ha localizado, este sí, en las inmediaciones del

Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz. Otros mamíferos más comunes que podemos encontrar en el ámbito de actuación son las ratas (*Rattus rattus*), el ratón (*Mus musculus*) y el gato (*Felix silvestris*).

En el grupo de los reptiles destaca la presencia del lagarto tizón (*Gallotia galloti*) y el perenquén (*Tarentola delalandii*), ambas especies endémicas de Tenerife y La Palma, con bastante presencia en la zona analizada.

Por último, con respecto a la avifauna cabe señalar que se trata de un lugar pobre en especies, siendo la mayoría de estas especies migratorias. En la costa, fundamentalmente, se reconoce en el período invernal la gaviota patiamarilla (*Larus Michaelis*), aunque con menor presencia que en décadas anteriores. Hacia el interior, la avifauna más frecuente está conformada por bisbita camineros (*Anthus berthelotti*), canarios (*Serinus canaria*) y gorriones morunos (*Passer hispaniolensis*). También existen cernícalos (*Falco tinnunculus canariensis*), lavandera cascadeña (*Motacilla cinerea canariensis*), herrerillo común (*Parus teneriffae teneriffae*) y paloma bravía (*Columba livia livia*). Vinculados a zonas ajardinadas, se reconocen la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*), el mosquitero canario (*Phylloscopus canariensis canariensis*), el mirlo común (*Turdus merula cabreræ*), la curruca capirotada (*Sylvia atricapilla Heineken*) y la curruca cabecinegra (*Sylvia melanocephala leucogastra*), además de una especie invasora que se ha detectado fundamentalmente en los jardines del Taoro, y que es la Cotorra de Kramer (*Psittacula krameri*). Asimismo, destacar la garceta común (*Egretta Garzetta*), incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como RPE y en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CE de Conservación de Aves Silvestres, o el gavilán (*Accipiter nisus granti*), con las mismas protecciones que la anterior. Por último, entre las especies protegidas existentes en el ámbito destaca la Pardela chica (*Puffinus baroli*), la cual está catalogada como especie vulnerable en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, así como en la Directiva 2009/147/CE de Conservación de Aves Silvestres, concretamente en el Anexo I.



Ilustración 23. Garceta común. Egretta Garzetta.

4.8. MEDIO MARINO

Parte del ámbito del PEPCH queda inserto dentro del medio marino, en las zonas de San Telmo, frente de la Plaza de Europa, Playa de El Muelle y al norte de la explanada del muelle.

A continuación se describen los hábitats y comunidades presentes en la zona del PEPCH inserta en el medio marino, tanto de la franja intermareal como submareal, a partir de la información del ecocartográfico elaborado por el Cabildo de Tenerife.

Hábitats

Intermareal

De este a oeste se localizan los siguientes hábitats en la franja intermareal:

San Telmo

- Bloques artificiales
- Rasa intermareal
- Bloques naturales

Frente Plaza de Europa

- Rasa intermareal
- Bloques naturales

Playa de El Muelle

- Playa de arena

Norte explanada del muelle

- Bloques artificiales y naturales

Se remite al plano IA-10.1 para su observación en detalle.

Submareal

San Telmo

- Bloques y roca

Frente Plaza de Europa

- Bloques

Playa de El Muelle

- Callaos y roca
- Arena

Norte explanada del muelle

- Bloques

Se remite al plano IA-10.2 para su observación en detalle.

Comunidades

Intermareal

San Telmo

- Franja abiótica
- Comunidad de cianofíceas
- Banda de tamalos
- Comunidad de ulvales
- Comunidad de cespitosas de rasa
- Banda de coralináceas costrosas
- Banda de cystoseira abies-marina
- Comunidad de gelidiales
- Comunidades de cantos

Frente Plaza de Europa

- Franja abiótica
- Comunidad de cianofíceas

- Banda de tamalos
- Banda de coralináceas costrosas
- Comunidad de gelidiales

Playa de El Muelle

- Comunidades de cantos
- Comunidades de playa de arena
- Comunidad de callaos

Norte explanada del muelle

- Franja abiótica
- Comunidad de cianofíceas
- Banda de tamalos
- Banda de coralináceas costrosas

Se remite al plano IA-10.3 para su observación en detalle.

Submareal

San Telmo

- Algal fotófilo

Frente Plaza de Europa

Queda fuera del ámbito

Playa de El Muelle

- Algal fotófilo
- Sustrato sin vegetación

Norte explanada del muelle

Queda fuera del ámbito

Se remite al plano IA-10.4 para su observación en detalle.

Respecto a las algas protegidas, se localizan las siguientes en las diferentes zonas:

San Telmo

- *Gelidium canariense*
- *Cystoseira abies-marina*

Frente Plaza de Europa

- *Gelidium canariense*

- *Cystoseira abies-marina*

Playa de El Muelle

No se localizan algas protegidas

Norte explanada del muelle

No se localizan algas protegidas dentro del ámbito

Se remite al plano IA-10.5 para su observación en detalle.

4.9. ESPECIES PROTEGIDAS DE FLORA, FAUNA Y MEDIO MARINO

Se ha realizado una consulta al BIOTA, con los siguientes parámetros de consulta:

- Nivel de precisión = 1

- Nivel de confianza = 1

En la siguiente imagen se muestran las cuadrículas del BIOTA analizadas, incluyendo asimismo, la localización de ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*).

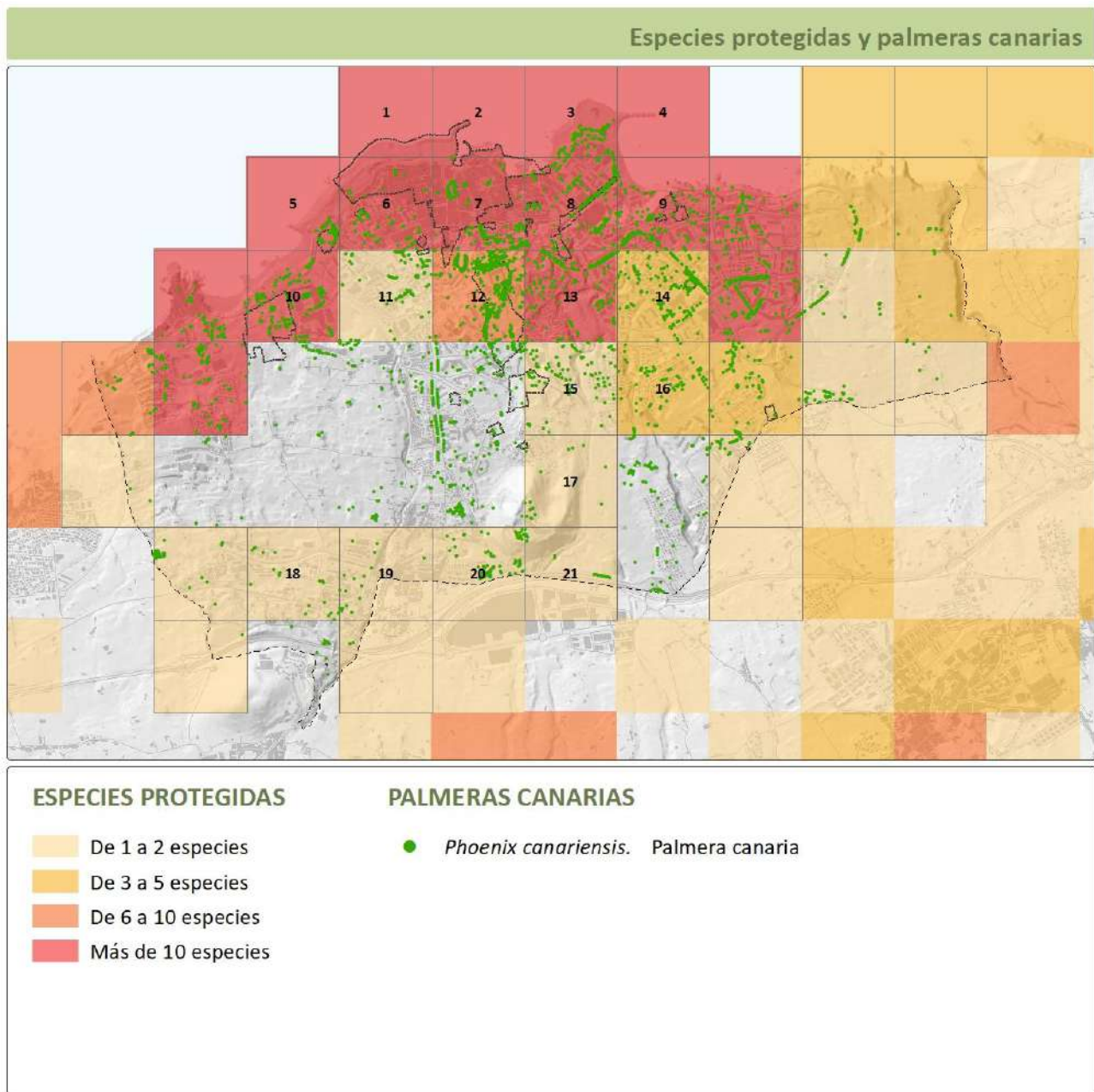


Ilustración 24. Cuadrículas de Especies Protegidas y localización de ejemplares de palmera canaria

En la siguiente tabla se exponen las especies protegidas incluidas en las diferentes cuadrículas analizadas del BIOTA con incidencia en el ámbito del PEPCH.

Nombre científico	Nombre común	Cuadrícula
<i>Arenaria* interpres</i>	Vuelvepedras común	1-2-3-4-5-6-7-8-9
<i>Calidris alba</i>	Correlimos tridáctilo	1-2-3-4-5-6-7-8-9
<i>Calidris alpina</i>	Correlimos común	1-2-3-4-5-6-7-8-9
<i>Calonectris borealis</i>	Pardela cenicienta atlántica	1
<i>Charadrius hiaticula</i>	Chorlitejo grande	1-2-3-4-5-6-7-8-9

Nombre científico	Nombre común	Cuadrícula
<i>Columba livia livia</i>	Paloma bravía	1-2-3-4-7-8-9-10-12-13
<i>Gelidium arbusculum</i>	Gelidio rojo, mujo rojo	1-2-3-5-6-7-8-9-10
<i>Gelidium canariense</i>	Gelidio negro	1-2-5-6-7-8-9-10
<i>Numenius phaeopus</i>	Zarapito trinador	1-2-3-4-5-6-7-8-9-10
<i>Phylloscopus canariensis canariensis</i>	Mosquitero canario	1-3-4-7-8-9-10-12-13-14
<i>Pluvialis squatarola</i>	Chorlito gris	1-2-3-4-6-7-8-9
<i>Sterna hirundo</i>	Charrán común	1-2-3-4-5-6-7-9
<i>Tringa nebularia</i>	Archibebe claro	1-2-3-4-5-6-7-8-9
<i>Tringa totanus</i>	Archibebe común	1-2-3-4-5-6-7-8-9
<i>Actitis hypoleucos</i>	Andarríos chico	2-3-4-7-8-9-10
<i>Egretta garzetta</i>	Garceta común	2-3-4-7-8-9
<i>Gongolaria abiesmarina</i>	Mujo amarillo	2-3-4-5-7-8-9-10
<i>Grampus griseus</i>	Calderón gris	2
<i>Puffinus baroli</i>	Tajose, pardela chica	2-3-5-6-7-8-10-11
<i>Sargassum vulgare</i>	Sargazo común	2-7-8
<i>Tadarida teniotis</i>	Murciélago rabudo	2-7-8-17-21
<i>Thalasseus sandvicensis</i>	Charrán patinegro	2-3-4-7-8-9
<i>Cyanistes teneriffae teneriffae</i>	Herrerillo común	3-7-10-12-13-16
<i>Motacilla alba alba</i>	Alpisa, lavandera cascadeña	3-4-7-9
<i>Patella aspera</i>	Lapa blanca	5
<i>Apus unicolor</i>	Vencejo unicolor	7-10-12-13
<i>Falco tinnunculus canariensis</i>	Cernícalo común	7-9-12
<i>Sylvia atricapilla heineken</i>	Curruca capirota	7-12-13
<i>Accipiter nisus granti</i>	Gavilán	8-9-12-13-20
<i>Anas acuta</i>	Ánade rabudo	8
<i>Dracaena draco</i>	Drago	8-9-14-16
<i>Larus michahellis</i>	Gaviota patiamarilla	8-10
<i>Laurencia viridis</i>	Laurencia verde	8
<i>Pimelia radula radula</i>	Pimelia tinerfeña común	10-18-19
<i>Bombus terrestris canariensis</i>	Abejón canario	12-14
<i>Pieris cheiranthi cheiranthi</i>	Mariposa capuchina común	12-13
<i>Anas platyrhynchos</i>	Ánade azulón	13
<i>Asio otus canariensis</i>	Búho chico canario	13-15
<i>Curruca melanocephala leucogastra</i>	Curruca cabecinegra	13
<i>Gallinula chloropus</i>	Polla de agua	13
<i>Nycticorax nycticorax</i>	Martinete común	13
<i>Anthus campestris</i>	Bisbita campestre	16
<i>Ardeola ralloides</i>	Garcilla cangrejera	16
<i>Bubulcus ibis</i>	Garcilla bueyera	16
<i>Apus pallidus</i>	Vencejo pálido	18-19

Tabla 16. Especies protegidas dentro del ámbito del PEPCH. Fuente: BIOTA

A continuación, se exponen las categorías de protección de cada una de estas especies, teniendo en cuenta su inclusión en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, en la Directiva 92/43/CEE, de conservación de Hábitats Naturales y en la Directiva 2009/147/CE, de conservación de Aves Silvestres.

Nombre Científico	Nombre Común	Endemismo	Catálogo Canario Especies Protegidas ¹	Catálogo Español de Especies Amenazadas ²	Directiva Hábitats ³	Directiva Aves ⁴
<i>Accipiter nisus granti</i>	Gavilán	No-End		RPE		Anexo I
<i>Actitis hypoleucos</i>	Andarríos chico	No-End		RPE		Anexo I
<i>Anas acuta</i>	Ánade rabudo	No-End				Anexo II/A-III/B
<i>Anas platyrhynchos</i>	Ánade azulón	No-End				Anexo II/A-III/B
<i>Anthus campestris</i>	Bisbita campestres	No-End		RPE		Anexo I
<i>Apus pallidus</i>	Vencejo pálido	No-End		RPE		
<i>Apus unicolor</i>	Vencejo unicolor	No-End		RPE		
<i>Ardeola ralloides</i>	Garcilla cangrejera	No-End		VU		Anexo I
<i>Arenaria* interpres</i>	Vuelvepedras común	No-End		RPE		
<i>Asio otus canariensis</i>	Búho chico canario	No-End		RPE		
<i>Bombus terrestris canariensis</i>	Abejón canario	No-End	IEC			
<i>Bubulcus ibis</i>	Garcilla bueyera	No-End		RPE		
<i>Calidris alba</i>	Correlimos tridáctilo	No-End		RPE		
<i>Calidris alpina</i>	Correlimos común	No-End		RPE		
<i>Calonectris borealis</i>	Pardela cenicienta atlántica	No-End		RPE		Anexo I
<i>Charadrius hiaticula</i>	Chorlitejo grande	No-End		RPE		
<i>Columba livia livia</i>	Paloma bravía	No-End				Anexo II/A
<i>Curruca melanocephala</i>	Curruca cabecinegra	No-End	PE	RPE	Anexo IV	

1 Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº112, de 9 de junio de 2010) ley 4/2010 de 4 de junio. V (Vulnerable); IEC (Interés para los Ecosistemas Canarios); PE (Protección Especial); E (Peligro de Extinción).

2 Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº46 de 23 de febrero de 2011). Real Decreto 139/2011 RPE (Régimen de protección Especial); VU (Vulnerable)

3 Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales

4 Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de aves silvestres.

Nombre Científico	Nombre Común	Endemismo	Catálogo Canario Especies Protegidas ¹	Catálogo Español de Especies Amenazadas ²	Directiva Hábitats ³	Directiva Aves ⁴
<i>leucogastra</i>						
<i>Cyanistes teneriffae teneriffae</i>	Herrerillo común	No-End		RPE		
<i>Dracaena draco</i>	Drago	No-End	PE	RPE	Anexo IV	
<i>Egretta garzetta</i>	Garceta común	No-End		RPE		Anexo I
<i>Falco tinnunculus canariensis</i>	Cernícalo común	No-End		RPE		
<i>Gallinula chloropus</i>	Polla de agua	No-End	IEC			
<i>Gelidium arbusculum</i>	Gelidio rojo, mujo rojo	No-End	V	VU		
<i>Gelidium canariense</i>	Gelidio negro	End-CA	V	VU		
<i>Gongolaria abiesmarina</i>	Mujo amarillo	No-End	IEC	VU		
<i>Grampus griseus</i>	Calderón gris	No-End	PE	RPE	Anexo IV	
<i>Larus michahellis</i>	Gaviota patiamarilla	No-End				Anexo II/B
<i>Laurencia viridis</i>	Laurencia verde	No-End	IEC			
<i>Motacilla alba alba</i>	Alpista, lavandera cascadeña	No-End		RPE		
<i>Numenius phaeopus</i>	Zarapito trinador	No-End		RPE		
<i>Nycticorax nycticorax</i>	Martinete común	No-End		RPE		Anexo I
<i>Patella aspera</i>	Lapa blanca	No-End		RPE		
<i>Phylloscopus canariensis canariensis</i>	Mosquitero canario	End-CA		RPE		
<i>Pieris cheiranthi cheiranthi</i>	Mariposa capuchina común	End-CA	E			
<i>Pimelia radula radula</i>	Pimelia tinerfeña común	End-CA	E			
<i>Pluvialis squatarola</i>	Chorlito gris	No-End		RPE		
<i>Puffinus baroli</i>	Tajose, pardela chica	No-End	V	VU		Anexo I
<i>Sargassum vulgare</i>	Sargazo común	No-End	IEC			
<i>Sterna hirundo</i>	Charrán común	No-End		RPE		Anexo I
<i>Sylvia atricapilla heineken</i>	Curruca capirotada	No-End		RPE		
<i>Tadarida teniotis</i>	Murciélago rabudo	No-End	PE	RPE	Anexo IV	
<i>Thalasseus sandvicensis</i>	Charrán patinegro	No-End		RPE		Anexo I
<i>Tringa nebularia</i>	Archibebe claro	No-End		RPE		

Nombre Científico	Nombre Común	Endemismo	Catálogo Canario Especies Protegidas ¹	Catálogo Español de Especies Amenazadas ²	Directiva Hábitats ³	Directiva Aves ⁴
<i>Tringa totanus</i>	Archibebe común	No-End		RPE		

Tabla 17. Especies protegidas. Banco de Datos de Biodiversidad. IDECanarias

Por último, se ha recogido en la ilustración nº 25 la distribución de la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) en el municipio, ya que tiene bastante presencia en el ámbito de actuación, vinculada fundamentalmente a ambientes urbanos ajardinados. Dicha especie protegida se encuentra recogida en el Anexo II de la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre la protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (BOC 35, de 15/03/91). Dicha protección incide fundamentalmente sobre el arranque, recogida, corta y desraizamiento de dicha planta o parte de ella, destrucción deliberada y alteración incluidas sus semillas, así como su comercialización, cultivo en vivero, traslado entre islas, introducciones o reintroducciones, sometidas dichas acciones a la autorización previa de la Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza. Esta especie, como se ha comentado anteriormente, se distribuye por todo el ámbito, vinculada fundamentalmente a los ajardinamientos, a excepción del Barranco de Martiánez y la Hacienda de la Dehesa (islote Ñ) donde su distribución se encuentra vinculada a un ambiente natural en el primero y rural en el segundo.

Además del drago (*Dracaena draco*) y la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) dentro del ámbito del PEPCH se localizan las siguientes especies de flora protegida, no incluidas en el BIOTA, todas ellas incluidas en el Anexo II de la Orden 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la comunidad autónoma de Canarias, excepto el pino canario (*Pinus canariensis*) incluido en el Anexo III de la citada Orden.

Nombre Científico	Nombre Común
<i>Argyranthemum frutescens</i>	Margarita leñoza
<i>Echium giganteum</i>	Tajinaste gigante
<i>Crambe scaberrima</i>	Tebete canario
<i>Davallia canariensis</i>	Batilla
<i>Arbutus canariensis</i>	Madriño canario
<i>Euphorbia canariensis</i>	Cardón
<i>Tamarix canariensis</i>	Tarajal
<i>Pinus canariensis</i>	Pino canario

Tabla 18. Especies de flora protegida dentro del ámbito del PEPCH

Por otro lado, se deben tener en cuenta las especies de árboles monumentales inventariados, siendo las especies las siguientes:



Nombre Común
Árbol del caucho
Araucaria
Ciprés común
Casuarina negra
Eucalipto
Laurel de Indias
Ñamera
Ombú
Palmera washingtonia
Pino de oro
Platanera

Tabla 19. Especies de árboles monumentales inventariados

4.10. ESPACIOS PROTEGIDOS

El ámbito del PEPCH no se encuentra dentro ni próximo a Espacios Protegidos, ni de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, ni espacios incluidos en la Red Natura 2000.

4.10.1. ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Respecto a los Espacios Naturales Protegidos incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. En la siguiente tabla se muestran los más próximos:

Categoría	Nombre	Código	Islote más cercano	Distancia (m)
Paisaje Protegido	Rambla de Castro	T-28	S	232,3
Monumento Natural	Montaña de los Frailes	T-27	T	132,1

Tabla 20. Distancia a los Espacios Naturales Protegidos más cercanos

En la siguiente imagen se muestra la localización de los Espacios Naturales Protegidos.

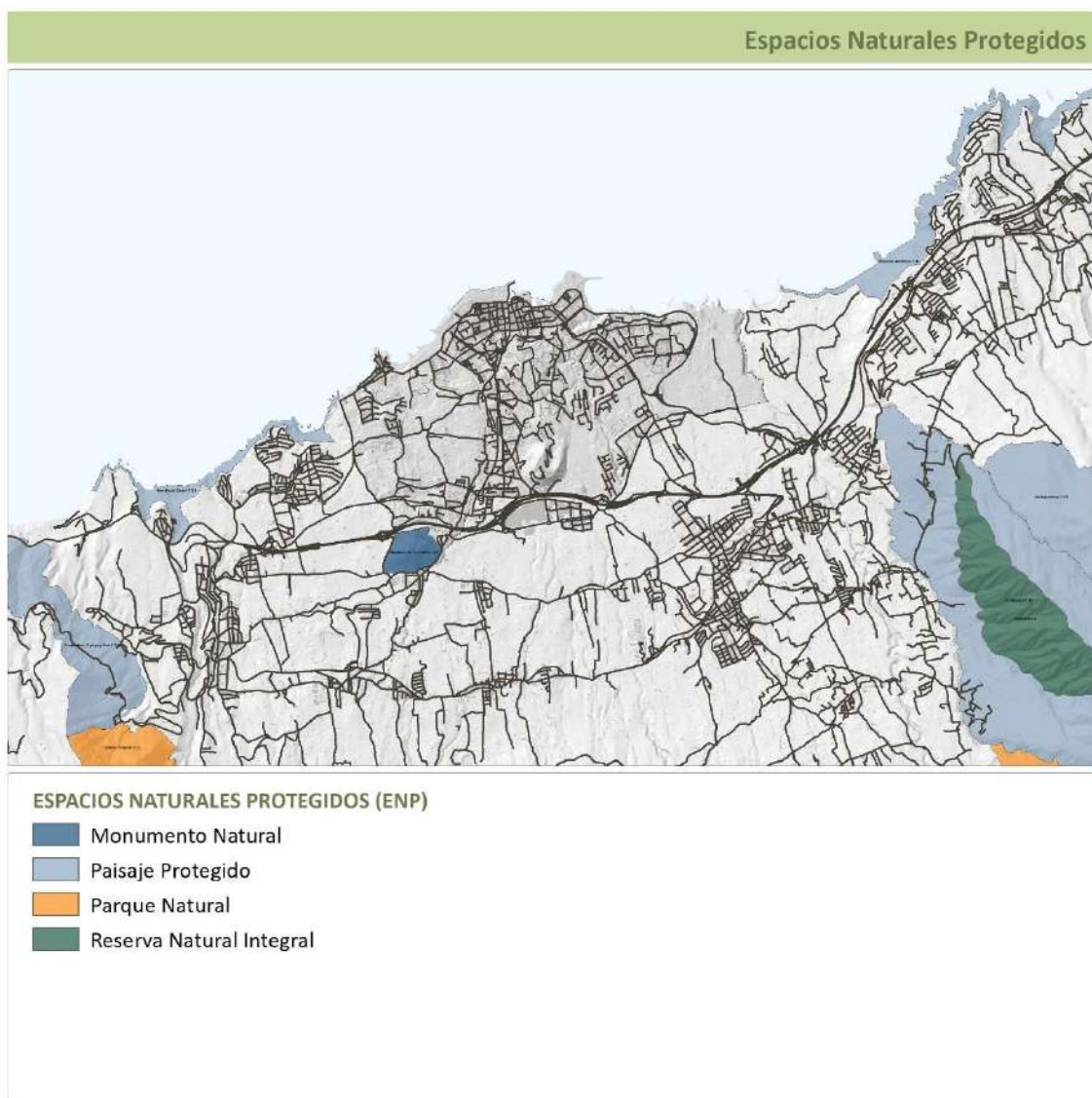


Ilustración 25. Espacios Naturales Protegidos más cercanos al ámbito del PEPCH

4.10.2. RED NATURA 2000

La Red Natura 2000 está constituida por las Zonas Especiales de Conservación (ZECs) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs).

Zonas Especiales de Conservación

En la siguiente tabla se muestran los más próximos:

Nombre	Código	Nº ZEC	Islote más cercano	Distancia (m)
Rambla de Castro	ES7020068	107_TF	S	232,3

Tabla 21. ZEC más próxima al ámbito del PEPCH

Zonas de Especial Protección para las Aves

En la siguiente tabla se muestran los más próximos:

Nombre	Código	Islote más cercano	Distancia (m)
Tigaiga	ES0000075	T	3.846
Montes y Cumbres de Tenerife	ES0000107	F	2.505

Tabla 22. ZEPAs más próximas al ámbito del PEPCH

En la siguiente imagen se muestran los Espacios Red Natura 2000 más cercanos al ámbito del PEPCH.



Ilustración 26. ZECs y ZEPAs más cercanos a los ámbitos del PEPCH

4.11. PAISAJE

El paisaje surge de la percepción visual que tenemos de un espacio físico con las características naturales, sociales y culturales que lo conforman. La visualización de ese espacio, con unos recursos, unas características específicas y una morfología común, es lo que diferencia a las unidades de paisaje.

4.11.1. UNIDADES DE PAISAJE

En el ámbito de actuación del PEPCH se han delimitado una serie de unidades de paisaje tomando como referencia el ámbito municipal, ya que los islotes pertenecientes al Conjunto Histórico se encuentran diseminados por todo el territorio. Para definir estas unidades de paisaje, se han tenido en cuenta los diferentes patrones existentes, tanto en la zona de actuación del Conjunto Histórico y los Islotes como en su entorno próximo, diferenciando el paisaje urbano, el paisaje agrícola y los paisajes relacionados con el agua: parte del litoral, el puerto y dos de los barrancos que se encuentran en las proximidades del ámbito. Otros aspectos que se han tenido en cuenta en la definición de dichas unidades han sido su historia y su cultura, su valor ambiental y sus características visuales diferenciadoras. Finalmente, se han identificado las siguientes Unidades de Paisaje:

UA1. El área litoral correspondiente al frente del Conjunto Histórico

Esta unidad está representada por la franja costera que se extiende, de Oeste a Este, desde el Muelle Pesquero hasta la playa de Martiánez, delimitada hacia el interior por el paseo litoral y que comienza en la Plaza de Europa, avanza por la calle Santo Domingo, calle San Telmo y Avenida de Cristóbal Colón, teniendo una visual clara del litoral en prácticamente toda la unidad, a excepción del tramo de la calle de Santo Domingo que discurre frente a las instalaciones municipales, las cuales interrumpen dicha visual. En general, se trata de una costa rocosa, acantilada en algunos tramos, y acondicionada para el baño tanto en la zona de San Telmo como en la zona de El Lago Martiánez (BIC) y la playa de Martiánez. Dicha Unidad consta de un paseo litoral en el que se observan locales comerciales en la planta baja de la mayoría de los edificios que dan a éste, así como grandes hoteles con locales destinados a la restauración, éstos mayoritariamente localizados en el ámbito más cercano a la zona de Martiánez y ya fuera del ámbito del Conjunto Histórico. Se trata de un litoral profundamente antropizado, donde apenas puede apreciarse la original rasa costera y que se encuentra totalmente orientado al turismo, lo cual se observa tanto en la creación de las zonas de baño artificiales como en la tipología de los locales, terrazas y hoteles localizados en el entorno próximo de dicho paseo litoral. Esta Unidad se extiende más allá del Casco histórico hasta llegar a playa Martiánez, donde la configuración del litoral varía debido a la imponente presencia del gran acantilado costero de la Ladera de Martiánez.



Ilustración 27. Área Litoral. Fotografía propia

UA2. El muelle pesquero

Esta unidad se corresponde con el actual muelle pesquero, el cual presenta una configuración morfológica caracterizada por la presencia de muros y pavimentos de piedras negras de origen basáltico, propio de los materiales geológicos que configuraron la costa de Puerto de la Cruz, y que encierran unas aguas interiores y una pequeña playa. Se trata, por tanto, de un paisaje que muestra una gran integración en el litoral y cuya configuración se complementa con los puentes, grúas y la zona de varadero de los barcos. Dicho muelle data del S.XVI, cuando fue trasladado de la desembocadura del barranco de San Felipe, dando lugar a un paisaje singular con gran relevancia histórica y cultural y con gran importancia en la evolución de la ciudad, a la que le confiere carácter de barrio pesquero. A dicho puerto pesquero solamente pueden acceder pequeñas embarcaciones, que permanecen varadas o fondeadas al abrigo de los diques, lo cual acentúa su carácter relacionado con la pesca tradicional y una población vinculada a esta actividad, que se ha mantenido a lo largo del tiempo.





Ilustración 28. Muelle Pesquero Puerto de la Cruz. Foto antigua y actual. Fuente: <https://www.isladetenerifevive.com/2015/03/historia-de-el-puerto-de-la-cruz.html> y Fotografía propia.

UA3. La actual explanada del parking y camino sin urbanizar entre la Ranilla y el Parking

Este sector constituye una gran extensión de suelo vacío en el entorno próximo de una zona caracterizada por la urbanización continua y compacta y de elevada densidad poblacional. Se trata, por tanto, de un recurso estratégico para el crecimiento de una ciudad que no se caracteriza por disponer de muchos espacios sin consolidar. Esta unidad se ha delimitado teniendo en cuenta dos grandes explanadas, actualmente destinadas al aparcamiento de vehículos, las cuales se encuentran a diferentes niveles de altura, y con un gran muro en la explanada inferior, suponiendo un obstáculo claro en la apertura al mar de la ciudad así como en la visión de éste. Este paisaje es de muy baja calidad, y ambientalmente representa una zona muy degradada del litoral donde prolifera la vegetación invasora y ruderal. En esta zona, tan antropizada y degradada, se intercalan zonas pavimentadas con asfalto con otras zonas de tierra, cuyos límites se confunden hasta el punto de no estar claro dónde termina un tipo de suelo y empieza otro. Dicha unidad, formará parte de las actuaciones de ordenación previstas por el PMM de Mejora e Incremento de la Competitividad de El Puerto de La Cruz.



Ilustración 29. Explanada de Parking y camino de tierra interior. Ortofoto IDE Canarias. Grafcan

UA4. Zona Urbana consolidada compacta

Dentro de esta unidad se pueden diferenciar tres subunidades morfológicamente diferentes, correspondientes al Barrio pesquero de la Ranilla, el centro del Casco histórico, y el resto del área consolidada, correspondiente al área de expansión de la ciudad.

UA4.1 Barrio pesquero de la Ranilla.

Se trata de un barrio muy vinculado al sector pesquero y a las labores portuarias. Se localiza en el margen más occidental del Conjunto Histórico y se dispone de forma lineal y paralela a la antigua línea costera. El barrio está configurado por construcciones tradicionales de una planta, entre las que se intercalan grandes edificios de medianeras vistas, que generan un gran impacto visual. Con el fin de minimizar el impacto de estas medianeras, actualmente, en algunas de éstas, se han pintado grandes murales, en un afán de integración del barrio. La calle Mequinez, quizá la más tradicional, cuenta con dos capillas de cruces muy bien conservadas y rodeadas de casas tradicionales. Dichas construcciones presentan mosaicos en muchas de las fachadas y una hornacina en una de las viviendas, decoradas todas ellas con imágenes de la virgen del Carmen, lo cual nos evoca a unas costumbres pasadas y presentes muy vinculadas al puerto pesquero, a la religión y a la virgen del Carmen como patrona de los pescadores.



Ilustración 30. Imágenes de la calle Mequinez. Fotografía propia

UA4.2 Centro del Casco histórico.

Se trata de una zona muy emblemática que cuenta con los edificios públicos, iglesias y espacio públicos de mayor importancia para la ciudad en particular, y para el municipio de forma general. Se caracteriza por una ordenación en grandes manzanas bastante regulares, tal y como podemos observar en cualquier plano de la zona.

Como hitos relevantes de esta unidad se encuentra la Plaza del Charco, lugar emblemático que además resulta ser el centro neurálgico al que confluye el barrio de la Ranilla, el Puerto pesquero y el paseo litoral. Otros espacios públicos singulares que se pueden encontrar en esta unidad paisajística son: la plaza de la Iglesia de Nuestra Señora de la Peña de Francia, la Plaza Víctor Pérez y la Plaza de El Concejil. En el centro, las volumetrías son diversas y en las que se entremezclan viviendas tradicionales y edificaciones de varias alturas más modernas, que restan calidad al paisaje conformado por las casas tradicionales. Uno de los elementos que más afecta a la imagen de este casco histórico y que deteriora la visual de este entorno emblemático es la cartelería de los locales comerciales, la cual es muy llamativa, heterogénea y resulta sobrecargada.

Por otro lado, desde el punto de vista de las visuales, se ha detectado que aunque la ordenación del territorio se caracteriza porque las calles principales discurren de forma perpendicular a la costa y por tanto abiertas a ésta, sin embargo, las visuales al mar se encuentran obstaculizadas por paraguas y diferentes estructuras dispuestas en las terrazas de muchos locales de restauración, impidiendo una visión clara del litoral.



Ilustración 31. Imagen de una Terraza que obstaculiza la visión del litoral. Fotografía propia

UA4.3 Área de Expansión de la ciudad

El resto de la zona incluida dentro de la UA4. Unidad de Urbanización Compacta y Continua, pero no incluida en las subunidades anteriores, representa la zona de crecimiento de la ciudad histórica, donde la vivienda tradicional es escasa y se reduce a varios enclaves que representan algunos de los denominados islotes del BIC del Conjunto Histórico, además de otros BIC no incluidos en el Conjunto. Esta zona se caracteriza por edificaciones residenciales modernas, de varias plantas y donde se pueden encontrar diversos hoteles. No es una unidad ambiental de gran calidad debido a la gran altura de muchos de los edificios que rodean el Conjunto Histórico y que apenas dejan ver la configuración tradicional del casco.



Ilustración 32. Imágenes de UA4.3. Área de expansión de la ciudad. Fotografía propia

UA5. Barrancos

Resulta interesante definir los barrancos como una unidad paisajística en sí, porque producen una ruptura de la superficie y porque se comportan como líneas divisorias que estructuran el territorio, es decir, implica ser el límite natural del crecimiento de la ciudad o supone ser una línea divisoria del territorio municipal, como lo es en este caso. Desde el punto de vista del análisis del paisaje, los barrancos son hendiduras lineales que cruzan longitudinalmente el territorio y que presentan diferente morfología, diferente color en sus cauces, diferentes

materiales de arrastre, con vegetación o sin vegetación, etcétera. Estas características de los barrancos repercuten en que el paisaje de estos, a pesar de conformar esencialmente la misma estructura, difiera en unos de otros. En Puerto de la Cruz existen cuatro barrancos, con dirección sur norte, de los cuales se analiza a continuación más en profundidad dos de ellos, el Barranco de San Felipe y el Barranco de Martíáñez, ya que estructuran y determinan la configuración del territorio en el que se inserta el Conjunto Histórico. Ambos barrancos son cauces de escasa profundidad, con perfil en “U” pero de diferente anchura, siendo el de San Felipe mucho más ancho que el de Martíáñez. Los colores de sendos barrancos también resultan ser un elemento diferenciador. De este modo, en el barranco de San Felipe donde prolifera la vegetación invasora, concretamente el *Pennisetum setaceum* (rabo de gato), se puede observar un cauce de color prácticamente amarillo, salpicado con algunos verdes procedentes de tartagueras, y algún que otro gris procedente de los materiales sedimentarios que se dejan ver en un cauce muy degradado.



Ilustración 33. Bco. San Felipe. Fotografía propia



Ilustración 34. Bco. Martíáñez. Fotografía propia.

Por el contrario, en el Barranco Martiánez se aprecia mayoritariamente especies ornamentales, dispuestas en los bordes del cauce, y que aportan una gama de colores muy variada al mismo, con un cauce prácticamente desprovisto de vegetación, donde se visualizan diferentes tonalidades grises que proceden de materiales de arrastre heterométricos.

La desembocadura de ambos barrancos culmina en sendas playas, Playa Jardín y Playa de Martiánez, estando esta última caracterizada por el aporte de materiales más voluminosos.



Ilustración 35. Desembocadura del Bco. San Felipe. Fotografía propia.



Ilustración 36. Desembocadura del Bco. Martiánez. Fotografía propia.

En el caso de ambos barrancos, se puede afirmar que se trata de cauces de poca profundidad y perfil en “U” lo que indica una escasa antigüedad de los procesos erosivos. Por último concluir que los barrancos en sí mismos resultan ser unidades de alto valor ambiental que

favorecen la conservación de los recursos naturales, por lo que se hace necesaria su preservación así como la de los ecosistemas asociados a estos.

UA6. Zona agrícola y de poblamiento disperso.

Esta unidad se corresponde con el resto del área no incluida en ninguna de las unidades anteriores, y que tiene una morfología similar, constituida por zonas agrícolas y poblamiento disperso, en ocasiones vertebrado en torno a los ejes estructurales que suponen las carreteras de acceso al casco. Tal y como se comentó inicialmente, al tomar como referencia el municipio, debido a la presencia de muchos islotes ubicados fuera del casco urbano, nos encontramos ante una gran área compuesta por parte del litoral (al este y al oeste del casco histórico) y la zona media y alta del municipio. En esta gran unidad existen amplias zonas destinadas a la agricultura, concretamente al cultivo de la platanera o pequeños huertos destinados a las hortalizas, hoteles de diferentes tipologías y poblamiento disperso, a veces concentrado en torno a carreteras o en pequeños núcleos poblacionales, y otras diseminado por el territorio.



Ilustración 37. Imagen de la Unidad correspondiente a la UA6.Zonas Agrícolas y Poblamiento disperso. Fotografía propia

En esta Unidad ambiental también se localizan espacios verdes y jardines de gran importancia en el municipio, entre los cuales destaca el jardín Botánico y otros jardines privados como el del Sitio Litre o los Jardines del Taoro, islotes perteneciente al BIC del Conjunto Histórico, y que pueden observarse desde las zonas más elevadas del municipio.

Por último, se ha creído conveniente realizar un análisis desde los principales focos visuales, desde los cuales se pueden observar las unidades de paisaje detectadas. Como ya se ha mencionado anteriormente, existen actualmente algunos elementos del mobiliario urbano que obstaculizan visuales hacia el litoral en la zona del casco histórico, como es el caso de las calle Blanco y la calle San Juan, las cuales tendrían visual del muelle pesquero si no fuese por las

sombrillas y otros elementos dispuestos en algunas terrazas de la zona que obstaculizan dichas vistas. También la visual desde el barrio de la Ranilla hacia el mar, se encuentra obstaculizada por una explanada y una escollera situadas ambas a cotas elevadas, obstaculizando la visión del litoral. Por otro lado, se han detectado algunos puntos donde la visión del patrimonio es llamativa y no deberían ser alterados con ninguna acción que obstaculice dichas vistas. De todos ellos, el punto visual de mayor calidad, es el localizado al pie del Casino Taoro, concretamente en el Parque Taoro, que además es uno de los islotes del BIC del Conjunto Histórico.



Ilustración 38. Visual del Conjunto Histórico. Foto tomada en jardines del Taoro. Fotografía propia.

Fuera del área de actuación, pero como punto destacable por la amplitud visual que se tiene del paisaje, así como por la calidad de sus vistas, cabe destacar la visual que se consigue desde la Montaña de La Horca de gran parte del municipio y, por tanto, de prácticamente todas las unidades paisajísticas definidas.



Ilustración 39. Visual de gran parte del municipio. Foto tomada desde la Montaña la Horca. Fotografía propia.

4.12. PATRIMONIO CULTURAL

El presente subapartado, teniendo en cuenta el instrumento de planeamiento objeto de estudio, y con el objeto de no duplicar información, incluye un pequeño resumen del Patrimonio Cultural, remitiendo a otro documento del PEPCH para su análisis en detalle.

De conformidad con el artículo 2.2 de la LPCC el patrimonio cultural de Canarias está constituido por los bienes muebles, inmuebles, manifestaciones inmateriales de las poblaciones aborígenes de Canarias, de la cultura popular y tradicional, que tengan valor histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, etnográfico, bibliográfico, documental, lingüístico, paisajístico, industrial, científico, técnico o de cualquier otra naturaleza cultural, cualquiera que sea su titularidad y régimen jurídico.

Este precepto, en contraposición con la derogada Ley 4/1999, de 15 de marzo de Patrimonio Histórico de Canarias, refleja la evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural, que apunta a que la conservación del patrimonio debe motivarse en valores no solo históricos, sino también de carácter social e identitarios. Es por ello que se amplía la variedad de manifestaciones que comprende el patrimonio cultural, que abarca no sólo el patrimonio material e inmaterial, sino también el patrimonio natural.

Consecuentemente, el concepto de Conjunto Histórico se amplía en la LPCC, cuyo artículo 23.b de la LPCC lo define como la *“agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento claramente delimitable, de carácter urbano o rural, continua o dispersa, o núcleo individualizado de inmuebles, cuya estructura física sea reflejo de la evolución de una comunidad humana, con independencia del valor de los elementos singulares que la integran”*. Se introduce el paisaje como un elemento con identidad propia en el ámbito del Conjunto Histórico, al contemplar expresamente que *“Se podrán incluir en esta categoría los referentes paisajísticos que contribuyan a conformar su imagen histórica”*. En la misma línea, el artículo 79.1 de la LPCC, dentro de las *“Normas específicas de los conjuntos históricos”* del Capítulo III del Título VI de la LPCC, establece que *“la conservación de los conjuntos históricos comportará el mantenimiento de sus valores históricos, su estructura urbana y arquitectónica y las características generales del ambiente y del paisaje urbano o rural”*. De esta perspectiva, el artículo 38.2 LPCC exige que los Catálogos que forman parte de los Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos incluyan se refieran no solo a los inmuebles singulares del ámbito, sino también a los espacios libres y a las especies vegetales de significativo porte u otras estructuras significativas.

Por tanto, a tenor de la regulación de la LPCC, el paisaje y el medio ambiente formarán parte del patrimonio histórico – cultural de Puerto de La Cruz en la medida en que son reflejo de la evolución de la transformación de la ciudad a lo largo de la historia, desde su fundación en el siglo XVI como núcleo costero, pasando por su consideración de ciudad portuaria foco de atracción de una activa burguesía comercial en el siglo XVII a raíz de ser la vía de salida de la rica producción

agrícola del Valle de La Orotava, hasta convertirse en referente del turismo a nivel internacional partir de los años 60 del siglo XX gracias a su excepcional clima y paisaje.

Para la elaboración del Catálogo del PEPCH Puerto de La Cruz, atendiendo a lo dispuesto en la LPCC en cuanto al objeto y ámbito de aplicación del Plan Especial, y con el propósito de facilitar la identificación y regulación de los bienes y espacios con identidad propia del Puerto de La Cruz, los elementos integrantes del Patrimonio Cultural se clasifican en los siete tipos siguientes:

- a) **Patrimonio arquitectónico (AR):** integrado por aquellos inmuebles que dan testimonio de periodos concretos del desarrollo urbano y social del Conjunto Histórico por sus valores intrínsecos, en cuanto a representatividad, autenticidad, histórico – identitarios, artísticos, técnicos y/o paisajísticos.
- b) **Espacios urbanos (EU):** integrado por todos los espacios libres singulares de valor etnográfico que constituyen una parte esencial de la imagen de la ciudad, cuya antropización ha configurado un modelo específico de interacción con el entorno. En el puerto de La Cruz tienen esta consideración el muelle pesquero, las plazas, parques, paseos y jardines.
- c) **Patrimonio etnográfico (ET):** integrado por todos los bienes que constituyen testimonio y expresión relevantes de la identidad, cultura y formas de vida tradicionales que reflejen la evolución histórica del Puerto de La Cruz. A modo enunciativo, en el ámbito del PEPCH ostentan valores etnográficos los elementos vinculados a tradiciones populares, creencias y ritos, tales como hornacinas, templetos, cruces, capillas, cementerios y similares; los ligados a las actividades productivas, como haciendas o vestigios de la actividad pesquera tradicional; y aquellos otros que sean testimonio de la vida, usos y costumbres, como los dameros, caños y chorros.
- d) **Conjunto Etnográfico (ET-CJ):** conjunto de elementos de similar valor intrínseco y simbólico, que con independencia de su antigüedad, propiedad o valor económico, dan soporte a manifestaciones culturales arraigadas y representativas de la identidad histórica de Puerto de La Cruz, como las 24 cruces vinculadas a la tradición del enrame por su carácter conmemorativo o por formar parte del “*vía crucis*”.
- e) **Espacios naturales (EN):** integrado por espacios libres singulares poco antropizados que constituyen una parte esencial de la imagen de la ciudad por sus valores naturales, su significación histórica y/o etnográfica, por lo que deben ser especialmente protegidos. Tienen esta consideración Los Bajíos de San Telmo y las coladas del Risco de Oro.
- f) **Árboles monumentales y flora singular (AF):** integrado por los ejemplares o conjuntos arbóreos que deban ser especialmente conservados, bien porque se consideran singulares o notables por su longevidad, tamaño o rareza; o por estar

asociado a algún hecho o acontecimiento histórico notable, formen parte de la memoria colectiva de la ciudadanía o bien existan anécdotas curiosas, leyendas o manifestaciones culturales o etnológicas, asociadas al mismo.

- g) **Patrimonio inmaterial (IM):** tienen la consideración de bienes del patrimonio cultural inmaterial en el ámbito del PEPCH las tradiciones de la Embarcación de la Virgen, el Baño de las Cabras y la danza “Mataculebra” reconocidas por la población portuense como parte integrante de su patrimonio histórico – cultural.

Atendiendo a lo dispuesto en la LPCC los bienes integrantes del Patrimonio Cultural del PEPCH se recogen, en función de sus valores, en los siete tipos de catálogo siguientes:

Tipo Catálogo	Nº bienes catalogados
Arquitectónico (AR)	220
Etnográfico (ET)	30
Etnográfico. Conjunto etnográfico (ET-CJ)	38
Espacios urbanos (EU)	13
Espacios naturales (EN)	2
Inmaterial (IN)	3
Árbol y/o flora singular (AF)	469
Total general	775

Tabla 23. Bienes catalogados según tipo

Se remite al Tomo II.7 del PEPCH, donde se recoge el inventario de bienes a incluir en el Catálogo.

Desde el punto de vista ambiental cabe destacar la inclusión en el Catálogo de árboles monumentales y flora singular (AF) y espacios naturales (EN)

Respecto a los árboles monumentales y flora singular (AF), se catalogan 469 individuos, que se agrupan en las 15 especies que se reflejan en la tabla adjunta:

Código Raíz	Especie	Nombre científico	Nº individuos
AF-AR	Araucaria	<i>Araucaria heterophylla</i> Salisb. (= <i>A. excelsa</i>).	10
AF-CA	Cardón	<i>Euphorbia canariensis</i> L.	4
AF-CI	Ciprés común	<i>Cupressus sempervirens</i> L.	22
AF-DR	Drago	<i>Dracaena draco</i> (L.) L. ssp. <i>draco</i> .	8
AF-EU	Eucaliptos	<i>Eucalyptus camaldulensis</i> Dehnh. y <i>Eucalyptus globulus</i> Labill.	14
AF-AC	Árbol del caucho	<i>Ficus elastica</i> Roxb. Ex Hornem.	2
AF-LA	Laurel de indias	<i>Ficus microcarpa</i> L.f.	38
AF-ÑA	Ñamera	<i>Colocasia esculenta</i> (L.) Schott.	5
AF-OM	Ombú	<i>Phytolacca dioica</i> L.	3
AF-PA.can	Palmera canaria	<i>Phoenix canariensis</i> H. Wildpret.	231
AF-PA.was	Palmeras Washingtonia	<i>Washingtonia robusta</i> H. Wendl. y <i>Washingtonia filifera</i> (Lindl.) H. Wendl.	81

AF-CN	Casuarina negra	<i>Casuarina cunninghamiana</i> Miq.	17
AF-PI.can	Pino canario	<i>Pinus canariensis</i> C. Sm. ex DC. in Buch.	2
AF-PI.oro	Pino de oro	<i>Grevillea robusta</i> A. Cunn. Ex R. Br.	28
AF-PL	Platanera	<i>Musa acuminata</i> Colla.	4
TOTAL INDIVIDUOS			469

Tabla 24. Árboles monumentales y flora singular

Respecto a los Espacios Naturales, se catalogan 2:

Código del Catálogo	Área urbana	Dirección	Denominación
EN-CH2-EP.01	San Telmo - El Muelle	San Telmo	Fondeadero de El Rey
EN-K-02.14	La Casa del Risco de Oro y jardines	Carretera de Las Tapias, s/n	Risco de Oro

Tabla 25. Espacios naturales catalogados

4.13. CAMBIO CLIMÁTICO

Para poder cuantificar la posible evolución del clima los expertos hacen uso de los modelos climáticos y de los escenarios de emisiones de gases de efecto invernadero.

Los modelos climáticos de circulación general son modelos del sistema terrestre desarrollados por diferentes centros climatológicos. Los modelos del sistema terrestre incluyen, además, la representación de varios ciclos bioquímicos como aquéllos implicados en el ciclo del carbono, del azufre o del ozono.

Estos modelos climáticos de circulación general son forzados con distintos escenarios de emisiones a lo largo del siglo XXI para dar lugar a diferentes proyecciones del clima a nivel mundial.

Para el Tercer (TAR) y Cuarto (4AR) Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de los años 2001 y 2007, se hizo uso de los siguientes escenarios que fueron elaborados previamente en un informe ad hoc, conocido como SRES:

- A1: describe un mundo futuro con rápido crecimiento económico, población mundial que alcanza su valor máximo hacia mediados del siglo y disminuye posteriormente, y una rápida introducción de tecnologías nuevas y más eficientes. Sus características distintivas más importantes son la convergencia entre regiones, la creación de capacidad y el aumento de las interacciones culturales y sociales, acompañadas de una notable reducción de las diferencias regionales en cuanto a ingresos por habitante. La familia de escenarios A1 se desarrolla en tres grupos que describen direcciones alternativas del cambio tecnológico en el sistema de energía. Los tres grupos A1 se diferencian en su orientación tecnológica: utilización intensiva de combustibles de origen fósil (A1FI), utilización de fuentes de energía no de origen fósil (A1T), o utilización equilibrada de todo tipo de fuentes (A1B).

- A2: describe un mundo muy heterogéneo. Sus características más distintivas son la autosuficiencia y la conservación de las identidades locales. Las pautas de fertilidad en el conjunto de las regiones convergen muy lentamente, con lo que se obtiene una población mundial en continuo crecimiento. El desarrollo económico está orientado básicamente a las regiones, y el crecimiento económico por habitante, así como el cambio tecnológico están más fragmentados y son más lentos que en otras líneas evolutivas.
- B1: describe un mundo convergente con una misma población mundial que alcanza un máximo hacia mediados del siglo y desciende posteriormente, como en la línea evolutiva A1, pero con rápidos cambios de las estructuras económicas orientados a una economía de servicios y de información, acompañados de una utilización menos intensiva de los materiales y de la introducción de tecnologías limpias con un aprovechamiento eficaz de los recursos. En ella se da preponderancia a las soluciones de orden mundial encaminadas a la sostenibilidad económica, social y medioambiental, así como a una mayor igualdad, pero en ausencia de iniciativas adicionales en relación con el clima.
- B2: describe un mundo en el que predominan las soluciones locales a la sostenibilidad económica, social y medioambiental. Es un mundo cuya población aumenta progresivamente a un ritmo menor que en A2, con unos niveles de desarrollo económico intermedios, y con un cambio tecnológico menos rápido y más diverso que en las líneas evolutivas B1 y A1. Aunque este escenario está también orientado a la protección del medio ambiente y a la igualdad social, se centra principalmente en los niveles local y regional.

Posteriormente, para la elaboración del Quinto Informe de Evaluación (AR5) del IPCC del año 2013 y sustituyendo a los elaborados por el Informe Especial sobre Escenarios de Emisiones (SRES), se ha hecho uso de cuatro nuevos escenarios de emisión, las denominadas Sendas Representativas de Concentración (RCP siglas en inglés).

Éstas se identifican por su forzamiento radiativo total (cambio en la radiación entrante o saliente de un sistema climático) para el año 2100, que varía desde 2,6 a 8,5 vatios por metro cuadrado ($W \cdot m^{-2}$). Cada RCP tiene asociada una base de datos de alta resolución espacial de emisiones de sustancias contaminantes (clasificadas por sectores), de emisiones y concentraciones de gases de efecto invernadero y de usos de suelo hasta el año 2100, basada en una combinación de modelos de distinta complejidad de la química atmosférica y del ciclo del carbono. Los resultados que aquí se presentan se refieren a 3 posibles forzamientos radiativos: 8,5 $W \cdot m^{-2}$ (RCP 8,5, en rojo), 6,0 $W \cdot m^{-2}$ (RCP 6,0, en ocre) y 4,5 $W \cdot m^{-2}$ (RCP 4,5, en azul).

En la siguiente imagen se comparan los forzamientos radiativo de los escenarios ya comentados, es decir, RCP y SRES.

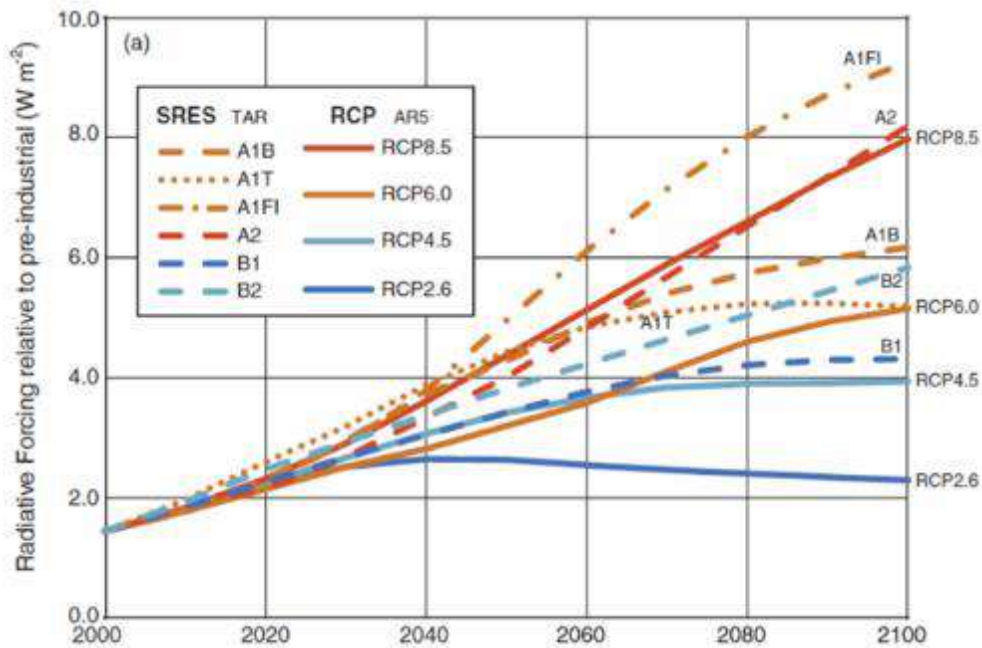


Ilustración 40. Forzamiento radiativo de los distintos escenarios de emisiones: SRES (Tercer y Cuarto Informe de Evaluación del IPCC) y RCP (Quinto Informe de Evaluación del IPCC). Fuente: Borrador del documento Bases Científicas, Capítulo 1, Grupo de Trabajo I del IPCC

El IPCC se encuentra actualmente en su sexto ciclo de evaluación, durante el cual el IPCC producirá los informes de evaluación de sus tres grupos de trabajo, tres informes especiales, un perfeccionamiento del informe de metodología y el informe de síntesis que es el último de los productos AR6.

De acuerdo con los procedimientos del IPCC, el Informe de Síntesis debe “sintetizar e integrar los materiales contenidos en los Informes de Evaluación e Informes Especiales” y “debe estar escrito en un estilo no técnico adecuado para los responsables de la formulación de políticas y abordar una amplia gama de cuestiones políticas relevantes pero preguntas políticas neutrales aprobadas por el Panel”.

Se compone de dos partes, un resumen para responsables de políticas (SPM) de 5 a 10 páginas y un Informe más extenso de 30 a 50 páginas. El AR6 SYR se basa en el contenido de los informes de evaluación de los tres grupos de trabajo:

- WGI: la base de la ciencia física
- WGII: impactos, adaptación y vulnerabilidad
- WGIII: mitigación del cambio climático y los tres informes especiales: Calentamiento global de 1.5°C , Cambio Climático y Tierra, El Océano y la Criosfera en un Clima Cambiante.

Aunque el Informe de síntesis será el último de los productos AR6, aún no ha sido publicado aunque se espera que lo haga a principios de 2023, sin haberse publicado hasta la fecha de presentación del presente documento.

La estructura del Informe de síntesis, sustancialmente diferente a la que se adoptó para AR5 SYR, permitirá un marco holístico que se integra a través de los Grupos de Trabajo, lo que permite que SYR cubra mejor los diferentes aspectos del cambio climático. El esquema del Informe de Síntesis acordado en la 52.ª sesión del panel del IPCC consta de una introducción y tres secciones principales organizadas por plazos. La primera sección, 'Estado actual y tendencias', cubre el período histórico y actual. La segunda sección, 'Clima a largo plazo y futuros de desarrollo', aborda los futuros proyectados hasta 2100 y más allá. La sección final es "Respuestas a corto plazo en un clima cambiante", considera los marcos de tiempo de las políticas internacionales actuales y el intervalo de tiempo entre ahora y 2030-2040.

A nivel global, de las guías resumidas del sexto informe de evaluación (AR6) "Guía resumida del Sexto Informe de Evaluación del IPCC: Grupo de Trabajo I (Cambio Climático: Bases físicas)" y "Guía resumida del Sexto Informe de Evaluación del IPCC: Grupo de Trabajo II (Cambio Climático: Impactos, Adaptación y Vulnerabilidad)" pueden extraerse las siguientes conclusiones:

Riesgos globales y regionales para niveles crecientes de calentamiento global

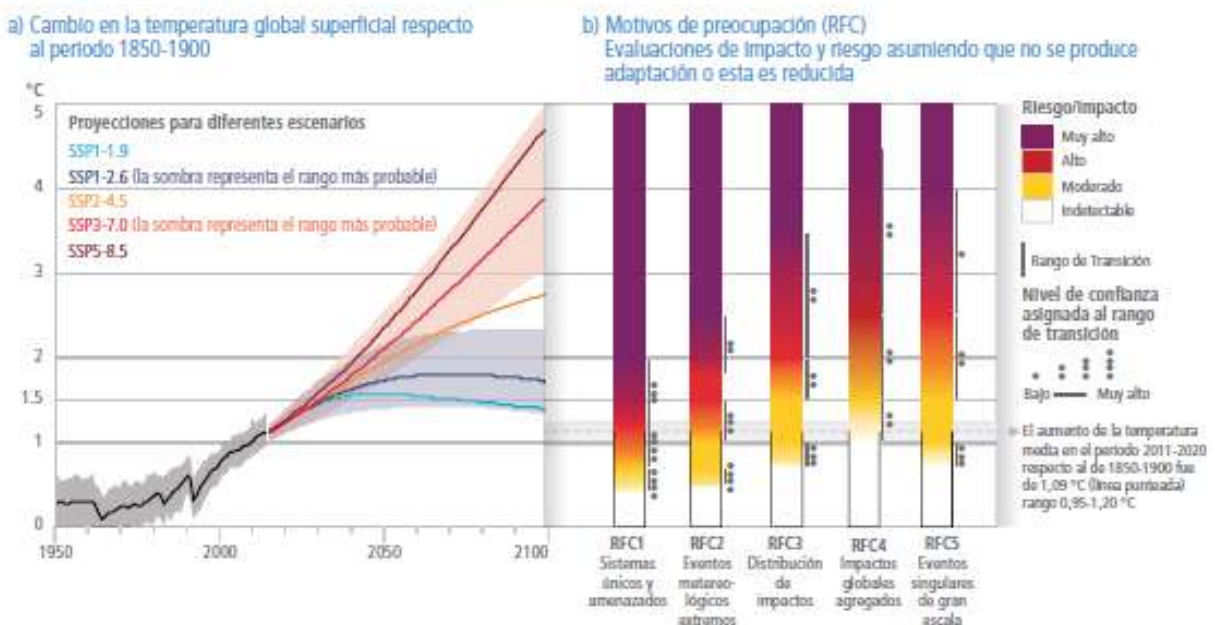


Ilustración 41. Riesgos globales y regionales para niveles crecientes de calentamiento global. Fuente: Guía resumida del Sexto Informe de Evaluación del IPCC (Grupos de trabajo 1 y 2).

En la imagen izquierda (a) se muestran las proyecciones de la temperatura global superficial hasta fin de siglo, correspondientes a cinco de los nuevos escenarios climáticos analizados por el

IPCC (ver Guía Resumida Sexto Informe IPCC, Grupo de Trabajo I: Bases Físicas) que integra el análisis de trayectorias de emisión de gases de efecto invernadero y trayectorias socioeconómicas.

En la imagen de la derecha (b) se representan los denominados “motivos de preocupación” (RFC en sus siglas en inglés) y cómo pueden verse afectados por los distintos niveles de calentamiento global, en un escenario de baja o nula adaptación. Se indica así, en escala de color, tanto el nivel de riesgo como la magnitud de los impactos, observándose cómo, con un calentamiento superior a 3 °C, todos los impactos y riesgos para estos cinco “motivos de preocupación” alcanzan niveles altos o muy altos.

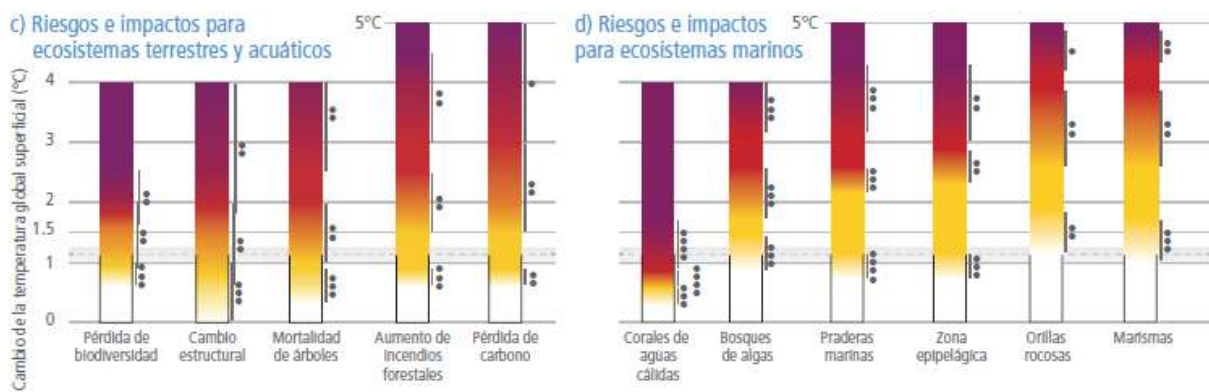
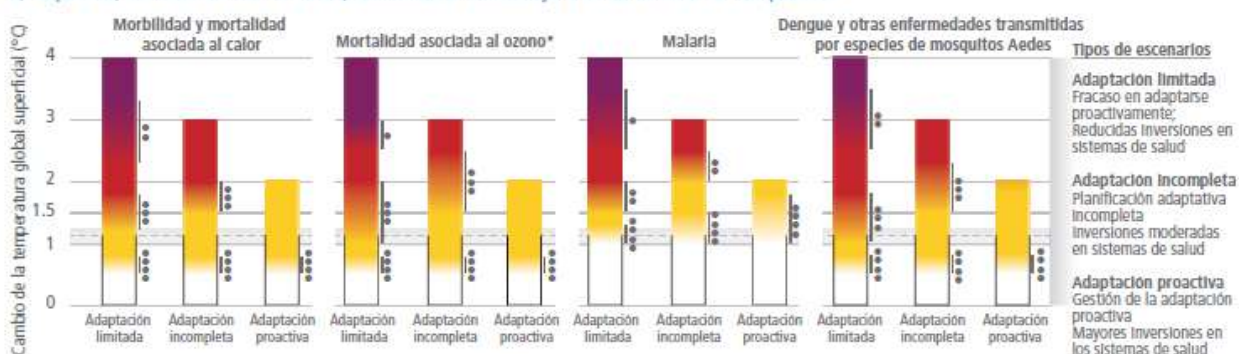


Ilustración 42. Riesgos e impactos para ecosistemas terrestres, acuáticos (agua dulce) y marinos. Fuente: Guía resumida del Sexto Informe de Evaluación del IPCC (Grupos de trabajo 1 y 2).

En las gráficas anteriores se representan los niveles de impacto y riesgo, en función de los diversos incrementos de temperatura, que afectarán a distintos componentes de los ecosistemas terrestres y de agua dulce, figura (c), y los ecosistemas marinos, figura (d).

e) Aspectos, en relación con la salud, sensibles al clima bajo tres escenarios de adaptación



* Las proyecciones de mortalidad incluyen las tendencias demográficas pero no incluyen los futuros esfuerzos para mejorar la calidad del aire que reducirían las concentraciones de ozono.

Ilustración 43. Aspectos relacionados con la salud sensible al clima bajo tres escenarios de adaptación. Fuente: Guía resumida del Sexto Informe de Evaluación del IPCC (Grupos de trabajo 1 y 2).

Finalmente, la figura (e) muestra los niveles de los impactos y riesgos derivados del cambio climático sobre cuatro aspectos relacionados con la salud, en función de tres escenarios de adaptación creciente.

En cuanto a la proyecciones climáticas, la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) es la institución responsable de la coordinación y el desarrollo de la estimación de las proyecciones climáticas en España según el Plan Nacional de Adaptación y las proyecciones Escenarios-PNACC que están a libre disposición a través de la AEMET, aunque dada la fase de desarrollo de los Informe AR6 este no ha sido aún regionalizado por la AEMET.

Aunque es cierto que se ha desarrollado un Atlas Interactivo del IPCC en el informe AR6, las proyecciones de los distintos escenarios se hacen por regiones meso escalares lo que implica que Canarias esté incluida en la región que incluye al Sahara al completo, por lo que resulta de imposible traslado al caso de Canarias.

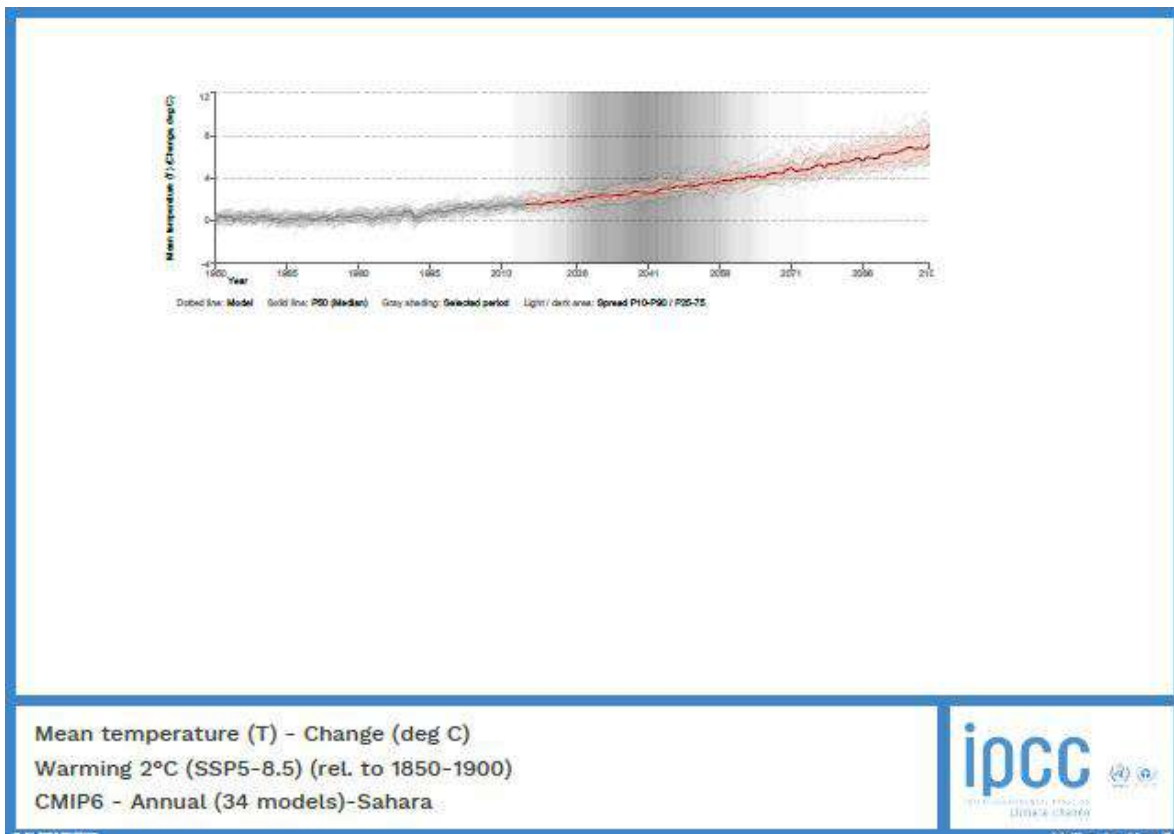


Ilustración 44. Ejemplo de imagen del Atlas Interactivo del IPCC para la región del Sahara

Se reproducen las principales conclusiones del Atlas Interactivo del IPCC para la región del Sahara en sus principales parámetros:

Calor y frío

- Temperatura superficial media

Proyecciones: Alta confianza de aumento

Tendencias pasadas: Tendencia alcista sin atribución

- Calor extremo

Proyecciones: Alta confianza de aumento

Tendencias pasadas: Tendencia alcista con confianza de atribución media

- Olas de frío

Proyecciones: Alta confianza de disminución

Tendencias pasadas: tendencia a la baja con confianza de atribución media

- Heladas

Proyecciones: Alta confianza de disminución

Precipitaciones y aridez

- Precipitación media

Proyecciones: baja confianza en la dirección del cambio

- Inundaciones fluviales

Proyecciones: Baja confianza en la dirección del cambio

- Fuertes precipitaciones e inundaciones pluviales

Proyecciones: Alta confianza de aumento

- Deslizamiento de tierra

Proyecciones: baja confianza en la dirección del cambio

- Aridez

Proyecciones: baja confianza en la dirección del cambio

- Sequía hidrológica

Proyecciones: baja confianza en la dirección del cambio

- Sequía agrícola y ecológica

Proyecciones: baja confianza en la dirección del cambio

- Incendios

Proyecciones: baja confianza en la dirección del cambio

Recientemente, en la **Conferencia sobre Cambio Climático de Sharm el-Sheikh (COP 27)**, los países se unieron para tomar medidas para lograr los objetivos climáticos colectivos del mundo según lo acordado en el Acuerdo de París y la Convención. La conferencia tuvo lugar del 6 al 20 de noviembre de 2022 en Sharm el-Sheikh, Egipto. La Oficina Española de Cambio Climático ha publicado una nota sobre los principales resultados de la cumbre del clima de Sharm el-Sheikh (COP27) que se resume en las siguientes 11 conclusiones:

1. La COP27 da respuesta a las necesidades de los más vulnerables con el establecimiento de un nuevo fondo para hacer frente a las pérdidas y daños debidos a los efectos más extremos del cambio climático.

2. No se ha conseguido avanzar substantivamente respecto al Pacto del Clima de Glasgow de 2021. De este modo, se repiten los mismos textos que ya recogían el compromiso de limitar el calentamiento global a 1,5°C, el objetivo de reducir las emisiones un 45% en 2030 y se reitera el llamamiento a los países a revisar la ambición de sus compromisos lo antes posible.

3. Avance significativo en el proceso para concretar el contenido del Objetivo Global de Adaptación. Se dota de una estructura al proceso de discusión sobre este objetivo que servirá para impulsar los avances (y las necesidades) en las cuatro etapas clave del ciclo de la adaptación:

- Análisis y evaluación de impactos, riesgos y vulnerabilidad
- Planificación
- Implementación
- Evaluación y aprendizaje

4. El debate sobre financiación climática consolida su ampliación a nuevas fuentes de financiación y abre la discusión sobre la necesidad de repensar el papel de las instituciones financieras internacionales y los bancos multilaterales de desarrollo.

5. La transición justa cobra protagonismo al verse reflejada en una sección específica del texto en la que se lanza un programa de trabajo que integra dimensiones otras que las de empleo, como el desarrollo socio económico de los países.

6. El texto adoptado reconoce el papel crítico de la protección, conservación y restauración del agua y ecosistemas y masas de agua y se hace un llamamiento a reforzar el vínculo entre agua y adaptación. Además, se destacan los vínculos entre cambio climático y biodiversidad.

7. Se acuerda continuar con las discusiones sobre agricultura con un foco en la acción climática y la seguridad alimentaria.

8. Se acuerda la revisión del Plan de Acción de Género de la Convención de Clima y continuar trabajando sobre los vínculos entre la acción climática con perspectiva de género y la transición justa con la invitación a la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

9. Se aprueba el Plan de Acción que desarrolla el Programa de Trabajo de Glasgow en materia de Acción para el Empoderamiento Climático (ACE).

10. Se reconoce el papel de los jóvenes como actores clave del cambio.

11. Se ha acordado el sistema de reporting y de revisión, así como el diseño de los registros que permitirán el intercambio y seguimiento de unidades para los artículos 6.2 y 6.4. del Acuerdo de París.

Escenarios de la Agencia Estatal de Meteorología. AEMET

La AEMET es la encargada de la elaboración de las proyecciones de cambio climático regionalizadas para España con respecto a distintos escenarios de emisión para el siglo XXI en España para ser posteriormente empleadas, dentro del marco del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC), en los trabajos de evaluación de impactos y vulnerabilidad.

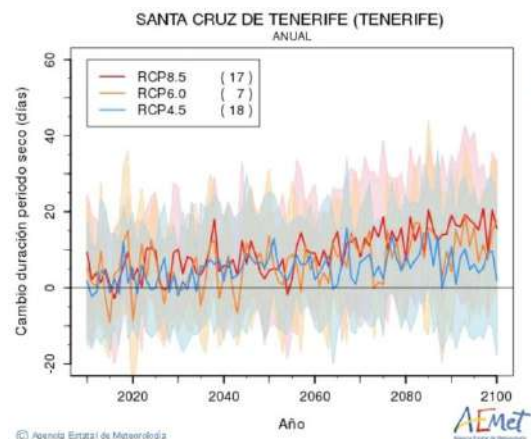
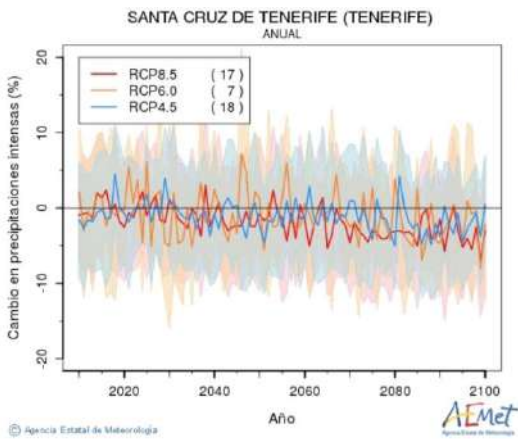
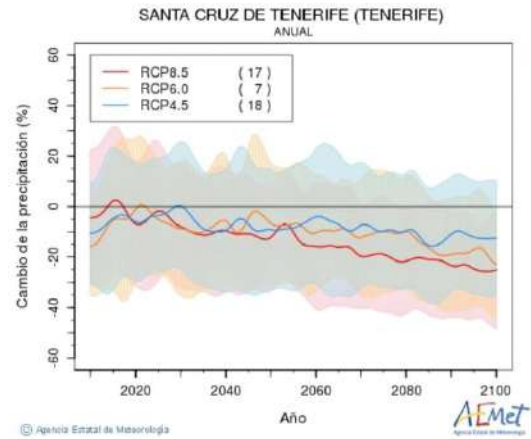
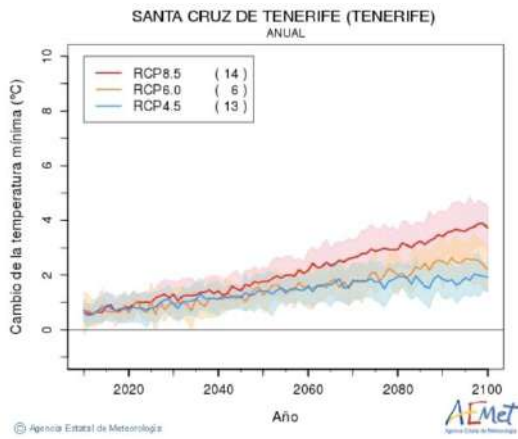
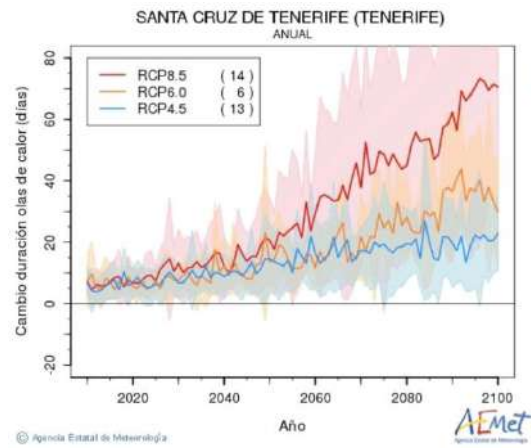
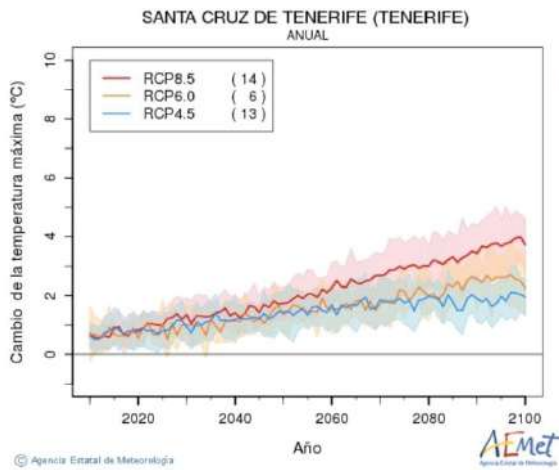
Los gráficos que se presentan a continuación, elaborados por AEMET en base a la regionalización de las proyecciones calculadas con modelos climáticos globales de los escenarios climatológicos del AR5 del IPCC han sido puestos a disposición pública en

http://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/cambio_climat/result_graficos.

Como se expuso anteriormente, aún no se han publicado los escenarios climatológicos del AR6 del IPCC.

Para las Islas Canarias se ha utilizado la técnica de regionalización estadística que traduce los datos generados a gran escala por los modelos climáticos globales a datos en escala local o regional mediante la aplicación de dos tipos de algoritmos empíricos basados en las técnicas de análogos y de regresión lineal.

De entre los parámetros proyectados se han escogido la evolución de la temperatura máxima, días de olas de calor, la evolución temperatura mínima, cambios en la precipitación, cambio en las precipitaciones intensas, el cambio en la duración del periodo seco y el cambio en el número de días de lluvia a lo largo del presente siglo.



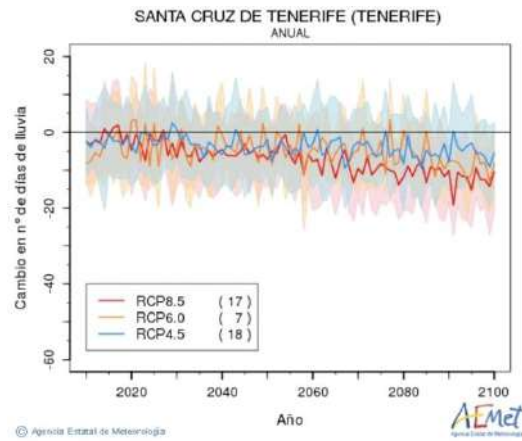
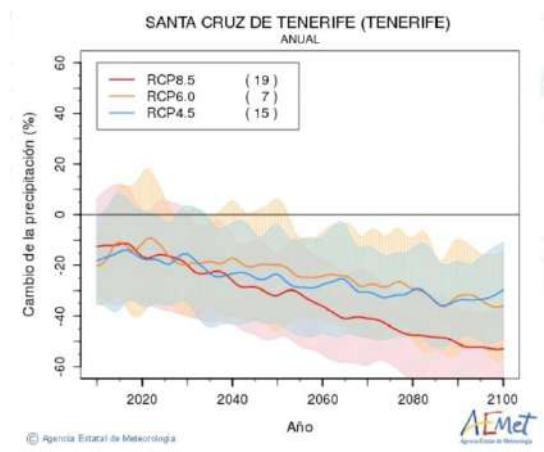
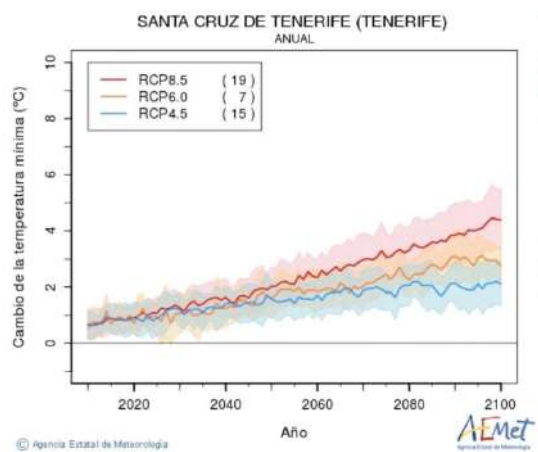
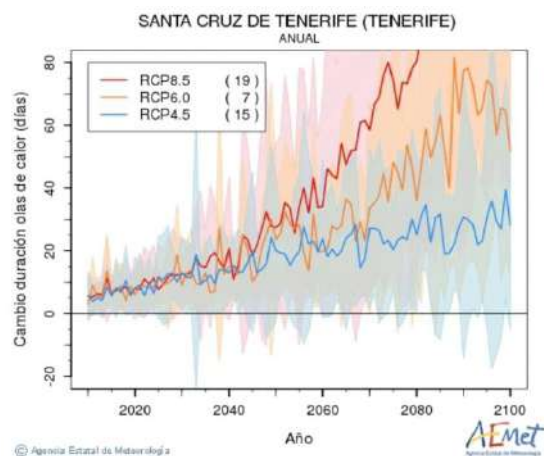
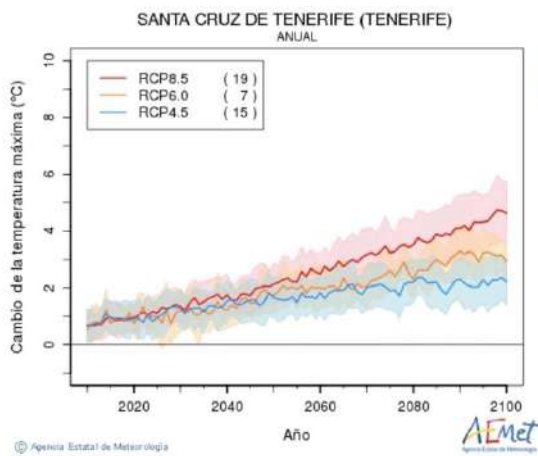


Ilustración 45. Evolución de las temperaturas máximas, días de olas de calor, temperaturas mínimas, cambio de la precipitación, cambio en la duración del periodo seco y cambio en el número de días de lluvia previstos para Tenerife. Técnica estadística de análogos. Fuente: AEMET



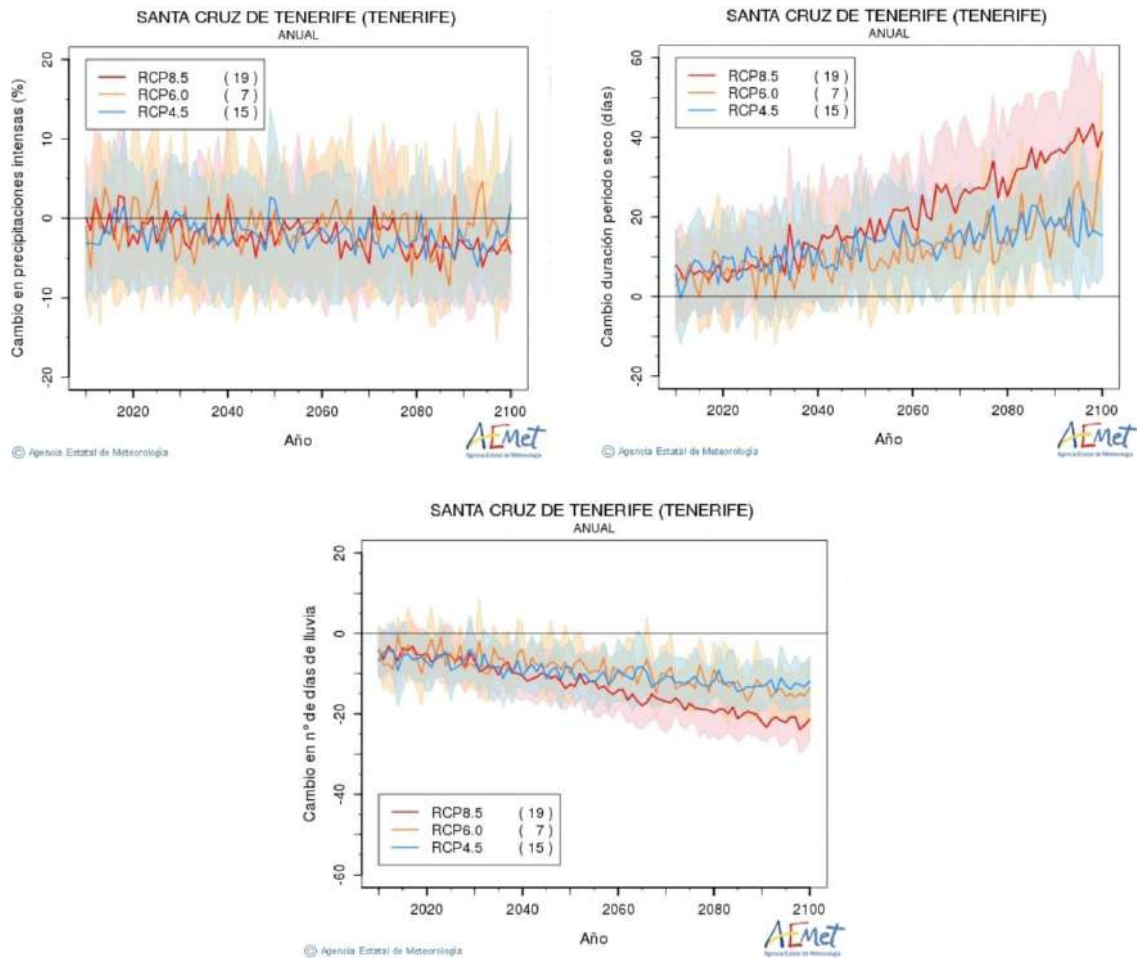


Ilustración 46. Evolución de las temperaturas máximas, días de olas de calor, temperaturas mínimas, cambio de la precipitación, cambio en la duración del periodo seco y cambio en el número de días de lluvia previstos para Tenerife. Técnica estadística de regresión. Fuente: AEMET

Proyecciones Proyecto GOTA. Universidad de La Laguna (ULL)

La ULL, a través del Proyecto GOTA, ha elaborado modelizaciones y proyecciones climáticas regionalizadas, es decir, con mayor grado de detalle que las recogidas por la AEMET, a través de mallas o celdas de 25 km².

Se analizan las previsiones de incremento de temperatura máxima, mínima y previsión de reducción de la precipitación para los periodos 2045-2054 y 2090-2099, utilizando dos escenarios diferentes de emisiones futuras de gases de efecto invernadero (RCP4.5 y RCP8.5) para las proyecciones.

A modo de ejemplo, se muestra una imagen de la isla de Tenerife y las cuadrículas en las que se ha sectorizado la misma, exponiéndose un ejemplo de previsión de incremento de temperatura.

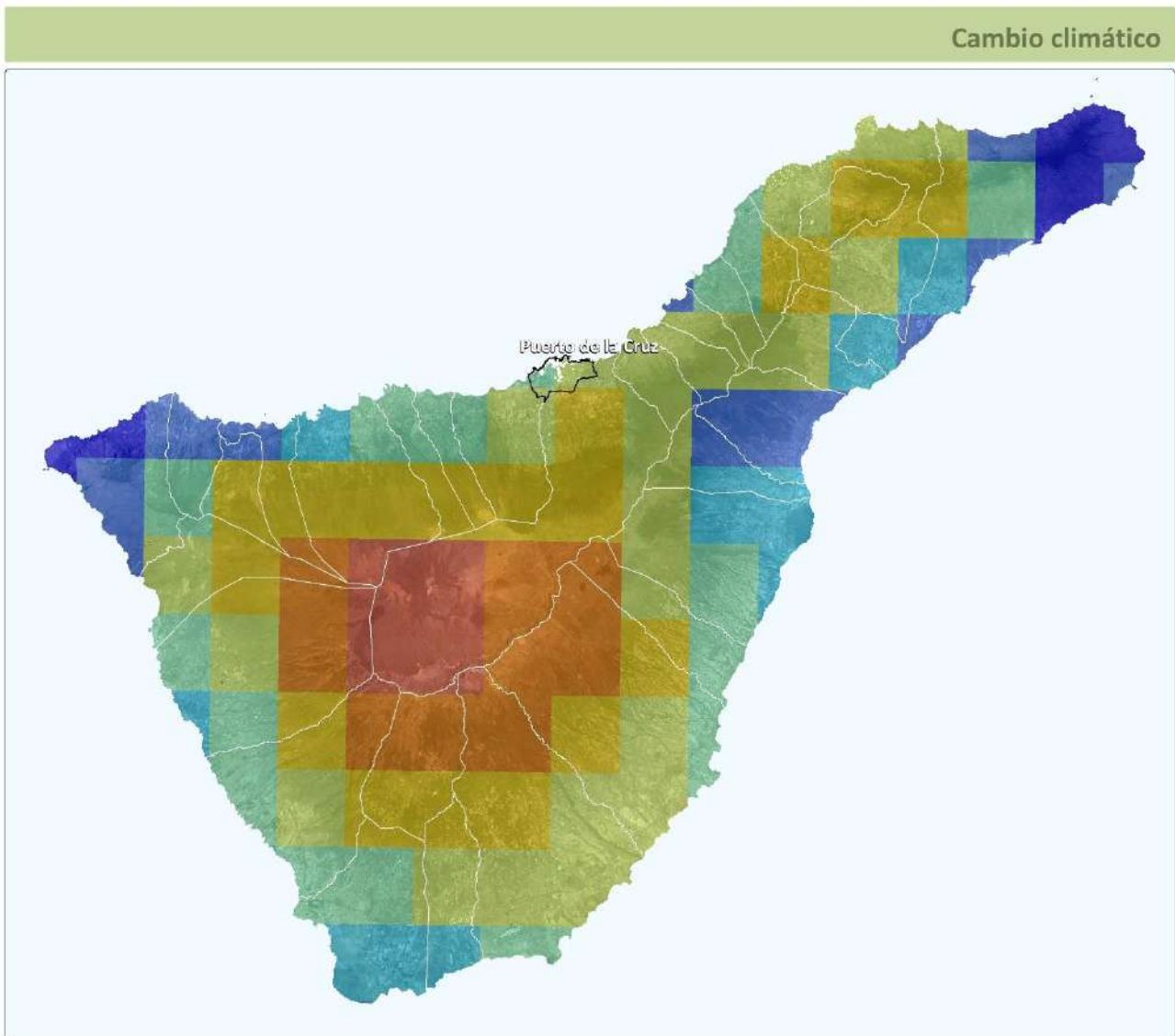


Ilustración 47. Sectorización. Cuadrículas de caracterización de proyecciones climáticas. Escala insular

Temperatura máxima

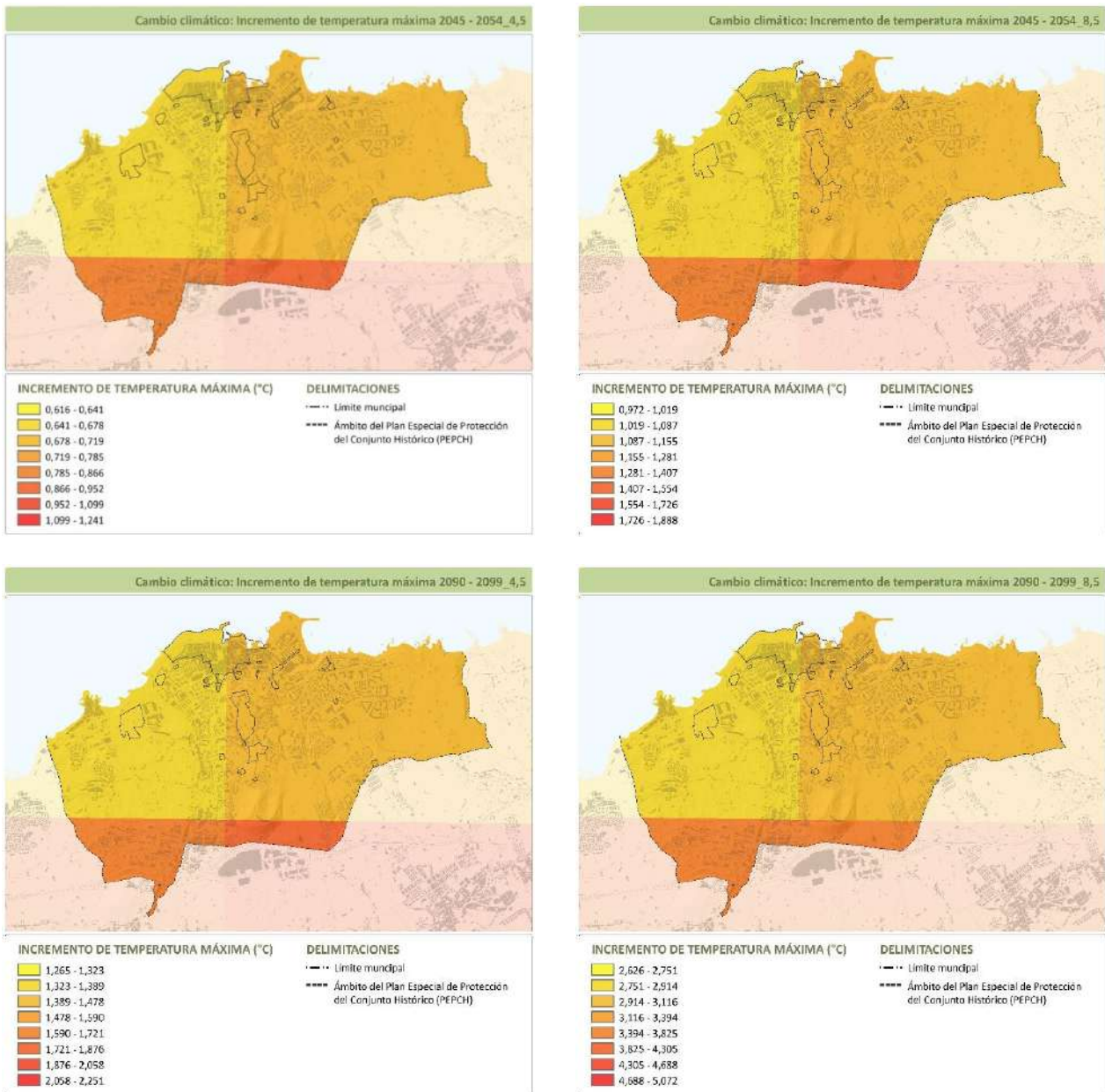


Ilustración 48. Proyecciones incremento de temperatura máxima

Se puede observar cómo, para las proyecciones para el periodo 2045 – 2054 es ligeramente inferior para el RCP 4.5, previéndose un incremento de temperatura máxima que oscila entre 0,64 y 0,67 °C, mientras que para el RCP 8.5 oscila entre 1,06 y 1,12 °C.

Para el periodo 2090 – 2099 el incremento previsto de temperatura máxima es superior, oscilando en el RCP 4.5 entre 1,37 y 1,44 °C, y para el RCP 8.5 entre 2,85 y 2,99 °C.

Temperatura mínima

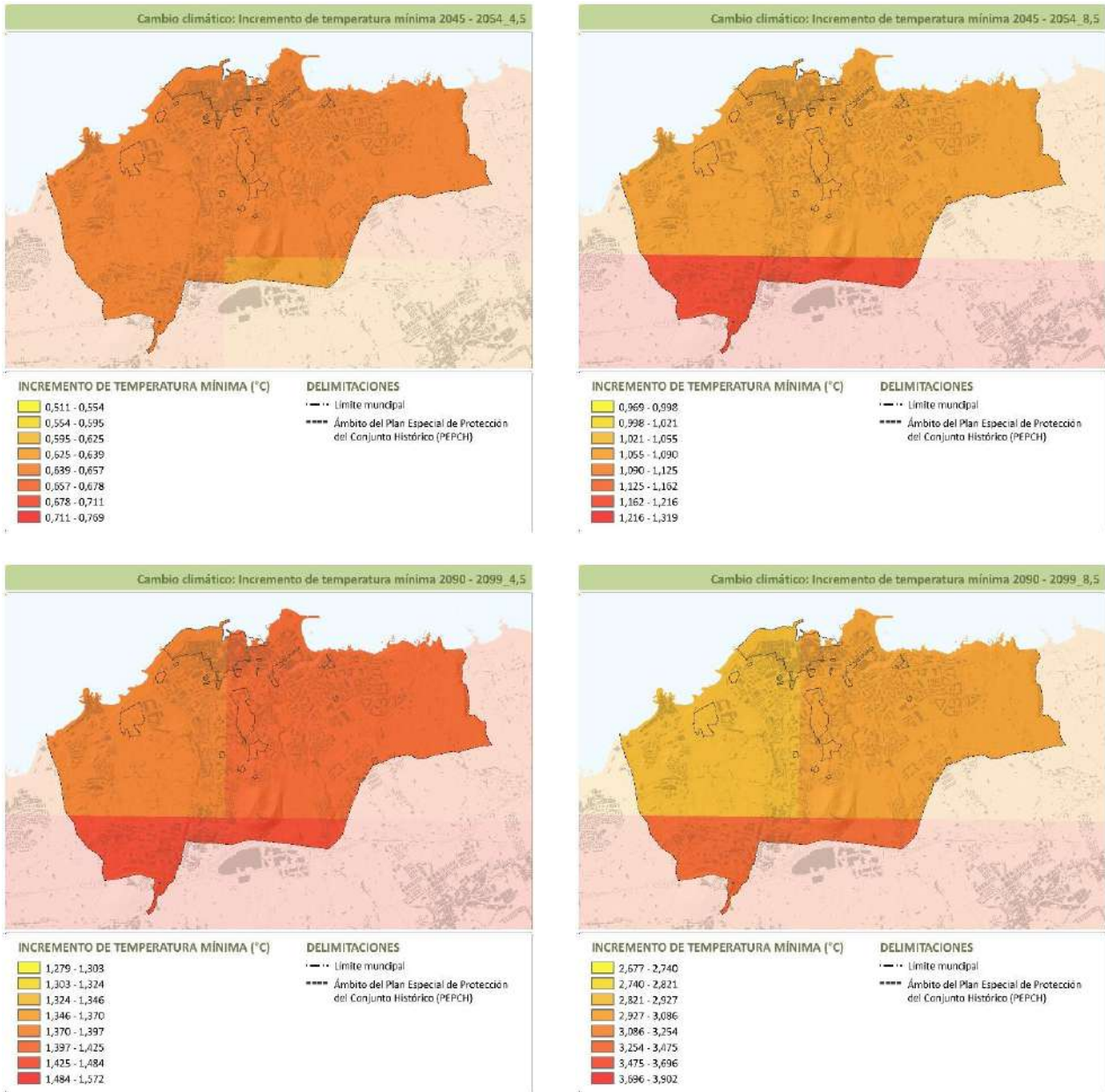


Ilustración 49. Proyecciones incremento de temperatura mínima

Del mismo modo que en las temperaturas máximas, se puede observar cómo, para las proyecciones para el periodo 2045 – 2054 es ligeramente inferior para el RCP 4.5, previéndose un incremento de temperatura mínima aproximada de 0,65 °C, mientras que para el RCP 8.5 se prevé un incremento aproximado de 1,08 °C.

Para el periodo 2090 – 2099 el incremento previsto de temperatura máxima es superior, oscilando en el RCP 4.5 entre 1,38 y 1,40 °C, y para el RCP 8.5 entre 2,87 y 2,95 °C.

Precipitación

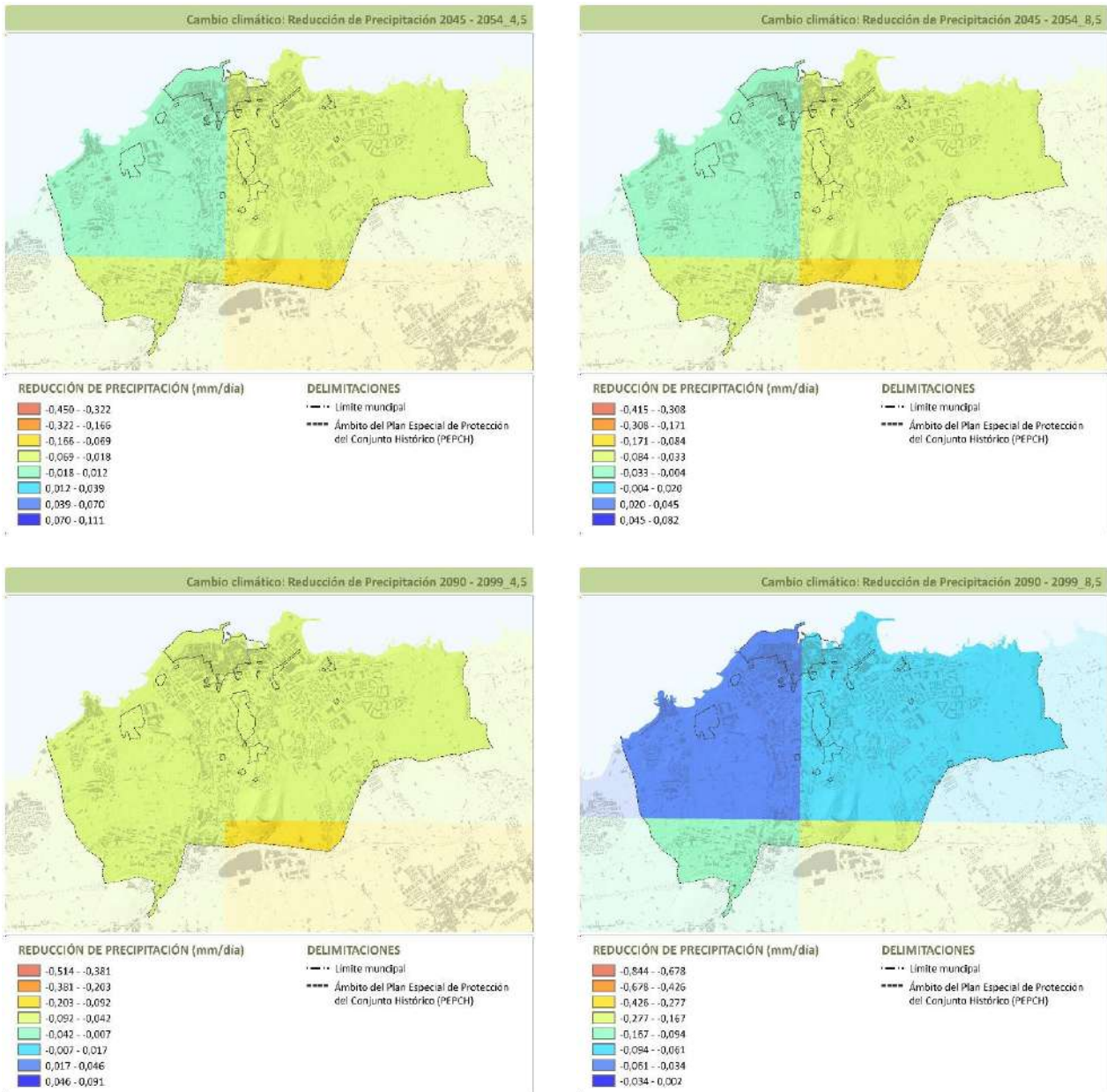


Ilustración 50. proyecciones incremento de precipitación

Se puede observar cómo, para las proyecciones para el periodo 2045 – 2054 la reducción de la precipitación es ligeramente inferior para el RCP 4.5, previéndose una reducción de la precipitación que oscila entre 0,012 y 0,069 mm/día, mientras que para el RCP 8.5 oscila entre 0,004 y 0,084 mm/día.

Para el periodo 2090 – 2099 la reducción de precipitación es superior, oscilando en el RCP 4.5 entre 0,042 y 0,092 mm/día, y para el RCP 8.5 entre 0,02 y 0,061 mm/día.

Proyecto CLIMATIQUE (Islas Canarias). Instituto Tecnológico de Canarias (ITC)

El Proyecto Climatique, acogido al marco de financiación Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) – Programa de Cooperación Transfronteriza España-Fronteras Exteriores 2008-2013 (POCTEFEX) y llevado a cabo por el Instituto Tecnológico de Canarias (ITC), tenía entre otras actividades la evaluación de los impactos producidos en las Islas Canarias por causa del cambio climático.

Para realizar y proponer una óptima relación de estrategias de mitigación y adaptación en diferentes sectores socioeconómicos se extractaron datos de proyectos de regionalización climática llevados a cabo a nivel nacional para, entre otros, el período 2015-2025 y circunscritos al ámbito de las Islas Canarias.

Los datos provenían de la colección de escenarios climáticos regionalizados del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) del año 2012 y más concretamente de los proyectos ESCENA y ESTCENA.

El Proyecto ESCENA utilizó como datos de entrada las simulaciones de tres modelos climáticos globales distintos (ECHAM5, HadCM3 y CNRM) forzados con tres escenarios de emisiones SRES (A1B, A2 y B1) a los que aplicó dos modelos de regionalización climática (RCM) llamados PROMES, elaborado por la Universidad de Castilla La Mancha, y MM5, elaborado por la Universidad de Murcia.

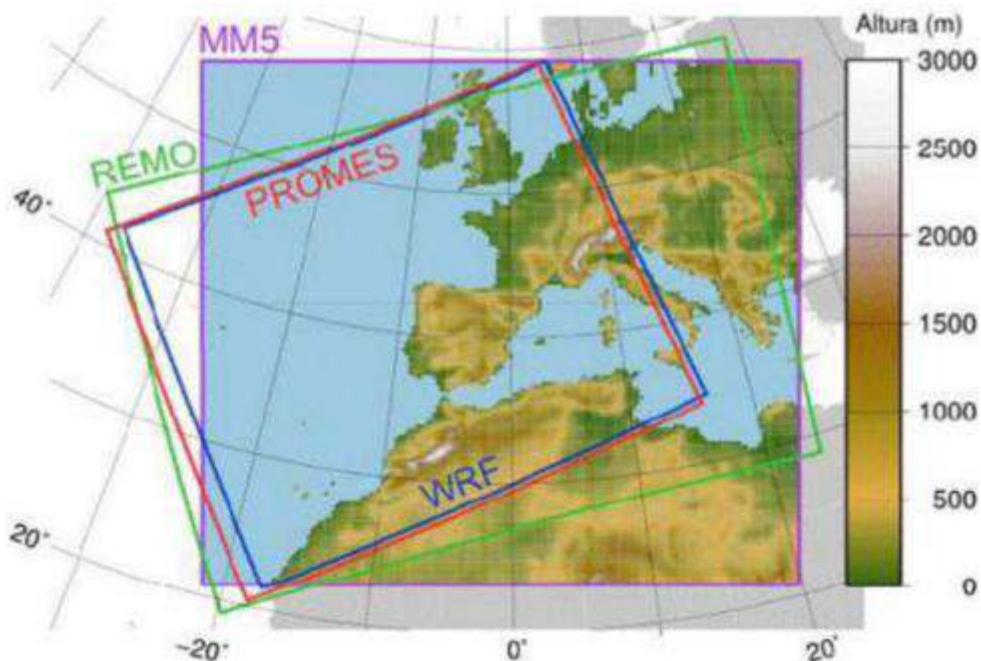


Ilustración 51. Dominio espacial cubierto por cada uno de los modelos regionales del Proyecto ESCENA. Se muestra únicamente el área aprovechable de cada simulación. Figura adaptada de Jiménez-Guerrero et al. (2012)

Las variables que se consideraron para este proyecto, cuyo año objetivo de estudio era el 2020, fueron la temperatura máxima, la temperatura mínima, la velocidad del viento (dirección, magnitud y magnitud máxima), precipitación, radiación solar de onda corta incidente en superficie, evaporación y humedad total del suelo.

Del Proyecto ESTCENA, que básicamente supone la regionalización estadística de distintas variables procedentes de proyecciones de modelos globales mediante diferentes técnicas matemáticas, se consideraron las variables temperatura mínima, máxima y la precipitación. Tan solo fue posible utilizar las series climáticas de 10 estaciones meteorológicas de AEMET para las Islas Canarias.

El Proyecto CLIMATIQUE utilizó para su evaluación de impactos los datos provenientes de los escenarios SRES A1B y B1 por su similitud con los RCP 8,5 y 4,5 en el período 2020-2050.

Canarias							
Temperatura máxima	Islas occidentales			Islas orientales			
Escenario: A1B	Interior	Costa	Mar	Interior	Costa	Mar	
Anual	Actual	26 °C	26 °C	20 °C	28 °C	28 °C	20 °C
	2020	↑ 0,5 °C	↑ 0,6 °C	↑ 0,6 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,5 °C
	2050	↑ 1,4 °C	↑ 1,4 °C	↑ 0,9 °C	↑ 1,5 °C	↑ 1,5 °C	↑ 0,9 °C

Tabla 26. Efectos estimados para la Temperatura Superficial Máxima sobre las Islas Canarias para 2020 y 2050, según el Escenario A1B

Canarias							
Temperatura máxima	Islas occidentales			Islas orientales			
Escenario: B1	Interior	Costa	Mar	Interior	Costa	Mar	
Anual	Actual	26 °C	26 °C	20 °C	28 °C	28 °C	20 °C
	2020	↑ 0,5 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,4 °C	↑ 0,4 °C
	2050	↑ 0,7 °C	↑ 0,7 °C	↑ 0,7 °C	↑ 0,8 °C	↑ 0,8 °C	↑ 0,7 °C

Tabla 27. Efectos estimados para la Temperatura Superficial Máxima sobre las Islas Canarias para 2020 y 2050, según el Escenario B1

Canarias							
Temperatura máxima	Islas occidentales			Islas orientales			
Escenario: A1B	Interior	Costa	Mar	Interior	Costa	Mar	
Anual	Actual	12 °C	16 °C	20 °C	12 °C	16 °C	20 °C
	2020	↑ 0,7 °C	↑ 0,6 °C	↑ 0,6 °C	↑ 0,6 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,5 °C
	2050	↑ 1,7 °C	↑ 1,7 °C	↑ 0,9 °C	↑ 1,7 °C	↑ 1,7 °C	↑ 0,8 °C

Tabla 28. Efectos estimados para la Temperatura Superficial Mínima sobre las Islas Canarias para 2020 y 2050, según el Escenario A1B

Canarias						
----------	--	--	--	--	--	--

Temperatura máxima		Islas occidentales			Islas orientales		
Escenario: A1B		Interior	Costa	Mar	Interior	Costa	Mar
Anual	Actual	12 °C	16 °C	20 °C	12 °C	16 °C	20 °C
	2020	↑ 0,4 °C	↑ 0,4 °C	↑ 0,4 °C	↑ 0,5 °C	↑ 0,3 °C	↑ 0,3 °C
	2050	↑ 0,8 °C	↑ 0,8 °C	↑ 0,7 °C	↑ 0,8 °C	↑ 0,8 °C	↑ 0,7 °C

Tabla 29. Efectos estimados para la Temperatura Superficial Mínima sobre las Islas Canarias para 2020 y 2050, según el Escenario B1

Canarias			
Temperatura máxima			
Escenario: A1B			
		Islas occidentales	Islas orientales
Anual	Actual	0,4 mm/día, llegando a 0,8 mm/día – 1,2 mm/día en la zona norte de Tenerife y La Palma	0,4 mm/día – 0,6 mm/día en alguna zona elevada de Gran Canaria, y 0,2 mm/día en el resto de las islas
	2020	=	=
	2050	↑ 0,3 mm/día	=

Tabla 30. Efectos estimados para la Precipitación sobre las Islas Canarias para 2020 y 2050, según el Escenario A1B

Canarias			
Temperatura máxima			
Escenario: B1			
		Islas occidentales	Islas orientales
Anual	Actual	0,4 mm/día, llegando a 0,8 mm/día – 1,2 mm/día en la zona norte de Tenerife y La Palma	0,4 mm/día – 0,6 mm/día en alguna zona elevada de Gran Canaria, y 0,2 mm/día en el resto de las islas
	2020	=	=
	2050	↑ 0,3 mm/día	=

Tabla 31. Efectos estimados para la Precipitación sobre las Islas Canarias para 2020 y 2050, según el Escenario B1

4.14. RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

4.14.1. RIESGOS NATURALES

El presente apartado toma como referencia, por un lado el Plan Territorial Especial de Ordenación de los Riesgos de Tenerife (PTEORT), así con el Plan de Gestión de Riesgos de Inundación (PGRI) de Tenerife y el Plan de Defensa de Avenidas.

Riesgo sísmico

Prácticamente todo el ámbito del PEPCH se localiza en un área con probabilidad sísmica **moderada**, exceptuando los islotes A, J, G y F, donde la probabilidad sísmica es **alta**.

Se remite al plano IA-15 para su observación en detalle.

Riesgo volcánico

Todo el ámbito del PEPCH se localiza en un área con probabilidad volcánica **moderada**.

Se remite al plano IA-16 para su observación en detalle.

Riesgo de incendios forestales

La mayor parte del ámbito del PEPCH se localiza en una zona con riesgo de incendio forestal **muy bajo**, exceptuando parte del Conjunto Histórico, concretamente la zona con vegetación existente entre la explanada y el barrio de La Ranilla, además de parte de la explanada con presencia de vegetación, y parte del islote Ñ, por la presencia de una finca de plataneras, donde el riesgo es **bajo**.

En la siguiente imagen se muestra el riesgo de incendios.

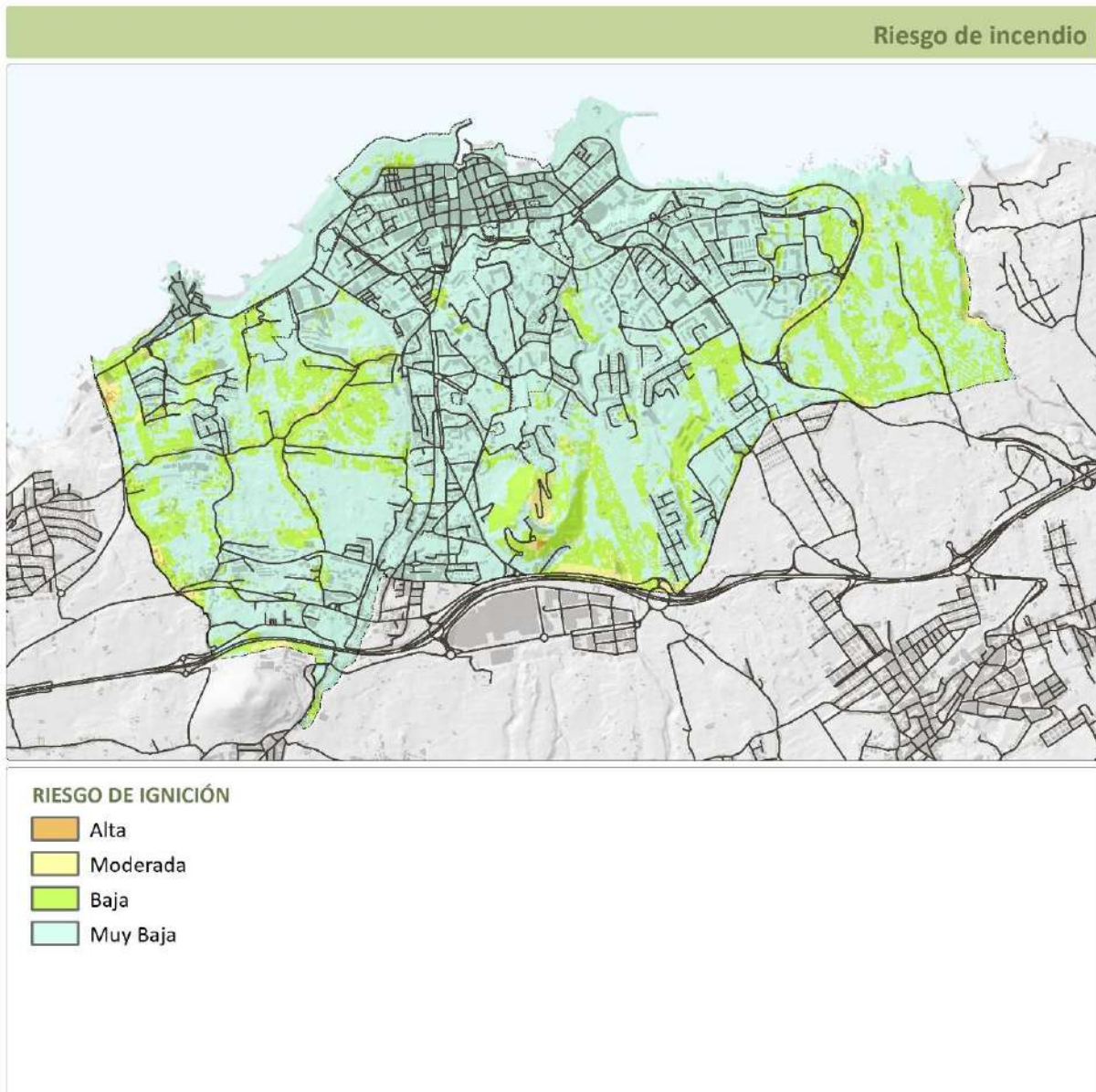


Ilustración 52. Riesgo de incendio

Dinámica de vertientes

La mayor parte del ámbito del PEPCH se localiza en una zona de riesgo por dinámica de vertientes **muy bajo** o **bajo**, exceptuando el islote R, en la parte que coincide con el tramo del Bco. Martiánez que discurre dentro de este islote, con un riesgo **alto** y **muy alto**, y el islote K, que presente en su parte central varias zonas con un riesgo **moderado**.

En la siguiente imagen se muestra el riesgo por dinámica de vertientes.



Ilustración 53. Riesgo por dinámica de vertientes

Riesgo de inundación

Plan de Gestión de Riesgos de Inundación (PGRI)

No se puede describir la red hidrográfica sin tener en cuenta los riesgos derivados de esta, en un municipio donde hay constancia de varios episodios de inundaciones generados por factores climáticos extremos, como lluvias torrenciales que producen el desbordamiento de barrancos, o fuertes oleajes que inundan la zona produciendo graves daños en infraestructuras y viviendas. En relación a lo anterior, cabe mencionar los siguientes hitos:

- **1968.** Aluvión e Inundaciones que produjeron la destrucción de 40 viviendas y una persona fallecida. Este episodio, generó múltiples daños en carreteras, produjo derrumbes, etcétera.
- **2009.** Aluvión e inundaciones generadas por el Barranco de San Felipe. Alrededor de media docena de coches fueron arrastrados por el lodo y las piedras, playa jardín desapareció completamente bajo toneladas de escombros.
- **2018 (noviembre).** Temporal con fuertes rachas de viento y oleaje que inundó el paseo de San Telmo.
- **2019 (diciembre).** Temporal con fuertes rachas de viento y oleaje que produjo inundaciones en el muelle del Puerto.

En este sentido, dos zonas de Puerto de la Cruz han sido identificadas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), actualmente denominado Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, como **Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación** (ARPSIs fluviales y APRSIs costeras), por un lado, por fenómenos costeros y por otro, por el riesgo de inundación fluvial del Barranco de San Felipe. En la imagen anterior se muestra el mapa de posibles zonas inundables de dichas ARPSIS para 100 y 500 años.

Se localizan dos Áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI), una fluvial (Barranco de San Felipe, código ES124_ARPSI_0030) y una costera (Puerto de la Cruz, código ES124_ARPSI_0023).

En relación al Riesgo de inundación costera, se muestra a continuación la ficha de la ARPSI correspondiente a la franja costera del municipio de El Puerto de la Cruz, cuya inundación afecta de forma directa al ámbito de actuación del PEPCH.

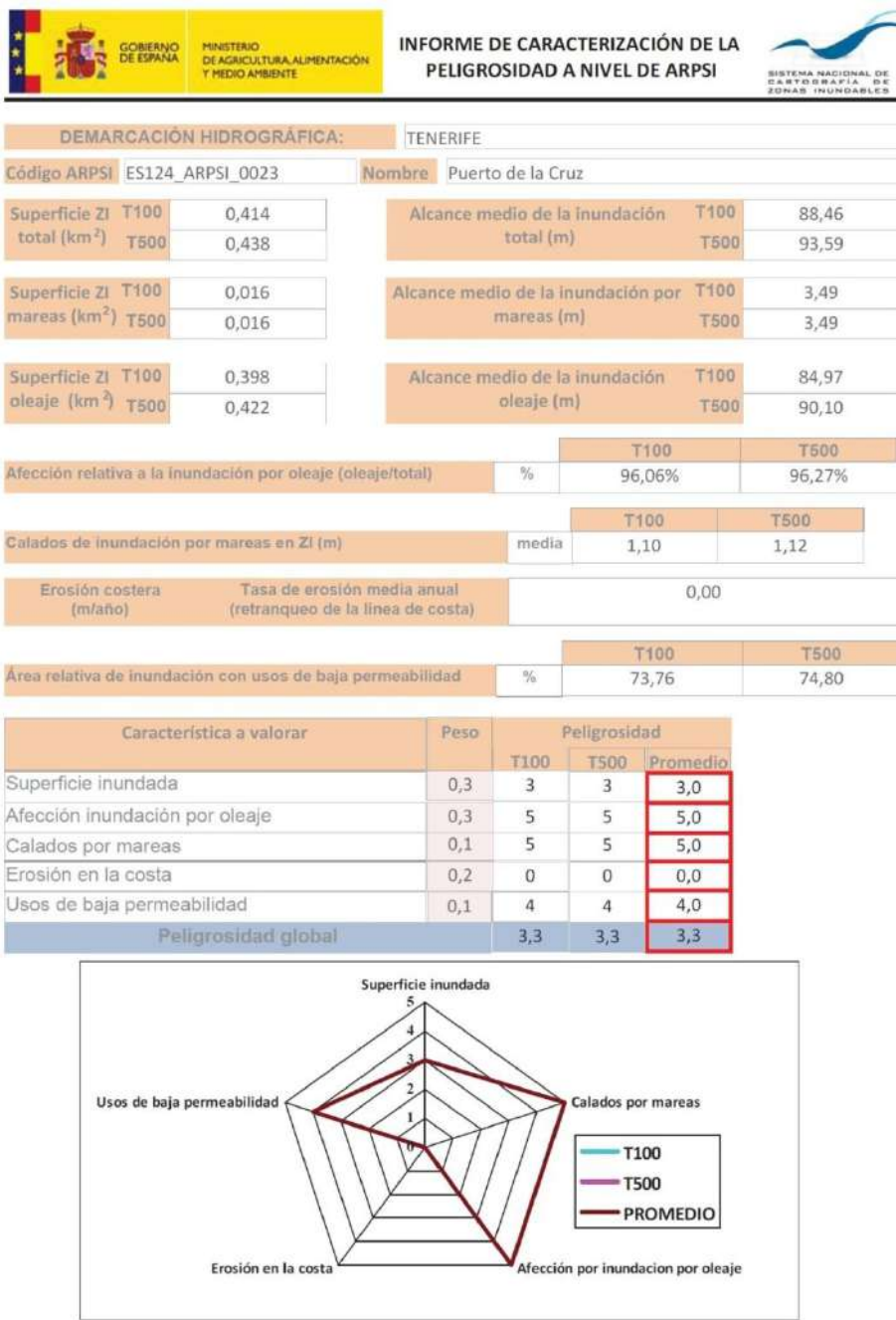


Ilustración 54. Fragmento de Ficha. Plan de Riesgo de Inundación ARPSI costera.2019. Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Como se puede observar en la anterior ficha, el alcance medio de inundación costera es de alrededor de los 90 m en una superficie de 0,4 km², lo cual nos indica la existencia de riesgo de afección directa en el ámbito del Conjunto Histórico.

A continuación, se muestra un fragmento de la ficha del APRSI correspondiente al Barranco de San Felipe, donde se recogen 3 inundaciones históricas.



INFORME DE CARACTERIZACIÓN A
 NIVEL DE SUBTRAMO



Demarcación hidrográfica	TENERIFE		
Código Subtramo	ES124_ARPSI_0030	Longitud Subtramo(km)	5,02
Nombre ARPSI	Barranco de San Felipe		
Com. Autónoma	Canarias		
Municipio/s	La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos.		
Tipo de inundación	Fluvial		
Criterio de selección	HISTÓRICO / POTENCIAL		
Nº de inundaciones históricas	3		

Ilustración 55. Fragmento de Ficha ARSI fluvial. Plan de Riesgo de Inundación 2019. Fuente: Consejo Insular de Aguas

En relación al Barranco San Felipe y su zona inundable existe una afección directa en su desembocadura tanto al islote del Cementerio de San Carlos, perteneciente al ámbito del Conjunto Histórico, como al Castillo de San Felipe, que aunque no está incluido en el BIC del Conjunto Histórico del Puerto de La Cruz, también se trata de un BIC, declarado Monumento Histórico-Artístico.



Ilustración 56. Mapa de peligrosidad y Riesgo de Inundación de la demarcación Hidrográfica de Tenerife. Fuente: Consejo Insular de Aguas

En la imagen anterior, correspondiente al **Mapa de Peligrosidad y Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife**, se puede observar las actividades y las edificaciones afectadas por las inundaciones derivadas de dicho barranco.

Cabe mencionar, aunque no se encuentra en el ámbito del Conjunto Histórico, la afección derivada de la inundación fluvial del Barranco de San Felipe que se podría producir en un área de importancia ambiental para el municipio, como es Playa Jardín. (Zona 70ZP02056).

Por otro lado, en relación a la escorrentía de ladera, se debe señalar que en la zona de Martíáñez existe un macizo rocoso vertical inestable, concretamente la ladera de Martíáñez, antiguo acantilado costero, hoy localizado en gran parte en el interior (paleoacantilado), que provoca desprendimientos sobre los hoteles situados debajo y, aunque no está dentro del Conjunto Histórico, si está muy próximo al enclave “R” de antiguos jardines del Hotel Martíáñez, la plaza de Viera y Clavijo, el cual podría verse afectado por importantes desprendimientos. Por otro lado, se ha revisado dicha zona y actualmente, en las zonas de más peligro e inestabilidad, dicha ladera cuenta con un mallado metálico indicado para contener este tipo de dinámicas.

Por otro lado, el Plan de Defensa de Avenidas determina para los Bcos. de San Felipe y Martíáñez varias zonas con riesgo potencial grave, en el primero de ellos, y moderado en el segundo, en la Avda. Aguilar y Quesada, coincidiendo con el islote R.

Se remite al plano IA-13, donde se muestran los riesgos de inundación.

4.14.2. RIESGOS TECNOLÓGICOS

Respecto a los riesgos tecnológicos, no se localizan dentro, ni próximo al ámbito del PEPCH instalaciones de explosivos ni se corresponde con un área de riesgo químico.

Sí se localiza una ruta de mercancías peligrosas, categoría 3. *Líquidos inflamables*, que discurre por la TF-312 hasta la Estación de Servicio de La Estrella.

4.15. POBLACIÓN Y SALUD HUMANA

El presente subapartado analiza, por un lado, la población, tanto la evolución demográfica como el medio socioeconómico, como la salud humana.

4.15.1. POBLACIÓN Y DATOS SOCIOECONÓMICOS

En el presente subapartado se analiza la población y diversos datos socioeconómicos, incluyendo la perspectiva de género en su análisis.

Población

Según el Instituto Canario de Estadísticas (ISTAC), la población de El Puerto de la Cruz ha ido aumentando desde el año 2000, en la cual existían 25.000 habitantes, hasta el año 2020 en la que se llegó a la cantidad de 30.492 habitantes. A continuación se muestra la evolución de Puerto de la Cruz, analizada para un período de 10 años.

En la siguiente tabla se muestra la evolución de la población, por núcleos de población, en el municipio del Puerto de la Cruz, desde el año 2011 a 2020.

Núcleo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pto. de la Cruz (municipio)	32.817	32.665	28.929	29.435	29.412	29.497	30.036	30.483	30.468	30.492
Hombres	16.010	15.958	14.128	14.352	14.381	14.401	14.670	14.902	14.899	14.871
Mujeres	16.807	16.707	14.801	15.083	15.031	15.096	15.366	15.581	15.579	15.621
La Paz	1.490	1.537	1.137	1.099	1.127	1.194	1.194	1.206	1.187	1.152
Hombres	722	741	548	524	543	575	570	583	583	553
Mujeres	768	796	589	575	584	619	624	623	604	599
Pto. de la Cruz (núcleo)	12.983	12.931	11.615	11.861	11.863	11.821	12.064	12.246	12.322	12.425
Hombres	6.283	6.286	5.662	5.743	5.771	5.737	5.850	5.967	6.002	6.056
Mujeres	6.700	6.645	5.953	6.118	6.092	6.084	6.214	6.279	6.320	6.369
El Tope	1.907	1.872	1.503	1.448	1.482	1.507	1.587	1.672	1.611	1.619
Hombres	925	919	742	713	723	736	773	820	792	789
Mujeres	982	953	761	735	759	771	814	852	819	830
San Antonio/El	2.604	2.573	2.292	2.301	2.335	2.326	2.388	2.434	2.405	2.372

Núcleo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Esquilón										
Hombres	1.269	1.255	1.110	1.114	1.137	1.123	1.155	1.170	1.158	1.140
Mujeres	1.335	1.318	1.182	1.187	1.198	1.203	1.233	1.264	1.247	1.232
Las Arenas	1.966	1.964	1.838	1.994	1.943	1.945	1.956	1.965	1.941	1.931
Hombres	992	999	930	990	978	976	977	977	969	955
Mujeres	974	965	908	954	965	969	979	988	972	976
Santísimo Las Águilas	398	390	345	344	352	315	341	361	345	339
Hombres	191	182	166	160	162	147	156	162	154	151
Mujeres	207	208	179	184	190	169	185	199	191	188
La Vera	4.269	4.243	3.997	4.168	4.109	4.108	4.096	4.108	4.088	4.053
Hombres	2.089	2.080	1.930	2.046	2.042	2.030	2.032	2.035	2.010	2.002
Mujeres	2.180	2.163	2.067	2.122	2.067	2.078	2.064	2.073	2.078	2.051
El Botánico	405	397	287	282	286	297	317	317	321	331
Hombres	195	188	142	138	142	152	160	158	163	166
Mujeres	210	209	145	144	144	145	157	159	158	165
Las Dehesas	2.133	2.105	1.773	1.750	1.704	1.738	1.788	1.760	1.771	1.797
Hombres	1.030	1.005	855	849	828	851	881	861	875	877
Mujeres	1.103	1.100	918	901	876	887	907	899	896	920
El Durazno	679	693	640	656	685	702	760	779	798	793
Hombres	348	346	326	327	341	343	366	368	377	375
Mujeres	331	347	314	329	344	359	394	411	421	418
Guacimara	247	260	207	200	197	200	210	220	202	216
Hombres	127	130	95	95	94	99	106	109	100	106
Mujeres	120	130	112	105	103	101	104	111	102	110
Punta Brava	1.580	1.548	1.439	1.483	1.453	1.432	1.405	1.417	1.402	1.400
Hombres	788	783	710	744	725	715	702	705	681	682
Mujeres	792	765	729	739	728	717	703	712	721	718
San Fernando	1.143	1.108	889	911	890	936	937	1.001	1.077	1.066
Hombres	557	536	438	442	433	462	478	513	538	535
Mujeres	586	572	451	469	457	474	459	488	539	531
San Nicolás	617	646	608	631	639	638	659	668	660	664
Hombres	307	318	303	301	304	300	307	317	323	317
Mujeres	310	328	305	330	335	338	352	351	337	347
Taoro-Malpaís	396	398	359	357	347	338	334	329	338	334
Hombres	187	190	171	166	158	155	157	157	164	167
Mujeres	209	208	188	191	189	183	177	172	174	167

Tabla 32. Evolución de la población del municipio de Puerto de la Cruz y núcleos

A nivel municipal, en el periodo entre 2011 - 2020, la población se redujo en 2.325 habitantes, un 7,1% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel municipal, se ha

reducido en 1.139, un 7,1%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 1.186 en los últimos 10 años, también un 7,1%.

El núcleo poblacional de La Paz ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 338 habitantes, un 22,7% respecto al año 2011. El número de hombres se ha visto reducido en 169, un 23,4%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número también en 169 en los últimos 10 años, un 22%.

El núcleo poblacional de Puerto de la Cruz ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 558 habitantes, un 4,3% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de Puerto de la Cruz, se ha visto reducido en 227, un 3,6%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 331 en el periodo entre 2011 - 2020, un 4,9%.

El núcleo poblacional de El Tope ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 228 habitantes, un 15,1% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de El Tope, se ha visto reducido en 136, un 14,7%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 152 en el periodo entre 2011 - 2020, un 15,5%.

El núcleo poblacional de San Antonio/el Esquilón ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 232 habitantes, un 8,9% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de San Antonio/El Esquilón, se ha visto reducido en 129, un 10,2%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 103 en el periodo entre 2011 - 2020, un 7,7%.

El núcleo poblacional de Las Arenas ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 35 habitantes, un 1,8% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de Las Arenas, se ha visto reducido en 37, un 3,7%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 2 en el periodo entre 2011 - 2020, un 0,2%.

El núcleo poblacional de Santísimo Las Águilas ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 59 habitantes, un 14,8% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de Santísimo Las Águilas, se ha visto reducido en 40, un 20,9%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 19 en el periodo entre 2011 - 2020, un 9,2%.

El núcleo poblacional de La Vera ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 216 habitantes, un 5,1% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de La Vera, se ha visto reducido en 87, un 4,2%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 129 en el periodo entre 2011 - 2020, un 5,9%.

El núcleo poblacional de El Botánico ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 74 habitantes, un 18,3% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de El Botánico, se ha visto reducido en 29, un 14,9%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 45 en el periodo entre 2011 - 2020, un 21,4%.

El núcleo poblacional de Las Dehesas ha reducido su población en el periodo entre 2011 - 2020 en 336 habitantes, un 15,8% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo

de Las Dehesas, se ha visto reducido en 153, un 14,9%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 183 en el periodo entre 2011 - 2020, un 16,6%.

El núcleo poblacional de El Durazno ha incrementado su población en el periodo entre 2011 – 2020 en 114 habitantes, un 16,8% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de El Durazno, se ha visto incrementado en 27, un 7,8%. Respecto a las mujeres, se ha incrementado su número en 87 en el periodo entre 2011 - 2020, un 26,3%.

El núcleo poblacional de Guacimara ha reducido su población en el periodo entre 2011 – 2020 en 31 habitantes, un 12,6% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de Guacimara, se ha visto reducido en 21, un 16,5%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 10 en el periodo entre 2011 - 2020, un 8,3%.

El núcleo poblacional de Punta Brava ha reducido su población en el periodo entre 2011 – 2020 en 180 habitantes, un 11,4% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de Punta Brava, se ha visto reducido en 106, un 13,5%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 74 en el periodo entre 2011 - 2020, un 9,3%.

El núcleo poblacional de San Fernando ha reducido su población en el periodo entre 2011 – 2020 en 77 habitantes, un 6,7% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de San Fernando, se ha visto reducido en 22, un 3,9%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 55 en el periodo entre 2011 - 2020, un 9,4%.

El núcleo poblacional de San Nicolás ha incrementado su población en el periodo entre 2011 – 2020 en 47 habitantes, un 7,6% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de San Nicolás, se ha visto incrementado en 10, un 3,3%. Respecto a las mujeres, se ha incrementado su número en 37 en el periodo entre 2011 - 2020, un 11,9%.

El núcleo poblacional de Taoro-Malpaís ha reducido su población en el periodo entre 2011 – 2020 en 62 habitantes, un 15,7% respecto al año 2011. El número de hombres, a nivel de núcleo de El Botánico, se ha visto reducido en 20, un 10,7%. Respecto a las mujeres, se ha reducido su número en 42 en el periodo entre 2011 - 2020, un 20,1%.

En la siguiente tabla se muestra el porcentaje de la población de cada uno de los núcleos sobre los que se localizan ámbitos de la Modificación Menor respecto al total municipal en el año 2020.

Núcleo	Población respecto al total municipal en 2020
La Paz	3,8
Puerto de la Cruz	40,7
El Tope	5,3
San Antonio/Esquilón	7,8
Las Arenas	6,3
Santísimo Las Águilas	1,1
La Vera	13,3

Núcleo	Población respecto al total municipal en 2020
El Botánico	1,1
Las Dehesas	5,9
El Durazno	2,6
Guacimara	0,7
Punta Brava	4,6
San Fernando	3,5
San Nicolás	2,2
Taoro-Malpaís	1,1

Tabla 33. Porcentaje de población de cada núcleo respecto al total municipal. Año 2020

Población turística

En relación a la población turística, el número de plazas hoteleras estimadas en Puerto de la Cruz es de alrededor de 17.000 plazas, sin embargo, en este dato no se han tenido en cuenta los apartamentos turísticos ni las viviendas vacacionales, por lo que el número de plazas real, cabe esperar que sea bastante superior al indicado. En relación a las plazas hoteleras ofertadas en este municipio, cabe destacar que de las 17.000 estimadas de los últimos años, se ha pasado a un total de 6.000 plazas ofertadas, en octubre de 2020 (según datos del Istac) debido a la crisis actual por la enfermedad covid19.

A continuación, se muestra la población turística equivalente, calculada a partir del dato de pernoctaciones anuales divididas entre 365 ó 366 días, dependiendo de si el año es o no bisiesto.

**Población turística en el Puerto de la Cruz.
 Período 2015-2019**

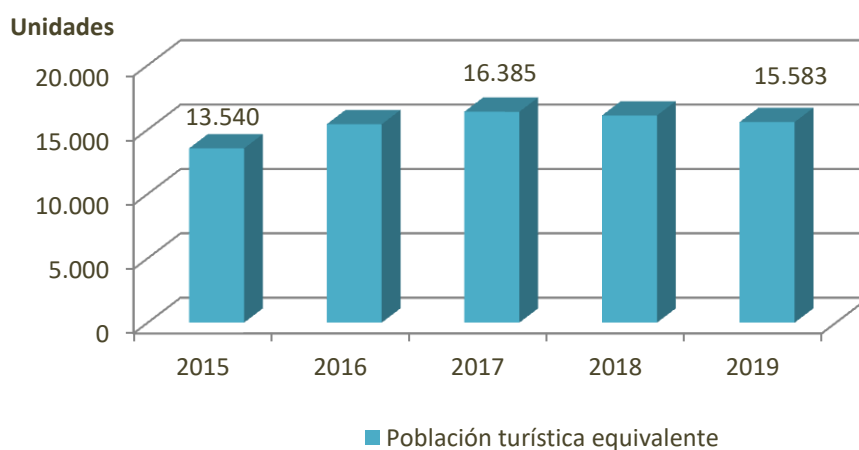


Ilustración 57. Gráfico de evolución de La población turística en Puerto de la Cruz. Período 2015-2019. Fuente: ISTAC



Tal y como podemos observar en el gráfico anterior, la población turística en el Puerto, un municipio ya de por sí densamente poblado, ha variado en el período analizado entre los 13.540 hasta los 15.583 personas, produciéndose un pico de población turística, en el año 2017, donde se alcanzó un dato de población turística equivalente de 16.385 turistas. Dicha población turística, sumada a la población residente, produce un aumento poblacional total muy significativo, alcanzando la cantidad de 50.000 habitantes aproximadamente. Esta cantidad de población en un territorio caracterizado por una elevada densidad poblacional, resulta ser bastante considerable en lo que respecta a la presión ejercida por dicha población sobre el territorio y lo que esto conlleva en relación al consumo de recursos naturales.

Para completar el análisis de población turística en Puerto de la Cruz se analizan a continuación los datos relativos a la tasa de ocupación, teniendo en cuenta que ésta expresa la relación, en porcentaje, entre el total de las pernoctaciones en un mes determinado y el producto de las plazas hoteleras, excluyendo las camas supletorias, por el número de días que tiene cada mes. El análisis se realiza para los años 2019 y hasta octubre de 2020, datos disponibles en ISTAC en el momento de redacción del presente documento.

Tasa de Ocupación por plazas

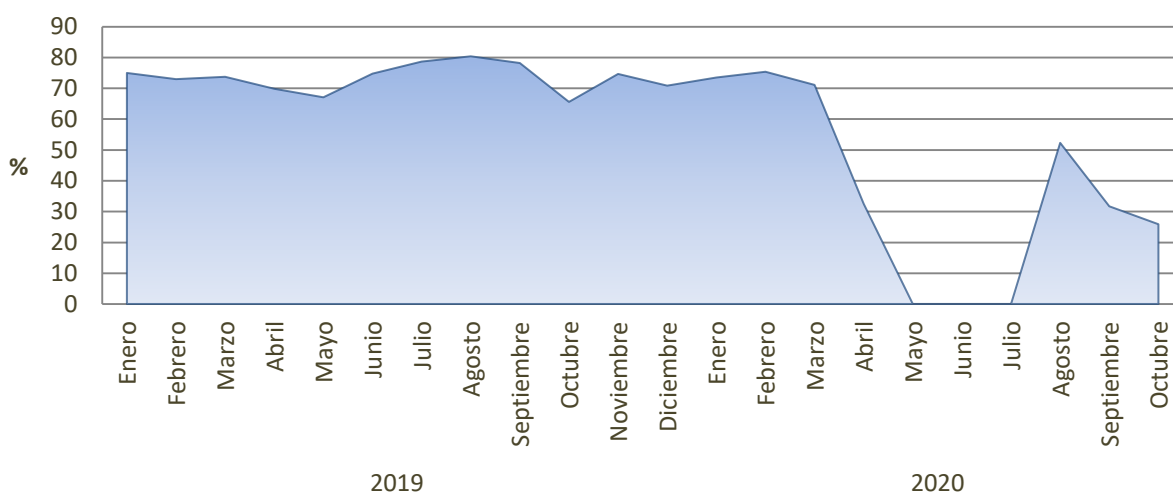


Ilustración 58. Gráfico de evolución de la Tasa de ocupación por plazas en Puerto de la Cruz. Período 2015-octubre de 2020. Fuente: ISTAC

En este gráfico podemos observar cómo, debido a la situación epidemiológica pasada, y como era de esperar, a partir del mes de marzo de 2020 la tasa de ocupación por plaza empezó a caer considerablemente hasta llegar al cierre total de los hoteles a lo largo de varios meses, concretamente a partir del mes de abril hasta el mes de julio. Dichos hoteles volvieron a abrir en agosto, con una tasa de ocupación de aproximadamente el 50%, para ir descendiendo hasta octubre, llegando al 25% de ocupación aproximadamente, valores que se prevé se mantengan en la actualidad. En este sentido, según los datos de epdata.es (base de datos de la Agencia Europa

PRESS), se estima que en Puerto de la Cruz permanecieron abiertos en el mes de octubre alrededor de 16 hoteles.

Datos socioeconómicos

Una vez analizadas las características poblacionales correspondientes al municipio de Puerto de la Cruz, pasamos a analizar las características socioeconómicas del mismo. En este sentido, los aspectos analizados serán la renta per cápita, la deuda pública, el empleo, el sector servicios (debido a la importancia que tiene para el turismo en este municipio) y el número de empresas existentes.

Renta bruta media per cápita

En el siguiente gráfico podemos observar la evolución de la renta bruta media per cápita para el período de 2013-2017. Vemos en éste una evolución positiva de la media que ha ascendido, en 5 años, aproximadamente 2.000 euros.

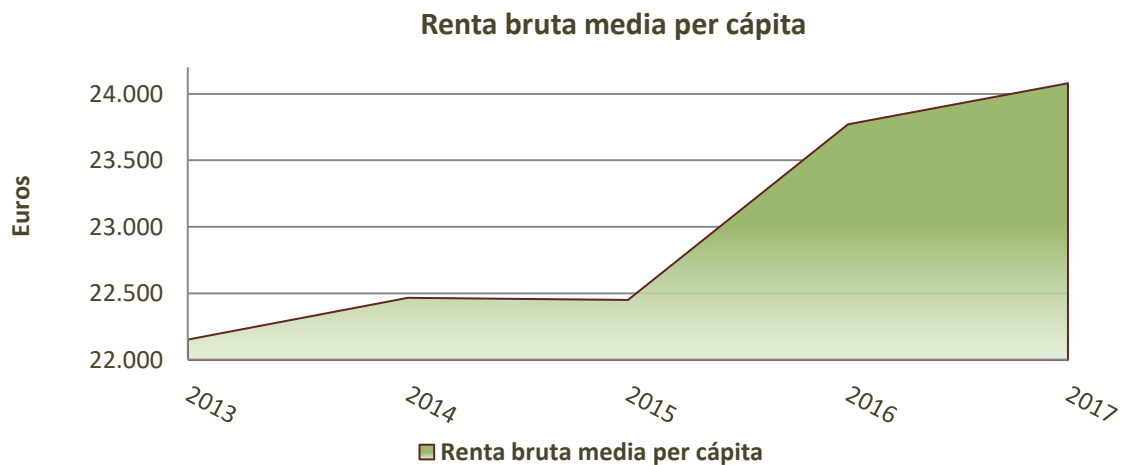


Ilustración 59. Gráfico de evolución de La Renta bruta media per cápita, del Puerto de la Cruz. Período 2015-2019. Fuente: INE

Deuda pública

Por otro lado, en relación a la deuda pública del municipio, en el siguiente gráfico elaborado se muestra claramente cómo el nivel de endeudamiento subió a partir de 2011, producto de la gran crisis económica mundial mencionada anteriormente; y se mantuvo más o menos constante hasta el año 2015, cuando empezó a descender llegando a la cantidad de 0 euros para los años de 2017 y 2019. Por tanto, las condiciones socioeconómicas del municipio, según estos datos, resultaban bastante favorables antes de la llegada de la pandemia por covid 19.



Deuda pública en miles de euros

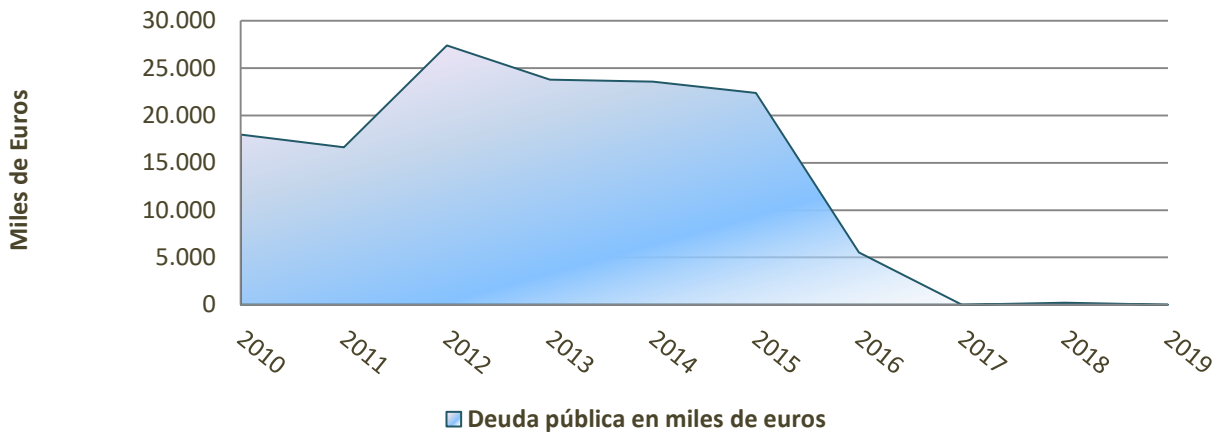


Ilustración 60. Gráfico de evolución de la deuda pública, en miles de euros, del Puerto de la Cruz. Período 2015-2019. Fuente: INE

Desempleo

Otros datos interesantes para el análisis socioeconómico son los relativos a la evolución de las personas desempleadas en el municipio así como el empleo registrado. En este sentido, y con respecto al desempleo, podemos observar en el siguiente gráfico como la tendencia de éste era claramente descendente, vinculado, como es comprensible, a las características económicas analizadas anteriormente. Sin embargo, esta tendencia varía en el año 2020, concretamente en el mes de marzo, coincidiendo con el inicio de la declaración del Estado de Alarma en España generado por la pandemia por covid19, y que ha dado lugar a la pérdida de multitud de empleos. Así mismo, comienza en este momento un ascenso bastante significativo de desempleados que, es de suponer, se prolongue para lo que resta de año y previsiblemente para el primer semestre de 2021.

Evolución del número de personas desempleadas. Período 2015-marzo 2020

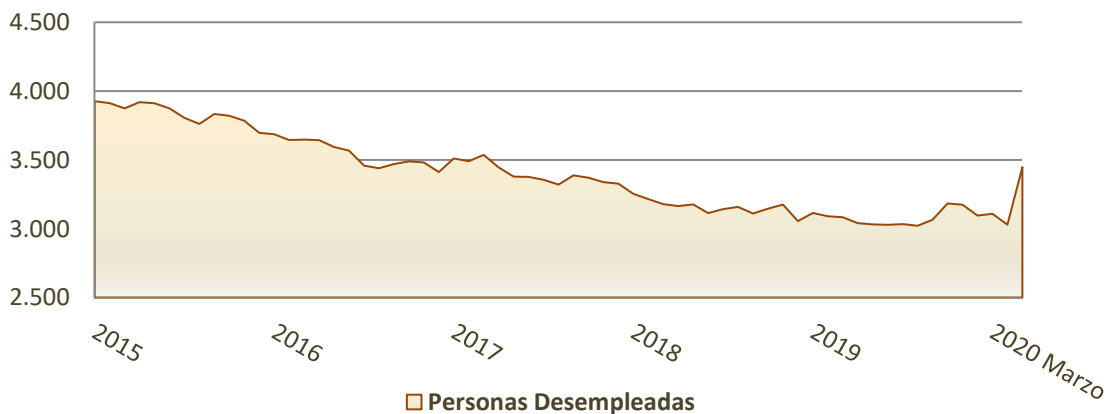


Ilustración 61. Gráfico de evolución del número de personas desempleadas. Período 2015-2020. Fuente: INE

Empleo registrado

A continuación se analiza el empleo registrado en el Puerto de la Cruz en el período 2015-2020 (tercer trimestre) donde se observa una evolución contraria al gráfico anterior, es decir, mientras el desempleo bajaba paulatinamente en el período estudiado hasta llegar a 2020, en este caso, y como reflejo de los datos anteriores, el empleo ha ido ascendiendo de forma irregular hasta llegar a 2020, donde se vislumbra un descenso muy llamativo por su gran caída, y que está íntimamente relacionado con la situación relacionada con la pandemia de covid19.

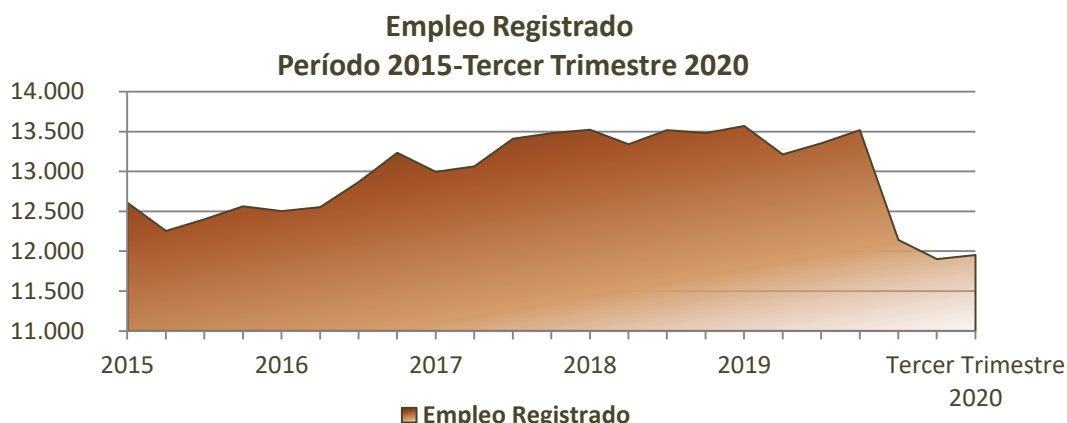


Ilustración 62. Gráfico de evolución del empleo registrado en el Puerto de La Cruz. Período 2015-2020. Fuente: ISTAC

Si ponemos en relación los datos de empleo registrado con los correspondientes al Sector Servicios, vemos que éste supone el 90% de los empleos en el municipio de Puerto de la Cruz. Por tanto, resulta interesante valorar este sector de forma más detallada en el gráfico que se expone a continuación.

Empleo Registrado en el Sector Servicios 2015-tercer trimestre 2020

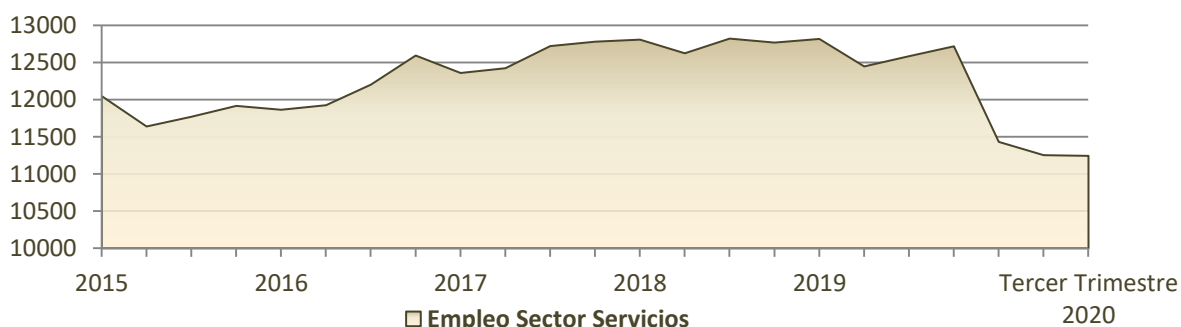


Ilustración 63. Gráfico de evolución del empleo registrado en el Sector Servicios en el Puerto de la Cruz. Período 2015-2020. Fuente: ISTAC

En este sentido, cabe destacar la similitud con respecto al gráfico de empleo registrado, lo cual confirma lo que ya se analizó en los datos a la hora de la elaboración de ambos gráficos, y es la gran cantidad de empleos relacionados con el sector servicios en este municipio.

Paro registrado

En el siguiente gráfico se muestra como la mayor cantidad de desempleo, para ambos sexos, se encuentra en el sector servicios (turismo fundamentalmente), la hostelería y el comercio. El empleo en estos sectores resulta bastante igualitario en ambos géneros, no es así para el sector primario o para el secundario, donde prevalece la presencia masculina en el período analizado, lo cual se deduce de las cifras de desempleo para ambos géneros. Por otro lado, el desempleo en el género femenino es bastante superior en los tres sectores más destacados en todos los años analizados.

Paro según sectores económicos y género. Año 2020

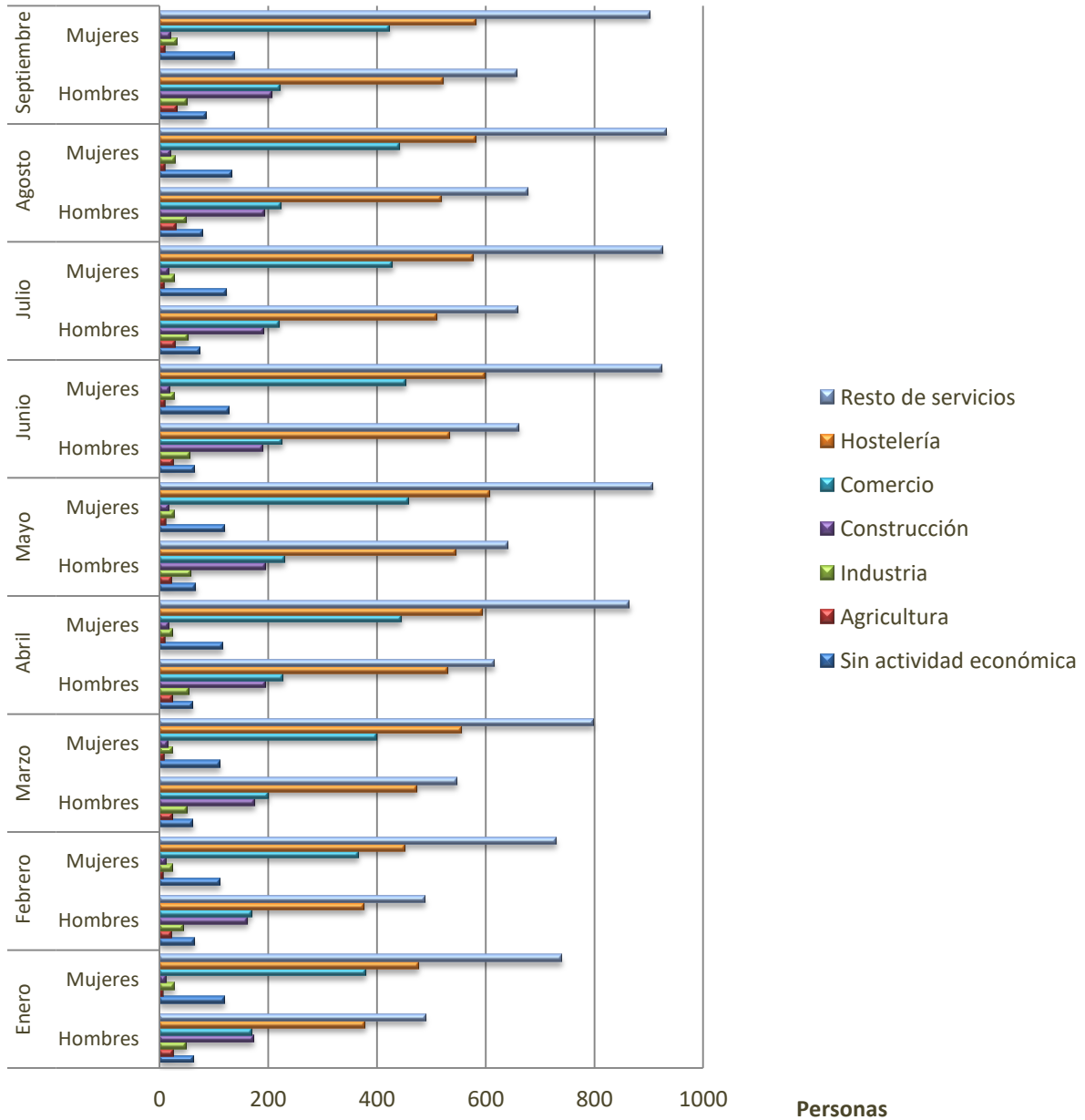


Ilustración 64. Gráfico de paro registrado por sectores económicos y diferenciado por género. Año 2020. Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE).

La elevada cantidad de mujeres en el municipio en relación al número de hombres, así como las cifras superiores de desempleo relacionadas con el género femenino, puede generar mayor una mayor dependencia de ésta, por lo que resulta interesante valorar las políticas relacionadas con la protección de la mujer en el municipio. En este sentido, cabe mencionar que Puerto de la



Cruz se incorporó en 2020 al Sistema VioGén, que el Estado puso en funcionamiento en 2007, y cuya finalidad es permitir el seguimiento y protección de forma rápida, integral y efectiva de las mujeres maltratadas, y de sus hijos e hijas. Además, este municipio cuenta con un Centro Municipal de Mujeres el cual resulta un recurso fundamental en la promoción de la igualdad de oportunidades, responsable también de impulsar, ejecutar y evaluar los Planes Municipales de Oportunidades entre Mujeres y Hombres en el municipio. También se está desarrollando actualmente el proyecto “Mujeres Urbanitas”, que tiene como objetivo visibilizar y valorizar el papel de la mujer en el municipio. Se trata de un proyecto netamente participativo que está dentro del Marco Estratégico de Actuaciones en Políticas de Igualdad de Género “Tenerife Violeta”. Dicho proyecto, tendrá como resultado una guía de recomendaciones a tener en cuenta a la hora de desarrollar futuros proyectos en el espacio público y planeamiento urbanístico municipal, y que por tanto, se considera que el PEPCH debería consultar.

A modo de conclusión señalar que, en relación a los aspectos económicos, las previsiones en cuanto a la evolución de los últimos años parecían favorables, exceptuando el periodo de pandemia y los meses posteriores. Una posible peatonalización de algunos sectores, así como la distribución de usos de forma equilibrada y en relación a la población existente, puede resultar beneficio tanto para el comercio como para el ocio y la restauración, facilitando la movilidad en toda la zona. Por otro lado, debido a la elevada densidad poblacional, a la que se suma la población turista y visitantes del resto de la Isla, la gran afluencia de personas en los espacios públicos vinculados a las terrazas relacionadas con la restauración, tal y como ya está sucediendo actualmente, puede generar problemas en cuanto al aumento de la generación de residuos o de los niveles sonoros, generando una mayor contaminación acústica.

Al igual que en los gráficos anteriores, el año 2020 supone un punto de inflexión en esa tendencia positiva de la economía del municipio que se registró hasta el año 2019, produciéndose una significativa caída del sector, que queda demostrado, entre otros aspectos por el subsector relacionado con el turismo, tal y como se aprecia en el siguiente gráfico.

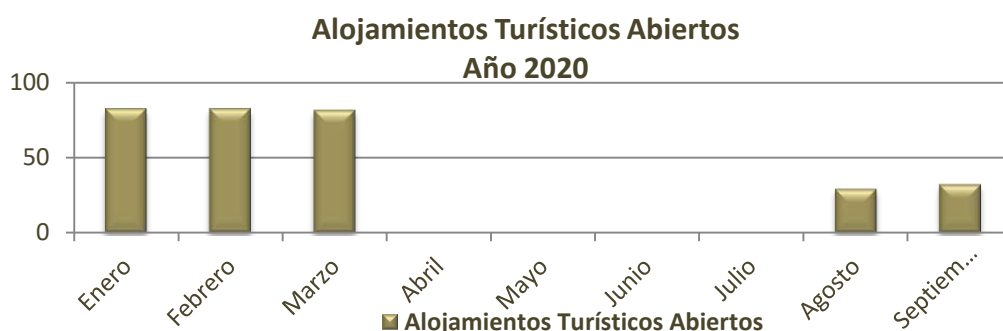


Ilustración 65. Gráfico que muestra el total de alojamientos turísticos abiertos en el Puerto de La Cruz. Año 2020. Fuente: ISTAC

Dicho gráfico nos muestra el cierre de establecimientos a partir de abril de 2020, el cual se prolonga de forma general hasta septiembre de 2020 (último dato recogido). En este sentido, es

de esperar la gran crisis económica que sobreviene para el año 2021, ya que una importante parte de la población de Puerto de la Cruz está vinculada al sector servicios.

Por último, se pretende mostrar la actividad económica del municipio relacionada con la evolución del número de empresas existentes. En el siguiente gráfico se muestra la cantidad existente de empresas desde el año 2012 hasta el año 2019. Aunque hubo una caída significativa en torno a los años 2013 y 2014, producto de la recesión económica que hubo en España desde 2008-2016, ya en el año 2015 se ve un ligero ascenso, coincidente con la mejora de la economía española. Este hecho se traduce en el aumento del número existente de empresas en el municipio que se prolonga hasta 2019, llegando a una cantidad de casi 100 empresas más que en 2012, por lo que la tendencia que se vislumbraba, con respecto a la economía del municipio, resultaba bastante en buena. Habría que valorar, cómo han variado los datos para este año 2020, del cual no existen datos en el momento de este análisis, aunque se prevé un empeoramiento de la situación debida a la situación de crisis epidemiológica actual.

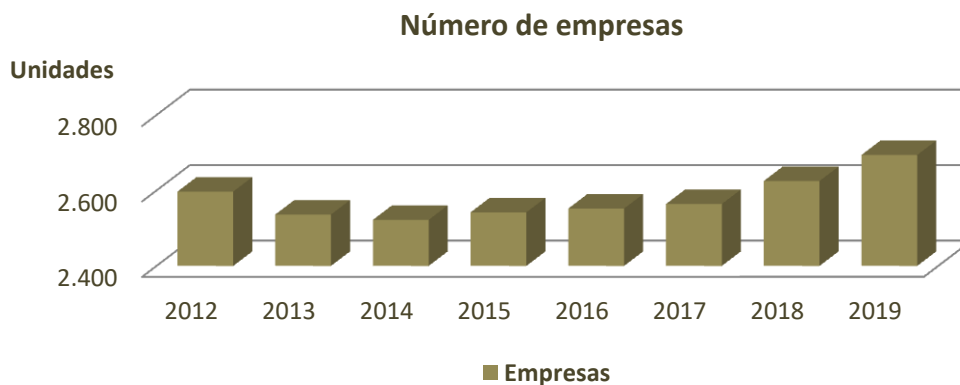


Ilustración 66. Gráfico de evolución del número de empresas del Puerto de La Cruz. Período 2015-2019. Fuente: INE

4.15.2. SALUD HUMANA

Con respecto a la salud humana nos centraremos en aquellos factores que inciden en una merma de la calidad de vida de las personas en las ciudades. El tráfico, las actividades comerciales, el ocio o los riesgos derivados de fenómenos naturales, entre otros, pueden representar un perjuicio importante para la salud. En relación a la contaminación en las ciudades se pueden diferenciar varios tipos, tales como la atmosférica, la acústica, la lumínica, la visual, la contaminación de las aguas de abastecimiento además de otros riesgos para la salud de las personas derivados de fenómenos naturales extremos.

Contaminación Atmosférica

En relación a la contaminación atmosférica, ésta puede ser de origen natural o producido por el ser humano. Dicha contaminación está relacionada con las emisiones de partículas a la atmósfera, las cuales son causantes de muchas enfermedades comunes respiratorias. En este sentido, en Canarias existe una red de vigilancia de la calidad del aire que realiza mediciones con el fin de evaluar una serie de contaminantes presentes en la atmósfera, estableciendo unos valores límite de protección para la salud y el medio ambiente y unos valores críticos de protección para la vegetación. Se entiende, de acuerdo a los conocimientos científicos, que la superación de estos valores límite pueden generar efectos nocivos para el ser humano y para la vegetación y los ecosistemas respectivamente.

Se remite a lo expuesto en el subapartado de Calidad atmosférica.

De modo general, se puede concluir que no existen datos significativos que indiquen la existencia de una mala calidad del aire en la zona, sino todo lo contrario, a excepción de estos episodios de calima puntuales, que en cualquier caso no superan el número máximo de veces (35 veces) en que se puede repetir dichas concentraciones de partículas sin que sean perjudiciales para la salud.

Contaminación Acústica

Según la OMS, la contaminación acústica es uno de los factores ambientales más perjudiciales para nuestra salud, generando no solo problemas en la audición (pérdida auditiva), sino también problemas psicológicos (depresión, ansiedad...) o incluso psicopatológicos (dolor de cabeza, aumento de la presión arterial, gastritis...). Así mismo, la OMS define como ruido cualquier sonido superior a 65 decibelios, el cual se vuelve dañino cuando supera los 75 decibelios y doloroso a partir de los 120 decibelios. En este sentido, se recomienda no superar los 65dBA durante el día ni los 30dBA durante la noche.

En el Conjunto Histórico del Puerto de la Cruz las principales causas del ruido vienen determinadas tanto por las carreteras de acceso al mismo como consecuencia del tráfico rodado, como por las actividades de ocio de carácter puntual (conciertos, ferias, etc.) y por la ocupación del espacio público por las terrazas de los locales de restauración, fundamentalmente, y con carácter periódico en el interior del Conjunto Histórico. Concretamente estos últimos, constantes en el tiempo, deben analizarse de forma más detallada. En este sentido, en el momento de la redacción de este documento se han conocido los datos de unas mediciones realizadas por *Ingeniería y Servicio Acústico, S.L.P.U. Lutzardo*, promovidas por la Asociación Medioambiental La Ñamera, los cuales dejan constancia, que determinados locales auditados suelen superar los valores límite establecidos por la ley, tanto en horario diurno como nocturno. Cabe destacar que, según la OMS, un ruido superior a 45dBA impide conciliar el sueño lo que puede influir negativamente en la conducta de las personas afectadas produciendo malestar, irritabilidad o

incluso agresividad, en este caso, y según las mediciones realizadas, se llega a los 58 dBA en horario nocturno. También se ha detectado la existencia de locales comerciales que durante el horario de apertura del establecimiento ponen altavoces en la calle con música para atraer clientes. Por tanto, podemos concluir, que la contaminación acústica en el Puerto de La Cruz es un problema grave y actual, producido fundamentalmente por los locales de restauración que cuentan con terrazas en el espacio público, pero también por otros factores como locales comerciales, además de las festividades de carácter puntual y diferentes eventos que se realizan en la zona del Conjunto Histórico, en las que según la Asociación Medioambiental La Ñamera, no se regulan las limitaciones de sonido y vibraciones.

Contaminación Lumínica

Esta contaminación es causante de accidentes de tráfico por deslumbramiento, problemas en el tráfico aéreo y marítimo, y produce daños a la fauna, fundamentalmente en las épocas de cría. Tras un análisis somero de este ámbito en relación a dicha contaminación, no se ha detectado ninguna característica sobresaliente en la zona que indique la existencia de ésta.

Contaminación Visual

Es aquella derivada de la ausencia de espacios libres y de verde en favor de la abundancia de edificios, carteleras publicitarias etc. Este tipo de contaminación también afecta sobremanera a las personas, fundamentalmente a nivel psicológico. En este sentido, el ámbito de actuación cuenta con espacios libres y calles arboladas que contrarrestan la contaminación procedente, fundamentalmente, de los grandes edificios de hoteles existentes en la zona. Sin embargo, hay un exceso de cartelera procedente de los locales comerciales y de restauración, además de lonas de publicidad en los kioscos, que generan mucho “ruido” en la zona. La cartelera de los locales concretamente es realmente un problema, ya que resulta ser muy llamativa y heterogénea, generando una pérdida de calidad evidente del patrimonio.

Contaminación del Agua de Abastecimiento

El Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, establece los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, que tiene como principal objetivo garantizar la salubridad, calidad y limpieza de las aguas de abasto con el fin de proteger la salud de las personas de los efectos adversos derivados de cualquier tipo de contaminación de las aguas. El origen del agua de abastecimiento en esta zona proviene principalmente de aguas subterráneas, concretamente de la Comunidad de Aguas del Norte, que abastece a varios municipios del norte de la Isla, y que se localiza, entre otros municipios, en el Valle de la Orotava. En este sentido, no se tiene constancia de focos de agua de abastecimiento contaminada en la zona.

El Plan Hidrológico de Tenerife define los Sistemas Territoriales de infraestructuras asociados a un determinado servicio vinculado al agua en un cierto ámbito territorial de demanda como al

conjunto de elementos (infraestructuras e instalaciones) que atienden a la gestión del servicio en la zona de la Demarcación Hidrográfica a la que satisface.

El alcance de la ordenación del Plan Hidrológico de Tenerife para estos Sistemas Territoriales es doble, por una parte, los elementos que componen los sistemas individualmente considerados, han sido jerarquizados y cuentan con su propia vinculación territorial y funcional, pero de otra parte, los sistemas como conjuntos de componentes tiene carácter estructurante para la ordenación territorial al aplicar la política sectorial del Plan Insular de ordenación en los referente al agua en un ámbito de desarrollo concreto de la Demarcación Hidrográfica.

Para el caso del saneamiento, los ámbitos territoriales de demanda son las aglomeraciones urbanas. Para el Plan Hidrológico de Tenerife, la aglomeración urbana es un concepto dinámico, de forma y manera que las actuaciones de concentración y/o segregación de la recogida o tratamiento de las aguas residuales pueden reconfigurar el catálogo.

En este sentido, los Sistemas Territoriales de infraestructuras de saneamiento se han diseñado al horizonte 2027 y, por ello, se han contemplado trece sistemas asociados biunívocamente a las 13 aglomeraciones urbanas en las que se ha planificado que se estructure la Demarcación una vez que se ejecuten las actuaciones que contemplan los Programas de medidas y Actuaciones de PHT.

El Puerto de la Cruz queda englobado en la Aglomeración Urbana de Valle de La Orotava, junto a Los Realejos, La Orotava y Santa Úrsula.

La aglomeración urbana Valle de La Orotava (ES53803201308), cuenta con una red de colectores que recoge parte del agua residual generada, que a su vez es derivada hacia un sistema de tratamiento colectivo -Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) Comarcal del Valle de La Orotava- antes de ser vertida a través del emisario submarino de Punta Brava. Por tanto, dicha aglomeración cumple formalmente los objetivos que dimanar de la Directiva 91/271/CEE, toda vez que del total de las aguas residuales generadas en la aglomeración, un 31% son recogidas para su posterior tratamiento colectivo. El resto de las aguas residuales generadas en la aglomeración se resuelven mediante sistemas individuales o adecuados (IAS), alcanzando un nivel de protección ambiental acorde al medio receptor.

El Sistema de Colectores existentes en el Puerto de la Cruz es el siguiente:

Código (ID PHT)	Nombre
3932	EDAR Valle de La Orotava
172	EBAR "A" Puerto de la Cruz
173	EBAR "C" Puerto de la Cruz
174	EBAR Playa Jardín
177	EBAR "B" Puerto de la Cruz
418	Colector por gravedad Urbanización El Santísimo
533	Conducción de impulsión de saneamiento E.B. "C"-E.B. Playa Jardín
534	Emisario terrestre El Peñón
535	Emisario terrestre Punta Brava

538	Colector por gravedad Interceptor del Puerto. Tramo V
716	Conducción de impulsión de saneamiento E.B. Playa Jardín-EDAR Valle de La Orotava
717	Conducción de impulsión de saneamiento E.B. "A"-Colector costero Puerto de la Cruz
718	Conducción de impulsión de saneamiento E.B. "B"-Colector costero Puerto de la Cruz
796	Colector por gravedad Conexión al Ramal de San Felipe
800	Colector por gravedad Ramal de La Cruz Santa
801	Colector por gravedad La Cruz Santa
803	Colector por gravedad General de La Orotava
806	Colector por gravedad La Villa
808	Colector por gravedad Cologan
809	Colector por gravedad Ramal del Taoro
810	Colector por gravedad Ramal San Felipe
811	Colector por gravedad Ramal de El Tope
812	Colector por gravedad Ramal Los Rechazos
817	Colector por gravedad Martíáñez
821	Colector por gravedad costero Puerto de La Cruz
979	Emisario submarino El Peñón
980	Emisario submarino de Punta Brava
1015	Emisario submarino de Toscal-Longuera
3809	Colector por gravedad Vera Alta Las Dehesas
3820	EBAR El Caletón
3821	Conducción de impulsión de saneamiento E.D.A.R. Playa Chica-Colector Paseo Playa
3822	EBAR Playa Chica
3824	Colector por gravedad Paseo Playa Jardín
3826	Colector por gravedad Las Dehesas-Bco. La Raya I
3827	Colector por gravedad Las Dehesas-Bco. La Raya II
3828	Colector por gravedad Avda. Melchor Luz
3830	Colector por gravedad Costero Puerto de la Cruz
3934	Colector por gravedad Aliviadero E.D.A.R. Comarcal del Valle de La Orotava
3935	Colector por gravedad EBAR El Caletón-EBAR Playa Chica
3854	EDAR Botánico

Tabla 34. Sistema de Colectores en el municipio de Puerto de la Cruz

El Sistema de Colectores en el Puerto de la Cruz consta de 6 estaciones de bombeo:

- EBAR A, denominada EBAR Martíáñez
- EBAR B, denominada EBAR San Telmo.
- EBAR C, denominada EBAR El faro.
- EBAR D, denominada EBAR Playa Jardín.
- EBAR E, denominada EBAR Playa chica.
- EBAR F, denominada EBAR de Caletón.

La EBAR A se localiza en las proximidades de la Playa de Martiánez y recibe caudales procedentes de la Carretera Este, también denominado como Sector 6. Desde esta EBAR se impulsa el agua hasta un pozo a partir del cual por gravedad se llega a la EBAR C. Por su parte, la EBAR B, recibe una serie de caudales por gravedad para impulsarlos hasta un pozo a partir del cual se llega, también por gravedad, hasta la EBAR C.

En la EBAR C, por lo tanto, se reciben todos los caudales procedentes de la EBAR A y EBAR B. Desde ella, se impulsa el agua hasta un pozo a partir del cual el tránsito es por gravedad hasta la EBAR D.

Finalmente, la EBAR D recibe además de los caudales anteriores, otros procedentes de las EBAR E y de la EBAR F, ambas externas al ámbito de nuestra actuación, para impulsarlas a la EDAR.

Proyecto de Construcción de Colectores Generales de Saneamiento del Valle de La Orotava

Actualmente se está ejecutando el Proyecto de Construcción de Colectores Generales de Saneamiento del Valle de La Orotava, que incluye las siguientes actuaciones dentro del Puerto de la Cruz:

- Colector de San Jerónimo
- Modificación del trazado del Colector Barranco Martiánez

Además, se ejecutarán las siguientes actuaciones en las estaciones de Bombeo:

CÓDIGO PHT	DESIGNACIÓN	ACTUACIÓN PREVISTA
172	EBAR A MARTIÁNEZ	<ul style="list-style-type: none"> - Revisión de los caudales y funcionamiento de las bombas existentes - Acondicionamiento del pozo filtrante existente - Instalación de una nueva reja de desbaste - Ampliación del grupo electrógeno y del cuadro eléctrico - Mejora del sistema de desodorización - Instalación de baterías de condensadores - Instalación de variadores de frecuencia - Cambio de la puerta de acceso - Mejoras de obra civil
173	EBAR B SAN TELMO	<ul style="list-style-type: none"> - Estudio de un sistema de desbaste que pueda facilitar las labores de mantenimiento. - Instalación de baterías de condensadores - Instalación de variadores de frecuencia
174	EBAR C SAN TELMO	<ul style="list-style-type: none"> - Estudio del rebombeo y posibilidad de eliminarlo - Instalación de baterías de condensadores - Instalación de variadores de frecuencia - Mejoras de obra civil
177	EBAR D PLAYA JARDÍN	<ul style="list-style-type: none"> - Mejora de la desodorización - Ampliación y automatización del grupo electrógeno. - Instalación de baterías de condensadores - Instalación de variadores de frecuencia - Mejoras de obra civil: pintura y limpieza

Tabla 35. Actuaciones previstas en EBARS dentro y próximas al ámbito del PEPCH

Riesgos para la salud derivados de las Inundaciones

“Se definen como ARPSIs a aquellas zonas del territorio para las cuales se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o bien en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable como resultado de los trabajos de Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI), realizados en el ámbito de cada demarcación hidrográfica” (Ministerio para la transición Ecológica y el reto demográfico). La delimitación de las ARPSIs se realiza mediante la evaluación del riesgo de inundación, que se elabora a partir de la información referida a un ámbito, como los datos registrados de episodios anteriores y estudios de evolución a largo plazo, incluyendo el impacto del cambio climático, y teniendo en cuenta las circunstancias actuales de ocupación del suelo, la existencia de infraestructuras y actividades existentes.

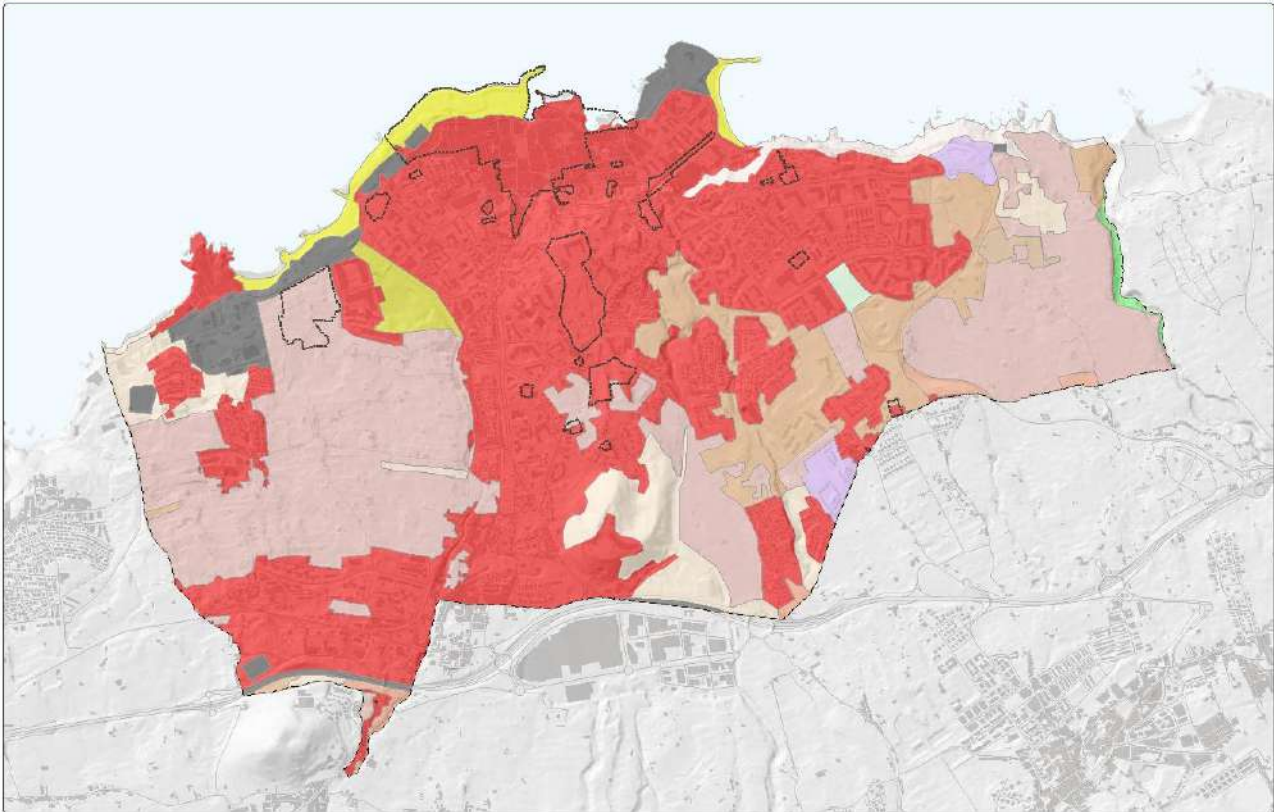
En la zona de análisis, existen dos ARPSIs, una relacionada con el riesgo de inundación costera, y la otra con el riesgo de inundación fluvial. En relación al área de riesgo de inundación fluvial, esta se encuentra en el margen oeste de dicho ámbito, concretamente en el Barranco San Felipe y zonas aledañas a éste. Con respecto al área de inundación costera, ésta afecta a gran parte del frente costero del Conjunto Histórico.

En este sentido, se debe señalar que las inundaciones suponen un riesgo para la salud humana, ya que en ocasiones suponen la muerte de personas. En el caso de Puerto de la Cruz, se conocen varios episodios de fenómenos naturales adversos (los cuales serán mejor definidos en el epígrafe referente al Agua), que han producido muertes además de daños materiales a coches, viviendas o infraestructuras, producto de las inundaciones producidas en algunos casos por el Barranco de San Felipe, y en otros originadas por fenómenos costeros adversos que afectan más directamente al ámbito de actuación del PEPCH. Por tanto, este tipo de riesgos, debido a su importancia en la zona así como su posible afección directa al ámbito de actuación, deben ser tenidos en cuenta en la ordenación.

4.16. OCUPACIÓN DEL SUELO

El ámbito de actuación del PEPCH se concentra fundamentalmente en suelo urbano construido. Se presenta por tanto como un área continua y de urbanización densa con varios espacios públicos, como son parques y plazas, dos zonas de baño, playa Martiánez y San Telmo muy próximas al ámbito de actuación del PEPCH, y una tercera, Playa Jardín, dispuesta en el margen oeste, del casco histórico.

Ocupación del suelo



OCUPACIÓN DEL SUELO

AGRÍCOLA

- Cultivos abandonados
- Cultivos herbáceos (huertas)
- Frutales cítricos
- Frutales tropicales
- Plátano

BOSQUES Y ESPACIOS REPOBLADOS

- Frondosas Barrancos
- SUELO DESNUDO**
- Extracción de materiales, obras
 - Playas, dunas y arenales
 - Vegetación escasa

URBANIZADO CONSTRUIDO

- Equipamientos deportivos, de ocio...
- Espacios verdes urbanos
- Red de carreteras
- Residencial Continuo

VEGETACIÓN ARBUSTIVA Y/O HERBÁCEA

- Costas
- Matorral costero

Ilustración 67. Mapa de ocupación de suelo del Puerto de la Cruz. Idecan-Grafcan

Otra zona destacable es la explanada del muelle, categorizada como suelo desnudo (IDE canarias- Grafcan), y que forma parte del ámbito de desarrollo de la Modificación del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto de La Cruz (PMM), la cual representa la única gran zona de expansión, de carácter urbanizable, de la ciudad. Por último, cabe mencionar el barranco San Felipe, en el margen oeste del ámbito de actuación, con un área de tránsito entre el Conjunto Histórico y el Islote de la Hacienda de la Dehesa, que también se ha categorizado como suelo desnudo. En el resto de la zona vemos otros usos como el agrícola, que no se corresponden con el ámbito de actuación del PEPCH, a excepción del Islote de La Hacienda

de la Dehesa, el cual cuenta con una finca de plataneras, tal y como se expuso en el subapartado de edafología.

Tradicionalmente se han cultivado plataneras en esta zona, con el abundante consumo de agua que esto supone para un ámbito como el costero, que ya de por sí cuenta con escasez de recursos hídricos, aunque, por otro lado, y gracias al laboreo de la tierra, se produce una rotura de la costra superficial salina, que favorece una mayor infiltración de la escasa agua precipitada. Las elevadas temperaturas medias suponen, sin embargo, que este sea un el lugar ideal para el cultivo de esta planta. Si observamos el mapa de cultivos de la zona, el islote “Ñ”, correspondiente a la hacienda de la Dehesa, como ya se mencionó anteriormente, es el único en la actualidad que presenta una gran finca destinada al cultivo de la platanera, cuando antiguamente este cultivo ocupaba espacios mucho más extensos tanto en el casco histórico como en sus alrededores tal y como vemos en la siguiente ortofoto de los años 50.



Ilustración 68. Ortofoto 1951-1957. IDEcanarias-Grafcan

4.17. BIENES MATERIALES

Respecto a los materiales, se analizan, por un lado, las edificaciones y, por otro, las infraestructuras.

4.17.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Las infraestructuras de transporte se pueden clasificar en base a su funcionalidad en: red viaria, transporte terrestre, en el que se incluye el servicio público de guaguas, estaciones de servicio, aparcamientos y paradas de taxis; la red ciclista y el transporte marítimo, ferroviario y aéreo.

A continuación se analizan las infraestructuras de transporte presentes y/o previstas en el ámbito territorial del PEPCH, identificando a su vez las posibles infraestructuras del municipio que puedan tener influencia o incidencia en la futura ordenación del Plan Especial. En este sentido

conviene a priori señalar que el municipio no cuenta ni se ha previsto la ejecución de infraestructuras de transporte aéreo.

Por último, se debe reseñar que en el año 2019 se redactó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puerto de la Cruz (en adelante PMUS), que incorpora propuestas orientadas a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciar modos de transporte más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) y reducir los índices de motorización de la ciudad, potenciando la intermodalidad de forma compatible con el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del Medio Ambiente. Asimismo, en el momento de redacción de este documento, el Ayuntamiento de Puerto de la Cruz ha sacado a licitación la asistencia técnica necesaria para redactar un estudio integral para el desarrollo del PMUS.

RED VIARIA

Con carácter previo a la identificación del viario que configura la trama urbana del Casco histórico, es necesario analizar su sistema de accesos y cómo se integra en la red viaria del municipio.

La infraestructura viaria municipal está compuesta por vías entrelazadas de diferente categoría y nivel jerárquico:

- Autopista, viario territorial de ámbito regional que comunica el municipio con el resto de la isla. Se incluye en esta categoría la TF-5 Autopista del Norte, cuyo titular es la Comunidad Autónoma.
- Carretera convencional, conformados por viarios de interés insular, todas ellas de titularidad del Cabildo Insular de Tenerife, que se encargan de vertebrar el acceso rodado desde la TF-5 a los distintos núcleos de población del municipio. En este grupo se encuentran las siguientes vías: la TF-31 Carretera de acceso al Puerto de la Cruz (por Martiánez), la TF-176 Carretera de acceso al Rincón, la TF-211 Ramal TF-5 a La Orotava, la TF-312 Carretera de la TF-31 (El Botánico) a la TF-320, la TF-315 Carretera de la TF-312 a Los Realejos (por Las Dehesas), la TF-316 Bajada al Loro Parque, la TF-320 Carretera de San Nicolás a La Zamora y la TF-333 Ramal TF-5 a Los Realejos (por La Montañeta).



Ilustración 69. Recorte del plano de Carreteras del Cabildo de Tenerife Marzo 2012. Fuente: Cabildo de Tenerife.

En relación a la red de carreteras en el municipio de Puerto de la Cruz, el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo de Tenerife, mediante escrito remitido el 6 de julio de 2020, informa al equipo redactor del PEPCH que actualmente existen dos proyectos:

- a) Proyecto de terminación de peatonal en la C.I. TF-31, cuyo ámbito no afecta al BIC del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz.
- b) Proyecto modificado de remodelación de la carretera TF-312 de la calle La Camelia hasta la intersección TF-320, dividida en 4 fases independientes.

Tal y como puede comprobarse en las ilustraciones adjuntas, las actuaciones previstas en la primera fase, que abarcan el tramo comprendido entre Punta de La Carretera y la Avenida Blas Pérez González, afectan al extremo sur del ámbito del Casco histórico. La segunda fase, correspondiente al tramo entre la avenida Blas Pérez González y prolongación Rambla del Profesor Antonio González González, se desarrolla junto a los islotes B y K, sin que a priori afecten a su delimitación. La fase 3, asociada al tramo entre la calle La Camelia y Punta de la Carretera, es la única intervención que no afecta a la delimitación del BIC del Conjunto Histórico. Por último, la fase 4, que se desarrolla en el tramo comprendido entre Prolongación Rambla del Profesor Antonio González González y la intersección con la TF-320, afecta al ámbito del islote M.

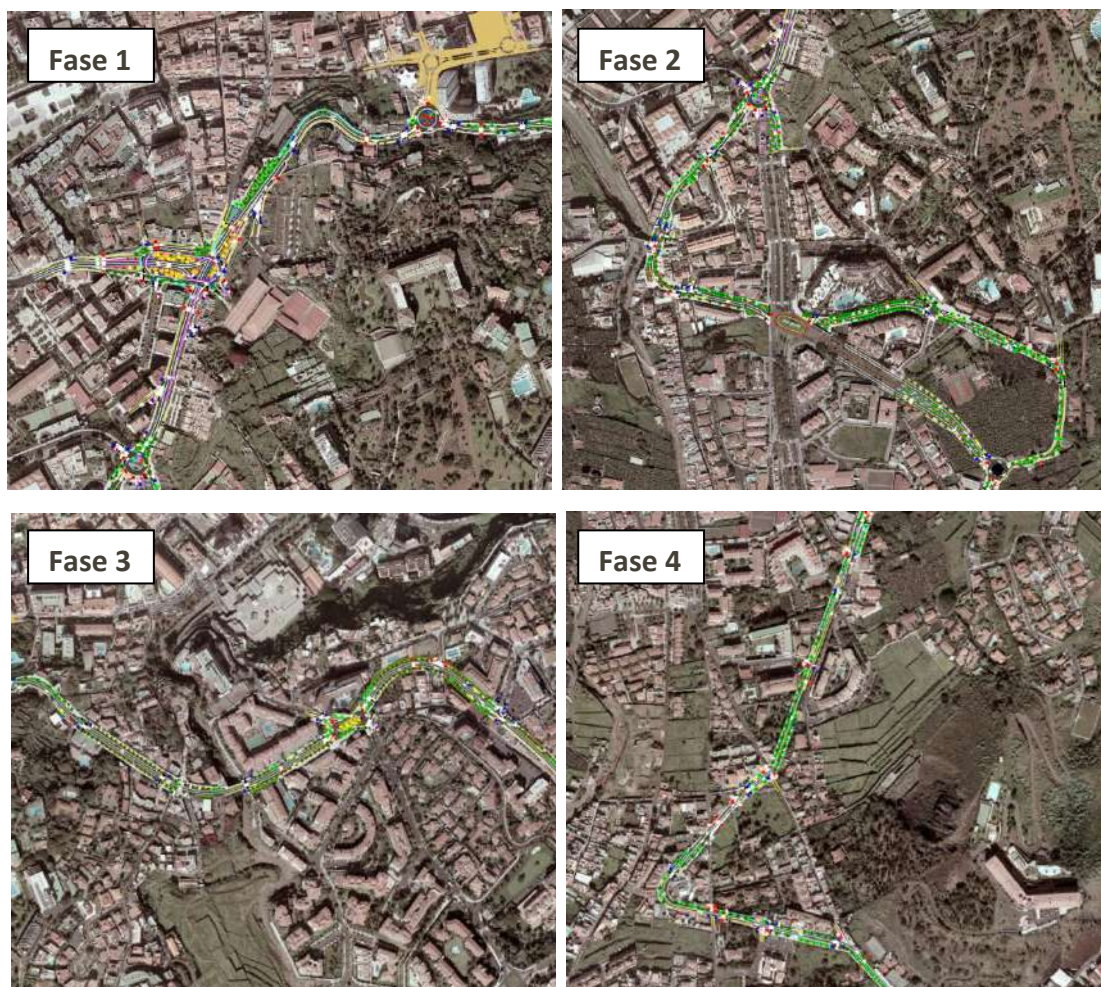


Ilustración 70. Proyecto modificado de remodelación de la carretera TF-312 desde la calle Camelia hasta la intersección TF-320. 1ª Fase, 2º Fase, 3º Fase y 4º Fase. Mayo 2020. Fuente: Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo de Tenerife.

- Resto de la red viaria, integrada por la red viaria municipal de primer a tercer orden, encargada de alojar los tráficos de conexión con el viario exterior y territorial (tráficos de entrada y salida) y de distribuir el tráfico en el interior del tejido urbano del municipio.

Red viaria

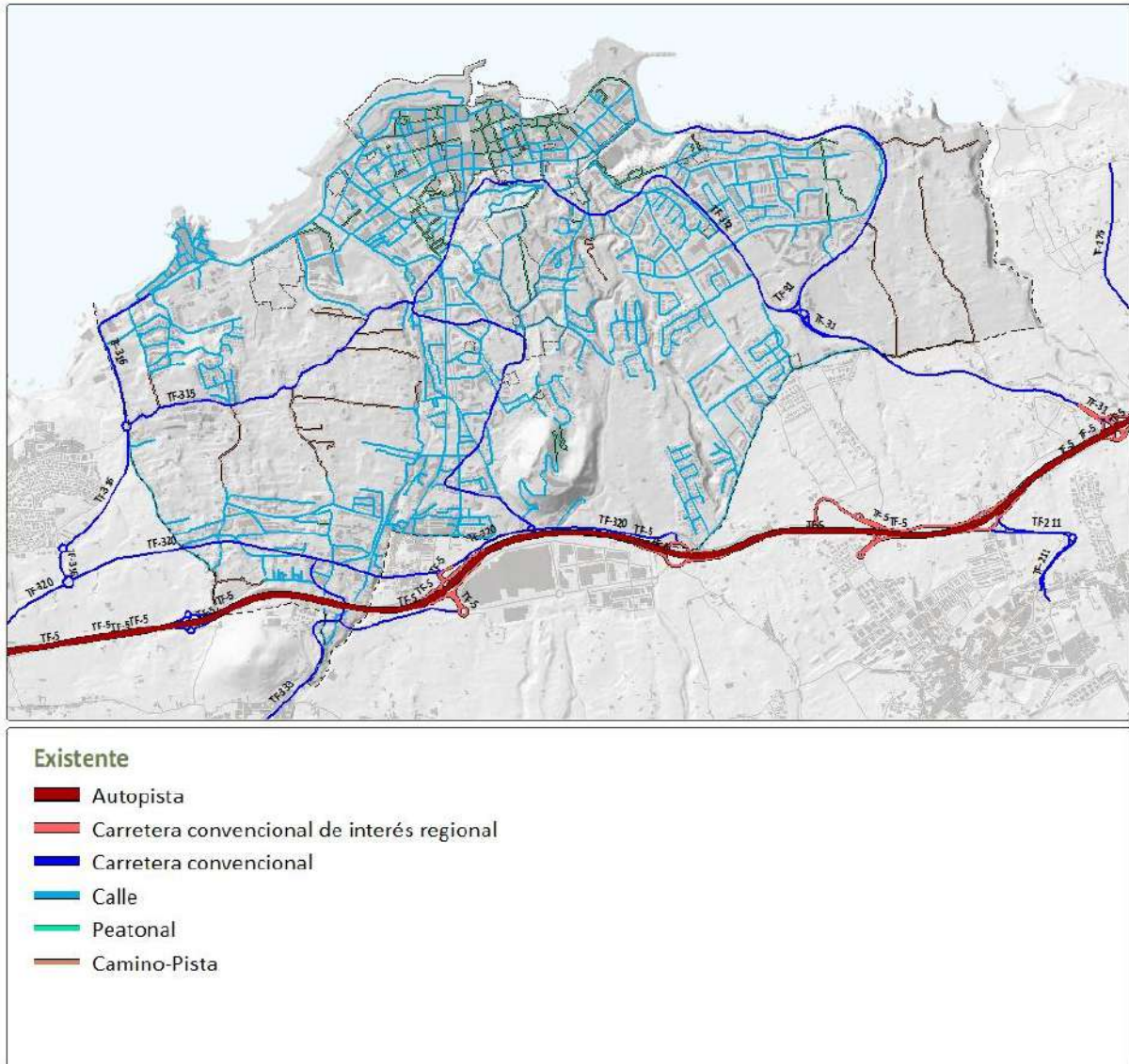


Ilustración 71. Mapa de la red viaria existente en Puerto de la Cruz. Fuente: EIEL 2017 –Tenerifedata Cabildo de Tenerife.

Como puede observarse en la siguiente tabla, a la mayor parte de los ámbitos que conforman el Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz (Casco histórico e islotes) es posible acceder a través de los dos principales accesos desde la TF-5 con los que cuenta el municipio: la TF-31 Carretera de acceso al Puerto de la Cruz (por Martiánez), que nos conduce a la zona del Durazno, La Paz, y de ahí al centro neurálgico de la ciudad; siendo la otra vía importante de acceso al Casco histórico la TF-312 por Las Arenas. Tan sólo al islote T es posible acceder a través de la TF-333 Ramal TF-5 a Los Realejos (por La Montañeta).

Cabe mencionar un tercer punto de acceso al Conjunto Histórico por el municipio de Los Realejos, a través de la TF-316 Bajada al Loro Parque.

VÍA	DESIGNACIÓN	CONECTIVIDAD
TF-5	Autopista del Norte	Acceso al municipio
TF-31	Carretera de acceso al Puerto de la Cruz (por Martiánez)	Islotes: A, H, I, J, Ñ, O, P, Q, R, S Casco histórico
TF-176	Carretera de acceso al Rincón	
TF-211	Ramal TF-5 a La Orotava	
TF-312	Carretera de la TF-31 (El Botánico) a la TF-320	Islotes: A, B, C, D, E, F, G, H, I; J, K, L, M, N, Ñ, O, P, Q, R y S. Casco histórico
TF-315	Carretera de la TF-312 a Los Realejos (por Las Dehesas)	
TF-316	Bajada al Loro Parque	Islotes: H, I, Ñ, O, P, Q, R y S Casco histórico
TF-320	Carretera de San Nicolás a La Zamora	
TF-333	Ramal TF-5 a Los Realejos (por La Montañeta)	Islote T

Tabla 36. Listado de las vías de titularidad insular de Puerto de la Cruz. Fuente: Elaboración propia.

La movilidad rodada en el Casco histórico se articula en torno a un grupo de vías de primer orden que encauzan los grandes flujos de tráfico desde las carreteras convencionales en el interior de la trama urbana. Dentro de esta categoría se encuentran las calles Calzada Martiánez, Valois, Punta Carretera, Cupido, Zamora, Santo Domingo, La Marina, San Felipe, Pérez Zamora, la Avenida Aguilar y Quesada, el Paseo Luis Lavaggi y las avenidas Francisco Alfonso Carrillo y José María del Campo Llarena, entre otras.

Estas vías, junto a las avenidas Blas Pérez González, Melchor Luz y Hermanos Fernández Perdigón (fuera del ámbito del BIC, en su límite oeste) conforman un circuito que atraviesa el Casco histórico.

El viario urbano de tercer orden o viario local está conformado por el resto de las calles que dan acceso al lugar origen o final de los viajes rodados. Dentro del casco histórico se distinguen las siguientes vías:

VIARIO URBANO LOCAL DENTRO DEL CASCO HISTÓRICO	
Calle La Hoya	Calle Perdomo
Calle San Telmo	Calle de la Marina
Calle Iriarte	Calle Esquivel
Calle Benjamín J. Miranda	Calle de la Verdad
Calle Quintana	Calle Teobaldo Power
Calle Cologan	Calle Mequinez
Calle Agustín de Bethencourt	Calle Puerto Viejo
Calle San Juan	Calle de la Peñita
Calle de las Damas	Calle Villanueva
Calle Blanco	Calle Mazaroco
Calle Nieves Ravelo	Calle de las Maretas
Calle Doctor Pisaca	Calle Carrillo
Calle Esquivel	Calle José Arroyo
Calle Virtud	Calle de la Sala

Tabla 37. Listado del viario urbano local de Puerto de la Cruz en el ámbito del Casco histórico. Fuente: Elaboración propia.

Dentro del viario urbano local peatonal de cuarto orden encontramos las siguientes calles.

RED PEATONAL DEL CASCO HISTÓRICO	
Calle Mazaroco	Calle Las Damas
Peatonal Pacheco	Calle Puerto Viejo
Calle Cruz Verde	Calle Quintana
Calle El Lomo	Calle San Juan
Calle La Lonja	Calle Virtud
Paseo de San Telmo	Calle Blanco
Calle Esquivel	Calle La Verdad
Calle Iriarte	Calle Agustín Bethencourt
Calle La Peñita	Entorno Plaza del Charco

Tabla 38. Listado de la red peatonal de Puerto de la Cruz en el ámbito del Casco histórico. Fuente: Elaboración propia.

TRANSPORTE TERRESTRE:

Transporte público de guaguas

El municipio cuenta con un intercambiador de guaguas situado en la Calle El Pozo en las proximidades del Casco histórico de Puerto de la Cruz.

A la estación de guaguas acceden 17 líneas regulares de transporte público de las cuales 13 líneas son interurbanas y 4 urbanas, todas ellas gestionadas por la empresa Transportes Interurbanos de Tenerife, TITSA, cuyos trayectos se indican en la tabla siguiente:

LÍNEAS INTERURBANAS	RECORRIDO
30	Aeropuerto TFN – Puerto de la Cruz
102	SC TF - Puerto de la Cruz (por Las Arenas)
103	Santa Cruz - Puerto de la Cruz (Directo)
104	SC TF - Puerto de la Cruz (Por las Arenas y TF-217)
325	Puerto de la Cruz - Los Gigantes (Por Icod de los Vinos)
343	Puerto de la Cruz - Aeropuerto Norte - Aeropuerto Sur - Los Cristiano
345	Puerto de la Cruz - La Orotava
348	Puerto de la Cruz - La Orotava - Las Cañadas del Teide
352	Circular Puerto de la Cruz - La Orotava - Los Realejos
354	Puerto de la Cruz - La Guancha - Icod de los Vinos
363	Puerto de la Cruz - Icod de los Vinos - Buenavista (Por El Botánico)
390	Puerto de la Cruz - Los Realejos Alto (Por La Montaña)
391	Puerto de la Cruz - Realejo Alto (Por San Agustín)
LÍNEAS URBANAS	RECORRIDO
381	Plaza Reyes Católicos - Punta Brava (Loro Parque)
382	Plaza Reyes Católicos - Barranco San Antonio
383	Puerto de la Cruz - La Vera (Por Las Arenas)

Tabla 39. Listado de líneas interurbanas y urbanas de Puerto de la Cruz. Fuente: Elaboración propia.

Estaciones de servicio

Respecto a las estaciones de servicio, en el interior del Casco histórico se localiza en la actualidad una gasolinera de la empresa DISA, junto a la calle Punta de La Carretera, en las

proximidades de la carretera convencional TF-312. Dicho inmueble ostenta posibles valores patrimoniales a proteger, que deberán valorarse para su posible inclusión en el Catálogo de Protección del Plan.

Aparcamientos

Tal y como se señala en el PMUS de Puerto de la Cruz, “*el Casco histórico de Puerto de la Cruz es el área que presenta mayores problemas de aparcamiento. Este problema viene dado por la coexistencia de demanda de aparcamiento por parte de residentes (área de gran densidad poblacional), trabajadores y visitantes, además de la carga/descarga de mercancías.*”

El estacionamiento en el ámbito del Conjunto Histórico se encuentra mayoritariamente no regulado, ubicándose en buena parte en vías muy estrechas y ocupando buena parte de su superficie en detrimento del espacio peatonal, contribuyendo así a la creación de barreras visuales. No obstante, según datos aportados en el PMUS de Puerto de la Cruz (2019), en el espacio público del Casco histórico afectado por el ámbito declarado BIC o limítrofe a éste, se identifican las siguientes zonas de mayor concentración de plazas de aparcamiento gratuitos no regulados:

CALLE - PARKING	TIPO	LOCALIZACIÓN	PLAZAS TOTAL	PLAZAS TURISMOS	PLAZAS ELÉCTRICOS	PLAZAS PMR
Explanada El Muelle	Superficie - Gratuito - No regulado	interior BIC	926	924	0	2
Calle José Arroyo	Superficie - Gratuito - No regulado	interior BIC	45	45	0	0
Calle Cupido	Superficie - Gratuito - No regulado	parte en interior BIC	55	55	0	0
Calle Valois	Superficie - Gratuito - No regulado	parte en interior BIC	64	64	0	0
Paseo Luis Lavaggi	Superficie - Gratuito - No regulado	Limítrofe BIC	210	320	3	2
Avenida Jose María del Campo Llarena	Superficie - Gratuito - No regulado	Limítrofe BIC	100	980	0	6
Avenida Familia de Betancourt y Molina	Superficie - Gratuito - No regulado	Limítrofe BIC	100	100	0	0

Tabla 40. Análisis inventario de la red de estacionamiento del Casco histórico de Puerto de la Cruz. Fuente: PMUS Puerto de la Cruz (2019).

Esta oferta de aparcamiento se completa con la única bolsa de aparcamiento de pago municipal existente bajo la Plaza Europa, junto al Ayuntamiento, con una capacidad para 345 vehículos, de los cuales tan sólo 2 plazas están reservadas para personas de movilidad reducida (PMR) y 3 plazas para vehículos eléctricos.



Ilustración 72. Mapa de Zonas de estacionamientos actuales en el casco urbano de Puerto de la Cruz. Fuente: PMUS Puerto de la Cruz (2019).

En la imagen anterior, en la que se identifican las grandes zonas de estacionamientos existentes en el casco urbano de Puerto de la Cruz, se puede evidenciar que la explanada de El Muelle viene a resolver buena parte de la demanda de aparcamientos del Casco histórico.

Paradas de taxi

Puerto de la Cruz cuenta con 31 paradas de taxis distribuidas por todo el municipio, siendo un total de 14 las vinculadas por su proximidad al ámbito de actuación de este plan especial.

Identificación	Dirección	Proximidad
Blue Sea Hotel	Calle Leopoldo Cologan Zulueta	Islote J
Botánico	Calle Retama	Islote K
Centro Comercial Cúpula	Calle Camelia	Islote K
Centro Comercial Hiperdino	Avenida Familia de Betancourt y Molina	Islote R
El Cementerio San Carlos	Avenida José María del Campo Llarena	Islotes O y P Casco histórico
Estación de Guaguas	Calle Hermanos Fernández Perdigón	Islote H Casco histórico
Estación de Guaguas	Calle El Pozo	Casco histórico
Casa Yeoward	Calle Richard J. Yeoward	Islote K
Hotel Concordia Plaza	Avenida Familia de Betancourt y Molina	Islote R
Hotel La Paz	Calle Aceviño	Islotes A y J
Loro Parque	Avenida Loro Parque	Islote Ñ
Playa Martiánez	Avenida Cristóbal Colón	Islote R Casco histórico
Playa Martiánez	Avenida Cristóbal Colón	Islote R Casco histórico
Plaza del Charco	Plaza del Charco	Casco histórico

Tabla 41. Listado de paradas de taxis vinculadas al ámbito del PEPCH. Fuente: Elaboración propia.

Según se indica en el PMUS de Puerto de la Cruz del año 2019, existen 199 licencias de taxi en el municipio.

Todas las paradas se encuentran estratégicamente colocadas para la realización de los servicios, bien por geolocalización o por la demanda de servicios a pie de parada. Las paradas de mayor demanda son las de Plaza del Charco, Playa Martíáñez, Estación de Guaguas, entre otras.

Red ciclista

En la actualidad el municipio no cuenta con este tipo de infraestructuras. No obstante, en el PMUS de Puerto de la Cruz de 2019 se han identificado posibles trazados de la red ciclista que podría implantarse en el municipio, con estaciones de bicicleta pública repartidas a lo largo de su recorrido, muchas de ellas en el interior del casco histórico.

TRANSPORTE MARÍTIMO

En el corazón del Casco histórico se localiza El Muelle de Puerto de la Cruz, un pequeño puerto eminentemente pesquero y recreativo que, con una superficie en tierra de aproximadamente 15.600 m²s, cuenta con un dique de 140 m. de longitud y dispone de una línea de atraque de 218 m.



Ilustración 73. El Muelle de Puerto de la Cruz. Fotografía propia.

Dada su localización y su configuración, este muelle solo permite la entrada de embarcaciones de pequeño porte que, en su gran mayoría permanecen varadas o fondeadas al abrigo del propio dique y del contradique.

Por otro lado conviene reseñar la intervención planteada en el PMM vigente para la futura construcción de un Puerto Deportivo a lo largo del frente marítimo del Casco histórico, entre El Muelle y Playa Jardín, que contempla:

- a) En el ámbito marítimo, las obras de construcción de un Puerto Deportivo.
- b) En el ámbito terrestre, justamente en la gran bolsa de suelo vacante del Casco histórico, el espacio destinado a Parque Marítimo.

TRANSPORTE FERROVIARIO

En relación al transporte ferroviario, el Cabildo de Tenerife y Metro Tenerife ha promovido la redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte para la construcción de una línea ferroviaria que discurra entre el norte y el nordeste de la isla, conectando Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, el Aeropuerto de los Rodeos y el Puerto de la Cruz – Los Realejos, y que, aunque sin incidencia en el ámbito del Conjunto Histórico, vendría a completar en un futuro el sistema de movilidad del municipio.

Dicho Plan Especial fue aprobado inicialmente mediante Acuerdo del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 27 de julio de 2012 (BOC Nº154/2012 de 7 de agosto), sin que hasta la fecha se haya continuado con su tramitación.

4.17.2. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

El Plan Hidrológico Insular de Tenerife (en adelante PHI) a efectos de analizar las demandas y los recursos disponibles de agua, estableciendo balances hidráulicos, incluye la zona de estudio en la Comarca Hidráulica II. Valle de La Orotava (Los Realejos-Puerto de la Cruz-La Orotava).

Puerto de la Cruz es un municipio de uso mixto en el que el peso del consumo turístico es un aspecto a tener en cuenta. Según los datos obtenidos del PHI, el consumo urbano en el año 2012 se sitúa en la franja entre 1-5 hm³/año y una estimación para el período 2021-2027 de 2,16 -2,19 hm³/año. En cuanto a la demanda turística en el año 2012 se sitúa en la franja de 2-4 hm³/año.

El Ayuntamiento de Puerto de la Cruz presta el servicio de suministro de agua de consumo humano y saneamiento del agua por medio de Aqualia gestión integral del agua S.A., que es la adjudicataria de la gestión integral del “Servicio Municipal de agua y Saneamiento del Puerto de la Cruz”.

Las fuentes de suministro del abastecimiento municipal (según el PHI) están representadas por las galerías del Pueblo y San Nicolás, los 14 pozos de captación de agua distribuidos a lo largo de su territorio y el trasvase por medio del eje E2 de los Realejos hacia el Noroeste (La Laguna-Santa Cruz), conformado por los canales El Patronato y El Pinalete. Estos recursos son almacenados a través de 6 depósitos reguladores y una rotura de carga que, según datos recogidos de la web de aqualia, representan una capacidad total de 42.750 m³, los cuales permiten una regulación mínima de suministro de prácticamente dos días. En este sentido conviene señalar que el PHT ha planificado la construcción de un depósito regulador para complementar la red de abastecimiento de agua en el municipio de Puerto de la Cruz.

DEPÓSITO	UBICACIÓN	CAPACIDAD m ³	COTA m.s.n.m
Mar Dulce	Tierra del Oro	2.000	380
Charca de la Vera	Las Arenas	21.000	205
San Nicolás	San Nicolás	6.400	195
La Horca	Montaña de las Águilas	6.400	155
Esquilón II	Salto del Barranco	5.800	80
Colegio de la Vera	La Vera	1150	200

Tabla 42. Relación de sistemas de almacenamiento y regulación. Fuente: aqualia.com

De los embalses existentes parte en todas direcciones un sistema de tuberías de conducción urbana y una red de distribución, que definen un tramado por todo el territorio bastante denso que dota de abastecimiento de agua a todo el municipio.

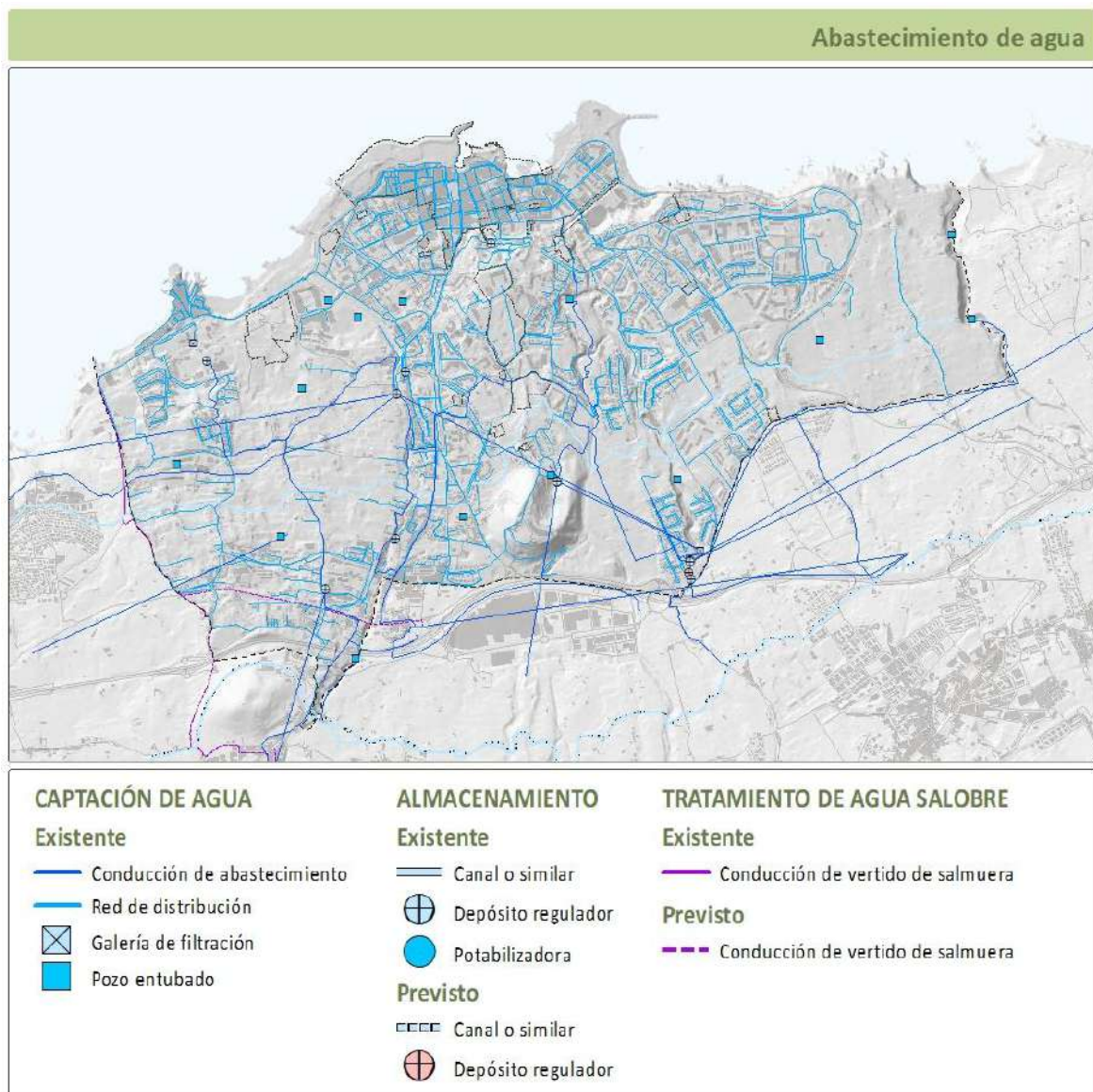


Ilustración 74. Red de abastecimiento. Fuente: EIEL 2017 y CIATF.

El abastecimiento de agua urbano de Puerto de la Cruz se completa con un conjunto de infraestructuras e instalaciones, integradas en el sistema territorial La Vera, que permiten el suministro en alta de agua salobre desalinizada.

El PHT prevé la implantación de una Estación desalinizadora (EDAS) en los terrenos anexos al depósito regulador existente de La Vera, que almacenará las aguas desalinizadas para su posterior distribución (21.000 m³ de capacidad), y un emisario terrestre de evacuación de la salmuera que discurrirá principalmente por el viario municipal de La Orotava y el Puerto de la Cruz hasta conectar con la conducción de vertido de salmuera existente, que discurre de forma paralela a la TF-316, y el emisario submarino de punta Brava ubicado en la EDAR Comarcal del Valle de La Orotava.

4.17.3. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA PARA RIEGO

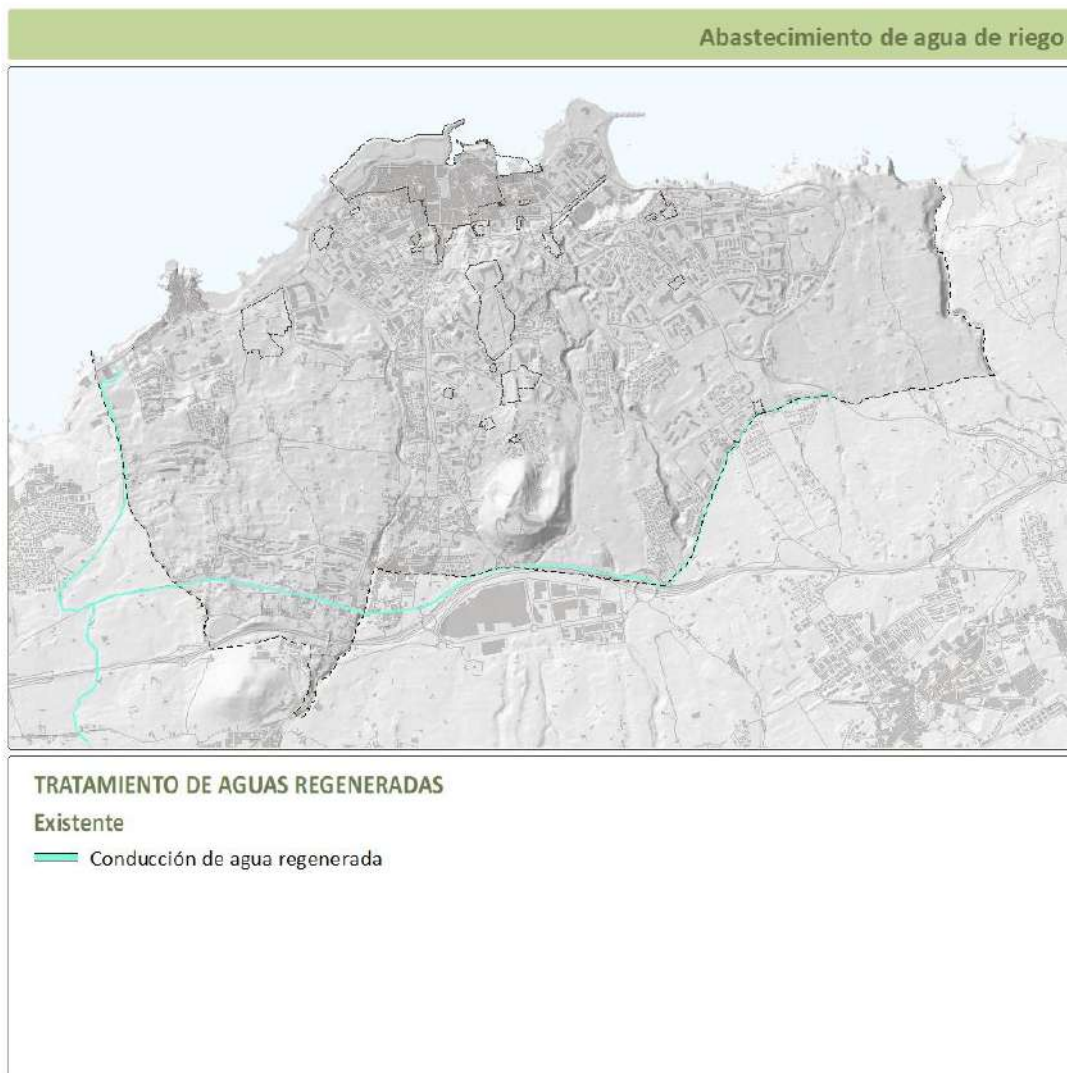


Ilustración. Plano del suministro de agua residual depurada regenerada en Puerto de la Cruz. Fuente: CIATF.

El suministro de agua regenerada permite atender la demanda de agua para el riego de regadíos, otros usos agrarios así como los campos de golf. En este sentido, según los datos aportados en el PHI, el consumo de agua para el riego agrícola en el año 2012 en Puerto de la Cruz se sitúa en la franja entre 0-4 hm³/año.

Puerto de la Cruz se encuentra en el interior del sistema territorial de suministro de agua regenerada del Valle de la Orotava – Isla Baja, que tiene como cabecera la Estación Depuradora y Regeneradora de Agua Residual del Valle de La Orotava (EDRA) situada en la zona costera de Puerto de la Cruz (en el barrio de Punta Brava y fuera del ámbito territorial del PEPCH), estando prevista su remodelación y ampliación en el PHT (2º ciclo).

Tal y como puede observarse en la imagen anterior, la EDRA del Valle de La Orotava se conecta a través de un corredor de conducciones hidráulicas a la infraestructura de almacenamiento de cabecera del Sistema, localizada en Los Realejos, desde la cual se distribuye el agua regenerada hacia los depósitos de regulación existentes o previstos junto a su recorrido.

4.17.4. INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO Y EVACUACIÓN

En la actualidad, el municipio y el ámbito del Conjunto Histórico disponen de red de saneamiento, pero no cuenta con una red de recogida de aguas pluviales separativa.

Según el PHT, el volumen de agua residual generada por la población residencial y turística se determina a partir del volumen de agua potable distribuido, aplicándole un coeficiente de recuperación que se sitúa en el 75%. Así, en el municipio de Puerto de la Cruz éste se sitúa en torno a 1,88 hm³.

MUNICIPIO	RETORNOS DE USOS DOMÉSTICOS (hm ³)
Puerto de la Cruz	1,88







Tabla 43. Extracto de tabla 151 Retornos estimados derivados del uso doméstico (2012). Fuente: Plan Hidrológico de Tenerife (2015-2021)

La red de saneamiento de Puerto de la Cruz se integra, junto a la existente en los municipios de Los Realejos, La Orotava y Santa Úrsula, en el sistema territorial del Valle de La Orotava. Este sistema comarcal está constituido por una serie de infraestructuras (red de distribución y colectores de gravedad e impulsión), que permiten recoger el agua residual generada en los diversos núcleos poblacionales y derivarla hacia la EDAR Comarcal del Valle de La Orotava existente que, como ya se ha comentado en el epígrafe anterior, se localiza en la zona costera de Puerto de la Cruz, justo en la frontera con el término municipal de Los Realejos. Es precisamente en la EDAR donde se procede al tratamiento del efluente previo a su reutilización y/o vertido de los caudales depurados excedentarios a través del emisario submarino existente.

Saneamiento y evacuación



Existente

-  Red de aguas residuales
-  Colector general
-  Emisario
-  Galería de filtración
-  Estación depuradora de aguas residuales (EDAR)
-  Emisario

Previsto




-  Red de aguas residuales
-  Colector general
-  Emisario

Ilustración 75. Plano de la red de saneamiento y evacuación en Puerto de la Cruz. Fuente: EIEL 2017 y CIATF.

En el PTH 2º ciclo se prevé la modificación del trazado del Colector de Martíánez para su incorporación en el Colector Interceptor del Puerto de la Cruz, así como la ampliación de la EDAR Comarcal con otras infraestructuras hidráulicas, conformando así el denominado Complejo Hidráulico del Valle de La Orotava, recogiendo en la ficha nº 30, que se reproduce a continuación, instrucciones para su desarrollo.

COMPLEJO HIDRÁULICO DEL VALLE DE LA OROTAVA					30
PERSPECTIVA TERRENOS					
					
PLANTA					
					
DISPONIBILIDAD TERRENOS					
DISPONIBLE					
INFRAESTRUCTURAS					
ID	DENOMINACIÓN	TIPO	NIVEL	ESTADO	CÓDACTUACIÓN
3032	Estación Depuradora de Aguas Residuales del Valle de La Orotava	E.D.A.R.	1	EXISTENTE	
	Depósitos de Almacenamiento de Agua	DERÓSITOS	1	EXISTENTE	
	Estación de Bombeo de la EDAR del Valle de La Orotava	BOMBEO	1	EXISTENTE	
	Estación Desalinizadora de Aguas Depuradas del Valle de La Orotava	E.D.A.S.	1	PLANIFICADO	
	Otras Infraestructuras Hidráulicas y/o vinculadas a ella				
INSTRUCCIONES PARA EL DESARROLLO DEL ÁMBITO					
<p>Los retranqueos y alturas de edificación sobre y bajo rasante serán las necesarias para posibilitar la implantación de las tecnologías más adecuadas para cada caso y serán las que se deriven del proyecto constructivo.</p> <p>La implantación de las infraestructuras podrá desarrollarse mediante fases sucesivas para adaptarse a los horizontes de demanda.</p> <p>Bajo las vías públicas que circundan el ámbito se deberá contemplar la ejecución del rack de conducciones de entrada y salida del Complejo.</p> <p>El ajardinamiento de los espacios correspondientes se llevará a cabo con especies adaptadas a las condiciones bioclimáticas, evitando el empleo de especies de carácter invasor o aquellas otras incluidas en el Catálogo Canario de Especies Protegidas de Canarias.</p> <p>El ámbito deberá quedar sin posibilidad de que se le adosen parcelas con usos residenciales y con cerramiento en todo su perímetro.</p> <p>Tanto las infraestructuras existentes, como las de nueva implantación, podrán ser objeto de intervención de ampliación, mejora, remodelación o cambio tecnológico sin más limitaciones que las establecidas en el PHT.</p> <p>Podrán establecerse en el interior del ámbito espacios de reserva para futuras ampliaciones de las instalaciones existentes. Hasta tanto no se precise su ocupación, estos espacios podrán destinarse a usos provisionales asociados a la explotación de la instalación o a usos provisionales compatibles con la ordenación.</p> <p>El ámbito dispondrá de acceso rodado desde las vías públicas.</p> <p>Para la correcta explotación de la instalación se dispondrán viarios interiores con características adecuadas para el tráfico industrial previsto.</p>					
OTRAS ACTUACIONES RELACIONADAS					
Deberá acordarse aspectos de inserción con el PTEO Turística de Tenerife					
OBSERVACIONES					
-					

Ilustración 76. Ficha del Complejo Hidráulico del Valle de la Orotava. Fuente: Anexo I. PHT (2º ciclo)

4.17.5. INFRAESTRUCTURAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA

En julio de 2010, Red Eléctrica firmó un acuerdo con Endesa en virtud del cual adquirió las redes de transporte insulares (66kV, 132kV y 220kV), lo que supone la consolidación de Red Eléctrica como transportista único y operador del sistema eléctrico en Canarias, siguiendo el modelo ya existente en la Península.

Con respecto a la red eléctrica en el municipio de Puerto de la Cruz, se ha solicitado información actualizada a la compañía suministradora y al Ayuntamiento, sin que hasta la fecha se haya proporcionado dicha información. Por este motivo, se ha decidido incorporar la información contenida en el documento de Aprobación Inicial del PEPCH, redactado en el año 2009.

La energía eléctrica llega al municipio a través de la red de alta tensión, constituida por una línea de 66 KV que viene directamente desde la central térmica de Caletillas, que transporta la energía generada en las diferentes centrales térmicas y eólicas que se encuentran distribuidas por diferentes puntos de la isla, hasta las subestación de transporte y distribución situada en La Corujera, en el municipio de Santa Úrsula. En ella la energía eléctrica es transformada de 66 KV a

22 KV y distribuida por medio de líneas de Media Tensión (M.T.) hasta las distintas subestaciones que abastecen al municipio, todas ellas localizadas fuera del ámbito de ordenación del PEPCH, y de aquí, a los distintos centros de transformación del municipio. Desde estos centros de transformación se distribuye la energía eléctrica en baja tensión hasta los usuarios finales ya sea de manera soterrada o aérea.

En el plano adjunto se pueden visualizar las conducciones de transporte subterráneas de baja tensión y la distribución de los 15 centros de transformación que distribuyen la energía eléctrica en el Casco histórico de Puerto de la Cruz, según datos proporcionados por Endesa en el año 2009:



Ilustración 77. Plano de Infraestructuras de Energía eléctrica en el Casco histórico. Fuente: Aprobación Inicial del PEPCH (2009).

Según se indica en el documento de Aprobación Inicial del PEPCH (2009), aunque las redes de distribución en baja y media tensión del Casco histórico se encuentran en buenas condiciones, sus principales deficiencias se centran en la profundidad inadecuada de algunos tramos de canalización y la necesidad de ampliar las canalizaciones en algunos tramos de calles, que sólo disponen de dicha canalización en un solo lado de la calzada, para que éstas se dispongan en ambos márgenes de la vía.

4.17.6. INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES

Según el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicación (PTEOIT) se considera Infraestructuras de telecomunicación aquellos espacios e instalaciones destinados a la emisión, transmisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o información de todo tipo por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicación

Casino Taoro PTO_01	Código del ámbito:
FM, Móviles, Banda Ancha y Transporte Radio	SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS:

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM28N:	X: 348315	Y: 3143839
NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO:	Nivel 2	



DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

• CONDICIONES GENERALES Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS . MEDIDAS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS.

Nº máximo de soportes :	---	Altura máxima (m) :	---
•Nº máximo de casetas :	---	Superficie máx. edificable (m²) :	---

-Las antenas que se ubiquen sobre este edificio o bien en sus inmediaciones (Parque de la Sortija, carretera del Taoro) deberán implantarse territorialmente mediante la adopción de soluciones singulares que garanticen una adecuada integración en el entorno urbano y en sus espacios libres. A tal efecto se recurrirá a la utilización de radomos, simulando elementos arquitectónicos, como forma de atenuar a la mínima expresión el impacto visual o cualquier otro elemento que contribuya al mismo fin.

-En caso de ubicación de antenas en la cubierta del Hotel Taoro no estará permitida la ejecución de casetas ni la disposición de armarios en la misma. Los equipos deberán quedar alojados en las dependencias internas de la edificación.

-En caso de utilización de suelo o infraestructuras públicas, ubicación compartida y uso compartido de las infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 22 de las Normas

-Por la localización del Ámbito de Referencia en el interior de un Bien de Interés Cultural, se recabará la autorización pertinente de la administración competente en materia de patrimonio cuando se vaya a ejecutar la actuación

Además de lo anterior, salvo que se justifique la imposibilidad de llevarlas a cabo, para la implantación de las infraestructuras se tendrán en consideración las determinaciones siguientes:

-Tendrá carácter preferente, aunque no exclusiva, la ubicación sobre la cubierta del Hotel Taoro como forma de ganar altura para una óptima prestación del servicio y de evitar el soporte en torres

-Se evitará la construcción de casetas, recurriendo a otras soluciones (pequeños habitáculos o armarios de mampostería) para colocar los dispositivos que alojen. Si esto no fuera posible, se velará por una cuidadosa integración de las casetas que sean necesarias, de forma que no resulten construcciones ajenas al espacio urbano en que se insertan. (R)

Ilustración 78. Ficha Casino Taoro PTO_01. Fuente: Fichero de ámbitos de referencia para la implantación de infraestructuras del PTEOIT. Mayo 2018.

A los efectos de dar servicio de FM, telefonía móvil, banda ancha inalámbrica y transporte de radio, el PTEOIT propone la instalación de antenas sobre la cubierta del Casino Taoro (inmueble incluido en el catálogo arquitectónico del planeamiento vigente y situado en el interior del islote D del BIC del Conjunto Histórico), estableciendo para ello unas determinaciones en relación a su ubicación que deberán ser tenidos en cuenta en la redacción del PEPCH (Ficha PTO-01 de la Normativa del PTEOIT).

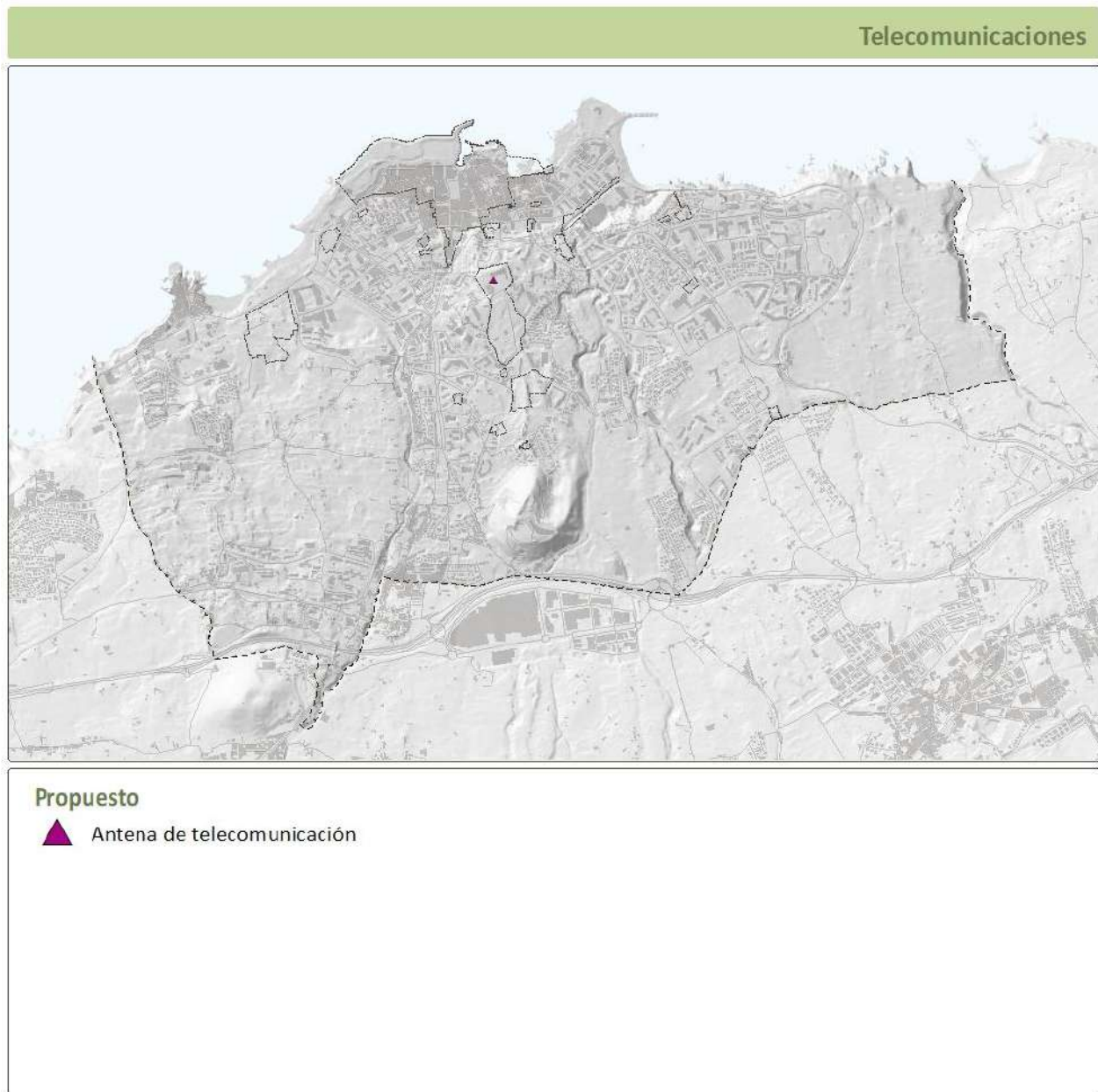


Ilustración 79. Plano de Infraestructuras de Telecomunicación en Puerto de la Cruz. Fuente: Aprobación definitiva del PTEOIT. Mayo 2018.

4.18. EVOLUCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN CASO DE NO FORMULAR EL PLAN

El presente subapartado analiza, con carácter previo, la problemática ambiental preexistente dentro del ámbito del PEPCH para, posteriormente, analizar la probable evolución del medio ambiente en caso de no formular y aplicar el Plan.

4.18.1. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL PREEXISTENTE

Una vez realizada la caracterización ambiental, cabe destacar la presencia de algunos impactos o problemáticas ambientales detectadas mediante la realización del análisis del ámbito de estudio. Partimos de un territorio con una gran antropización que es objeto del Plan Especial Protección del Conjunto Histórico. Dicho ámbito se caracteriza por un lado, por la ciudad histórica y su puerto histórico asociado, el cual ha ido evolucionando hasta la actualidad y, por otro, por una franja litoral muy intervenida con la finalidad del acondicionamiento para el baño y el uso turístico. Al realizar un diagnóstico del ámbito en cuestión, se han identificado una serie de impactos a tener en consideración, que deberían ser resueltos por el PEPCH.

En cuanto a la biodiversidad

Nos encontramos, en su mayor parte, ante un espacio urbano consolidado donde, debido a la importante alteración antrópica, prácticamente no se han conservado los ecosistemas naturales correspondientes a dicho ámbito. La biodiversidad existente en el casco histórico se desarrolla, por tanto, a través de aquella existente en parques, plazas y ajardinamiento urbano. En los islotes del Conjunto Histórico dicho ajardinamiento está vinculado a los inmuebles, siendo éste, en muchas ocasiones, un ajardinamiento típico inglés. Aunque en algunos casos se ha introducido alguna especie autóctona en el Conjunto Histórico, fundamentalmente palmeras canarias y algún drago, estos resultan ser minoritarios, siendo la vegetación foránea y ornamental típica de los ajardinamientos urbanos la protagonista del paisaje del Conjunto Histórico.

Otra problemática detectada en relación a la biodiversidad es la proliferación de vegetación invasora en algunos puntos del Conjunto Histórico, fundamentalmente en el parking que se encuentra junto al muelle. Este tipo de vegetación debe ser erradicada para evitar su expansión, siguiendo los protocolos establecidos tanto por el Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico, como por Gobierno de Canarias o Cabildo de Tenerife.

En cuanto a la contaminación acústica

Según la OMS, la contaminación acústica es uno de los factores ambientales más perjudiciales para nuestra salud, generando no solo problemas en la audición (pérdida auditiva), sino también problemas psicológicos (depresión, ansiedad...) o incluso psicopatológicos (dolor de cabeza, aumento de la presión arterial, gastritis...). Asimismo, la OMS define como ruido cualquier

sonido superior a 65 decibelios, el cual se vuelve dañino cuando supera los 75 decibelios y doloroso a partir de los 120 decibelios. En este sentido, se recomienda no superar los 65dBA durante el día ni los 30dBA durante la noche.

En el Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz las principales causas del ruido vienen determinadas principalmente por el tráfico rodado, además de por las actividades de ocio de carácter puntual (conciertos, ferias, etc.), y por la ocupación del espacio público por las terrazas de los locales de restauración en el interior del Conjunto Histórico. Concretamente estos últimos, constantes en el tiempo, deben analizarse de forma más detallada. En este sentido, en el momento de la redacción de este documento se ha conocido los datos de unas mediciones realizadas por Ingeniería y Servicio Acústico, S.L.P.U. Lutzardo, promovidas por la Asociación Medioambiental La Ñamera, los cuales dejan constancia que determinados locales auditados suelen superar los valores límite establecidos por la ley, tanto en horario diurno como nocturno. Cabe destacar que, según la OMS, un ruido superior a 45dBA impide conciliar el sueño lo que puede influir negativamente en la conducta de las personas afectadas produciendo malestar, irritabilidad o incluso agresividad, en este caso, y según las mediciones realizadas, se llega a los 58 dBA en horario nocturno. También se ha detectado la existencia de locales comerciales que durante el horario de apertura del establecimiento ponen altavoces en la calle con música para atraer clientes. Por tanto, podemos concluir, que la contaminación acústica en Puerto de La Cruz es un problema grave y actual, producido fundamentalmente por los locales de restauración que cuentan con terrazas en el espacio público, pero también por otros factores como locales comerciales, además de las festividades de carácter puntual y diferentes eventos que se realizan en la zona del Conjunto Histórico, en las que según la Asociación Medioambiental La Ñamera, no se regulan las limitaciones de sonido y vibraciones.

En cuanto a la contaminación visual

Es aquella derivada de la ausencia de espacios libres y de verde, en favor de la abundancia de edificios, cartelerías publicitarias etc. Este tipo de contaminación, también afecta sobremano a las personas, fundamentalmente a nivel psicológico. En este sentido, el ámbito de actuación cuenta con espacios libres y calles arboladas que contrarrestan la contaminación precedente, fundamentalmente, de los grandes edificios de hoteles existentes en la zona. Sin embargo, hay un exceso de cartelería relacionado con los locales comerciales y de restauración, además de lonas de publicidad en los kioscos, que generan mucho “ruido” en la zona. La cartelería de los locales, es realmente un problema, ya que resulta ser muy llamativa y heterogénea, generando una pérdida de calidad evidente del patrimonio.

En cuanto a la ocupación de la vía pública

Uno de los impactos más importantes detectados en el Conjunto Histórico viene derivado de la actividad comercial y de restauración. Por un lado, la ocupación desmesurada del espacio

público por mesas, sillas, sombrillas y otros elementos derivados de esta actividad. La ocupación es tan intensa que en algunos puntos los viandantes tienen que caminar por la calzada porque les es imposible hacerlo por las calles peatonales.

Por otro lado, muchos comercios suelen sacar estructuras móviles a la vía pública, lo cual no solo resulta un obstáculo sino que también genera un impacto visual que deteriora la imagen patrimonial del casco.

En cuanto a la gestión de residuos

Existen varias zonas, fundamentalmente en el parking que se encuentra junto al muelle, donde se pueden localizar basuras de todo tipo, de forma dispersa e incontrolada, en los terraplenes y taludes de dicho parking. Por otro lado, existe un problema evidente en las islas de residuos generadas, las soterradas están rotas y su funcionamiento no es adecuado, y las islas convencionales no son utilizadas de forma correcta, además la que se encuentra junto al parking del muelle (bajo el mural de playmobil) cuenta con unas vallas de protección que cierran el recinto y generan inseguridad en horario nocturno.

En cuanto a la integración paisajística

Uno de los problemas más significativos del Conjunto Históricos es la alternancia de los edificios históricos de una o dos con grandes edificios de más de 3 plantas y arquitectura más moderna. Estas edificaciones que tuvieron lugar en la década de los 60-70, la mayoría de ellas de más de tres pisos de altura, algunas con carácter residencial y otras muchas destinadas al uso turístico, presentan una tipología arquitectónica que no se integra bien en el paisaje histórico en el que se inserta. En el Barrio de la Ranilla, esta alternancia de inmuebles tradicionales con viviendas de tres plantas o más, produce una ruptura del "Skyline" del barrio, dejando muchas medianeras vistas que generan un grave impacto en el paisaje cultural. Llamativo también es el caso de los hoteles y edificios residenciales que se mezclan, en el centro histórico, con las grandes casonas de arquitectura tradicional canaria generando un espacio visualmente poco integrado, y que resta valor al paisaje cultural del ámbito.

En cuanto al patrimonio

Los impactos reconocidos en el patrimonio son de diversa índole, a continuación se describen los más destacados

1. Abandono residencial

Uno de los problemas más acuciantes del Conjunto Histórico, concretamente del casco histórico, es el abandono residencial. Fundamentalmente en la unidad de paisaje correspondiente al "Centro del Casco histórico" y en alguno de los islotes, las grandes casonas existentes y su costoso mantenimiento repercuten en el abandono residencial, el cual también se ve favorecido

por los elevados precios de los alquileres de las viviendas así como por los problemas de contaminación acústica derivados de la proliferación de locales de ocio en los bajos de estas edificaciones. Este hecho influye negativamente en la conservación del patrimonio cultural, ya que muchas viviendas se encuentran en estado de abandono y avocadas al deterioro.

2. Deterioro del Patrimonio

Haciendo un recorrido por el patrimonio cultural, además del abandono de algunos inmuebles patrimoniales importantes como la casa de los Iriarte, también encontramos otro tipo de elementos en ruina o muy deteriorados como puede ser una de las capillas existentes en la calle Mequínez que presenta el techo caído, y algunas de las cruces que hay en las fachadas de las casas en el Barrio de la Ranilla.

3. Deterioro de nuevos pavimentos peatonales en las zonas patrimoniales

En muchas de las calles peatonales se observan roturas en el pavimento bastantes significativas. Dichas roturas son el resultado de la circulación de vehículos pesados, concretamente camiones de recogida de residuos, lo suficientemente pesados como para producir dichas roturas. Esto supone un peligro ya que las piezas sueltas, agrietadas o rotas pueden provocar accidentes entre los transeúntes.

4. Medianeras vistas en el Conjunto Histórico

Otro impacto relevante en la zona, son las diferentes volumetrías intercaladas que producen, en ocasiones, una ruptura en el paisaje del Conjunto Histórico. En éste, podemos observar cómo edificios de tres o más plantas se intercalan con viviendas históricas de una o dos plantas, dejando unas medianeras vistas que producen una ruptura del “*skyline*” del casco histórico, generando un gran impacto visual. Es cierto que en el barrio de la Ranilla se ha intentado buscar una solución a este problema generando, en este caso, un Street Art que ha cubierto con grandes murales artísticos, muchas de estas fachadas laterales en un afán de integración de las estructuras más modernas con los inmuebles patrimoniales.

5. Tendido eléctrico y cableado

Este supone una de los grandes problemáticas del ámbito del PEPCH, la existencia de tendidos eléctricos y telefónicos volados o adosados a fachadas, lo que provoca un impacto visual de gran envergadura en el Conjunto Histórico.

4.18.2. PROBABLE EVOLUCIÓN DEL MEDIO AMBIENTAL EN CASO DE NO FORMULAR Y APLICAR EL PEPCH

El Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz, como unidad representativa de su proceso evolutivo, debe ser protegido y conservado en función de los valores patrimoniales que alberga.

Para ello se debe elaborar el instrumento de ordenación correspondiente, es decir, el presente Plan Especial de Protección, que atiende a criterios que garantizan la conservación del conjunto e impulsan su revitalización, facilitando la vida de las personas residentes y favoreciendo la emprendeduría, la agilización en la tramitación de licencias y apostando por un desarrollo territorial y urbano sostenible.

Asimismo, la reciente entrada en vigor de la Ley de Patrimonio Cultural establece un nuevo marco legal al que el PEPCH debe responder y que afecta, entre otros aspectos, a los bienes a proteger, tipos de intervención permitida, así como al contenido básico al que debe atender el Plan Especial. Por lo que no sólo es necesario y conveniente elaborar el Plan Especial, sino que además es legalmente obligatorio.

La no aplicación del Plan Especial de Protección influiría negativamente en muchas de las cuestiones planteadas como el trámite de licencias, la falta de protección y el deterioro del patrimonio, objeto principal de este PEPCH, e incidiría además, en el agravamiento de las problemáticas ambientales detectadas, mencionadas en el epígrafe anterior, ya que se entiende que el Plan Especial debería dar respuesta a estos impactos existentes en la actualidad y resolverlos.

Un impacto negativo previsible en caso de no aplicar el plan, tiene que ver con la no revisión del catálogo de protección de bienes prevista en el PEPCH de Puerto de La Cruz, en relación a aquellos bienes patrimoniales propuestos por Patrimonio de Cabildo. Este hecho pondría en riesgo a estos posibles elementos que actualmente carecen de protección, propiciando su deterioro por abandono o cambios en su morfología, debido a que no cuentan con el amparo legal adecuado. En este sentido, resulta necesaria también la revisión de los bienes existentes en el catálogo de protección, así como el establecimiento de su grado de protección acorde a los elementos que realmente poseen con el fin de realizar una protección real y adecuada al patrimonio existente. En este sentido, la no aplicación del plan no solo repercutiría en la pérdida de estos elementos sino que también, puede darse la situación contraria, es decir, que haya elementos catalogados que, debido al deterioro y a una protección inadecuada, hayan perdido el valor que se le presupone y, que en la actualidad, no sean susceptibles de permanecer en el catálogo patrimonial del municipio.

Por todo lo expresado anteriormente, así como por el adecuamiento a la legislación de Patrimonio Cultural actual, se considera obligatorio e imprescindible la redacción y la aplicación de un instrumento de ordenación de protección del Conjunto Histórico como es el presente Plan Especial.

Aunque las infraestructuras no forman parte de la caracterización ambiental propiamente dicha, se ha creído conveniente realizar un análisis detallado sobre estas con el fin de contrastar las actuaciones de mejora que proponen las diferentes alternativas desarrolladas en relación a ellas.

5. OBJETIVOS AMBIENTALES

Siendo el principal objetivo del PEPCH la preservación del patrimonio histórico, es lógico pensar que los **criterios ambientales** subyacen en todas las determinaciones establecidas en relación a la edificación y al espacio urbano. No obstante se determinan además los siguientes criterios ambientales específicos:

- Desarrollar una ordenación que permita el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurando su protección.
- Establecer medidas que garanticen la protección y conservación de especies vegetales y faunísticas de mayor interés, conservación de jardines, elementos ambientales o patios singulares en parcelas edificadas así como para conservar y mejorar la calidad paisajística y valorización social del Conjunto Histórico.
- Fijar medidas orientadas al incremento de la calidad ambiental y paisajística y a la eliminación de todo tipo de impactos y/o alteraciones generadas por las actividades presentes en el ámbito.
- Definir una ordenación que facilite el fomento de las actividades en los espacios libres y de los recorridos que muestren los valores de la zona y su identidad.
- Mejorar las condiciones ambientales mediante la peatonalización y reducción del tráfico, consiguiendo una solución integral en coordinación con el resto de la ciudad, promoviendo la mejora de la accesibilidad y una movilidad sostenible.
- Fijar medidas que garanticen la adecuada inserción ambiental de las nuevas actuaciones dentro del ámbito, propiciando la redefinición del tratamiento urbanístico en determinados rincones a efectos de mejorar los mecanismos de integración paisajística del conjunto edificado.

En cuanto a los objetivos de ámbito internacional, comunitario y nacional, el PEPCH da cumplimiento a los mismos, exponiendo a continuación su cumplimiento:

5.1.1. PROTECCIÓN DE ESPECIES BOTÁNICAS

A nivel internacional hay una serie de convenios de gran importancia que se listan a continuación:

- Convenio Cites. Sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres.
- Convenio sobre la Diversidad Biológica. Sus objetivos son la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de los componentes de la diversidad biológica y la

distribución justa y equitativa de los beneficios derivados de la utilización de los recursos genéticos.

- Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

A nivel nacional se tiene en cuenta el:

- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo de Especies Silvestres en régimen de Protección Especial y del Catálogo de Especies Amenazadas.

A nivel regional:

- Orden 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
- En el inventario de flora y especies protegidas se han tenido en cuenta los Convenios y textos normativos citados.

5.1.2. PROTECCIÓN DE LA FAUNA

A nivel internacional hay una serie de convenios de gran importancia que se listan a continuación:

- Convenio de Bonn. Convención sobre la conservación de las especies migratorias de vida silvestre.
- Convenio de Berna. Relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa.
- Convenio Cites. Sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres.
- Convenio sobre la Diversidad Biológica. Sus objetivos son la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de los componentes de la diversidad biológica y la distribución justa y equitativa de los beneficios derivados de la utilización de los recursos genéticos.
- Directiva 2009/147/CE, relativa a la conservación de las aves silvestres.
- Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

A nivel nacional se tiene en cuenta el:

- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo de Especies Silvestres en régimen de Protección Especial y del Catálogo de Especies Amenazadas.

A nivel regional:

- Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.

En el inventario de fauna y especies protegidas se han tenido en cuenta los Convenios y textos.

5.1.3. PROTECCIÓN DEL PAISAJE

A nivel comunitario se promueven las principales acciones de cara a proteger el paisaje. El Convenio Europeo del Paisaje, elaborado durante los años 90 por el Consejo de Europa concluyó en el año 2000 en la ciudad de Florencia.

Tiene por objetivo promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes, así como organizar la cooperación europea en ese campo (artículo 3 del Convenio). Se pretende animar a las autoridades públicas a adoptar políticas y medidas a escala local, regional, nacional e internacional para proteger, planificar y gestionar los paisajes europeos con vistas a conservar y mejorar su calidad y llevar al público, a las instituciones y a las autoridades locales y regionales a reconocer el valor y la importancia del paisaje y a tomar parte en las decisiones públicas relativas al mismo.

El Convenio Europeo del Paisaje compromete a tomar medidas generales de reconocimiento de los paisajes; de definición y caracterización; de aplicación de políticas para su protección y gestión; de participación pública y de integración de los paisajes en las políticas de ordenación del territorio, así como en las políticas económicas, sociales, culturales y ambientales. También sobre la sensibilización ciudadana, la educación y la formación de expertos.

El Convenio Europeo del Paisaje entró en vigor el 1 de marzo de 2004, el primer día después de haber expirado un periodo de tres meses tras la fecha en la que diez Estados miembros del Consejo de Europa expresaran su consentimiento de vincularse a él.

A nivel nacional, España ratificó el Convenio el 26 de noviembre de 2007 (B.O.E. 05/02/2008) estando en vigor desde el 1 de marzo de 2008.

Las directrices del Convenio Europeo del Paisaje han sido tenidas en cuenta a de cara a la definición de las unidades de paisaje, así como en la ordenación del PEPCH, con el objeto de proteger los principales valores paisajísticos, así como en la elaboración del Anejo de Integración Paisajística.

6. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN Y VALORACIÓN DE SUS IMPACTOS

6.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

6.1.1. TEMAS DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Los PEPCH tienen por objeto desarrollar o completar las determinaciones de ordenación pormenorizada del PGO en el área afectada por la declaración de conjunto histórico, en base a criterios que garanticen su preservación. Todo ello conforme a la naturaleza de instrumento urbanístico de desarrollo de los planes generales que le otorga la ley del Suelo de Canarias a los planes especiales; manteniendo esta obligación *“aun cuando exista otro instrumento de ordenación territorial o urbanístico que ordene su ámbito”*, tal y como se señala en el art. 37.2 de la Ley 11/2019, de 25 abril, de Patrimonio Cultural de Canarias (en adelante Ley de Patrimonio Cultural de Canarias).

Este hecho implica que los PEPCH no pueden contravenir las determinaciones de ordenación estructural establecidas en el planeamiento vigente (el PGO o en su caso el PMM). No ocurre así con la ordenación pormenorizada, siempre, naturalmente, que ello se justifique en razón de su finalidad de proteger los valores patrimoniales culturales y la fisonomía histórica del conjunto histórico.

Los PEPCH en particular, son instrumentos de ordenación urbanística de desarrollo que al mismo tiempo tienen una vertiente sectorial, toda vez que recogen determinaciones urbanísticas directamente relacionadas con la materia de protección del patrimonio cultural, siendo por tanto el alcance de la protección patrimonial uno de los temas respecto de los cuales cabe plantear alternativas de ordenación.

Como instrumento de ordenación urbanística pormenorizada, el PEPCH debe contener las determinaciones específicas lo suficientemente relevantes para definir los rasgos básicos de la propuesta de ordenación (modelo urbanístico), que ha de desarrollarse con otras determinaciones de mayor detalle (que no constituirían el modelo urbanístico).

Teniendo en cuenta lo anterior, en el PEPCH de Puerto de la Cruz se ha entendido conveniente establecer los siguientes cuatro temas respecto de los cuales se plantearán las distintas alternativas posibles:

- a) **Sistema de movilidad**, en la que se define los elementos principales que configuran el modelo de ordenación de la estructura viaria y de movilidad del Conjunto Histórico: red viaria, red peatonal, red ciclista y otras redes de transporte público.

- b) **Ordenación del espacio público y cultural**, que plantea el modelo de ordenación de los elementos estructurantes de espacios libres y actividad que se plantea en el ámbito del PEPCH para mejorar la calidad urbana y propiciar su uso y disfrute como objeto cultural y social, sin perjuicio de su aprovechamiento como recurso económico y reclamo turístico. La relación de elementos estructurantes del Conjunto Histórico queda conformada por tres sistemas vertebradores: el sistema costero, el sistema de espacios libres y actividad y el sistema cultural.

El sistema costero se conforma por los equipamientos y espacios libres vinculados al disfrute de la costa –el paseo marítimo, playas y zonas de baño-, así como por las áreas ambientales - charcos y bajíos-; los espacios libres adyacentes al paseo marítimo y los accesos a la costa.

El sistema de espacios libres y actividad está integrado por un lado, por los equipamientos situados en el área de influencia cercana a los espacios libres existentes en el interior del ámbito; así como por la red peatonal que posibilitan su interconexión. Y por otra parte, por los ejes, zonas y centros comerciales, que dotan de actividad al ámbito.

El sistema cultural se compone por la red de espacios y bienes de interés patrimonial, así como el sistema de equipamientos y recorridos que interconectan y configuran la red cultural del ámbito del Conjunto Histórico.

- c) **Ordenación edificatoria**, en cuanto a las características volumétricas y tipológicas de las edificaciones.
- d) **Usos pormenorizados**, en el que se contempla la asignación y especialización de usos de su trama urbana.

6.1.2. CRITERIOS PARA LA FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS

Los criterios que regirán para plantear las distintas alternativas respecto de cada uno de los temas señalados en el epígrafe anterior, para que éstas sean razonables y viables técnica y ambientalmente, son los siguientes:

RESPECTO AL SISTEMA DE MOVILIDAD

- Planificar de forma integrada el destino y especialización de usos de las distintas áreas urbanas, la ordenación del espacio público y la movilidad de forma coherente con las redes y elementos estructurantes municipales.
- Crear unas condiciones adecuadas de accesibilidad y movilidad en base a la generación de proximidad y el fomento de la movilidad no motorizada y el transporte público, priorizando la conexión entre los diferentes nodos de centralidad urbana para reducir la movilidad forzada e

introduciendo medidas de planificación y diseño de la red (jerarquización de la trama viaria, peatonalización y o sema peatonalización de calles, calles de coexistencia, etc.), de forma que el tráfico rodado no residente se reduzca en el Conjunto Histórico al mínimo imprescindible para la restauración de una calidad urbana acorde con su carácter y valores patrimoniales.

- Fomentar la intermodalidad del transporte público: con otros sistemas de transporte público, con el transporte privado (aparcamientos disuasorios) y con las redes peatonales y ciclistas.
- Considerar el factor comercial en la gestión del tráfico y el estacionamiento: sentidos de circulación, gestión de carga y descarga, análisis de las necesidades de estacionamiento rotatorio y para residentes, etc. creando una verdadera red urbana que potencie la Zona Comercial Abierta de Puerto de la Cruz.
- Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón, favoreciendo los itinerarios continuos y seguros, y ordenando el estacionamiento de vehículos para hacerlo más compatible con el uso y disfrute del espacio público.

RESPECTO A LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL

- Favorecer la optimización funcional de los espacios urbanos mediante la rehabilitación, reutilización y recuperación de espacios intersticiales, degradados, infrautilizados, etc.
- Creación de una red de dotaciones, equipamientos y espacios libres adecuados, teniendo en cuenta el criterio de proximidad, donde las necesidades cotidianas se satisfagan de forma autónoma a nivel de barrio, de fácil acceso peatonal y con situación preferente junto a los ejes peatonales.
- Introducir la perspectiva de género, de edad y de colectivos vulnerables así como criterios de sostenibilidad y accesibilidad universal en la ordenación del espacio público.
- Crear una red eficaz de itinerarios peatonales como elemento prioritario en la articulación del espacio público urbano, garantizando la conectividad de los elementos claves del conjunto histórico y el resto del entramado urbano de Puerto de la Cruz: espacios públicos y zonas verdes, hitos paisajísticos y equipamientos relevantes de la ciudad, su patrimonio y cultura y con el transporte público, propiciando un sistema de recorridos que permita disfrutar de una forma activa de la ciudad y su memoria histórica.
- Proteger los bienes del patrimonio cultural que sean representativos de la memoria histórica de Puerto de la Cruz, en base a la valoración ponderada de los criterios para la catalogación recogidos en la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias.

RESPECTO A LA ORDENACIÓN EDIFICATORIA

- Establecer los parámetros regulatorios que definen las características volumétricas y tipológicas de las edificaciones en función de la estructura urbana, los usos y las características de los inmuebles existentes, buscando su integración en el contexto urbano y su armonización con las alineaciones y rasantes tradicionales, evitando efectos negativos en el paisaje.

RESPECTO A LOS USOS PORMENORIZADOS

- Definir el modelo sobre el destino y especialización de usos de las distintas áreas urbanas que conforman el ámbito del PEPCH, atendiendo a las características, la capacidad de acogida del territorio y su papel en su contexto territorial, de forma que permita dar respuesta a las necesidades del conjunto histórico.
- Favorecer la integración urbana de las actividades económicas más compatibles con el destino de las áreas urbanas asignado, como forma de conseguir la revitalización urbana del Conjunto Histórico.
- Planificar de manera mixta y flexible los usos del suelo, buscando una mezcla y diversidad de usos que reduzca la necesidad de movilidad, diversifique la oferta inmobiliaria, enriquezca las funciones y la vida de la ciudad consolidada y evite la proliferación de inmuebles vacíos, fomentando su puesta en mercado.

6.1.3. ESQUEMA DEL CONTENIDO PROPOSITIVO DE LAS ALTERNATIVAS

De acuerdo a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en la formulación y aprobación de cualquier plan o programa sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, es preciso considerar varias alternativas de ordenación, técnica y razonablemente viables, que respondan a los criterios y objetivos del PEPCH y, entre ellos, a los objetivos ambientales.

Conforme a esta premisa se plantean en el presente documento tres alternativas de ordenación que responden, en términos generales, al siguiente esquema propositivo:

- **Alternativa 0. MANTENIMIENTO DE LA ORDENACIÓN VIGENTE**

Esta alternativa supone la continuidad del modelo de ciudad del planeamiento vigente (Plan General y Plan de Modernización). Este escenario se define, por tanto, en un carácter básicamente inmovilista, de modo que su implicación en el espacio urbano, su carácter morfológico, tipológico sería dar continuidad a lo ya establecido en el planeamiento vigente.

- **Alternativa 1. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL APOSTANDO POR UNA CIUDAD SOSTENIBLE Y ORDENADA POR ÁREAS HOMOGÉNEAS**

Esta Alternativa apuesta por potenciar el modelo de ciudad existente, orientado principalmente a su desarrollo turístico y al sector servicios, con una utilización racional y sostenible de sus recursos naturales y sus valores patrimoniales por áreas urbanas.

De esta forma, este escenario plantea la especialización de usos y ordenación edificatoria, sectorizando la ciudad por áreas homogéneas.

- **Alternativa 2. PROTECCIÓN DE LOS VALORES PATRIMONIALES EN UNA CIUDAD DIVERSA Y SOSTENIBLE**

Esta alternativa amplía sus objetivos, arrojando otra mirada al modelo actual de ciudad que apuesta por una ciudad diversa más equilibrada y acorde con las dinámicas actuales, donde residentes, visitantes y turistas puedan convivir, generando un Conjunto Histórico en el que se pongan en alza sus valores patrimoniales, además de las ventajas de vivir en una ciudad con encanto “charming city”, abierta al mar; y una ciudad actual, moderna “smart city”.

Para favorecer su análisis comparativo, se ha entendido conveniente estudiar las tres alternativas propuestas sobre cada uno de los temas de determinaciones de forma independiente (sistema de movilidad, ordenación del espacio público y cultural, ordenación edificatoria y usos pormenorizados), sin perjuicio de las obvias interrelaciones entre ellas.

6.1.4. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN RESPECTO AL SISTEMA VIARIO

El modelo viario y de transporte del municipio, y por ende, del Conjunto Histórico, se apoya en la TF-5, que constituye el eje de accesibilidad y conexión exterior, y las cuatro carreteras convencionales transversales a la costa que parten de la misma (TF-316, TF-312, TF-31 y TF-333), que dan acceso a la costa y conectan longitudinalmente el territorio en su cota intermedia. De esta red principal parte un entramado de vías municipales estructurantes, que articulan la movilidad interna de los núcleos urbanos del municipio.

Apoyándose en dicho sistema de accesibilidad principal del municipio, se establecen en el presente documento tres alternativas de ordenación respecto al sistema de movilidad del Conjunto Histórico, que se conforman a partir de la definición de los siguientes elementos principales: red viaria y peatonal, red ciclista y otras redes de transporte público.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional se clasifica la red viaria en tres niveles: viario exterior o territorial (autopista TF-5), viario principal o de primer orden (carreteras convencionales de unión con el resto del territorio y vías municipales estructurantes), y el viario urbano básico (integrado por las calles que articulan la trama urbana de la ciudad). Tanto el viario exterior como el de primer orden, integran el concepto de vía pública principal, con carácter de sistema general. Respecto a la red peatonal, se distingue la red de senderos y peatonales estructurantes del resto de vías peatonales.

Debido al grado de dispersión y las características de la delimitación del Conjunto Histórico, en las distintas alternativas se ha analizado el engarce de sus elementos con la trama urbana circundante que, como es lógico, condiciona las propuestas de movilidad adoptadas en el ámbito de ordenación del PEPCH. Asimismo, se ha tenido en cuenta que el Plan Especial, como instrumento de desarrollo del Plan General, no puede contravenir las determinaciones de ordenación estructural vigentes y, por tanto, modificar sustancialmente el trazado de la red viaria

estructurante del PGO o PMM, en su caso, sin perjuicio de que en la ordenación pormenorizada se introduzcan pequeños ajustes en las alineaciones viarias para evitar la afección a inmuebles con valores patrimoniales.

Por último cabe destacar que en el Casco Histórico se concentran las propuestas al sistema de movilidad de las distintas alternativas de ordenación del PEPCH, puesto que es el único ámbito que cuenta con una trama urbana propiamente dicha. El conjunto de los 21 islotes que conforman el resto del ámbito del Conjunto Histórico, no presentan una dimensión suficiente para su consideración como un núcleo poblacional, por lo que el margen de maniobrabilidad de las posibles propuestas de movilidad es mucho más limitado, manteniéndose en buena parte de ellas las condiciones de ordenación del planeamiento vigente.

ALTERNATIVA 0

La Alternativa 0 mantiene la estructura viaria y de movilidad del planeamiento vigente (PGO y PMM en su caso), cuyas características básicas son:

RED VIARIA

- Viario principal o de primer orden

Como ya se ha señalado, la estructura viaria principal del Casco Histórico y sus islotes se articulan en torno las carreteras TF-31, TF-312, TF-316 así como de un entramado de vías municipales estructurantes existentes y previstas que, partiendo de dichas vías, resuelven la accesibilidad principal al Conjunto Histórico. Presentan una sección generalmente superior al resto de vías, permitiéndoles canalizar el flujo de tráfico de acceso hacia el Conjunto Histórico. No obstante, debido al alto grado de dispersión del ámbito de ordenación del PEPCH, resulta necesario analizar su movilidad interna desde una escala más global, en función de su localización en el territorio, distinguiéndose cuatro franjas: costera, intermedia, bajo autopista, superior a la autopista.

En la franja costera, donde se sitúan el Casco Histórico y los islotes S, Ñ, O, P, H, I, Q y R, la movilidad principal se apoya en un entramado de vías estructurantes existentes, longitudinales y transversales a la costa, que parten de las carreteras convencionales que bordean e interconectan transversalmente el territorio municipal en su cota intermedia.

Para reforzar el viario municipal estructurante, se plantea el aumento de la sección de las calles Valois y Cupido, afectando las alineaciones de las edificaciones existentes del interior del Casco Histórico y el islote Q (La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco), así como a dos inmuebles catalogados en dicho islote (PA-3 Capilla y Chorro Cuaco) que, para garantizar su protección, obliga a su desplazamiento, si bien no determina ni el procedimiento ni su coste de ejecución.

Asimismo, se prevé la ejecución de una vía que, atravesando el islote Ñ (La Hacienda de La Dehesa), da continuidad al trazado de la calle del Galeón hasta su contacto con la Calle Manuel

Yanes Barreto. El viario propuesto implica la ruptura de una unidad agrícola de plataneras actualmente en explotación.

Por último, cabe destacar la propuesta de un nuevo trazado viario estructurante para, apoyándose en las Avenidas Jose María Del Campo Larena y Francisco Afonso Carrillo y bordeando el límite suroeste del Casco Histórico y el BIC del Castillo San Felipe, dar accesibilidad al futuro parque Marítimo y puerto deportivo. A este respecto, se debe señalar que dicho trazado viario se localiza en un ámbito de ordenación remitido al Plan Especial sector L Puerto Deportivo, y no afecta a la delimitación del Casco Histórico y el islote O (El Cementerio de San Carlos).

El sistema de movilidad de la franja intermedia se apoya en las carretera convencional TF-312 (a la que se conecta directamente el viario urbano básico actual de acceso a los islotes L, A, J, C, D, E, K, B, M y N), y la vía estructurante municipal longitudinal prevista a una cota intermedia entre ésta y la Autopista, conectando la rotonda de enlace de la TF-312 con la Rambla del Profesor Antonio González González con el enlace a TF-31, la Carretera de acceso al Puerto de la Cruz (por Martiánez). A esta futura vía se conectará el viario urbano básico de los islotes B, M, Ñ, K, E y D.

En la franja bajo autopista se localizan dos islotes prácticamente contiguos (islotes F y G), cuyo viario urbano básico se apoya en la carretera convencional TF-31.

Por último, en la franja sobre la autopista se localiza el islote T (La Capilla de la cruz de Don Dámaso), que es el único ámbito del Conjunto Histórico cuyo viario urbano básico de acceso se apoya directamente a la Autopista. En la actualidad el trazado de la TF-5 genera un efecto de barrera peatonal entre el islote T y el resto del Conjunto Histórico y la ciudad turística costera, debido a su lejanía y la débil conexión peatonal transversal existente entre ambas partes, que difícilmente se puede solventar en el ámbito de ordenación del presente documento.

- Viario urbano básico

El resto del viario interior se organiza de forma heterogénea, configurando retículas con trazados sinuosos que se adaptan a la topografía y a la línea de costa. Esto se traduce en unas vías con pendientes suaves en prácticamente la totalidad del ámbito de ordenación, a excepción de determinadas vías transversales a la línea de costa.

Como ya se ha señalado, el Conjunto Histórico destaca por el alto grado de dispersión de sus islotes, en los que, por sus escasas dimensiones, no se identifica una trama viaria propiamente dicha en su interior, organizándose linealmente en torno a viarios existentes. Por el contrario, el Casco Histórico sí cuenta con una trama viaria de mayor complejidad que requiere de un análisis más detallado.

La movilidad rodada interna del Casco Histórico se organiza en torno a una serie de calles que generan diez bucles de circulación en torno a un conjunto de manzanas, que permiten, en mayor o menor grado, la peatonalización de vías interiores.

En el área urbana de la Explanada del muelle (CH-1) y La Ranilla (CH-4) se plantean tres bucles de circulación que se apoyan en torno a las actuales calles de San Felipe, un tramo de la calle Mequinez y las vías transversales a éstas, las calles Pérez Zamora, Teobaldo Power y Perdomo, a las que se pretende dar conexión a un viario rodado longitudinal que se propone ejecutar en torno a la alineación de la fachada trasera de la franja residencial situada en la primera línea del Casco Histórico, y cuyo trazado se remite a la ordenación del Plan Especial Sector K Parque Marítimo. En este sentido conviene reseñar que esta propuesta implica la reconversión a viario rodado de tramos peatonales ya existentes en este entorno.

En el área urbana del Núcleo Central (CH-3) se configuran los siete bucles restantes de movilidad. De este conjunto de bucles destaca el central, que permite liberar de tráfico el centro neurálgico de Casco Histórico, donde se localizan las principales Iglesias, espacios libres y el mayor conjunto de edificaciones de carácter monumental del Casco Histórico.

En lo que respecta a la movilidad interna de la franja de la explanada del muelle con carácter de sistema general para la instalación del futuro parque Marítimo, se remite al Plan Especial su resolución, aunque en principio, se entiende deberá conectarse al viario estructurante planteado desde el PMM en la trasera del actual campo de fútbol, limítrofe al Casco Histórico.

RED PEATONAL

- **Peatonal o sendero estructurante**

Se propone la mejora y recuperación de una red peatonal o sendero estructurante que interconecte los principales núcleos urbanos de la ciudad turística con sus principales hitos paisajísticos, localizados a lo largo de la costa y en el interior del municipio (entre los que destaca la Montaña de La Horca), permitiendo a su vez la conexión en su recorrido con el Casco Histórico y los islotes S, Ñ, O, R, J y D del Conjunto Histórico.

- **Vías peatonales**

Las vías peatonales del ámbito se concentran en el Casco Histórico, conectando transversalmente los ejes viarios principales longitudinales con la costa.

Como ya se ha comentado, en el Casco Histórico se promueve la peatonalización de vías existentes mediante la creación de “supermanzanas” de diferentes dimensiones.

En La Ranilla (CH-4) se plantea la peatonalización de los dos primeros tramos de la calle Mequinez así como el entramado de calles interiores, que no forman parte del bucle circulatorio, entre esta vía y la calle San Felipe; así como la creación de 4 pasos peatonales en la primera línea edificatoria de la Explanada del muelle (CH-1), localizados en puntos estratégicos de apertura visual (plazas y calles), para favorecer la conexión del barrio al mar.

En el área urbana de San Telmo-El Muelle (CH-2) se localiza un pequeño entramado de calles peatonales que, partiendo de la calle Santo Domingo, interconectan una serie de plazas existentes

a lo largo de su recorrido (plaza de San Telmo, Mirador de San Telmo, Plaza de Europa-El Penitente), con el muelle pesquero. Para reforzar la conexión con la costa, se promueve una actuación en la trasera del antiguo Convento de Santo Domingo, para permitir el recorrido peatonal desde el Penitente hacia el mirador de San Telmo.

En el Núcleo Central destaca la importante red peatonal que interconecta los principales espacios e inmuebles catalogados del Conjunto Histórico (plaza del Charco, Iglesia de San Juan, Iglesia de Nuestra Señora de La Peña de Francia y su plaza, y los BIC de La Casa Iriarte y el Torreón Ventoso, entre otros).

RED CICLISTA - VMP

No existen carriles reservados para la bicicleta y/o vehículos de movilidad personal en el Conjunto Histórico.

OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

- **Aparcamientos**

Se promueve la creación de una red de aparcamientos subterráneos públicos o privados en el Casco Histórico y sus alrededores (12 nuevas bolsas de aparcamiento que se unen a la ya existente en la Plaza de Europa), que permitirán la eliminación del aparcamiento en superficie existente en las vías a peatonalizar así como en la explanada del futuro Parque Marítimo.

En el Casco Histórico se propone la ejecución de tres grandes bolsas de aparcamientos públicos (rotatorios) en el ámbito del futuro Puerto Deportivo (sin determinar su capacidad), y dos bolsas de aparcamientos privados (residentes o mixtos): el aparcamiento Luis Lavaggi (Las Afortunadas) y el aparcamiento La Estrella, localizado junto a la gasolinera del mismo nombre. De estas dos últimas actuaciones, sólo la primera de ellas cuenta con un convenio firmado, en el que se habilita la ejecución aparcamientos en dos plantas de sótano, con 191 plazas para turismos y 6 plazas para minusválidos, con acceso rodado por la calle San Felipe.

- **Red marítima**

En el corazón del Casco Histórico se localiza un pequeño puerto pesquero y recreativo, de gran valor patrimonial.

La red se completa con la futura ejecución, en el ámbito marítimo frente a la Explanada del muelle (CH-1), de un Puerto Deportivo y, justamente en la gran bolsa de suelo vacante de dicha área urbana, el espacio destinado a Parque Marítimo. La ordenación de ambos espacios, con carácter de sistema general, se remite a un Plan Especial de Ordenación específico, por lo que el trazado del Puerto deportivo debe entenderse con carácter orientativo.

- **Red de guaguas**

En las inmediaciones del Casco Histórico se localiza la Nueva Estación de Guaguas de Puerto de la Cruz, por lo que se encuentra bien conectada con el transporte público. Junto a esta parcela

se plantea la futura ejecución de un aparcamiento público rotatorio subterráneo, que permitirá reforzar el papel de intercambiador de la citada Estación de Guaguas.

Paralelamente se refuerza la conectividad del transporte público mediante la futura creación de una parada de guaguas preferente, con aparcamiento público, en La Paz, en una parcela próxima a los islotes A y J.

- **Red de taxis**

No se plantean propuestas concretas en esta materia.

- **Red de pesados**

No se regula la localización de los puntos de distribución de mercancías en la ciudad.

- **Otros**

Se reconoce la actual red de gasolineras existentes en el municipio. En el interior del Casco Histórico se ubica la Gasolinera La Estrella, localizada en un inmueble con valor patrimonial.

ALTERNATIVA 1

Se ajusta el sistema de movilidad previsto en el planeamiento vigente a las directrices recogidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puerto de la Cruz (PMUS), que se adecúa a los requerimientos derivados de un modelo de ciudad centrado en el sector servicios.

En lo que respecta al trazado viario rodado del ámbito de ordenación del Puerto Deportivo y Parque Marítimo, al tratarse de un ámbito remitido a un Plan Especial y, por tanto, entenderse que los mismos son orientativos, se adoptan los trazados viarios existentes, evitando así que la posible dilación en la tramitación del correspondiente instrumento de ordenación condicione el propio sistema de movilidad del área consolidada del Casco Histórico.

Las modificaciones e intervenciones propuestas en la Alternativa 1 respecto a la alternativa anterior son:

RED VIARIA

- **Viario principal o de primer orden**

Se reconoce como viario estructurante el trazado actual de la calle Luis Lavaggi en el área de ordenación remitida al Plan Especial Sector L Puerto deportivo.

A su vez, para mejorar la fluidez y seguridad en la circulación rodada y reforzar la conexión peatonal transversal hacia la costa desde la cota intermedia del Conjunto Histórico, se propone el rediseño de la intersección de la TF-312 con la calle Valois, planteando una intersección giratoria y una integración del recorrido peatonal.

- Viario urbano básico

Se plantea una estructuración viaria del Casco Histórico limitándola a las vías estrictamente imprescindibles, planteando que la circulación vehicular transcurra en forma de 2 bucles interconectados entre sí que articulan el Núcleo Central y el Barrio de La Ranilla, implantando la Zona 30 en las citadas vías y limitando los accesos al mismo para la entrada a parking, residentes, ambulancias, policía, taxis y vehículos eléctricos. Asimismo, se mantiene el actual carácter de vía rodada de las calles Iriarte, Cologan y Benjamín Miranda, así como del tramo de la calle Nieves Ravelo (entre las calles La Sala y Cupido).

Para facilitar este carácter de bucles restringidos de movilidad, se plantea la inversión del sentido de circulación actual del segundo tramo de la calle Teobaldo Power a la altura de la calle San Felipe, otorgando una nueva dirección hacia la calle Cupido a través de las calles Teobaldo Power y El Peñón, convirtiéndola así en una nueva vía de salida del Casco Histórico. Para ello, se propone la retirada de aparcamientos en la citada vía, habilitando un doble sentido de circulación y destinando un carril para uso exclusivo BUS-TAXI. Esta propuesta de desviación del tráfico de salida del Casco Histórico, posibilita la peatonalización de la calle Pérez Zamora, la actual vía de salida de tráfico del Casco Histórico, en torno a la cual se localizan equipamientos de gran afluencia de personas, como la Biblioteca pública municipal y la Casa de la juventud.

Con esta estructuración viaria, la calle Zamora se configura como el único punto acceso al interior del Casco Histórico, de tal forma que para acceder al bucle circulatorio correspondiente al Barrio de La Ranilla, conformado por las calles San Felipe, Mequinez y Perdomo, se debe recorrer previamente las calles Zamora, Santo Domingo y La Marina, aumentando el tráfico de paso en las citadas vías. Por otro lado, cabe mencionar que los citados bucles tienen el inconveniente que no permiten el acceso a todos los garajes privados residenciales existentes y plantea la reconversión de tramos de la calle Mequinez, actualmente peatonalizados, en vías de tráfico rodado.

RED PEATONAL

El objetivo es adecuar todos los recorridos peatonales para lograr una circulación cómoda y segura, garantizando en la medida de lo posible el cumplimiento de la legislación sobre accesibilidad para personas con movilidad reducida.

- Peatonal o sendero estructurante

Se mantienen los trazados existentes y propuestos en la Alternativa cero, planteando la señalización y dotación de los servicios necesarios en dicha red a su paso por el Conjunto Histórico.

- Vías peatonales

Vinculado a los bucles circulatorios propuestos, se plantea la peatonalización del primer tramo de la calle Teobaldo Power (entre las calles San Felipe y Mequinez) en el área urbana de la Ranilla (CH-4); así como el reconocimiento, en la Explanada del Muelle (CH-3), del trazado

peatonal existente que bordea la manzana residencial longitudinal de la primera línea de costa, dándole solución de continuidad en toda su longitud hasta su contacto con la actual vía de acceso a la explanada del muelle, a la altura de El Peñón. En el Núcleo Central (CH-3) se incorpora a la red peatonal las calles Pérez Zamora, Nieves Ravelo (desde la Plaza del Charco hasta la calle Cupido) y Doctor Ingram.

Paralelamente, se plantea la mejora de la accesibilidad de la red peatonal existente mediante diferentes actuaciones consistentes, en el ámbito del Conjunto Histórico, en la implementación de barandillas en las escaleras (Paseo de Las Damas), incorporación de accesos mecanizados en zonas elevadas mediante escaleras mecánicas y/o ascensor (Paseo de Las Damas, Calle Chorro Cuaco) e implementación de rampas en zona de escaleras (calles San Juan e Iriarte).

Por último, con el fin de mitigar las necesidades de movilidad de los niños y sus acompañantes hacia los centros educativos, se plantea la incorporación de un Kiss + Ride en la calle Valois (fuera del ámbito del Conjunto Histórico) y la creación de un itinerario peatonal seguro, desde éste hasta la entrada al colegio Tomás Iriarte, a través de la calle Cólogan.

RED CICLISTA - VMP

Se crea una red que conecta los distintos núcleos urbanos del municipio, apoyándose en viarios existentes, creando una zona destinada para la movilidad ciclista, bien por una franja de uso exclusivo y segregado de la calzada o por una banda de protección en uno de los laterales.

En lo que respecta al Conjunto Histórico, dicha red ciclista atraviesa longitudinalmente el Casco Histórico a través de un eje costero que se apoya en las calles de San Telmo, Santo Domingo, Mequinez, Luis Lavaggi y las Avenidas Francisco Afonso Carrillo y Loro Parque, interconectándolo con los islotes O, Ñ y S. Desde este eje parte un ramal transversal a la costa que conecta con los islotes R, G y F.

Asimismo, se dispone de una amplia red de estacionamiento y /o préstamo de bicicletas (sistema de bicicleta pública), situadas estratégicamente próximas a paradas de guaguas y bolsas de aparcamiento para favorecer la circulación por los carriles bici.

OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

- **Aparcamientos**

Se propone la eliminación del aparcamiento en superficie existente en la Explanada del Muelle, la Calle José de Arroyo y la plaza de la Constitución, para destinar esos espacios a crear zonas estanciales, así como la retirada de los aparcamientos en vía pública del Casco Histórico para la mejora de la accesibilidad peatonal. Asimismo, con el objeto de minimizar el tráfico de paso interior más allá de los residentes y el servicio público, no se contempla la ejecución de las dos bolsas de aparcamiento público subterráneas previstas en la Alternativa 0 en el interior del Casco Histórico (calle José Arroyo y Las Afortunadas), manteniéndose únicamente, como es lógico, el aparcamiento subterráneo existente en la Plaza de Europa.

Para compensar la eliminación de estas plazas de aparcamiento, se propone la creación de aparcamientos disuasorios (subterráneos y/o en altura) repartidos en las proximidades del Casco Urbano (Calle Blanco, Estación de Guaguas y Plaza de la Constitución). Esta red de aparcamientos se complementa con la creación de aparcamientos de carácter disuasorio para residentes y visitantes, con conexión por transporte público, en la periferia urbana (Avda. 8 de marzo, La Paz, El Tope y Las Dehesas).

En relación a los aparcamientos subterráneos previstos en el Parque Marítimo, dado que están supeditados a la tramitación de un Plan Especial, no se toman en consideración en la propuesta de compensación de pérdida de plazas de aparcamientos en los aparcamientos disuasorios planteados.

Teniendo en cuenta que la eliminación del aparcamiento en el espacio público debe realizarse de forma progresiva, una vez se vayan ejecutando las mencionadas bolsas de aparcamiento, se propone como medida a corto plazo la regulación del aparcamiento en viario, creando Zonas de Estacionamiento Limitado (ZEL) con horarios variables según el foco atractor al que va dirigido el aparcamiento; así como la implantación de plazas PMR (1 cada 40 plazas) debidamente acondicionadas.

- **Red marítima**

Se mantiene la propuesta de la Alternativa 0.

- **Red de guaguas y taxis**

Se mantiene la actual red de transporte público de guaguas, respetando el número de paradas, las líneas de guaguas, la Estación de guaguas así como la ubicación de la parada de guaguas preferente en La Paz. No obstante, se proponen una serie de medidas para la mejora de la calidad del servicio, consistentes en:

- La optimización del recorrido de las guaguas con origen/destino la Estación de Guaguas, creando un carril exclusivo para transporte público (bus-taxi) en las vías que lo bordean (Avenida Melchor Luz y calles Hermanos Fernández Perdigón, El Peñón y El Pozo).
- La creación de nuevas líneas urbanas con microbús eléctrico que mejoren la conectividad del Casco Histórico con las zonas de La Paz y San Antonio, con una alta frecuencia para estimular su uso (12/13 expediciones al día).
- Implementación de guaguas lanzaderas adaptadas para llevar bicicletas así como la ubicación de paradas de taxis en las proximidades de los aparcamientos disuasorios situados en la periferia del casco urbano, para mejorar la intermodalidad, aumentando su frecuencia en festividades.
- Renovación de la flota de taxi y guaguas a eléctricos mediante subvenciones del Gobierno de Canarias, Cabildo y Ayuntamiento.

- Incorporar las nuevas tecnologías al servicio, habilitando un sistema de información dinámica apta para personas sordas, ciegas y PMR, en paradas de guaguas y taxis mediante pégola fotovoltaica que ofrezca información en tiempo real (tiempo de paso de las guaguas, posibles incidencias en la red de transporte público o mensajes de interés).

- **Red de pesados**

Se propone la optimización de las zonas de carga y descarga existentes actualmente en la vía pública, reduciéndolas a las mínimas necesarias para satisfacer la demanda de distribución de mercancías (en base a un radio de actuación cercano a los comercios de 50 metros y un radio de operación de 250 metros), ajustando su número de plazas en función de la demanda (5 – 25 plazas) y con horarios establecidos de días y horas.

En el interior del ámbito del Casco Histórico se identifican 6 puntos de carga y descarga. En el barrio de La Ranilla, se propone la localización de una zona de carga y descarga en la calle Mequinez, a la altura del nuevo espacio libre de Las Afortunadas. En el Núcleo Central se localizan 4 puntos, distribuidos en torno a las calles Perdomo, Teobaldo Power, Cupido y Valois. Por último, en la zona de San Telmo -El Muelle se localiza un punto de carga y descarga en la calle Santo Domingo, a la altura del Ayuntamiento.

- **Otros**

Se mantienen las medidas adoptadas en la Alternativa 0.

ALTERNATIVA 2

Respecto a la estructura viaria y de movilidad interna del Conjunto Histórico, se incorporan intervenciones que modifican y/o amplían las medidas adoptadas en la Alternativa 1 para el implemento de la calidad ambiental del área, contemplando los proyectos y actuaciones ejecutados y/o previstos en materia de movilidad promovidas por las Administraciones Públicas y las propuestas de movilidad que se recogen en los PMM actualmente en fase de tramitación en el municipio; manteniendo los viarios municipales y peatonales estructurantes del planeamiento vigente, por tratarse de una determinación de carácter estructural que no puede modificarse.

Así, se fomentan nuevos modelos de movilidad más sostenible, con un mayor predominio del uso peatonal, pero teniendo en cuenta la coexistencia del tráfico para las actividades de carga-descarga, bicicleta, kiss-ride, accesos a viviendas, vehículos de seguridad, ambulancias, bomberos, etc.; propiciando la apertura del casco histórico al mar e introduciendo criterios de biodiversidad y la perspectiva de género en su diseño.

Las modificaciones e intervenciones propuestas en la Alternativa 2 respecto a la estructura viaria y de movilidad del planeamiento vigente (Alternativa 0) son:

RED VIARIA

- **Viaro principal o de primer orden**

Se incorporan las actuaciones de mejora y remodelación de accesos y enlaces de la carretera convencional TF-312, contempladas en el *“Proyecto Modificado de Remodelación de la Carretera TF-312 desde la Calle Camelia hasta la intersección TF-320”*, elaborado por Gestur conforme a un encargo del Cabildo de Tenerife. Entre sus principales acciones destaca, por su afección directa en el sistema de accesos del Casco Histórico, el rediseño de la intersección de la TF-312 con la calle Valois y sus enlaces mediante una intersección giratoria. Junto a este enlace, se incorpora en la intersección de la calle Valois con las calles Cologan y Zamora dos pequeñas rotondas, que permiten convertir la calle Punta de la Carretera en una vía de doble sentido, creando un así un nuevo punto de acceso directo al Conjunto Histórico desde la carretera TF-312.

Con este nuevo acceso se evita a su vez el tráfico de agitación que actualmente se produce en las vías estructurantes que canalizan la circulación rodada de la franja litoral del municipio hacia el centro neurálgico del Casco Histórico (Ayuntamiento-Plaza de Europa-Plaza del Charco).

En lo que respecta al ámbito de ordenación del PEPCH, se debe reseñar que si bien las actuaciones previstas en el citado proyecto, en el entorno del Taoro, no afectan a las actuales alineaciones viarias del islote K (El Risco de Oro), sí se modifica las alineaciones de la actual plaza de la Cruz Verde, situada junto a la Calle Blanco, en el extremo sur del Casco Histórico; así como la alineación principal del islote M (La Casa Arroyo). Pese a esta circunstancia, se entiende que dichas alteraciones no afectan a priori a valores patrimoniales existentes.

En relación al viario municipal estructurante, se mantiene el trazado viario que atraviesa el islote Ñ (La Hacienda de la Dehesa) propuesto en el planeamiento vigente, ya que el PEPCH no tiene la potestad de modificar las determinaciones estructurales del Plan General ni establecer determinaciones fuera de su ámbito de ordenación. No obstante, se entiende que, mediante el instrumento de ordenación que corresponda, se debería estudiar su trazado, evitando la ruptura de la finca agrícola actualmente en explotación, vinculada a los inmuebles catalogados localizados en su interior; o en su caso, que la afección sea la mínima posible y de forma tangencial al lindero Sur de la citada finca.

Por último, en consonancia con lo establecido en el Documento de Alcance, para una adecuada coordinación del PEPCH con los PMM en trámite (Modificación del PMM y 2º PMM), en el ámbito de ordenación remitida al Plan Especial Sector L Puerto deportivo se incorpora, para garantizar una adecuada movilidad de acceso peatonal y rodado a la nueva infraestructura portuaria prevista, la reconfiguración del trazado viario estructurante actual propuesto en la Modificación del PMM.

Para ello se incorporan dos nuevas glorietas en el ámbito del actual campo de fútbol (junto al Peñón), con el objeto de mejorar la circulación en las intersecciones de acceso y salida al puerto deportivo por las actuales vías Avenida José María del Campo Larena, Calle Luis Lavaggi, Avenida

Blas Pérez González y Avenida Francisco Afonso Carrillo. Asimismo, se propone la modificación de la sección de las vías existentes convirtiéndolas en vías de doble carril circulatorio de sentido único para mejorar su relación intensidad/capacidad. Con esta propuesta viaria, se consigue desvincular la circulación rodada del futuro Puerto deportivo y Parque Marítimo del propio Casco Histórico y, a diferencia de lo contemplado en las Alternativas 0 y 1, ésta se resuelve sin necesidad de conectarse a la red viaria del interior del Casco Histórico.

- **Viario urbano básico**

Con el objeto de limitar la circulación de vehículos en el interior del Casco Histórico a las vías estrictamente imprescindibles, se plantea una restructuración viaria de forma que el tráfico rodado transcurra en forma de bucles, implantando la Zona 30 en las citadas vías, limitando los accesos para la entrada a aparcamientos subterráneos, los garajes de residentes identificados en el interior de su trama urbana, la carga y descarga de mercancías así como del transporte de servicio público (taxis, guaguas, ambulancias, etc.), y proponiendo la eliminación progresiva de las plazas de aparcamiento en las citadas vías para la reconquista del espacio público a favor de las personas.

En este sentido, se plantean 3 bucles circulatorios para dar acceso a residentes y a las bolsas de aparcamientos existentes y previstas que se distribuyen en el interior del Conjunto Histórico, pero a diferencia de la Alternativa 1, la interconexión de los citados bucles circulatorios se realiza en torno al viario estructurante longitudinal que atraviesa el extremo superior del Casco Histórico, conformado por las calles Hermanos Fernández Perdigón, Cupido y Valois. Con esta medida se pretende eliminar el tráfico de paso que actualmente se produce en el eje costero, en torno a la cual se localizan inmuebles y espacios patrimoniales de gran interés, que sólo podrá ser atravesado en toda su longitud por el transporte de servicio público.

Para eliminar el tráfico de agitación de tráfico, los residentes y los visitantes que deseen aparcar su vehículo en el interior del Casco Histórico, deberán acceder al bucle circulatorio que mejor se adecúe a su lugar de destino, planteando la incorporación de sistemas de información en tiempo real de la capacidad de los aparcamientos en los puntos de acceso a cada bucle, permitiendo así adecuar la movilidad en función de la disponibilidad de aparcamientos existentes. En este sentido se debe tener en cuenta que uno de los principales problemas detectados en el Casco Histórico es la gran cantidad de inmuebles que no disponen de plazas de aparcamiento en su propiedad, que acrecientan los problemas de búsqueda de aparcamiento a través del casco.

El primer bucle circulatorio, cuyo acceso se realiza por la calle Zamora, está conformado por la citada vía y las calles Santo Domingo, La Marina, el primer tramo de la calle San Felipe hasta su desvío por la calle Pérez Zamora, que conecta con las calles Cupido y Valois, donde se localizan los enlaces de conexión con la carretera del Botánico (TF-312). A través de este bucle se accede al aparcamiento de la Plaza de Europa y a los accesos de garajes de residentes existentes en torno a

dichas vías, y se canaliza a su vez el tráfico de salida del aparcamiento subterráneo previsto en la calle José de Arroyo.

En la confluencia de las calles Pérez Zamora y Doctor Ingram se produce la interconexión con el segundo bucle circulatorio, que interconecta los puntos de acceso y entrada de vehículos del aparcamiento subterráneo previsto en la parcela de la antigua estación de guaguas, el acceso a garajes de residentes identificado en la calle Nieves Ravelo así como el acceso al aparcamiento propuesto bajo la calle José de Arroyo. Este bucle circulatorio se conforma por las vías estructurantes municipales de la Avenida Melchor Luz y las calles Hermanos Fernández Perdigón y Cupido, y las calles urbanas de Nieves Ravelo, del Doctor Ingram y El Pozo.

El tercer bucle circulatorio permite resolver la accesibilidad a los residentes del barrio de La Ranilla y al aparcamiento previsto en Las Afortunadas. Este bucle se conforma por las vías estructurantes de las avenidas Jose María del Campo Larena, Melchor Luz y la calle Hermanos Fernández Perdigón, (estas dos últimas vías confluyentes con el segundo bucle circulatorio), y las calles El Peñón y San Felipe, que cierran el circuito.

Para poder resolver el acceso a los garajes de residentes y/o la carga y descarga de mercancías de los comercios y restaurantes que no se localizan junto a los bucles circulatorios mencionados, se incorpora a esta red una serie de vías tráfico restringido con prioridad peatonal que parten de los citados bucles.

En el Barrio de La Ranilla se genera, en la confluencia de la calle San Felipe y Teobaldo Power un subramal circulatorio con vías de tráfico restringido de prioridad peatonal y de un único sentido a través de las calles Teobaldo Power y Mequinez, invirtiendo el actual sentido circulatorio para posibilitar su conexión con la calle San Felipe. De esta forma, se modifica el actual carácter de calle rodada de este segundo tramo de la calle Teobaldo Power por una vía de tráfico restringido, con las mismas características que la actual calle Mequinez, recientemente renovada. Asimismo, se incorpora como calles de acceso restringido con prioridad peatonal el primer tramo de la calle Villanueva, el tramo de las vías que permiten el acceso a los garajes del inmueble donde actualmente se localizan los supermercados Alteza y Supercor (primer tramo de la calle Perdomo, Pérez Zamora y un pequeño tramo de la calle Mequinez) así como el tramo de la calle San Felipe entre las calles Pérez Zamora y Teobaldo Power. A este último tramo de la calle San Felipe, como ya se ha comentado anteriormente, también podrá tener acceso el transporte público de guaguas y de servicio público.

En el Núcleo Central se incorporan como vías de tráfico restringido, a modo de subramales del bucle circulatorio principal, el tramo central de la calle Blanco y el primer tramo de la calle Doctor Ingram (bucle 2), así como las calles Benjamín Miranda, Cologan e Iriarte, invirtiendo el actual sentido circulatorio de las citadas calles para permitir la entrada y salida de los vehículos de residentes, carga y descarga de mercancías y Kiss and ride del colegio Tomás Iriarte sin necesidad

que dicho tráfico acceda al interior del Casco Histórico (bucle 1), posibilitando a su vez una conexión directa con los enlaces a la carretera del Botánico (TF-312) previstos.

RED PEATONAL

- **Peatonal o sendero estructurante**

Se mantienen las medidas adoptadas en la Alternativa 1.

- **Vías peatonales**

Como en la Alternativa 1, se incorpora a la red peatonal del Casco Histórico el viario longitudinal que bordea la manzana residencial de la primera línea de costa en la Explanada del Muelle y los tramos transversales de conexión con la red viaria existente propuestos en la Alternativa 0, eliminando la rotonda propuesta en el extremo final de la citada vía, generando así un espacio de transición con los nuevos usos que se plantean en el futuro Parque Marítimo y permitiendo la conexión del Barrio con su frente marítimo. En lo que respecta a las aperturas peatonales previstas en el interior de dicha manzana, se descarta la situada en la prolongación de la calle Carrillo, para evitar la afección a un inmueble con valores patrimoniales.

Por otro lado, se elimina el paso peatonal de conexión del espacio libre de El Penitente con el mirador de San Telmo previsto en la trasera del antiguo Convento de Santo Domingo, porque para viabilizar se ejecución se debe afectar valores patrimoniales presentes en este entorno y su resolución técnica lo hace además inviables, por las diferencias de cotas existentes.

Se proponen mejoras en los recorridos peatonales para garantizar, en la medida de lo posible, el cumplimiento de la legislación sobre accesibilidad para personas con movilidad reducida, velando por la protección de los valores patrimoniales de los espacios e inmuebles catalogados.

Por último, al igual que en la Alternativa 1, se plantea la posible incorporación en las proximidades del Casco histórico de un Kiss + ride, si bien se desplaza dicho punto a la zona de carga y descarga propuesta en la calle Iriarte, coordinando los horarios de la distribución de mercancías con el horario de entrada y salida del colegio Tomás Iriarte para posibilitar la creación de un entorno seguro para los infantes. El desplazamiento de este Kiss + ride permitirá reducir el tramo peatonal seguro por el que deben transitar para acceder al colegio, limitándolo a la calle Cologán. Al tratarse de un viario con acceso restringido a vehículos y preferencia peatonal, se podrá estudiar la circulación de entrada y salida de los vecinos de las calles Cologán y Benjamín J. Miranda en el horario de acceso y salida del colegio para garantizar la seguridad de los infantes.

RED CICLISTA - VMP

Se plantea promover la movilidad sostenible en el interior del Conjunto Histórico a través del uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal (VMP). Para ello, y apoyándose en los ejes

ciclables propuestos en la Alternativa 1, se propone la implementación de itinerarios ciclistas y la ubicación de una amplia red de aparcabicis hacia el interior del Casco Histórico.

En función de las características del viario existente y su posible integración con otros medios de transporte, se plantea un itinerario ciclista que, interconectando el eje ciclista costero (Playa Jardín - Puerto - Playa San Telmo - Lago Martiánez) y el eje ciclista transversal este (La Vera - Las Arenas - San Antonio/El Esquilón - Centro), conforma una malla que permite conectar el entorno de la estación de Guaguas y el Cementerio Protestante (islote P) con parte del entramado viario y peatonal del Casco Histórico, requiriéndose en algunas vías la retirada de la banda de aparcamientos existentes para facilitar su implementación.

En el ámbito de ordenación del Casco Histórico se plantea la incorporación de una acera bici a lo largo de su eje costero (calles de San Telmo, Santo Domingo, muelle pesquero y calle Mequinez).

A la altura del muelle pesquero se conforma un pequeño anillo circulatorio hacia el interior del Núcleo Central, mediante la incorporación de una acera bici a lo largo de las calles Agustín de Betancourt y Benjamín J. Miranda, que se conecta con la calle San Telmo a través de una ciclocalle.

El itinerario ciclista se articula desde el entorno de la Nueva Estación de Guaguas y su aparcamiento subterráneo a través de un carril bici segregado propuesto a lo largo de la calle Cupido, a la que se le da continuidad a través de las calles Blanco y Doctor Ingram mediante una ciclocalle, que se interconecta nuevamente con el eje costero, en la zona del barrio de la Ranilla, a través de un carril bici segregado que discurre por la calle El Peñón, y una ciclocalle a lo largo de todo el trazado de la calle Teobaldo Power. En la confluencia de la calle Blanco con la calle Iriarte se plantea una bifurcación del recorrido ciclista procedente de la Estación de Guaguas, para posibilitar su conexión con el eje ciclista costero a la altura del Paseo de San Telmo, conectando con el circuito del Núcleo Central a través de una acera bici que recorre las calles Iriarte y Agustín de Betancourt, hasta su contacto con la acera bici de la calle Benjamín J. Miranda.

Para favorecer la intermodalidad con la red de transporte público, se mantiene la red de estacionamiento y /o préstamo de bicicletas (sistema de bicicleta pública) de la Alternativa 1, situadas estratégicamente próximas a paradas de guaguas y bolsas de aparcamiento, para favorecer la circulación por los carriles bici.

De forma paralela, se promueve la disposición de una red de aparcabicis en torno a espacios libres, equipamientos, centros educativos y zonas de ocio.

OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

- **Aparcamientos**

Se mantienen las bolsas de aparcamientos previstas en la Alternativa 0, las cuales se encuentran vinculadas a actuaciones públicas o privadas contempladas en el vigente PMM y, por tanto, comprometidas en cuanto a su ejecución pública o bien sujeta, en su caso, a convenios

urbanísticos. En todo caso, se evalúa el dimensionamiento mínimo de dichas bolsas de aparcamiento para garantizar la compensación de la pérdida de plazas de aparcamientos en el espacio público así como la demanda de aparcamiento de los residentes del Casco Histórico que no disponen de plaza fija en su inmueble.

En dichas bolsas de aparcamiento se deberá garantizar la implantación de plazas PMR (1 cada 40 plazas) debidamente acondicionadas conforme a la legislación vigente.

- **Red marítima**

Se incorpora el trazado del Puerto Deportivo recogido en la Modificación del PMM en tramitación.

- **Red de guaguas y taxis**

Se mantienen las medidas adoptadas en la Alternativa 1.

- **Red de pesados**

Se incorporan 2 nuevos puntos para la carga y descarga de mercancías respecto a los ya contemplados en la Alternativa 1, para evitar dejar fuera alcance de distribución algunas zonas con relevancia comercial y con gran número de establecimientos, como algunas zonas de las calles San Juan, Agustín de Betancourt, Quintana o Mequinez.

De esta forma, para reforzar la distribución de mercancías de la calle Mequinez se localiza un nuevo punto de carga y descarga en la calle Teobaldo Power, y se mantiene la actual zona de carga y descarga localizada en la calle Blanco. Aunque fuera del ámbito de ordenación del PEPCH, se propone la localización de una zona de carga y descarga en la calle Iriarte, para dar cobertura a los comercios de las calles San Juan y Agustín de Betancourt.

Para una optimización de las zonas de carga y descarga, se plantea el establecimiento de horarios limitados para la distribución de mercancías y se plantea la localización en dichos puntos de al menos 1 plaza de aparcamiento para personas de movilidad reducida (PMR). Del mismo modo, se posibilita que fuera del horario de carga y descarga se habilite el aparcamiento PMR en dichos puntos, promoviendo así la accesibilidad universal en los espacios públicos. En este sentido, se entiende que las plazas PMR reservadas para uso personal localizadas actualmente en el viario público del Casco Histórico, deben respetarse e integrarse en la propuesta de estructuración viaria.

- **Otros**

Se plantea la conversión a un uso terciario de la Gasolinera La Estrella y habilitar el traslado de la actividad infraestructural a otra parcela fuera del Conjunto Histórico, que por su ubicación sea más adecuada para la venta y dispensa de combustible a vehículos motorizados privados; a través de cualquiera de los instrumentos de gestión contemplados en la legislación urbanística, coordinando esta propuesta con la actuación contenida en el 2º PMM en tramitación.

6.1.5. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL

Debido al alto grado de dispersión del Conjunto Histórico, para definir las alternativas respecto al modelo de ordenación del espacio público y cultural del PEPCH, resulta necesario entender cómo se vertebran y articulan los elementos estructurantes que conforman sus sistemas costero, de espacios libres y actividad y cultural con el resto del territorio municipal.

Con este objetivo, y a título meramente indicativo, se incorporan en las distintas alternativas los bienes catalogados así como la red peatonal, de espacios libres y equipamientos del planeamiento vigente (PGO o PMM) del entorno próximo al ámbito de ordenación del Plan Especial.

Asimismo, puesto que el Plan Especial no puede contravenir las determinaciones de ordenación estructural del Plan General, en el ámbito del Conjunto Histórico se mantienen, en todas las alternativas, los equipamientos, espacios libres, senderos y/o peatonales de carácter estructurante existentes y previstos en el planeamiento vigente, ajustando su delimitación en las distintas alternativas, en caso de afección a inmuebles con valores patrimoniales para garantizar su protección efectiva.

Los elementos estructurantes del planeamiento vigente se conforman por los siguientes elementos:

ESPACIOS LIBRES: El sistema estructural de espacios libres lo conforman las playas de la ciudad, las zonas de baño, el paseo marítimo así como los grandes parques y plazas. Estos espacios se concentran mayoritariamente a lo largo del frente costero y en las proximidades de las carreteras convencionales que articulan el municipio.

En el ámbito del Conjunto Histórico cabe destacar, por su envergadura, el gran espacio de oportunidad del municipio para el desarrollo del futuro Parque Marítimo de la ciudad (remitido a un Plan Especial de Ordenación específico), localizado en el frente costero del Casco Histórico; así como el Parque Taoro, el parque de mayor extensión del municipio, situado en el islote D. Se completa la red de espacios libres estructurantes con otros espacios libres de menor entidad como: la plaza del Charco y el espacio libre previsto de Las Afortunadas en el Casco Histórico; el cementerio de San Carlos en el islote O, el espacio natural del Risco de Oro en el islote K y el paseo de Las Palmera es el islote R.

EQUIPAMIENTOS: Los equipamientos estructurantes del municipio se localizan en torno a los viarios principales que articulan su territorio, concentrándose fundamentalmente en su franja costera. En base a esta circunstancia, los equipamientos estructurantes presentes en el ámbito de ordenación del PEPCH se localizan precisamente en la trama urbana del Casco Histórico, conformados por el Ayuntamiento, la iglesia de N^{ra} Sra. de La Peña de Francia (inmueble BIC con categoría de Monumento), el Nuevo Espacio Cultural Parque San Francisco así como el puerto pesquero-recreativo El Muelle. Junto al sistema general de espacio libre del Parque Marítimo se

prevé la implantación de un Puerto Deportivo, de carácter supramunicipal, cuyo trazado se recoge a título indicativo en el documento, al remitirse su ordenación a un Plan Especial específico.

BIENES Y ESPACIOS DE INTERÉS PATRIMONIAL: Los elementos patrimoniales que podríamos interpretar como estructurantes en el ámbito municipal incluyen los recursos naturales de carácter volcánico y de naturaleza de mayor relevancia catalogado por el planeamiento vigente, así como el patrimonio que goza de un mayor nivel de protección a través de su declaración como bienes de interés cultural (BIC). Los espacios de interés natural que articulan el territorio engloban la montaña de La Horca, los barrancos que atraviesan transversalmente el municipio (barrancos de San Felipe, Martíáñez, Tafuriaste y La Arena), así como el borde acantilado, la ladera de Martíáñez-La Paz, los bajíos y riscos de su tramo litoral costero.

En el interior del Casco Histórico se localizan siete de los trece BIC declarados en el municipio, así como los Bajíos, el espacio natural de interés que integra una zona de baño en su interior, en la zona de San Telmo.

PEATONALES O SENDEROS ESTRUCTURANTES:

Desde el planeamiento vigente se prevé la configuración de una red peatonal y de senderos que articulan los elementos estructurantes mencionados anteriormente, a través de un sistema de recorridos interconectados de forma longitudinal y transversalmente a la costa, atravesando y/o bordeando el Casco Histórico y sus islotes D, J, O, R y S.

Dentro de esta red de senderos cabe destacar el recorrido que se contempla en el PMM para conectar peatonalmente el Casco Histórico con La Orotava y Las Cañadas del Teide, a través del Parque Taoro y el barranco Tafuriaste, dando servicio a una demanda permanente de los turistas más relacionados con el senderismo y la naturaleza.

ALTERNATIVA 0

La alternativa 0 muestra el modelo de ordenación propuesto por el planeamiento vigente, manteniéndose la red peatonal, los espacios libres, equipamientos y los bienes patrimoniales culturales contemplados en la Adaptación Básica del PGO de Puerto de la Cruz (2007) o el PMM en su caso.

El sistema costero trata de fomentar la franja litoral del municipio, en la que se encuentra el Casco Histórico y los islotes O y S, como principal motor de la ciudad turística y su valor natural principal. Entiende no solo la costa en sí, sino un área de influencia cercana, para que ambas conformen un eje principal longitudinal del municipio.

Para dar continuidad a esta franja litoral, tanto espacial como funcional, se proponen en el ámbito del Casco Histórico intervenciones en varias líneas:

- La adecuación del espacio litoral degradado de la explanada del frente marítimo para dotarlo de valor a través de la ejecución del Parque Marítimo y el nuevo puerto deportivo,

incluyendo un parque urbano. Aunque su ordenación definitiva será establecida mediante Plan Especial específico, en el programa de actuaciones del PMM se contempla la posible ubicación en dicho ámbito litoral de actividades náuticas, recreativas y culturales, conforme a la siguiente relación de posibles usos a implantar: Marina deportiva, dársena pesquera, club náutico, escuela de vela, centro de buceo, centro de talasoterapia, auditorio; centro comercial y de ocio, restauración, centro de artesanía, oficina de información turística y aparcamientos subterráneos.

- La finalización de los paseos marítimos en los tramos inexistentes o discontinuos en El Penitente y la explanada del muelle. Para ello se propone la ejecución de una pasarela peatonal que, bordeando la fachada trasera del antiguo Convento Santo Domingo, conecte el Penitente y el mirador de San Telmo. En la zona de la explanada del muelle se remite al futuro Plan Especial que desarrolle la ordenación del Parque Marítimo a que resuelva dicha discontinuidad.
- Se crearán las condiciones adecuadas para permitir un recorrido peatonal continuo y accesible en toda su longitud.
- Renovar las áreas estanciales adosadas al paseo a lo largo de su recorrido para que se puedan desarrollar actividades vinculadas al disfrute y la contemplación de sus recursos paisajísticos, proponiendo como actuaciones prioritarias la renovación de la Plaza de Europa y el muelle pesquero.
- Se promueve la ejecución de dos nuevas áreas estanciales en torno a espacios e inmuebles de valor patrimonial, integrándolos en el sistema de recorridos de la costa. El primero de ellos se localiza junto a la Capilla de cruz Carrillo, integrando este inmueble de valor patrimonial en un espacio libre que permite a su vez dar una cierta continuidad espacial a la plaza Benito Pérez Galdós hacia el futuro Parque Marítimo. Esta actuación conlleva la expropiación y demolición de 3 inmuebles anexos. El segundo espacio se localiza junto a El Peñón, en el que a través de la desviación del actual acceso rodado al futuro Parque Marítimo hacia los linderos Oeste y Sur del citado peñón, se genera un nuevo espacio libre que permite integrar este espacio de interés, que se configura como un hito costero, con la red peatonal interior de La Ranilla, ampliando el espacio peatonal mediante la eliminación de dos inmuebles localizados en el extremo final de la banda residencial existente.
- La articulación entre el puerto deportivo con la ciudad a través de la creación de cuatro nuevas aperturas peatonales y una rodada en el frente edificado de la calle Mequinez, para dar continuidad espacial desde los ejes viarios existentes del barrio de La Ranilla hacia el nuevo Parque Marítimo.
- La mejora y peatonalización de los accesos a la costa para recuperar la conexión entre el mar y el Casco Histórico.

Por su parte, los islotes O y S simplemente se anexionan e integran en el sistema de recorridos y áreas estanciales del sistema costero. En este sentido, se debe destacar la propuesta de mejora paisajística del espacio degradado que se localiza junto al islote S, mediante la creación

del Parque del Litoral de Punta Brava, permitiendo integrar la capilla existente en dicho espacio libre y el entorno paisajístico de su litoral costero, así como reforzar su conexión peatonal a través del paseo marítimo que discurre por el frente costero del núcleo urbano de Punta Brava anexo.

El sistema de espacios libres y actividad tiene como objeto generar una red de conexiones transversales y longitudinales que estructuren la actual ciudad turística y su Conjunto Histórico a tres grandes niveles. Por un lado, generar potentes recorridos que conecten los principales recursos naturales de carácter volcánico y de naturaleza del entorno a la propia ciudad, a través de una importante red de peatonales y senderos estructurantes. Por otro unir, jerarquizar y recualificar los espacios libres y áreas dotacionales existentes dotándolos de actividad, e integrando de manera efectiva los recorridos peatonales actuales. Por último, salvar discontinuidades para corregir las fronteras urbanas existentes.

Conforme a estos objetivos, se resume a continuación los elementos del sistema de espacios libres y equipamientos más destacables de la alternativa cero que interactúan en el ámbito del Conjunto Histórico.

- Red peatonal

En el Casco Histórico se promueve la peatonalización de la trama viaria interna que no forma parte de los bucles circulatorios que permiten el acceso rodado a sus distintas áreas internas y que, como se detallan en la Alternativa 0 respecto al sistema de movilidad, se apoyan en los ejes viarios conformados por las calles Cupido, Valois, Zamora, Santo Domingo, San Felipe, Pérez Zamora, Teobaldo Power y el viario longitudinal propuesto en la fachada trasera de la franja residencial situada en la explanada del frente marítimo.

Esta reestructuración viaria permite generar una importante red peatonal en la trama interior del Núcleo Central (CH-3) y el Barrio de La Ranilla (CH-4), interconectando los espacios más significativos existentes en dichas áreas urbanas, como son la plaza del Charco, Iglesia de San Juan, Iglesia de Nuestra Señora de La Peña de Francia y su plaza, Casa Iriarte y Torreón Ventoso, entre otros, en el caso del Núcleo Central; y la red de espacios libres y equipamientos existentes y propuestos en La Ranilla. En este sentido debe reseñarse que, si bien la propuesta de peatonalización del viario interior de la Ranilla permite eliminar el tráfico rodado de la calle Mazaroco y el primer tramo de la calle Mequinez (actualmente con el carácter de viario de acceso restringido con prioridad peatonal), también implica la reconversión a viario rodado del tercer tramo de la calle Mequinez, actualmente peatonalizado.

Por otro lado, aunque no se aporta una solución de continuidad de la red peatonal entre estas dos áreas urbanas, se promueve el refuerzo de su conectividad peatonal a través del eje estructurante peatonal que atraviesa longitudinalmente el Casco Histórico y que discurre por las calles rodadas de San Felipe y Santo Domingo hasta su conexión con el Paseo de San Telmo, conllevando en algunos de sus tramos la eliminación de plazas de aparcamiento, en línea con la actuación de renovación de la urbanización de la calle San Felipe, ya ejecutada.

El trazado de este eje peatonal longitudinal estructurante permite reforzar la conectividad del Casco Histórico con los islotes P, O, Ñ y S y otros espacios estructurantes de interés asociados a lo largo de su recorrido (Playa Jardín y Loro Parque), en su extremo Oeste; y con los islotes R, A y J, que en su recorrido ascendente que parte de la Ermita de San Telmo (BIC) se articula con otros espacios y equipamientos de interés en el área de Martíáñez-La Paz, como el Centro Comercial las Pirámides, la Ladera de Martíáñez y la red de equipamientos y espacios libres que se desarrollan en torno a su frente litoral, con apreciados valores naturales. En este entorno se ha promovido recientemente la rehabilitación del Paseo y Mirador de La Paz, con la creación del nuevo Mirador de Agatha Christie y el acondicionamiento del Paseo de Los Cipreses, con una zona de mirador en su punto de contacto con el paseo peatonal estructurante.

Por otro lado, se propicia la conexión del eje peatonal longitudinal estructurante con el islote C prolongando el espacio peatonal existente en el frente del Centro Comercial las Pirámides hasta su unión con el peatonal que conecta los islotes R y C, atravesando el cauce del Barranco Martíáñez. Desde este punto se propone la creación de un peatonal que, partiendo del camino público de acceso a la casa principal del Sitio Litre, atraviese los terrenos pertenecientes a la UA-3 hasta conectar con el peatonal Chorro Cuaco (islote Q). Al final de su recorrido, y a través del entramado peatonal propuesto en las proximidades del Casco Histórico, se posibilita la conexión peatonal con el islote I y el Casco Histórico en dos puntos, hacia el Núcleo Central (CH-3) a través de la calle Iriarte y hacia la zona de San Telmo a través de las vías peatonales transversales que parten del Paseo de San Telmo.

Paralelamente se hace una apuesta por convertir el entorno del Parque Taoro (islote D), en un área central y atractiva desde un punto de vista paisajístico, creando un nuevo eje de actividades en torno al Hotel Casino Taoro, interconectada peatonalmente con el Casco Histórico a través de una intervención en el entorno de la carretera de Las Cabezas. El parque Taoro recogerá a su vez el paso del nuevo sendero de Tafuriaste y el peatonal estructurante longitudinal que discurre en la cota intermedia del municipio, conectando Playa Jardín con el Camino La Costa, en La Paz. El trazado del peatonal longitudinal estructurante intermedio se desvía a través de la calle Bélgica hacia la carretera del Botánico, permitiéndose conectar peatonalmente en este punto con el islote C y R a través del Camino Sitio Litre.

Del sendero Tafuriaste parte un ramal que permite acceder a la Montaña de La Horca. En la base de esta montaña se propone una red de espacios libres, equipamientos y una red peatonal que permite conectar los islotes N, M y B, atravesando en el recorrido hacia el islote B la actual carretera de Las Arenas, que se reconvierte en calle urbana una vez se ejecute el desvío de la actual carretera convencional a través de la Avenida 8 de marzo.

A través del desvío de la carretera convencional y el cierre de la vía estructurante municipal situada al norte del islote B, se permite crear un nuevo acceso rodado, más directo y seguro, hacia el Taoro (islote E y D), reconvirtiéndose el actual tramo de la carretera de Las Arenas que discurre junto al islote K en un espacio libre, propiciando así la mejora e integración paisajística del citado

islote. Junto a este nuevo trazado viario se propone la creación de una zona deportiva, comercial y un gran parque público, que permiten completar la descentralización de los activos turísticos de la Ciudad Turística, dotando de actividad al entorno del islote K para su reconversión a uso turístico.

Gracias a su relativa proximidad, se propone la interconexión de los islotes F y G a través de un sistema de recorridos peatonales que atravesarían la manzana anexa a ambos islotes, peatonalizándose el tramo final del Camino Casa Grande, junto a la Hacienda de El Durazno (islote F), para permitir a su vez su articulación con un equipamiento comercial propuesto junto al mismo. Por su parte, se propone la integración de la Hacienda de El Durazno en un gran parque urbano, que se conecta al otro gran parque urbano propuesto al oeste del Jardín Botánico (parque de Los Cachazos), que junto al centro de interpretación botánica que se plantea en la ampliación del Jardín Botánico generan un nuevo polo de atracción para la ciudad turística. Este sistema de grandes espacios libres se interconecta al eje peatonal estructurante intermedio a través de la calle Camelia, permitiendo que a través de los mismos se pueda conectar con los islotes F y G.

El único ámbito del Conjunto Histórico que no puede conectarse a la red de peatonales o senderos estructurantes propuestos, es el islote T, ya que su posición aguas arriba de la Autopista del Norte dificulta esta posibilidad. No obstante, en este punto se promueven actuaciones para propiciar su integración con la trama urbana circundante a través de una red peatonal que interconecta los equipamientos existentes.

- Espacios libres y de actividad

Teniendo en cuenta que el Conjunto Histórico presenta una trama urbana relativamente consolidada, se hace un esfuerzo para reforzar el sistema de espacios libres y equipamientos existentes.

En el Casco Histórico se configuran tres importantes ejes dotacionales, en torno a los cuales se ubican los principales espacios libres y equipamientos que dan cobertura a las necesidades de las personas que residen en el Casco y a la propia Ciudad Turística en su conjunto; que articulan longitudinal y transversalmente el Núcleo Central (CH-3) y San Telmo-El Muelle (CH-2).

El primer eje, que alberga el Ayuntamiento como principal referente dotacional, se configura en la franja costera en torno a las calles Santo Domingo y Las Lonjas, interconectando la Plaza de Europa con el Muelle pesquero y una serie de comercios y equipamientos que se ubican en inmuebles con valor patrimonial anexos al mismo.

El segundo eje, que tiene como punto de partida el propio muelle pesquero, se conforma en torno a la calle San Juan. Esta vía peatonal que atraviesa de forma transversal el Casco Histórico, conecta las plazas Doctor Víctor Pérez y Concejil y una serie de inmuebles con valor patrimonial que se proponen para el uso de equipamientos y comercial.

Estos ejes se interconectan a través del tercer eje dotacional que atraviesa longitudinalmente el Casco Histórico, conectando los equipamientos religiosos y espacios libres de

mayor interés patrimonial del Casco Histórico (ermita de San Telmo, Iglesia de Nuestra Señora de La Peña de Francia y su plaza, Iglesia de San Francisco, plaza Doctor Víctor Pérez y Plaza del Charco) con usos terciarios y otros equipamientos al servicio de la ciudadanía (Colegio Tomás Iriarte, Bibliotecas Públicas y Casa de la Juventud, entre otros).

Próximo a estos ejes, y con la intención de conquistar para el espacio público determinados ámbitos destinados a aparcamiento en superficie, se plantea la ejecución de dos espacios libres en las calles Perdomo y José de Arroyo (CH-3).

En el barrio de La Ranilla (CH-4), con una vocación claramente residencial, no se genera un eje dotacional propiamente dicho, limitándose a reconocer una serie de equipamientos religiosos existentes salpicados en el interior de su trama y proponiéndose la construcción de un pequeño equipamiento para uso docente en la zona de Las Afortunadas (aunque no determina su sistema de obtención y ejecución). En contraprestación, se propone la mejora del estándar del espacio libre existente mediante la ejecución de dos nuevos espacios libres en la zona de Las Afortunadas. Si bien el espacio libre de mayor envergadura se sujeta a un convenio urbanístico recogido en el PMM vigente, no se determina el sistema de obtención del espacio libre localizado junto a la calle Carrillo. Junto a ambos espacios libres se propone la creación de un pequeño centro de actividad comercial para paliar la débil presencia de tejido comercial existente de un barrio fuertemente vinculado al uso de restauración.

En las proximidades del Conjunto Histórico se propone a su vez la conformación del Centro de Actividades de la Estación de Guaguas, como nuevo centro administrativo y de ocio al servicio del Casco Histórico. Asimismo, se plantea la construcción junto al barranco de San Felipe del Complejo Deportivo San Felipe, que permitirá reforzar la oferta deportiva de la que actualmente carece.

En el entorno de los islotes D, K y M, como ya se ha comentado, se genera un nuevo centro de actividades, incorporando una serie de equipamientos al servicio del turista en torno a los inmuebles patrimoniales localizados en su interior, para los que promueve su rehabilitación para su uso turístico.

En el resto de islotes del Conjunto Histórico se reconocen los equipamientos y actividades ya existentes en su interior.

El sistema cultural trata de fomentar la puesta en valor del patrimonio cultural catalogado en el planeamiento vigente así como la dinamización de la oferta cultural de la ciudad turística en su conjunto, apostando por la creación de una importante red de espacios culturales que permita, entre otros aspectos, la apertura al público de inmuebles históricos (que en algunos casos se encuentran sin un uso establecido).

En el ámbito del PEPCH se identifican tres clases de bienes patrimoniales: Jardines de Interés (un total de 15 espacios libres); Elementos Naturales y Paisajes (2 espacios); y Patrimonio

Arquitectónico (99 inmuebles). Para promover su uso y disfrute se proponen diferentes intervenciones:

- La puesta en valor de los jardines públicos y privados de interés mediante su incorporación a una red de Lugares con Encanto (charming spots). Inicialmente se incorporan a esta red un total de 12 espacios libres con tres características comunes: abundante vegetación, gran atractivo paisajístico y presencia de actividad complementaria. Dentro de este grupo se incluyen los Jardines de Interés de la Plaza del Charco, la plaza de la Iglesia, los jardines del Sitio Litre, entre otros.
- Se genera una red de dotaciones culturales mediante la rehabilitación y puesta en uso de inmuebles catalogados. Así se proponen el Nuevo Espacio Cultural Parque San Francisco (que implica la rehabilitación de dos inmuebles patrimoniales y en el que se plantea la disposición del Museo de Arte Contemporáneo Eduardo Westerdhal), la rehabilitación y acondicionamiento del Convento de Santo Domingo, la recuperación como Centro Cultural de la Casa de los Agustinos y Torreón Ventoso, la ampliación del Museo Arqueológico de Puerto de la Cruz y la creación de la Sala de exposiciones Casa de la Aduana (Casco Histórico), la rehabilitación de la Casa Tolosa como Espacio Multifuncional de Experimentación e Innovación Contemporánea (islotte B), la mejora y el acondicionamiento de la Plaza Mirador Sitio Luna (islotte H) y la creación de un centro de interpretación asociado al jardín del Sitio Litre (islotte C).
- Implementación de la cadena de valor de la cultura como un recurso principal de la ciudad turística. Para ello se desarrolla, entre otros, un *Programa de turismo gastronómico, cultural y de tradiciones*, que contempla el impulso de “Productos de cultura y rescate etnográfico” y “Productos de rincones con encanto”; y un *Programa de experiencias transversales* para su interacción con otros recursos turísticos del destino.

ALTERNATIVA 1

Esta alternativa muestra, en el ámbito del Conjunto Histórico, el modelo de ordenación del espacio público propuesto en documento de Aprobación Inicial del PEPCH de Puerto de la Cruz (2010), actualizando su contenido conforme a las directrices del PMUS de Puerto de la Cruz (2019).

La Alternativa 1 comparte los objetivos establecidos en la Alternativa 0, si bien resuelve la problemática existente variando y/o incorporando nuevas medidas a las ya contempladas en el planeamiento vigente para la mejora de la calidad urbana establecer una red de espacios públicos interrelacionados que puedan acoger y orientar a los visitantes dentro del Conjunto Histórico.

En este sentido, respecto al sistema costero se incorporan las siguientes intervenciones adicionales en el ámbito del Casco Histórico:

- Al igual que en la Alternativa 0, se proporciona al paseo marítimo unidad a lo largo de su frente costero, a excepción del tramo que discurre por la Explanada del Muelle que, en este caso, sigue el trazado del actual paseo que bordea la fachada trasera de la manzana

residencial situada en primera línea de costa, desviando el tráfico rodado hacia la calle Mequinez.

- El acondicionamiento del Paseo de San Telmo para promover su relación con el frente marítimo, el disfrute de las vistas y la mejora de su accesibilidad.
- La integración ambiental del área estancial de El Penitente con la Plaza de Europa y el frente del Ayuntamiento a través de un proyecto conjunto de renovación. Se propone la elevación de la cota del suelo hasta el nivel de la plaza superior para dar continuidad al trazado del paseo marítimo por el frente costero (ya contemplado en la Alternativa 0), a lo largo del jardín trasero del Antiguo Convento Santo Domingo, y permitir debajo de esta nueva plaza, la ampliación del aparcamiento subterráneo existente y/o la disposición de un equipamiento estratégico, proporcionando una nueva fachada hacia la costa.
- Junto al área estancial prevista junto a la Capilla de cruz Carrillo, se propone la ejecución de dos pequeñas piezas de uso terciario, permitiendo dotar de actividad a dicho espacio libre e integrar paisajísticamente este entorno urbano con la ejecución de una nuevo frente de fachada al mismo.
- Se mantiene el área estancial previsto en la Alternativa 0 sin promover el desvío del actual trazado de la vía de acceso rodado a la explanada del Muelle, lo que se traduce en la subdivisión de dicho espacio en dos áreas estanciales, la primera de ellas, junto a la calle Mequinez, y la segunda, junto al Peñón, que se integraría con el sistema general de espacio libre del futuro Parque Marítimo. Paralelamente se propicia la articulación del área estancial de la calle Mequinez con el paseo Marítimo propuesto en la fachada trasera de la manzana residencial manteniendo la apertura peatonal propuesta en la Alternativa 0, aunque en este caso se ajusta su ámbito para afectar únicamente al primero de los inmuebles localizados en la citada franja residencial.
- La incorporación de dos nuevos pasos peatonales transversales al frente edificado de la calle Mequinez a los previstos en la Alternativa 0, en la prolongación de las calle Teobaldo Power y Pérez Zamora (que pierden su carácter de vía rodada). Asimismo, se ajusta la delimitación de los pasos peatonales propuestos junto al Peñón y a la Capilla de cruz de Mequinez, para evitar la menor afección posible a inmuebles residenciales existentes.

En el sistema de espacios libres y actividad se mantienen las mismas premisas que en la Alternativa 0 en relación a los islotes del Conjunto Histórico, con pequeñas modificaciones relativas al destino final de los inmuebles patrimoniales existentes en su interior, y la red peatonal estructurante. No obstante, en el ámbito del Casco Histórico se adopta un esquema de actividad más flexible al establecido por el planeamiento urbanístico para la revitalización del tejido comercial, planteando a su vez la contención del avance indiscriminado del uso terciario en la zona residencial de La Ranilla. Asimismo, se plantea una reestructuración viaria que posibilita la creación de una red peatonal que interconecte sus distintas áreas urbanas, evitando así que La Ranilla quede desarticulada del resto de la trama urbana.

Las modificaciones contempladas respecto a las establecidas en la Alternativa 0 son:

- **Red peatonal**

Se restringe la circulación vehicular en torno a dos bucles principales interconectados, que se articulan en torno a las calles Cupido, Valois, Zamora, Santo Domingo, San Felipe, Mequinez (modificando su actual carácter de viario peatonal y viario de acceso restringido a vehículos con prioridad peatonal) y Perdomo, permitiendo generar una importa red peatonal en la estructura de calles interior a dichas vías. Esta nueva red peatonal permite integrar el barrio de La Ranilla en el entramado peatonal actual del Casco Histórico, a través de la peatonalización de la calle Pérez Zamora (una de las actuales vías de salida del tráfico actual del Casco Histórico).

- **Espacios libres y de actividad**

Se detectan los focos comerciales existentes y se intenta configurar un tejido de actividad enlazando peatonalmente todos los puntos en busca de una revitalización del tejido comercial y el impulso de la Zona Comercial Abierta existente; permitiendo la localización de usos terciarios, con distinto nivel de intensidad a medida que se alejan del entorno de la Plaza del Charco y las calles Blanco y San Juan; así como los sectores actualmente consolidados de uso terciario en La Ranilla (donde actualmente se localiza la mayor densidad de restaurantes del Casco Histórico).

En lo que respecta al sistema de equipamientos, se propone la ejecución de un inmueble de tres plantas de altura en la trasera del Ayuntamiento para su ampliación y la integración paisajística de su fachada hacia el frente costero, así como la ejecución de un centro de acogida al turista en la calle Las Lonjas.

Por último, se amplía el espacio libre situado junto a la calle Carrillo (CH-4) para adaptarse a los linderos de la parcela en la que se localiza y se ajusta la delimitación del espacio libre de Las Afortunadas eliminando la afección al inmueble existente en la confluencia de las calles Mequinez y San Felipe.

En el sistema cultural se amplía la protección patrimonial recogiendo los bienes patrimoniales culturales contemplados en el documento de Aprobación Inicial del PEPCH del año 2010, que en buena medida sustenta dicho incremento en el reconocimiento de las tipologías de casas terreras que aún se conservan en el Casco Histórico, fundamentalmente en el Barrio de La Ranilla (38 de las nuevas edificaciones).

De las alusiones constantes a la tipología de casa terrera en la propia Declaratoria del BIC del Conjunto Histórico se infiere el valor patrimonial que se le otorga a este tipo de edificaciones y, en consecuencia, cualquier intervención orientada a propiciar la desaparición de este tipo de edificaciones debiera ser descartada por la merma patrimonial que ello supondría para el Conjunto.

De esta forma, dentro del perímetro del Conjunto Histórico se identifican cuatro tipos de bienes a preservar: Jardines de interés (13 espacios libres o zonas verdes), Elementos naturales y

paisajes (2 espacios), Elementos urbanos (6 elementos) y Edificios (165 inmuebles), descatalogando dos inmuebles recogidos en el Catálogo de Protección del PGO por la demolición del edificio, lo que supone un incremento de 70 nuevas edificaciones patrimoniales respecto a la Alternativa 0.

Como medidas adicionales a las contempladas en la Alternativa 0 se plantea:

- La compra o expropiación por parte del Ayuntamiento o algún organismo público del inmueble conocido como Casa de Álvarez Rixo, un inmueble declarado BIC actualmente en desuso, para la implantación de un equipamiento cultural (museo del turismo en Tenerife, museo del comercio del vino, etc.).
- Respecto a la casa Tolosa, propone su restauración como escuela de jardinería para dar servicio a todo el Valle de la Orotava.
- No se plantean, a diferencia de la alternativa 0, programas específicos para implementar la cadena de valor de la cultura. No obstante, se identifican una serie de inmuebles en los que se deben efectuar proyectos de intervención en fachadas, proyectos de maquillaje e intervención en medianeras, para la mejora de la imagen urbana del Casco Histórico.

ALTERNATIVA 2

Esta alternativa mantiene los elementos estructurantes de la alternativa 0, resolviendo la problemática existente mediante el desarrollo de los mismos sistemas (sistema costero, sistema de espacios libres y actividad y sistema cultural) pero variando y/o incorporando nuevos elementos de referencia en el territorio. Su objetivo, al igual que en las anteriores alternativas, es la mejora de la calidad urbana, desarrollando la red de espacios públicos y abordando de forma intensiva la integración y el fomento de los valores naturales y culturales existentes, la creación de una identidad única del espacio público así como la incorporación de criterios de sostenibilidad ambiental y de perspectiva de género impulsados desde el propio planeamiento urbanístico. Para ello se analizan pormenorizadamente cada uno de los espacios existentes haciendo hincapié en la reconversión de aquellos que estén infrautilizados, y se detectan aquellos espacios susceptibles de ser añadidos a la red de espacios públicos, principalmente zonas dedicadas a aparcamiento de superficie, en las que el peatón cobra especial importancia en detrimento del vehículo, estableciendo una adecuada interconexión entre las distintas áreas de ciudad.

Todos los espacios públicos serán analizados pormenorizadamente desde las siguientes perspectivas: accesibilidad, iluminación, integración paisajística, acabados, arbolado, jardinería, mobiliario con el fin de realizar una propuesta de intervención para la mejora de la calidad de los mismos, adecuándolos al ciudadano y su relación con las actividades económicas del Conjunto Histórico.

En este sentido, se promueve, como una medida a corto plazo, la adecuación de espacios públicos para facilitar los desplazamientos peatonales, la movilidad activa y la estancia de forma segura y cómoda mediante actuaciones de Urbanismo Táctico. El Urbanismo Táctico es una práctica de bajo costo y alto impacto que permite, a través de intervenciones efímeras o

actuaciones de rápida ejecución que buscan generar cambios a largo plazo, reactivar y transformar espacios urbanos que no invitan a la permanencia en espacios públicos inclusivos y seguros. Debido a su carácter de bajo costo y temporalidad, permite probar la funcionalidad y la aceptación de un proyecto de peatonalización de calle, zona de preferencia peatonal o de reconfiguración de espacios (huecos) urbanos en áreas estanciales, que pueden ser temporales o por tramos horarios, incluso en espacios recientemente urbanizados, que con la llegada de la pandemia del COVID19 requieren ser adaptados para mantener la distancia social recomendada en el espacio peatonal.

Las modificaciones e intervenciones propuestas en esta alternativa respecto al sistema costero del planeamiento vigente (Alternativa 0) son:

- El acondicionamiento de diferentes espacios localizados junto a los tramos del paseo marítimo existentes, empleando la perspectiva de género en su diseño, para configurar una red de áreas estanciales y puntos de encuentro de la ciudadanía en torno al mismo, con mobiliario urbano, vegetación y zonas de sombra adecuadas para este fin. En dichos puntos se habilitarán o reforzarán los miradores existentes para el disfrute de las vistas hacia el océano atlántico, el centro histórico y/o el Teide, y se dispondrán paneles informativos que expliquen los hitos patrimoniales, naturales y culturales existentes en la zona y que se perciben desde dicho punto. Estas actuaciones, que se podrán llevar a cabo a través de intervenciones de urbanismo táctico, se localizan en:
 - a) La plaza de la ermita de San Telmo, en la que se plantea la mejora de la accesibilidad y la creación de un área estancial vinculado al actual mirador, en el que se perciben las vistas hacia Los Bajíos de San Telmo y la fachada costera del área urbana San Telmo-El Muelle.
 - b) En la confluencia del Paseo de San Telmo con la calle Sargento Cáceres, en la que se conformará un espacio mirador que permita disfrutar de las vistas del entorno de Los Bajíos y la fachada costera del Casco Histórico, y un área estancial asociada que contemple la reserva de un espacio para actuaciones musicales u otras manifestaciones culturales que puedan desarrollarse en este espacio público.
 - c) En la Punta del Viento, se fomentará el espacio mirador existente, generando un área estancial más atractiva y cómoda, habilitando un espacio que permita el montaje de una pequeña tarima para actuaciones artísticas autorizadas.
 - d) En la Plaza de Europa se reforzarán los miradores existentes en la zona del Penitente y junto al muelle pesquero. Asimismo, se propone la renovación y acondicionamiento de la Plaza de Europa y El Penitente a través de una actuación conjunta, que permita configurar áreas estanciales y deportivas que doten este espacio de actividad.

- e) Junto a la Casa de La Aduana, se habilitará un mirador en la zona de la antigua Batería de Santa Bárbara y una zona estancial junto a la fachada de la Casa de la Aduana que da frente al muelle pesquero.
 - f) En la confluencia de las calles Mequinez y Pérez Zamora, se habilita un área estancial en el espacio peatonal existente, actualmente deteriorado por la presencia de contenedores de basura soterrados que no están operativos. Se dispondrá en este espacio una péquela zona infantil o área de juegos, que deberá dotarse de mobiliario urbano adecuado, bancos y zonas de sombra, promoviendo el traslado de los contenedores de basura o su ocultación provisional con algún sistema de protección.
1. Se ajusta la delimitación de las áreas estanciales propuestas junto a la Capilla de cruz Carrillo y El Peñón para evitar la afección a inmuebles residenciales existentes, promoviendo actuaciones de recuperación de los valores patrimoniales presentes e integrándolas en el trazado del Paseo Marítimo que se propone junto a la fachada trasera de la primera banda residencial de la calle Mequinez.
 - a) En el área estancial vinculada a la Capilla de cruz Carrillo, se propone la protección y rehabilitación de la única nave industrial que se conserva de un conjunto de naves que en el pasado conformaron una ciudadela, actualmente en ruinas, localizada en el interior de este espacio, propiciando su integración paisajística con la capilla existente.
 - b) En la zona de El Peñón se elimina, al igual que en la Alternativa 0, el tráfico rodado de acceso a la explanada del muelle, pero se ajusta el paso peatonal entre El Peñón y la banda residencial de la calle Mequinez respetando las alineaciones existentes. Teniendo en cuenta que la ejecución de esta área estancial está supeditado a la reconfiguración de accesos que promueva el desarrollo del futuro Parque Marítimo y Deportivo, se plantea la adecuación de dos áreas estanciales junto al Paseo Luis Lavaggi, junto al Peñón, y en el inicio de la calle Mequinez, mediante intervenciones de urbanismo táctico.
 2. Se respetan los pasos peatonales transversales al frente edificado de la calle Mequinez recogido en la Alternativa 1, eliminando la apertura peatonal prevista en la prolongación de la calle Carrillo para evitar la afección a un inmueble con valores patrimoniales, con tipología de casa terrera, que se propone proteger.

El sistema de espacios libres y actividad comparte los objetivos establecidos en la Alternativa 0, apostando por la revitalización del tejido comercial a través del refuerzo de la actual Zona Comercial Abierta, y buscando una adecuada mezcla y diversidad de usos necesarios para apoyar la conciliación entre la vida laboral y personal, tanto en las zonas de uso predominantemente residencial como en las zonas donde predomina la actividad terciaria; evitando con ello la

proliferación de inmuebles vacíos y fomentando su puesta en mercado. Además, se promueve la flexibilización de usos en los espacios libres y equipamientos, permitiendo que se puedan disponer nuevos usos comunitarios, en cualquiera de sus modalidades, conforme a las necesidades del Conjunto Histórico.

En esta alternativa se incorporan las siguientes determinaciones adicionales a las establecidas en la alternativa 0:

- Red peatonal

En base a la propuesta de reestructuración viaria descrita en la Alternativa 2 respecto al sistema de movilidad, se propone el tratamiento de las vías que no forman parte de su bucle circulatorio principal como vías peatonales o, en su defecto, como vías de tráfico restringido con preferencia peatonal, para facilitar el acceso a los garajes de residentes, a vehículos de servicio público y de personas de movilidad reducida así como para favorecer el acceso a los puntos de distribución de mercancía al servicio del tejido terciario a unas distancias razonables, en las franjas horarias establecidas.

En este sentido, se plantean los siguientes ajustes en el carácter de las vías:

- a) Se reconvierten a vías de tráfico restringido con preferencia peatonal los siguientes tramos peatonales propuestos en la Alternativa 0: el primer tramo de la Calle Mequinez (respetándose así el actual carácter que actualmente tiene este tramo viario tras las recientes obras de urbanización acometidas), la calle Villanueva y el tramo final de las calles Iriarte y Nieves Ravelo.
- b) Se eliminan del bucle circulatorio principal, reconfigurándolas como vías de tráfico restringido con preferencia peatonal, los siguientes tramos viarios: la calle Perdomo (en la que también se propone la ejecución de un espacio libre), el viario de acceso al aparcamiento del Supermercado Alteza (tramo final de la calle Pérez Zamora y un pequeño tramo de la calle Mequinez), el tramo final de la calle Teobaldo Power, el tramo de la calle San Felipe comprendido entre las calles Pérez Zamora y Teobaldo Power, el tramo de la calle Blanco desde la calle Valois hasta la calle Iriarte, proponiendo su continuidad por la calle Doctor Ingram hasta su confluencia con la calle Nieves Ravelo, así como las calles Benjamín J. Miranda y Cologan (manteniendo su actual carácter).
- c) Se incorpora al bucle circulatorio el tramo peatonal propuesto en la calle Nieves Ravelo, comprendido entre las calles Valois y del Doctor Ingram.
- d) Se elimina el tramo peatonal que discurre por la fachada trasera del antiguo Convento Santo Domingo para evitar la afección de sus valores patrimoniales.

Esta reconfiguración viaria permite conectar peatonalmente el barrio de La Ranilla con el entramado peatonal actual del Casco Histórico en dos puntos: con el Área central a través de la calle San Felipe y con el área San Telmo el Muelle a través de la calle Mequinez.

- Espacios libres y de actividad

Aparte de las medidas de flexibilización y mezcla de usos propuestos, se introducen los siguientes ajustes respecto a las determinaciones de la Alternativa 0:

- a) Se reajusta la delimitación del espacio libre de Las Afortunadas para evitar la afección a un inmueble que, conforme a los criterios de catalogación propuestos, presenta valores patrimoniales dignos de protección. Debido a su localización estratégica, y dado que se encuentra actualmente en estado de abandono, se propone su incorporación a la red de equipamientos al servicio de las necesidades de los residentes del barrio.
- b) Se reconocen los equipamientos existentes no recogidos en el planeamiento vigente.
- c) Al igual que en la Alternativa 1, se propone la ampliación del Ayuntamiento en la parcela anexa trasera. Debido a que el inmueble existente presenta debilidades estructurales que aconsejan su demolición, se promueve dicha ampliación respetando las determinaciones de la Ley de Costas.

En el sistema cultural se propone, en primer lugar, una **revisión integral del Catálogo de Protección**, valorando la consideración de nuevos inmuebles o elementos y/o la descatalogación de otros, desde una nueva evaluación de todos los bienes que puedan tener interés patrimonial y realmente supongan una contribución cultural a la escena tradicional de Puerto de la Cruz, atendiendo a los criterios de catalogación recogidos en la reciente Ley de Patrimonio Cultural de Canarias.

En segundo lugar, y a efectos de la dinamización de la Ciudad Turística, se apuesta por convertir **el patrimonio cultural del Conjunto Histórico como un eje vertebrador del sistema cultural de Puerto de la Cruz**, en el que no sólo se apueste por la creación de museos o espacios culturales en inmuebles (en la medida de lo posible con valores históricos para promover a través de su servicio al uso público su conservación y mantenimiento), sino también propiciar que el espacio público se configure como una plataforma física para el desarrollo de proyectos culturales. La idea es desarrollar el ecosistema cultural y creativo en conexión con el patrimonio arquitectónico de la ciudad, como un elemento revitalizador de la ciudad.

Por último, se plantea la conciliación e integración del interés general de conservación del patrimonio histórico y arquitectónico junto con los aspectos de accesibilidad, eficiencia energética, habitabilidad y la flexibilización de usos. Todo ello con el objetivo de salvaguardar la autenticidad del patrimonio del Conjunto Histórico en lo referente tanto a sus valores materiales como a los inmateriales.

Bajo estas premisas, y a través de una metodología rigurosa aplicada a todos los inmuebles y espacios existentes en el Conjunto Histórico, en el que se hace un especial esfuerzo por identificar las tipologías de las casas terreras susceptibles de protección, se propone la catalogación de **307** bienes patrimoniales de muy diversa tipología (sin incluir en dicha relación los árboles y/o especies singulares de interés para su catalogación), que sintetizan el pasado histórico de Puerto de la Cruz, incorporando los elementos patrimoniales considerados Bienes de Interés Cultural (BIC) así como todos los bienes y elementos relevantes y singulares que merecen protección tanto para los gestores y responsables técnicos, como para el conjunto de la población portuense (identificados durante el proceso de participativo que se ha llevado a cabo durante el proceso de redacción del presente documento).

Este conjunto de bienes catalogados son testigos de la transformación de la ciudad a lo largo de la historia, que desde su fundación en el siglo XVI como núcleo costero, pasó a convertirse en vía de salida de la rica producción agrícola del Valle de La Orotava y foco de atracción de una activa burguesía comercial en el siglo XVII, y en referente del turismo a nivel internacional gracias a su excepcional clima y paisaje tras el declive de la actividad comercial de su puerto.

Conforme a ello, en esta Alternativa se identifican siete tipos de bienes patrimoniales a preservar: Arquitectónico (221 inmuebles), Etnográfico (un total de 30 inmuebles y elementos), Conjunto Etnográfico, conformado por el conjunto de cruces que se adosan a las fachadas de los inmuebles (un total de 38 cruces), Espacios urbanos (13 espacios), Espacios Naturales (2 espacios), Inmaterial (3 bienes), Árboles y especies singulares (15 especies, que en su conjunto se compone de 480 individuos, distribuidos por todo el Conjunto Histórico). Su catalogación conllevará el establecimiento de un régimen de protección y ordenación de los usos que será clave para garantizar que el uso y disfrute que se haga de los bienes sea compatible con la preservación de sus valores culturales.

Esta gran abundancia de bienes culturales, junto con el pujante sector creativo presente en el municipio, podrían constituir uno de los factores para fomentar el crecimiento económico inclusivo y sostenible de la Ciudad Turística, que conecta con la iniciativa Nueva Bauhaus Europea (NBE) impulsada por la Comisión Europea, poniendo a disposición el legado histórico de la ciudad como fuente de inspiración para científicos, humanistas, artistas y diseñadores.

En esta línea, y atendiendo a la gran variedad de inmuebles y elementos urbanos de valor patrimonial presentes en el Conjunto Histórico vinculados al proceso evolutivo de la ciudad, se propone la vertebración del Ecosistema cultural y creativo de Puerto de la Cruz en torno a siete ejes culturales (cultura medioambiental, cultura de la ciudad portuaria, cultura de la ilustración, cultura creativa, cultura de las tradiciones, cultura religiosa y cultura del turismo de salud); a través de los cuales centralizar la gestión pública de sus espacios culturales y la promoción y divulgación de su legado cultural, tanto a residentes como a visitantes, posibilitando la integración del patrimonio cultural, en todas sus vertientes, no sólo del interior del Conjunto Histórico sino de la ciudad turística en su conjunto. Cada eje cultural se conforma por los bienes, espacios y/o

elementos de interés patrimonial vinculados, la red de equipamientos culturales asociados a su temática cultural y el sistema de recorridos peatonales que ponen en relación todos los elementos anteriores.

Conforme a lo anterior, las actuaciones propuestas en el sistema cultural de esta alternativa están íntimamente ligadas a la identificación de los bienes patrimoniales catalogados que, en función de su contextualización histórica, conforman cada eje cultural (pudiendo estar un inmueble o espacio en varios sistemas culturales a la vez), propiciando en la medida de lo posible que cada eje cultural disponga, de al menos, un espacio físico de cabecera o referencia en el que llevar a cabo un plan o programa interpretativo de su patrimonio cultural vinculado; y a la definición de un posible itinerario peatonal que permita articular sus espacios culturales con los bienes patrimoniales presentes en el Casco Histórico y sus islotes, así como los BIC declarados dentro y fuera del Conjunto Histórico, apoyándose en los peatonales y senderos estructurantes y la red peatonal existente y/o propuesta en el planeamiento vigente fuera del ámbito del PEPCH.

En función de sus características y su contextualización histórica, los BIC declarados en el municipio se engloban en los siguientes ejes culturales:

DENTRO CH	Categoría	Sistema Cultural	Observaciones
Ermita de San Telmo	Monumento	Cultura religiosa	Inmueble
		Cultura del agua - portuaria	Espacio libre exterior
Peña de Francia	Monumento	Cultura religiosa	Inmueble
		Cultura medioambiental	Plaza de la Iglesia
Casa Iriarte	Sitio Histórico	Cultura de la Ilustración	Inmueble
		Cultura medioambiental	Plaza Concejil
Casa Miranda	Monumento	Cultura de la Ilustración	Inmueble
Castillo San Felipe (Polvorín)	Monumento	Cultura del agua - portuaria	Inmueble.
Iglesia San Francisco	Monumento	Cultura religiosa	Inmueble
Torreón Ventoso	Monumento	Cultura del agua - portuaria	Inmueble
Casa Luis Lavaggi	Monumento	Cultura de la Ilustración	Inmueble
FUERA CH	Categoría	Sistema Cultural	Observaciones
Jardín Botánico	Jardín histórico	Cultura medioambiental	Espacio libre
Casona de San Fernando	Monumento	Cultura de la Ilustración	Inmueble
		Cultura medioambiental	Espacio libre
Casa Amarilla	Sitio Histórico	Cultura de la Ilustración	Inmueble
Lago Martiánez	Jardín histórico	Cultura medioambiental	Espacio libre
Ladera de Martiánez	Zona Arqueológica	Cultura medioambiental	Espacio libre
Hornos de Cal	Sitio etnológico	Cultura del agua - portuaria	Inmueble + espacio libre
Hacienda de San Nicolás	Monumento	Cultura de la Ilustración	Inmueble
Castillo San Felipe	Monumento	Cultura del agua - portuaria	Inmueble
		Cultura de la Ilustración	Inmueble

Los elementos que conforman los distintos ejes culturales del Conjunto Histórico se sintetizan en la siguiente tabla:

SISTEMA CULTURAL	ELEMENTO	
Cultura medioambiental (M)	Espacio natural de interés	
	Jardín histórico y/o espacio urbano de interés	
	Árbol o especie de interés	
	Equipamiento vinculado a la cultura Medioambiental	
Cultura de la ciudad portuaria (P)	Punto de abastecimiento de agua	Chorros
		Pozos
		Plaza-pozo
		Caños
		Pila
	Ciudad portuaria	Puerto pesquero
		Almacén portuario
		Hornos de cal
		Casa comercial
		Estructura defensiva
Residencia burguesía mercantil		
Equipamiento vinculado a la cultura de la Ciudad portuaria		
Cultura de la Ilustración (I)	Personaje Ilustre	
	Espacio cultural histórico	
	Equipamiento vinculado a la cultura de la Ilustración	
Cultura Creativa (C)	Festivales - Street art	
	Equipamiento vinculado a la cultura Creativa	
Cultura de las tradiciones (T)	Carnavales	Mataculebra
		Mascarita Ponte Tacón
	Fiestas de San Juan	Hogueras
		Enrame de Chorros
		Baño de las cabras
	Otras tradiciones	Dameros
	Fiestas de San Andrés	
Equipamiento vinculado a la cultura de las tradiciones		
Cultura religiosa (R)	Capillas	
	Antiguo convento	
	Iglesias	
	Ermitas	
	Hornacina	
	Cruces	
	Procesiones	
	Equipamiento vinculado a la cultura religiosa	
Cultura del turismo de salud (H)	Hoteles	
	Fondas	

En cada eje cultural se proponen a su vez las siguientes intervenciones específicas:

- **Cultura medioambiental:** se integran en su sistema de recorridos los espacios naturales de interés catalogados en el planeamiento vigente fuera del ámbito del Conjunto Histórico, aún cuando no forman parte de espacios declarados BIC, como la Montaña de La Horca. No se define un equipamiento vinculado a este eje cultural, ya que su espacio interpretativo puede llevarse a cabo a través de los distintos espacios urbanos catalogados en el ámbito. No obstante, si fuera necesario, se promovería la ubicación del mismo en el antiguo Convento Santo Domingo, que alberga en su interior un espacio libre y especies vegetales de interés, en la que igual que en la alternativa 0, se promueve su rehabilitación y acondicionamiento.
- **Cultura de la ciudad portuaria:** Aunque se localiza fuera del ámbito de ordenación del PEPCH, se incorpora como equipamiento vinculado al abastecimiento del agua de la ciudad portuaria las instalaciones del Pozo de La Viuda de Machado, conforme a la actuación propuesta en el PMM para la implantación en dicho espacio del futuro museo del agua. En relación a los elementos identificativos del Puerto de La Cruz como ciudad portuaria, se establece como posible equipamiento de cabecera la Casa de La Aduana, en la que se podría incorporar un museo de historia o de la ciudad, donde se muestre la evolución histórica y su entorno natural, conforme se establece en el art. 118 de la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias (en adelante LPPC). Para ello, se propiciaría el traslado del Museo de Arte Contemporáneo Eduardo Westerdhal al centro cultural propuesto en la Casa de Los Agustinos (o al menos en parte de su superficie), ante la imposibilidad de que tal reubicación se incluya en el nuevo edificio del Espacio Cultural Parque San Francisco (tal y como se determina en la Alternativa 0) dadas las limitaciones resultantes derivadas de los informes y autorizaciones emitidas por el Área Insular de Patrimonio Histórico. También se incluye como equipamiento vinculado a este eje cultural el Torreón Ventoso y el actual Museo del Pescador, situado en la calle La Marina.
- **Cultura de la ilustración:** se integran en este sistema la red de museos y salas de exposiciones existentes, manteniendo las propuestas de la ampliación del Museo Arqueológico recogida en la Alternativa 0. Asimismo, se propone incorporar al plan museológico del Conjunto Histórico los inmuebles BIC de la Casa Iriarte y Casa de Luis Lavaggi, independientemente de su carácter público, concertado o privado, de acuerdo con el Título VIII de la LPCC.
- **Cultura creativa:** Respecto a los equipamientos vinculados a la cultura creativa, se mantiene la creación del Nuevo Espacio Cultural Parque San Francisco y la rehabilitación de la Casa Tolosa como Espacio Multifuncional de Experimentación e Innovación Contemporánea (Alternativa 0), se reconoce dentro de dicho sistema la Casa de La Juventud y la casa museo Ábaco, por las actividades que allí se desarrollan, y se incorpora una actuación que el ayuntamiento quiere poner en marcha en la parcela del antiguo matadero, en el barrio de La Ranilla, para la creación de un Laboratorio de innovación ciudadana. Asimismo, se promueve el impulso del tratamiento de fachadas y medianeras

de Street Art que se han llevado a cabo en el área de La Ranilla, vinculado a distintos festivales que se han desarrollado en los últimos años en el municipio (Mueca, Periplo...), como medidas de mejora del ambiente urbano que emplean el sistema cultural creativo como motor del cambio.

- **Cultura de las tradiciones:** Se propone incorporar a su red de equipamientos culturales vinculado a las tradiciones, el inmueble catalogado que se propone rehabilitar en el espacio libre junto a la Capilla de cruz Carrillo, para generar un espacio que atienda a la pujante actividad creativa que se desarrolla en la zona de La Ranilla. Asimismo, se propone que incluir en el centro de acogida al turista previsto en la Alternativa 1 en la calle Las Lonjas, un centro de interpretación del Patrimonio inmaterial para la promoción de las tradiciones culturales que se desarrollan en el Conjunto Histórico.
- **Cultura religiosa:** Se reconoce como equipamiento vinculado a este eje cultural el Museo Sacro existente en la Iglesia de Nuestra Señora de La Peña de Francia.
- **Cultura del turismo de salud:** No se reconoce un equipamiento específico vinculado al turismo de salud, no obstante, se mantiene la propuesta de mejora y acondicionamiento de la Plaza Mirador Sitio Luna (islotte H)

6.1.6. ALTERNATIVAS RESPECTO A LOS USOS PORMENORIZADOS

La Ley de Renovación determina, en su art. 25 referente a la especialización de usos en las zonas turísticas, que el planeamiento urbanístico debe encauzar la especialización del suelo turístico en áreas de uso turístico exclusivo, de uso residencial exclusivo, o de compatibilidad, en aquellos ámbitos donde coexistan usos turísticos y residenciales, bien por residencialización de establecimientos turísticos, bien porque el planeamiento anterior permitía indistintamente ambos usos (como el caso que nos ocupa).

Como ya se ha señalado en la Memoria Informativa de este Plan Especial, la práctica totalidad del ámbito del PEPCH Puerto de La Cruz se adscribe por el PTEOTIT a un área turística con un destino global de uso mixto, en el que *“la compatibilidad de los usos residenciales estará limitada por una capacidad teórica turística mínima del 30% de la capacidad teórica total”*, y en la que se regula los criterios de ambos usos desde una consideración y exigencia de condiciones de calidad de la urbanización y edificación análogas, como integrantes ambos del espacio turístico.

Por tanto, las **áreas mixtas residencial -turística** se corresponden con urbanizaciones en las que conviven usos residenciales y turísticos con distintos niveles de intensidad, desarrolladas conforme al modelo tradicional del espacio turístico en Tenerife de convivencia de ambos usos en la conformación de la trama urbana, cuya preexistencia difícilmente se puede ignorar o marginar. A estos efectos, la Ley de Renovación define estas áreas de uso mixto como aquellas *“en las que el uso turístico esté presente pero sea inferior al 30% de la edificabilidad total y/o superficie de las parcelas”*.

Las distintas alternativas de asignación y especialización de usos de la trama urbana del PEPCH deberán contemplar los límites porcentuales expuestos anteriormente, así como los criterios para la compatibilidad de usos en los suelos mixtos establecidos en el art. 36 del Reglamento de la Ley de renovación y modernización turística de Canarias, aunque en una ordenación más pormenorizada se realice una especialización de usos por zonas.

Teniendo en cuenta esta circunstancia, carece de sentido plantear alternativas respecto a los usos globales del territorio en los islotes por su escasa dimensión, por lo que sólo se plantean alternativas en el ámbito del Casco Histórico.

A partir del reconocimiento y diagnóstico de los usos actuales en el Casco Histórico, el PEPCH determina que el Casco Histórico se corresponde en su totalidad con Área de Compatibilidad Turístico –Residencial, en cuyo interior se pueden identificar los siguientes tipos de áreas conforme a sus usos admisibles:

- a) Residencial Intensivo, son los ámbitos en los que predomina claramente el uso de residencial y no se permiten usos terciarios.
- b) Residencial Intensivo – Restauración, se corresponden con las áreas destinadas a albergar el alojamiento permanente de la población local, y en la que sólo se permite la restauración en planta baja o en edificio exclusivo.
- c) Mixto Residencial – Terciario Intensivo, se corresponden con áreas en las que conviven usos residenciales y turísticos con distintos niveles de intensidad, en las que se autoriza la localización intensiva de usos terciarios y recreativos, preferentemente comerciales, apoyando la idea de una Zona Comercial Abierta, permitiendo que éstas puedan implantarse en edificios exclusivos.
- d) Mixto Residencial – Terciario, áreas en las que conviven usos residenciales y turísticos, en las que la presión comercial disminuye pero aún hay una presencia significativa de estos usos, permitiéndose únicamente los usos terciarios y recreativos en las plantas bajas de los edificios.
- e) Mixto Residencial – Terciario (comercio-restauración), se corresponden con áreas mixtas residencial- terciario en la que sólo se permite el uso comercial y de restauración en las plantas bajas de los inmuebles.
- f) Terciario – Dotacional, ámbito destinado a la localización de usos terciarios, dotacionales y aparcamientos, remitido a la redacción de un Plan Especial, en la que el uso residencial está prohibido.

Las alternativas de ordenación planteadas se conforman a partir de la asignación a las distintas Áreas que conforman el Casco Histórico de un régimen de uso admisible concreto de la relación anterior, y cuya categorización se realiza atendiendo al grado de presencia de actividades

terciarias y al nivel de consolidación de la edificación con este uso, así como por su aptitud para su desarrollo conforme al modelo territorial que se pretende alcanzar.

ALTERNATIVA 0

Se corresponde con el modelo de especialización de usos establecido por el planeamiento vigente para el ámbito territorial del PEPCH. En este sentido, salvo la franja costera situada entre el muelle y el futuro puerto deportivo, a la que asigna un destino terciario-dotacional, se mantiene la vocación residencial-turística del resto de la trama urbana del Conjunto Histórico si obviamos el hecho que se autoriza el uso Turístico como un uso alternativo en todas las parcelas residenciales del Conjunto Histórico, siempre que éste se implante en un edificio exclusivo,.

En la ordenación pormenorizada del Casco Histórico se establece un régimen de admisibilidad de usos que propicia la especialización interna de su trama urbana en base al grado de intensidad de los servicios terciarios- recreativos admitidos, identificando las seis áreas siguientes:

- Área con **Destino RESIDENCIAL INTENSIVO**

Se incluye en este ámbito una única parcela localizada en la trasera del Ayuntamiento, en el área urbana de San Telmo-El Muelle, ajustada al uso efectivo que en el momento de la redacción del planeamiento vigente disponía el inmueble.

- Área con **Destino RESIDENCIAL INTENSIVO - RESTAURACIÓN**

Integrado por el ámbito residencial tradicional del barrio de La Ranilla (CH-4), delimitada en torno a las calles Mequinez y Teobaldo Power: En esta zona, debido a las características parcelarias de su trama urbana, el uso residencial se dispone de forma intensiva, destacando en la actualidad una importante presencia de restaurantes y bares en torno a la calle Mequinez y la Plaza Benito Pérez Galdós.

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL – Terciario Intensivo**

Esta Área está integrada por los ámbitos del Núcleo Central más próximos a los espacios libres y viarios que los interconectan, y la manzana del área urbana de San Telmo-EL Muelle vinculada a la Plaza del Charco, que son soporte de una mayor intensidad de servicios terciarios y usos recreativos.

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL – Terciario**

Se identifica con este destino el ámbito restante del Núcleo Central y San Telmo-EL Muelle que, integrada en la Zona Comercial Abierta del municipio, la intensidad del uso terciario se reduce por estar localizadas en áreas interiores de, a priori, menor tránsito peatonal.

En este sentido conviene señalar que las recientes actuaciones de mejora del espacio público que se han llevado a cabo en el Casco Histórico han propiciado que buena parte de estos entornos

resulten atractivos para la implantación de usos terciarios, produciéndose una cierta fricción con el grado de intensidad del uso permitido.

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL-TERCIARIO (COMERCIO –RESTAURACIÓN)**

Como espacio de colchón entre la zona residencial propiamente dicha de La Ranilla y el centro neurálgico del Núcleo Central, en el que se produce una mayor intensidad del uso terciario, se incluye esta área, que admite una mayor flexibilización de usos terciarios en las plantas bajas de los inmuebles residenciales existentes, el ámbito del barrio de La Ranilla comprendido entre las calles Teobaldo Power y Pérez Zamora y todo el frente edificado de la calle San Felipe.

En lo que respecta a la disposición de los usos terciarios se detecta una cierta especialización en su interior, concentrándose los usos de restauración en las calles interiores y el uso comercial en torno a la calle San Felipe.

- Área con **Destino TERCIARIO - DOTACIONAL**

Se incluye en este ámbito la totalidad del área urbana de La Explanada del Muelle, cuya ordenación se remite a la redacción de un Plan Especial específico. Se incluye en este ámbito la franja residencial existente en su interior, quedando en un “limbo” jurídico en cuanto a su admisibilidad de usos permitidos.

ALTERNATIVA 1

La Alternativa 1 apuesta por el establecimiento de un modelo sobre el destino y especialización de usos de las áreas urbanas del PEPCH en base a la consolidación de los usos existentes y las características de la edificación, favoreciendo la creciente especialización del Casco Histórico a un modelo de servicios.

Conforme a esta estrategia se elimina el Área con destino Residencial Intensivo delimitado en la Alternativa 0, que tras su adquisición por el Ayuntamiento se plantea su reconversión a equipamiento para posibilitar la ampliación de sus propias instalaciones; proponiéndose las cuatro áreas de zonificación siguientes:

- Área con **Destino RESIDENCIAL INTENSIVO - RESTAURACIÓN**

Se identifican con este destino dos áreas en el interior del Casco Histórico. La primera de ellas se sitúa en el Barrio de La Ranilla, ampliando la delimitación establecida en la Alternativa 0 para englobar en su interior la banda residencial de La Explanada del Muelle y la manzana del Núcleo Central situada junto la calle Teobaldo Power, reconociendo su vinculación funcional con La Ranilla, extendiéndola a su vez hacia las parcelas localizadas en torno a las calles Mequinez y San Felipe. El segundo ámbito se localiza en el extremo Sur del Núcleo Central.

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL – TERCIARIO INTENSIVO**

Se acota el área de destino de uso Mixto Residencial-Terciario intensivo de la Alternativa 0, ajustándola a los ámbitos localizados en torno a la Plaza del Charco y las calles Blanco y San Juan,

en el Núcleo Central; y a la franja costera del San Telmo- El Muelle y su prolongación hasta la Plaza de La Iglesia, consolidando así la zona históricamente comercial del Casco Histórico. A estas grandes áreas se le suma dos pequeñas bolsas interiores en La Ranilla, para reconocer los sectores donde actualmente se concentran los usos de restauración (el tramo final de la calle El Lomo y el entorno de la Plaza de Benito Pérez Galdós).

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL – Terciario**

Se identifica con este destino el ámbito restante del Núcleo Central y la manzana de San Telmo-EL Muelle vinculada a la Plaza del Charco.

- Área con **Destino Terciario - Dotacional**

Se incluye en este ámbito el ámbito restante de La Explanada del Muelle.

ALTERNATIVA 2

Siendo la prioridad de esta alternativa compatibilizar la protección del Conjunto Histórico con su uso y disfrute como objeto cultural - residencial, sin perjuicio de su aprovechamiento como recurso económico y reclamo turístico, se apuesta por una especialización de su trama urbana atendiendo al grado de presencia de las actividades y nivel de consolidación de los usos, así como por su aptitud para el desarrollo y fomento de la flexibilización de usos, estableciendo las compatibilidades precisas en aras de generar una ciudad más segura y compleja, diseñada por y para sus ciudadanos, y una revitalización del Conjunto Histórico.

En este sentido, se entiende que la especialización funcional del Casco Histórico debe atender a la creación de un modelo de ciudad compacta, de distancias cortas y proximidad y con mezcla razonable de usos tanto en las zonas de uso predominantemente residencial como en las zonas donde domina la actividad terciaria.

Por otro lado, la experiencia del teletrabajo durante la pandemia por SARS-CoV-2 ha acelerado unos procesos ya en marcha de trabajo a distancia, de tal manera que en los próximos años veremos un incremento sustancial del teletrabajo. Dada la inadecuación de gran parte del parque residencial para albergar actividades laborales en el hogar, debe considerarse como la opción más adecuada para una gran parte de las personas que vayan a teletrabajar en el futuro, la creación de infraestructuras de co-working en el Casco. Ello reducirá los viajes pendulares y creará empleo a nivel local, contribuyendo al objetivo de mezcla de usos en áreas residenciales, necesario para apoyar la conciliación entre la vida laboral y la vida personal.

Conforme a estas premisas, se definen en el Casco Histórico tres grandes Áreas:

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL – Terciario**

Esta área se conforma por aquellos ámbitos de la trama urbana del Casco Histórico que presenta una estructura parcelaria de pequeño y medio tamaño y cuyas edificaciones presentan

unas características que imposibilitan la implantación de un uso terciario de un cierto nivel de intensidad.

Tras el análisis de las características de cada una de las áreas urbanas, se identifica con este destino una importante bolsa que recoge en su interior la práctica totalidad del Barrio de La Ranilla así como las dos manzanas del Núcleo Central limítrofes al mismo, cuya trama urbana responde al mencionado esquema tipológico de edificaciones y parcelas. La otra zona de cierta entidad se localiza en el extremo Sur del Casco Histórico y un salpicado de parcelas interiores en el interior del Núcleo Central.

- Área con **Destino MIXTO RESIDENCIAL – Terciario Intensivo**

Se identifica con este destino el ámbito restante del Núcleo Central y el área urbana San Telmo-El Muelle en su conjunto.

- Área con **Destino Terciario - Dotacional**

Al igual que en la Alternativa 1, se incluye en este destino el ámbito restante de La Explanada del Muelle, calificado por el planeamiento vigente como sistema general de espacio libre.

6.1.7. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA ORDENACIÓN EDIFICATORIA

Como es lógico, en la definición de las diferentes alternativas de ordenación respecto a las alturas máximas permitidas se debe adoptar como premisa de partida la conservación de los valores ambientales del Conjunto Histórico y el mantenimiento de su estructura histórica y arquitectónica.

En este sentido, en el propio Decreto de declaración del BIC se pone de manifiesto la necesidad de controlar las *“graves intrusiones arquitectónicas con volumetrías y tipologías desproporcionadas y de nulo valor patrimonial y/o ambiental”* existentes, que han surgido a consecuencia del desarrollo de Puerto de la Cruz como destino turístico de masas a mediados del siglo XX; para salvaguardar la ciudad histórica *“aún presente en la trama urbana -hecho éste de fácil constatación, si se coteja la actual configuración con los planos históricos de A. Riviere (1741) o de Álvarez Rixo (1828)-, así como en importantes manifestaciones arquitectónicas, aisladas, entreveradas con edificios modernos, que traducen la importancia de este enclave portuario durante los siglos XVII, XVIII y principios del XIX.”*

Por tanto, el planteamiento para la asignación de los parámetros urbanísticos de alturas de las edificaciones en las distintas alternativas no debe efectuarse de un modo homogéneo por áreas urbanas, sino en función de un análisis morfológico, tipológico, volumétrico y de usos por unidades edificatorias de cada manzana y la interrelación entre ellas a la hora de configurar los perfiles de las calles, favoreciendo una mejor ordenación ambiental de las edificaciones en el entorno urbano específico y en su conjunto.

Conforme a lo anterior, se establecen las siguientes alternativas de ordenación:

ALTERNATIVA 0

En esta alternativa se respetan las características volumétricas y tipológicas de las edificaciones del planeamiento vigente (PGO y PMM), en la que se determina la altura máxima permitida en cada una de las manzanas atendiendo a la localización y características volumétricas de los inmuebles con valores patrimoniales catalogados en el interior de su trama urbana, que en la mayoría de los casos presentan entre 1 y 2 plantas de altura.

Con el objeto de evitar la proliferación de medianeras vistas y volúmenes desproporcionados en la asignación de alturas en las distintas manzanas, se establece como criterio general que la altura máxima permitida no supere en ningún caso las 4 plantas de altura, manteniendo en régimen de consolidación las edificaciones existentes que superen dicha altura máxima; a excepción de la manzana del equipamiento cultural del Parque San Francisco en la que, a través de un Estudio de Detalle posteriormente aprobado, se posibilita que de forma puntual se alcance las 5 plantas. En base a estos criterios, se establece la siguiente ordenación de alturas:

En el área urbana Explanada del frente marítimo (CH-1) se deriva la determinación de sus alturas a la redacción del Plan Especial Sector K Parque Marítimo ya que su imagen puede estar condicionada por ordenación que finalmente se defina en su interior, motivo por el cual no se establece ninguna altura máxima en dicho ámbito, limitándose a identificar tres bienes con valores patrimoniales que se incluyen en el Catálogo de Protección, en los que debe conservarse su actual volumetría.

En la zona del Muelle-San Telmo (CH-2) se permite que las manzanas situadas junto al muelle pesquero, en donde se localizan las edificaciones de mayor altura de dicha área urbana, se alcancen las 4 plantas de altura máxima. No obstante, para una adecuada integración paisajística de los inmuebles catalogados existentes en su interior, se obliga al escalonamiento de las alturas máximas en las citadas manzanas de 3 a 1 planta de altura, según los casos, para resolver la transición con los inmuebles catalogados de menor altura y su adaptación topográfica al perfil de las calles, evitando con ello la aparición de medianeras excesivas. En las restantes manzanas las alturas oscilan de 2 a 3 plantas, en función de la volumetría de los inmuebles catalogados.

En el Núcleo Central (CH-3) se concentran las manzanas con mayores alturas del Casco Histórico. Para evitar la mayor afección posible a dichos inmuebles se establece una altura máxima de 4 plantas en las manzanas situadas junto al eje de las calles Santo Domingo y San Felipe, en el entorno de la calle José de Arroyo y en la manzana situada en la confluencia de las calles Cologan e Iriarte, bien porque no se identifican en su interior inmuebles catalogados o porque se requiere dicha altura para salvar las posibles medianeras que se generarían en su adaptación a las pendientes del terreno. Aunque en las restantes manzanas las alturas oscilan de 2 a 3 plantas de altura conforme a las características de los inmuebles catalogados, mayoritariamente se establece una altura máxima de 3 plantas salvo en tres puntos muy concretos: el entorno de la Iglesia de

Nuestra Señora de La Peña de Francia, para no impedir la visión de dicho BIC; en el frente edificado de la calle La Verdad, por la estrechez de la citada vía peatonal; así como en la manzana situada en el extremo Sur del área urbana, para adaptarse paisajísticamente a las importantes pendientes del terreno en el tramo inicial de la calle Blanco.

En el Barrio de La Ranilla (CH-4), al contrario que en el Núcleo Central, la altura mayoritaria es de 2 plantas de altura, permitiéndose elevar dicha altura hasta las 3 plantas en torno a las vías perimetrales del área urbana (calles Mequinez, Pérez Zamora y San Felipe), ya que las características de los inmuebles catalogados y su estructura viaria y parcelaria así lo aconsejan. Por otro lado, se plantea una actuación de dotación en la manzana localizada en la confluencia de las calles Carrillo y Mequinez, permitiendo la ejecución de un volumen edificatorio de 3 plantas a modo de remate de la manzana con frente a un nuevo espacio libre.

En los islotes se respetan las alturas existentes de los inmuebles catalogados y otras edificaciones localizadas en su interior. En el caso concreto de los islotes D y J, vinculados al inmueble del Casino Taoro y la Casa Cologan respectivamente, se permite la ejecución de una edificación de 2 plantas de altura en la parcela del inmueble catalogado.

En relación a las alineaciones, se plantea la modificación de las actuales alineaciones en vías principales del Casco Histórico para ampliar el ancho de las mismas y favorecer la movilidad, afectando fundamentalmente a la calle Valois, vía urbana estructurante, así como determinadas calles interiores del mismo (calle La Sala y el primer tramo de la calle Pérez Zamora en el área urbana del Núcleo Central así como la calle San Felipe en el Barrio de La Ranilla), sin llegar a afectar a los inmuebles con valores patrimoniales identificados en esta Alternativa.

ALTERNATIVA 1

Esta alternativa hace propia las alturas definidas en el documento de Aprobación Inicial del PEPCH de Puerto de la Cruz. Compartiendo los objetivos establecidos en la Alternativa 0, promueve la interrelación e integración de las edificaciones existentes en el paisaje urbano y su interacción con el Patrimonio Cultural intentando reconocer, en la medida de lo posible, las alturas existentes en ámbitos con una cierta homogeneidad, estableciendo como límite máximo las 5 plantas de altura en el Núcleo Central, 4 plantas en el Área de La Ranilla y 3 plantas en San Telmo – El Muelle y la explanada del Muelle, para evitar la presencia de un frente edificado de dimensiones desproporcionadas en el frente costero.

Teniendo en cuenta que en la Alternativa 1 se amplía la relación de bienes a catalogar, tal y como se ha comentado en el epígrafe correspondiente de las alternativas respecto a la ordenación del espacio público y cultural, los ajustes en la ordenación de alturas respecto a la Alternativa 0 son:

- Se definen, pese a producirse un solapamiento con el ámbito del Plan Especial Sector K, las alturas en el frente edificado de La Explanada del frente marítimo (CH-1) por constituir el cierre de la estructura urbana de la Ciudad Histórica. Teniendo en cuenta que los

inmuebles con valores patrimoniales identificados disponen de 1 planta de altura, se promueve el escalonamiento gradual de alturas en torno a las mismas hasta una altura máxima de 3 plantas. En las manzanas que no disponen de bienes patrimoniales, se establece una altura máxima de 2 plantas, con interrupciones puntuales de 3 plantas de altura.

- En el área urbana San Telmo – El Muelle, se amplía a 3 plantas el inmueble en la trasera del Ayuntamiento para homogeneizar las alturas con los inmuebles contiguos, se elimina la remonta interior en el inmueble catalogado del Cayaya, que mantiene su altura actual; y se reduce a 3 plantas la altura máxima de la manzana situada junto al muelle pesquero.
- En el Núcleo Central se amplía el número de manzanas con 4 plantas de altura máxima y se posibilitan 5 plantas de altura en 3 manzanas. Asimismo, se ajustan las alturas de 2 y 3 plantas de todas las manzanas, ampliando y/o disminuyendo la altura asignada en la anterior alternativa conforme a los nuevos inmuebles propuestos para su catalogación, buena parte de ellos de 1 planta de altura. Tampoco se contemplan las modificaciones introducidas por el PMM y el Estudio de Detalle Aprobado con posterioridad a la formulación del documento de Aprobación Inicial del PEPCH de Puerto de la Cruz (2010)
- En La Ranilla se reconocen las 4 plantas de altura en determinadas parcelas localizadas en las vías perimetrales del área urbana, ajustando la altura de las manzanas en torno a las citadas vías conforme a los nuevos inmuebles catalogados. En la zona interior, se amplía la altura de determinados inmuebles hasta las 3 plantas que no conformen una unidad paisajística con inmuebles catalogados próximos, ajustando a su vez las alturas de los inmuebles catalogados que cuentan con volúmenes de 1 planta de altura. Se elimina la actuación de dotación planteada para la obtención del espacio libre, estableciendo en dicha manzana una altura máxima de 2 plantas.
- En el islote C (Sitio Litre) se elimina la parcela de equipamiento prevista en su interior, y en el islote F (La hacienda de El Durazno), se permite la ampliación del inmueble en la parte de la parcela no asociada al inmueble principal y que por tanto no tiene valores patrimoniales a proteger. Por último, en el islote I (La Casa Cologan) se acota el volumen de 2 plantas de altura permitidas en la propia parcela del inmueble.
- Por último, se recuperan las alineaciones tradicionales, eliminando las ampliaciones de viario propuestas en la anterior alternativa por afectar en gran parte a inmuebles de nueva catalogación.

ALTERNATIVA 2

En esta alternativa se toma como punto de partida la ordenación de las alturas establecidas en la Alternativa 0, adoptando el criterio general de modificar únicamente la altura máxima establecida por el planeamiento vigente (reduciéndola o aumentándola en los casos que se consideren de interés de cara a la integración topográfica de las medianeras producidas por los desniveles o completen volumétricamente conjuntos edificatorios de interés histórico) en aquellas

manzanas que, por contar con edificaciones con interés patrimonial en su interior, lo requieran para una adecuada integración paisajística de dichos inmuebles en su entorno próximo, tomando la relación de bienes patrimoniales contemplados en la Alternativa 2.

Teniendo en cuenta que la ordenación de las alturas debe estar enfocada principalmente hacia la protección de los bienes patrimoniales, salvaguardando en la medida de lo posible sus entornos perceptivos y el conjunto del paisaje urbano del Conjunto Histórico, en esta alternativa se definen las alturas máximas admisibles en los inmuebles patrimoniales para posibilitar (sin desvirtuar o afectar elementos u espacios a proteger), posibles remontas o ampliaciones que permitan la integración de los nuevos incrementos edificatorios dentro de la trama urbana junto con los volúmenes existentes, así como su puesta en uso y adaptación a normativas sectoriales, conforme se demanda desde la participación ciudadana llevada a cabo durante la redacción del Plan Especial.

En la presente alternativa se efectúan las siguientes modificaciones respecto a lo contemplado en la Alternativa 0:

- Al igual que en la Alternativa 1, se establecen las alturas de las manzanas que conforman el cierre del barrio de La Ranilla, ya que dicho frente también forma parte de la ciudad histórica de Puerto de la Cruz. Como en el planeamiento vigente no se definen la ordenación en este ámbito, las alturas máximas se toman tomando en consideración el grupo de inmuebles con valores patrimoniales que se proponen para su protección, en los que realmente se protege el carácter ambiental de 1 planta de altura hacia la calle Mequinez. Para que esta imagen característica de la calle no se pierda, y resolver la transición con inmuebles patrimoniales de 1 planta de altura, se propone para este frente una altura máxima de 2 plantas de altura, retranqueadas en algunos tramos de la misma para respetar el volumen de 1 planta de altura que presentan actualmente buena parte de las edificaciones existentes en torno a la calle Mequinez.
- En el área urbana San Telmo – El Muelle, el cambio más significativo se produce en la trasera del inmueble del Ayuntamiento, cuyas alineaciones se ajustan a las servidumbres de Costas. Asimismo, se reconocen las alturas de los inmuebles patrimoniales presentes en dicha área, ajustando la parcela vacante municipal a 1 altura máxima.
- En el Núcleo Central se producen ajustes de alturas de aumento o disminución de 1 planta de altura en tan solo 7 parcelas, produciéndose las mayores alteraciones de alturas en las parcelas de inmuebles con valores patrimoniales.
- En La Ranilla se elimina la actuación de dotación planteada para la obtención del espacio libre, estableciendo en dicha manzana una altura máxima de 2 plantas, tal y como también se plantea en la Alternativa 1. Asimismo, se reduce 1 planta de la altura en la totalidad de la parcela (4 parcelas) o en la primera crujía del inmueble (otras 7 parcelas) en un conjunto de parcelas, y se eleva en una planta en otra parcela municipal para evitar la presencia de una medianera con inmueble anexo. En este ámbito se localiza una importante

concentración de casas terreras que implican necesariamente reducir las plantas admisibles principalmente en su primera crujía y en los patios tipológicos que los caracterizan.

- Del mismo modo que la Alternativa 1, se eliminan la afección a inmuebles patrimoniales por las ampliaciones de viario propuestas en la Alternativa 0, recuperándose así las alineaciones tradicionales.
- En los islotes se ajusta la volumetría a las características de de los inmuebles catalogados y otras edificaciones localizadas en su interior.
- En el islote C (Sitio Litre), se acota el ámbito del equipamiento localizado en su interior a la parte que, conforme a la ortofoto del año 1951-1957 se identifica que no forma parte de la estructura del jardín, por estar ocupado por plataneras, limitando su altura a 1 planta para que no genere una barrera con los inmuebles anexos.
- En el islote F (La hacienda de El Durazno), se respeta la ordenación establecida en la Alternativa 1, ajustándola en función de los valores patrimoniales presentes.
- En lo que respecta al islote I (El Sitio de Lavaggi), se permite la posibilidad de construir dos volúmenes anexos a las medianeras traseras del inmueble, evitando la afección a especies vegetales de interés presentes, tras asegurar a través de la ortofoto de 1951-1957 que no formaba parte del jardín asociado del inmueble original.
- Por último, en el islote J (La Casa Cologan) se acota el ámbito susceptible de edificar, con 1 planta de altura máxima, en la plataforma de césped localizada en la parte trasera de la parcela, tras comprobar que el trazado del actual jardín delantero se corresponde en buena medida al identificado en la ortofoto de 1951-1957.

6.2. VALORACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ALTERNATIVAS

Teniendo en cuenta el carácter estructurante y la escasa afección territorial, principalmente sobre terreno natural, de las propuestas de las alternativas de ordenación, se considera oportuno realizar un análisis **cualitativo** de los potenciales impactos sobre las diferentes variables ambientales analizadas en el apartado 4.

Se analizan, al contar con desarrollo suficiente, las Alternativas de ordenación respecto al sistema viario y las Alternativas respecto a la ordenación del espacio público y cultural.

6.2.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN RESPECTO AL SISTEMA VIARIO

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
Clima	No se prevén impactos en ninguna de las 3 alternativas.
Calidad del aire	La Alternativa 0, al prever una menor peatonalización en el Casco Histórico, no incluir red ciclable ni ordenar el tráfico motorizado en el interior del Casco Histórico en profundidad,

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
	<p>conlleva que se sigan generando emisiones de gases y, especialmente, los problemas asociados a la contaminación acústica.</p> <p>Las Alternativas 1 y 2 prevén un incremento de calles peatonales, además de la inclusión de redes ciclables. Sobre ambos aspectos, la Alternativa 2 prevé un mayor número de peatonales y mayor longitud de carriles ciclables y ciclocalles, además de una mejor ordenación del viario dentro del Casco Histórico, lo cual redundará en una mejor calidad del aire dentro del Conjunto Histórico.</p>
Geología y geomorfología	No se prevén impactos en ninguna de las 3 alternativas.
Hidrología superficial y subterránea	No se prevén impactos en ninguna de las 3 alternativas.
Edafología	<p>Las alternativas 0 y 2 prevén un nuevo viario que afecta de manera directa a una parcela agrícola de plataneras, en una superficie aproximada de 6.603 m².</p> <p>La alternativa 1 no prevé afecciones sobre parcelas de cultivo.</p>
Vegetación y flora	<p>En ninguna de las alternativas se prevén afecciones directas sobre la vegetación y flora.</p> <p>La Alternativa 2, frente a las otras dos alternativas, adapta el proyecto redactado sobre la TF-312, que incluye una gran dotación de vegetación, además de incluir en todas las vías que se peatonalizan dotación de vegetación, siempre que se garanticen las condiciones de seguridad.</p>
Fauna	<p>No se prevén afecciones significativas en ninguna de las 3 alternativas.</p> <p>La Alternativa 2, al prever un incremento en la dotación de vegetación, se configura como la mejor alternativa, al poder ser utilizada la vegetación por la fauna.</p>
Espacios Protegidos	No se prevén impactos en ninguna de las Alternativas sobre los Espacios Protegidos, al localizarse los Espacios Naturales Protegidos y Espacios Protegidos de la Red Natura 2000 alejados del ámbito de estudio.
Paisaje	<p>La Alternativa 0, al no prever peatonales ni el fomento de los modos no motorizados, mantiene el tráfico por el interior del Casco Histórico, con la consiguiente afección sobre el paisaje.</p> <p>Las Alternativas 0 y 2 conllevan la afección a una parcela agrícola de plataneras, con la fragmentación de la misma, con una clara incidencia negativa sobre el paisaje.</p> <p>Las alternativas 1 y 2 prevén un incremento de calles peatonales, además de la inclusión de redes ciclables. Sobre ambos aspectos, la Alternativa 2 prevé un mayor número de peatonales y mayor longitud de carriles ciclables y ciclocalles, además de una mejor ordenación del viario dentro del Casco Histórico, lo cual redundará en una mejor calidad paisajística dentro del Conjunto Histórico.</p> <p>Por otro lado, La Alternativa 2, frente a las otras dos alternativas, adapta el proyecto redactado sobre la TF-312, que incluye una gran dotación de vegetación, además de incluir en todas las vías que se peatonalizan dotación de vegetación, siempre que se garanticen las condiciones de seguridad.</p>
Patrimonio Cultural	La Alternativa 0 prevé un incremento de sección de las Calles Valois y Cupido, afectando las alineaciones de las edificaciones existentes del interior del Casco Histórico y el islote Q (La capilla de la Cruz del Chorro Cuaco, el Chorro Cuaco y el Callejón de Cuaco), así como a dos

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
	<p>inmuebles catalogados en dicho islote (PA-3 Capilla y Chorro Cuaco) que, para garantizar su protección, obliga a su desplazamiento. Por otro lado, afecta de manera directa al islote “Ñ”, que es atravesado por una nueva vía. Como aspecto positivo, se prevé la creación de un sendero estructurante que conecte los principales núcleos poblacionales e hitos paisajísticos, permitiendo a su vez la conexión en su recorrido con el Casco Histórico y los islotes S, Ñ, O, R, J y D del Conjunto Histórico.</p> <p>La Alternativa 1 no prevé afecciones patrimoniales.</p> <p>La Alternativa 2 comparte el potencial impacto sobre el islote “Ñ” con la Alternativa 0.</p> <p>Por otro lado, el proyecto previsto en la TF-312 conlleva la modificación de las alineaciones de la actual plaza de la Cruz Verde, situada junto a la Calle Blanco, en el extremo sur del Casco Histórico; así como la alineación principal del islote M (La Casa Arroyo). Pese a esta circunstancia, se entiende que dichas alteraciones no afectan a priori a valores patrimoniales existentes.</p> <p>La alternativa 2, con la red de peatonales y red ciclable prevista supone una mejora superior de la calidad ambiental dentro del Conjunto Histórico, además de posibilitar la conexión de los principales elementos patrimoniales del Conjunto Histórico, a través de recorridos peatonales y ciclables fácilmente reconocibles y transitables.</p>
Cambio Climático	<p>Es de aplicación lo expuesto sobre Calidad del Aire, exclusivamente sobre contaminación atmosférica, siendo la Alternativa 2 la que prevé una menor generación de emisiones de gases de efecto invernadero.</p>
Riesgos	<p>No se prevén afecciones por riesgos naturales.</p> <p>Respecto al riesgo tecnológico existente por la ruta de combustible hasta la Estación de Servicio de La Estrella, la Alternativa 2 prevé su reconversión en uso terciario, eliminando por tanto el potencial impacto por riesgo tecnológico.</p>
Población y Salud humana	<p>La Alternativa 0, al no prever el fomento de los modos no motorizados, mantiene el tráfico por el interior del Casco Histórico, con la consiguiente afección sobre el paisaje.</p> <p>Las alternativas 1 y 2 prevén un incremento de calles peatonales, además de la inclusión de redes ciclables. Sobre ambos aspectos, la Alternativa 2 prevé un mayor número de peatonales y mayor longitud de carriles ciclables y ciclocalles, además de una mejor ordenación del viario dentro del Casco Histórico, lo cual redundará en una mejor calidad paisajística dentro del Conjunto Histórico.</p> <p>Por otro lado, La Alternativa 2, frente a las otras dos alternativas, adapta el proyecto redactado sobre la TF-312, que incluye una gran dotación de vegetación, además de incluir en todas las vías que se peatonalizan dotación de vegetación, siempre que se garanticen las condiciones de seguridad.</p> <p>Respecto a la propuesta de plazas de aparcamiento, tanto en superficie como en aparcamientos subterráneos, la Alternativa 2 es la que mejor se adapta a las necesidades y protección del Conjunto Histórico, de la misma manera que respecto al transporte público.</p> <p>Respecto a la Salud humana, se remite a lo expuesto sobre Calidad del Aire, así como paisaje y a la mejora sobre la Salud humana que suponen los nuevos peatonales y red ciclable, de mayor envergadura en la Alternativa 2</p>

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
Ocupación del Suelo	Las Alternativas 0 y 2 suponen la ocupación de una parcela agrícola en explotación de plataneras.
Bienes materiales	No se prevén afecciones sobre bienes materiales, más allá del expuesto sobre la parcela agrícola en las Alternativas 0 y 2.

Tabla 44. Valoración cualitativa de las Alternativas del Sistema de Movilidad

6.2.2. ALTERNATIVAS A LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
Clima	No se prevén impactos en ninguna de las 3 alternativas.
Calidad del aire	La propuesta de recorridos peatonales y redes cicables expuestas sobre la movilidad es aplicable a la Calidad del Aire, en el fomento de recorridos en modos no motorizados que conecten los diferentes centros atractores de espacio público, así como todos los elementos culturales de interés, sobre los que el presente PEPCH realiza un profundo análisis, incorporando nuevos elementos. En este sentido, la Alternativa 2 es la que incorpora una mejor interconexión de espacios públicos y culturales con una mejor calidad del aire, tanto en materia de calidad atmosférica como acústica.
Geología y geomorfología	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Hidrología superficial y subterránea	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Edafología	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Vegetación y flora	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Fauna	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Espacios Protegidos	No se prevén impactos en ninguna de las Alternativas sobre los Espacios Protegidos, al localizarse los Espacios Naturales Protegidos y Espacios Protegidos de la Red Natura 2000 alejados del ámbito de estudio
Paisaje	Es de aplicación lo expuesto sobre movilidad, al tener incidencia directa sobre los espacios públicos y culturales y, por ende, sobre el paisaje. Si bien las Alternativas 0 y 1 tienden a la mejora del paisaje y su puesta en valor, es la Alternativa 2 la que propicia una mayor intervención con incidencia positiva sobre el paisaje, incrementando las zonas estanciales y una red de miradores y peatonales que mejorarán tanto la calidad del paisaje dentro del Conjunto Histórico, como el disfrute de los usuarios, residentes y visitantes.
Patrimonio Cultural	Todas las alternativas prevén la protección y puesta en valor del Patrimonio, siendo la

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
	Alternativa 2 la que lo hace en mayor profundidad.
Cambio Climático	Es de aplicación lo expuesto sobre Calidad del Aire, exclusivamente sobre calidad atmosférica.
Riesgos	No se prevén riesgos naturales ni tecnológicos, si bien es de aplicación lo expuesto sobre movilidad, al tener incidencia sobre los espacios públicos y culturales, siendo en este sentido la Alternativa 2 la mejor valorada.
Población y Salud humana	Todas las Alternativas conllevan una mejora sobre la población, exclusivamente sobre el empleo y, de manera especial, sobre la Salud humana. En este sentido, la Alternativa 2 es los mayores recorridos peatonales y zonas de estancia prevé, además de un mayor incremento del fomento de los espacios públicos y culturales.
Ocupación del Suelo	No se prevén diferencias considerables entre las 3 alternativas.
Bienes materiales	No se prevén afecciones sobre bienes materiales en ninguna de las alternativas.

Tabla 45. Valoración cualitativa de las Alternativas del Espacio público y cultural

6.2.3. ALTERNATIVAS RESPECTO A LOS USOS PORMENORIZADOS

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
Clima	No se prevén impactos en ninguna de las 3 alternativas.
Calidad del aire	La Alternativa 2 se adapta de mejor manera a las actividades y usos existentes y propuestos, propiciando la consolidación de los usos, su desarrollo y la flexibilidad de usos, potenciando un modelo de ciudad diseñada por y para los ciudadanos, donde los modos no motorizados tienen mayor relevancia, en mayor medida que las Alternativas 0 y 1, reduciendo, por tanto, la contaminación atmosférica y acústica.
Geología y geomorfología	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Hidrología superficial y subterránea	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Edafología	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Vegetación y flora	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Fauna	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Espacios Protegidos	No se prevén impactos en ninguna de las Alternativas sobre los Espacios Protegidos, al localizarse los Espacios Naturales Protegidos y Espacios Protegidos de la Red Natura 2000 alejados del ámbito de estudio
Paisaje	El modelo de usos propuestos en la Alternativa 2 es el que mayor incidencia positiva tiene sobre el Paisaje urbano, adaptando los diferentes ámbitos del Conjunto Histórico a la estructura parcelaria, fomentando el uso mixto residencial – terciario en aquellos ámbitos que

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
	presentan una estructura parcelaria de pequeño y medio tamaño, mientras que el uso mixto esencial . terciario intensivo se localiza en los ámbitos que presentan una mayor estructura parcelaria, lo cual tiene una incidencia positiva sobre el paisaje, aspecto que no está claramente definitivo en las Alternativas 0 y 1.
Patrimonio Cultural	La propuesta de usos de la Alternativa 2 otorga mayor valor y adecuación a los valores patrimoniales, principalmente de edificios catalogados, concentrando los usos del terciario intensivo en aquellos ámbitos con menores valores patrimoniales o sobre aquellos que ya han sido parcialmente transformados y, por tanto, tienen mayor capacidad de acogida para los usos terciarios intensivos, fomentando un uso terciario de menor intensidad en aquellos ámbitos que presentan un mayor valor patrimonial o en aquellos ámbitos que presentan menor transformación.
Cambio Climático	Es de aplicación lo expuesto sobre Calidad del Aire.
Riesgos	No se prevén riesgos naturales ni tecnológicos. A pesar de lo anterior, sí se debe tener en cuenta que la propuesta de usos de la Alternativa 2 promueve una ordenación de usos donde los modos no motorizados tienen mayor protagonismo, siendo una ciudad más amable y reduciendo los potenciales riesgos asociados a posibles accidentes de tráfico, siendo, por tanto, la mejor valorada.
Población y Salud humana	La Alternativa 2, como se ha expuesto sobre los potenciales impactos sobre otras variables ambientales, es la que promueve una ordenación de usos mejor adaptada a la realidad del Conjunto Histórico y a los diferentes ámbitos que lo conforman, con la concentración de terciario y terciario intensivo en los ámbitos adaptados a tal fin, sin menoscabo de la conservación o creación de puestos de trabajo. Por otro lado, da mayor protagonismo a los modos no motorizados, siendo esto favorable para la salud humana, en mayor intensidad que las Alternativa 0 y 1, siendo, por tanto, la alternativa mejor valorada.
Ocupación del Suelo	Como se ha expuesto sobre los potenciales impactos sobre otras variables ambientales, la Alternativa 2 es la que promueve una ordenación de usos mejor adaptada a la realidad del Conjunto Histórico y a los diferentes ámbitos que lo conforman, con la concentración de terciario y terciario intensivo en los ámbitos adaptados a tal fin, en mayor medida que las Alternativa 0 y 1, siendo, por tanto, la alternativa mejor valorada.
Bienes materiales	No se prevén afecciones sobre bienes materiales en ninguna de las alternativas.

Tabla 46. Valoración cualitativa de las Alternativas de los Usos Pormenorizados

6.2.4. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA ORDENACIÓN EDIFICATORIA

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
Clima	No se prevén impactos en ninguna de las 3 alternativas.
Calidad del aire	La limitación de alturas en el Barrio de La Ranilla propuesta en la Alternativa 2 permite una mejor dispersión del aire tierra-mar y mar-tierra, favoreciendo una mejor calidad del aire dentro del Conjunto Histórico, frente a la alternativa 0 y 1, siendo, por tanto, la Alternativa mejor valorada.

Variable ambiental	Comparación potenciales impactos de las Alternativas
Geología y geomorfología	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Hidrología superficial y subterránea	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Edafología	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Vegetación y flora	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Fauna	No se prevén afecciones en ninguna de las 3 alternativas.
Espacios Protegidos	No se prevén impactos en ninguna de las Alternativas sobre los Espacios Protegidos, al localizarse los Espacios Naturales Protegidos y Espacios Protegidos de la Red Natura 2000 alejados del ámbito de estudio
Paisaje	El modelo de ordenación edificatoria propuesto en la Alternativa 2 favorece la protección de los bienes inmuebles, salvaguardando, en la medida de lo posible, sus entornos preceptivos y el conjunto del paisaje urbano del Conjunto Histórico, limitando las alturas máximas y remontas, así como tendiendo a reducir las medianeras que podrían generarse con las alturas previstas en las Alternativas 0 y 1. Se ponen en valor las casas terreras de La Ranilla, se limitan las alturas en el área urbana San Telmo – El Muelle, en el Núcleo Central y en los diferentes islotes, adaptando parte de los mismos a los usos y alturas preexistentes en décadas anteriores. Teniendo en cuenta lo anterior, la Alternativa 2 se considera la más favorable.
Patrimonio Cultural	El modelo de ordenación edificatoria propuesto en la Alternativa 2 otorga mayor valor y adecuación a los valores patrimoniales, potenciando los valores patrimoniales de los inmuebles catalogados o propuestos para su catalogación dentro del presente PEPCH, propiciando asimismo su valor paisajístico dentro del Conjunto Histórico, frente a las Alternativas 0 y 1, donde la puesta en valor del Patrimonio Cultural es inferior.
Cambio Climático	Es de aplicación lo expuesto sobre Calidad del Aire.
Riesgos	No se prevén riesgos naturales ni tecnológicos.
Población y Salud humana	La Alternativa 2, al prever una mejor configuración de la ordenación edificatoria, así como una mayor protección patrimonial y una mejora paisajística tiene una incidencia positiva sobre la Salud Humana, al potenciar que los viandantes puedan disfrutar en sus recorridos dentro del Conjunto Histórico de los valores patrimoniales presentes en el mismo.
Ocupación del Suelo	Si bien no de modo directo, indirectamente, la limitación de alturas propuesta en la Alternativa 2, tiene un impacto positivo sobre la ocupación del suelo, al evitar altura excesiva que podrían tener una incidencia negativa sobre una ocupación desmesurada del suelo.
Bienes materiales	No se prevén afecciones sobre bienes materiales en ninguna de las alternativas.

Tabla 47. Valoración cualitativa de las Alternativas de la Ordenación Edificatoria

6.3. SÍNTESIS DEL RESULTADO DE LA EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS

6.3.1. SISTEMA DE MOVILIDAD

Aspectos técnicos

El presente PEPCH se decanta por la **Alternativa 2**, al entender que desde el punto de vista territorial, socioeconómico y ambiental, es la que da una mejor respuesta a la movilidad interna y externa del Conjunto Histórico y su relación con el resto de la Ciudad Turística, fomentando y mejorando el uso de transportes alternativos y su intermodalidad con el transporte público, una red peatonal que articula el Conjunto Histórico con la ciudad y una nueva propuesta de implantación de una red ciclable, frente a la excesiva dedicación y uso del vehículo privado actual. En este sentido, las propuestas de movilidad de la Alternativa 2 permiten el máximo nivel de cumplimiento de los objetivos de este Plan Especial, al abordar globalmente y solucionar los actuales problemas de movilidad y conectividad peatonal del Casco Histórico, en un adecuado equilibrio entre las necesidades de acceso y aparcamiento de residentes y el servicio a la actividad terciaria que se desarrolla en el Conjunto Histórico, con la recuperación del espacio público para la ciudadanía y la restauración de su calidad urbana, en consonancia con sus valores paisajísticos y patrimoniales. Por otra parte, se coordina las propuestas de movilidad con los proyectos e instrumentos de ordenación en tramitación, propiciando la apertura del Casco Histórico al mar e introduciendo criterios de biodiversidad y la perspectiva de género en su diseño. Asimismo se evalúa el dimensionamiento mínimo de las bolsas de aparcamiento para garantizar la compensación de la pérdida de plazas de aparcamientos en el espacio público así como la demanda de aparcamiento de los residentes del Casco Histórico que no disponen de plaza en su inmueble. Estos elementos diferenciales respecto a las otras dos alternativas revisten especial interés desde el punto de vista de la evaluación socioeconómica, por las posibilidades que abren para el desarrollo de la oferta complementaria y lo que suponen en relación a la capacidad del destino para atraer otro perfil de visitante al dotarlo de una imagen diferenciada.

Aspectos ambientales

En la tabla expuesta anteriormente, ha quedado patente que, a nivel global, la **Alternativa 2** es la que menores impactos, o mayores beneficios, generará sobre el medio ambiente.

6.3.2. ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL

Aspectos técnicos

En relación a las alternativas del **espacio público y cultural** planteadas, el presente PEPCH entiende que la **Alternativa 2** es, desde el punto de vista territorial, la que mejor resuelve globalmente la problemática existente, con actuaciones profundas sobre el espacio público que dotan al Conjunto Histórico de una identidad diferenciada como destino turístico-cultural. Un

elemento destacado de esta propuesta es el carácter prioritario que se concede a la renovación de las áreas estanciales y miradores asociados a su frente costero, empleando la perspectiva de género en su diseño y proponiendo acciones de urbanismo táctico para la consecución de este objetivo de una forma rápida y ágil; así como las conexiones de la costa con la trama urbana del Conjunto Histórico evitando la afección a los bienes patrimoniales presentes, la flexibilidad de usos en los espacios libres y equipamientos y a los nodos de actividad cultural planteados, que se sustentan en la apuesta de convertir el patrimonio cultural del Casco Histórico como un elemento vertebrador de la ciudad y de su espacio público, que se configura como una plataforma física para el desarrollo de proyectos culturales. Por último, se promueve la protección, a través de un análisis riguroso y exhaustivo de los inmuebles y espacios libres existentes, de todos los bienes que, conforme a los criterios de catalogación del PEPCH y de la LPCC, se estiman que merecen ser preservados a través del Catálogo de Protección. Ello supone una revisión de los elementos protegidos por el planeamiento vigente así como la incorporación de nuevos elementos, lo que supone el incremento de los valores culturales, naturales y paisajísticos del Conjunto Histórico.

A nivel socioeconómico, la **Alternativa 2** resulta igualmente muy adecuada pues sus propuestas consiguen el efecto de amplificar los beneficios sobre la oferta turística-cultural de la Ciudad Turística de Puerto de la Cruz, especialmente sobre la complementaria, y sobre la identidad e imagen del ámbito, lo que en última instancia redundará en un aumento de su calidad y competitividad como destino turístico de primer orden. De esta forma, se viabiliza el cumplimiento de los objetivos específicos de este PEPCH, al inducir y posibilitar la flexibilidad de usos; la atracción de capital inversor por el surgimiento de nuevas oportunidades de negocio que propicie la rehabilitación de inmuebles patrimoniales, en muchos de los casos vacíos. Fomentando su puesta en mercado; la creación de empleo, derivado de las propias intervenciones que se desprenden de la alternativa y también del mayor desarrollo de la oferta de alojamiento y complementaria; la rentabilidad de la actividad turística, la captación de un perfil de turista de mayor poder adquisitivo y su satisfacción final con Puerto de la Cruz como destino vacacional.

Aspectos ambientales

Desde el punto de vista ambiental, la **Alternativa 2** se valora igualmente como muy adecuada para ser desarrollada por el PEPCH, al entender ésta es la que mejor se ajusta a los objetivos de ordenación del Plan. El modelo de ciudad turística propuesto en esta alternativa es la que mejor se ajusta a las cualidades paisajísticas y culturales del Conjunto Histórico y genera un incremento considerable en la calidad de su ambiente urbano.

6.3.3. USOS PORMENORIZADOS

Aspectos técnicos

En lo que respecta a las alternativas sobre los usos pormenorizados, la zonificación y segregación de usos planteada en las Alternativas 0 y 1 propicia, en diferentes grados de

intensidad, la insuficiencia de equipamientos y comercios de proximidad en el entorno residencial de La Ranilla, comprometiendo la igualdad de oportunidades respecto a quienes compaginan el empleo con las tareas del cuidado (mayoritariamente mujeres), a quienes dependen para su desarrollo personal de los cuidados que otra persona les proporciona a diario, así como a las personas que no encajan en perfiles, costumbres o realidades estandarizados; como por ejemplo aquellos que no disponen de un vehículo, tienen empleo a tiempo parcial o temporal, no son autónomos física o económicamente, o bien tienen mayor dependencia de los servicios y equipamientos públicos. En este sentido, se considera que el modelo de flexibilidad de usos planteado en la **Alternativa 2** es la que mejor responde a los objetivos del PEPCH, motivo por el cual se entiende como más idónea tanto desde el punto de vista territorial como ambiental y socioeconómico.

Aspectos ambientales

En la tabla expuesta anteriormente, ha quedado patente que, a nivel global, la **Alternativa 2** es la que menores impactos, o mayores beneficios, generará sobre el medio ambiente.

6.3.4. ORDENACIÓN EDIFICATORIA

Aspectos técnicos

En cuanto a las alternativas planteadas sobre la ordenación edificatoria (alturas de la edificación), se considera que tanto desde el punto de vista territorial, ambiental como socioeconómico, la **alternativa 2** resulta la más idónea, en la medida en que permite controlar las intrusiones arquitectónicas desproporcionadas de nulo valor patrimonial y/o ambiental existentes en el Conjunto Histórico, señalados en la propia Declaratoria de BIC, en un adecuado equilibrio con la integración paisajística de los inmuebles patrimoniales. Además permite otorgar a los bienes catalogados, sin menoscabo de los valores que lo caracterizan, una volumetría que permite dotar de la versatilidad necesaria para la implantación del abanico de usos que se promueven en los citados inmuebles como medida de fomento para frenar el proceso de abandono y garantizar su adaptación a las necesidades de la población actual y futura.

Aspectos ambientales

En la tabla expuesta anteriormente, ha quedado patente que, a nivel global, la **Alternativa 2** es la que menores impactos, o mayores beneficios, generará sobre el medio ambiente.

7. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN

7.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

El presente subapartado incluye de forma sucinta una descripción de la propuesta de ordenación, remitiendo al apartado 4. *El modelo urbanístico del PEPCH*, donde se desarrolla la ordenación propuesta en el PEPCH, evitando duplicidades de documentación. No obstante a continuación se citan las principales propuestas que dentro del marco de la ordenación estructural introduce el presente PEPCH

7.1.1. RED VIARIA

El modelo de ordenación de la estructura viaria y de movilidad propuesto se desarrolla ampliamente en el apartado 4.3 de la Memoria de Ordenación. A continuación se exponen las principales propuestas contenidas en el presente documento:

- g) En relación con la red viaria principal, se mantienen los viarios municipales y peatonales estructurantes del planeamiento vigente, por tratarse de una determinación de carácter estructural que no puede modificarse. A los efectos de evitar la afección a inmuebles con valores patrimoniales, se ajusta la alineación oficial ampliación de la sección de la calle Valois al frente edificado existente.
- h) En relación con el viario urbano básico, se propone una nueva estructura organizativa de la red viaria en el interior del casco histórico a través de un esquema de tres anillos circulatorios interconectados que funcionen a modo de bucles de entrada y salida a las principales bolsas de aparcamientos subterráneos existentes y previstos en el ámbito y sus proximidades
- i) La red peatonal del Casco Histórico se conforma por el resto de su trama viaria existente que no forma parte de los bucles circulatorios.

En las calles de prioridad peatonal se propone un tratamiento como plataformas únicas, en cuyo diseño se procure dar un carácter peatonal a la vía, limitando la velocidad y eliminando en lo posible cualquier obstáculo para el peatón. Se propone la implantación de la Zona 30

Con carácter general, se proponen intervenciones de mejora en los recorridos peatonales para garantizar tanto el cumplimiento de la legislación sobre accesibilidad para personas con movilidad reducida, como la protección de los valores patrimoniales de los espacios e inmuebles catalogados. Asimismo, se propone la

creación de un itinerario peatonal seguro para los infantes del colegio Tomás Iriarte a través de la calle Cologan.

- j) En relación con los aparcamientos, se propone la eliminación progresiva de las plazas de aparcamiento existentes en el viario público para primar los desplazamientos peatonales, en bicicleta o en cualquier medio no motorizado. Para garantizar la compensación de la pérdida de plazas de aparcamientos en el espacio público así como la demanda de aparcamiento de los residentes del Casco Histórico que no disponen de plaza fija en su inmueble, se mantienen las bolsas de aparcamientos contempladas en el vigente planeamiento, si bien se evalúa el dimensionamiento mínimo de dichas bolsas de aparcamiento para garantizar un balance adecuado, en las cuales se deberá garantizar la implantación de plazas PMR (1 cada 40 plazas) debidamente acondicionadas conforme a la legislación vigente. Para la mejora de la eficiencia de estas bolsas de aparcamientos se propone la incorporación de sistemas de información en tiempo real de la capacidad de los aparcamientos en los puntos de acceso a cada bucle, permitiendo así adecuar la movilidad en función de la disponibilidad de aparcamientos existentes o el lugar de destino
- k) Apoyándose en los viarios existentes, se proyecta una red ciclista que permite conectar el Casco Histórico con el entorno de la estación de Guaguas (propiciando así la intermodalidad con otros medios de transporte público), y los islotes O, Ñ, S, R, G y S.

7.1.2. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL ESPACIO PÚBLICO Y CULTURAL

El modelo de ordenación de los elementos estructurantes del espacio público y cultural se conforma por la interrelación de tres sistemas interrelacionados: sistema costero, sistema de espacios libres y actividad y sistema cultural

- l) El sistema costero bascula en torno a la creación de un paseo marítimo que vertebral todos los espacios libres actualmente infrautilizados localizados en torno al paseo marítimo: zona de El Peñón, Punta del Viento, Plaza de Europa, el Penitente y el espacio libre anexo, espacio junto a la Casa de La Aduana, confluencia de las calles Mequinez y Pérez Zamora, parcela anexa a la capilla de cruz, - La plaza de la ermita de San Telmo y confluencia del Paseo de San Telmo con la calle Sargento Cáceres. Otra operación de envergadura que habilita el presente PEPCH es la apertura de la ciudad histórica al mar a través del Barrio de La Ranilla, mediante la ejecución de accesos transversales hacia el nuevo Parque Marítimo.
- m) Se reordenan los espacios libres propuestos por el PGO, sin que ello suponga o supone una merma del estándar de espacios libres establecidos en el planeamiento vigente. La ordenación de estos espacios habilita, en la medida de lo posible, la

implantación de nuevos usos comunitarios, en cualquiera de sus modalidades, conforme a las necesidades del Conjunto Histórico.

- n) La estrategia urbanística a desarrollar en el Conjunto Histórico reconoce el desarrollo de siete ejes culturales (Cultura medioambiental, Cultura de la ciudad portuaria, Cultura de la ilustración, Cultura creativa, Cultura de las tradiciones, Cultura del turismo de salud), respecto de los cuáles se procura, en la medida de lo posible, vincular un espacio físico de cabecera o referencia en el que llevar a cabo un plan o programa interpretativo de su patrimonio cultural vinculado; y se define un posible itinerario peatonal (en ningún caso vinculante) que permita articular los espacios y bienes culturales del Conjunto Histórico y los BIC declarados dentro y fuera del Conjunto Histórico vinculados a cada eje cultural (recogidos en el Anexo 2 de la Memoria de Ordenación, “Bienes integrantes de los ejes culturales de este documento”).

7.1.3. USOS PORMENORIZADOS

La ordenación pormenorizada del Conjunto Histórico de Puerto de La Cruz que propone el presente PEPCH desarrolla un modelo urbano que, en armonía con los valores históricos, estructura urbana y tipológica y su paisaje urbano, promueve su revitalización, optimizando el aprovechamiento urbanístico del patrimonio arquitectónico de la ciudad. De esta manera, se pretende evitar inmuebles y espacios en desuso o infrautilizados.

En consecuencia, el presente PEPCH asume como criterio general y básico que todo uso cuya implantación en un ámbito determinado no sea manifiestamente incompatible o esté prohibido por normativas vigentes que sean de aplicación sobre el PEPCH, debe permitirse, con las siguientes salvedades:

- o) Primacía de la conservación de los valores patrimoniales en el ámbito: en bienes catalogados, el desarrollo de los usos está condicionado, en primer lugar, a la conservación de los valores patrimoniales en las condiciones establecidas en la ficha correspondiente del Catálogo de Protección, aun permitiéndose su renovación puntual.
- p) Adaptación del grado de implantación de los usos pormenorizados a las áreas y tipologías edificatorias: se establecen regímenes de usos en función de las tipologías de la edificación. No obstante, la implantación efectiva de los usos urbanísticos queda condicionada a las condiciones dimensionales de la parcela en relación con la tipología que se le atribuya. En este sentido, el criterio para desarrollar un uso concreto es la aptitud de la parcela para acoger el programa de necesidades que requiera la implantación de cada uso concreto, en cumplimiento de las normas del Código Técnico de la Edificación, las condiciones mínimas de habitabilidad

establecidas reglamentariamente (en caso de que sean de aplicación) así como el resto de normativa sectorial.

- q) Régimen de admisibilidad de usos en bienes catalogados: con el objetivo de promover la utilización y puesta en valor del patrimonio arquitectónico de Puerto de La Cruz, se establece un régimen de admisibilidad diferenciado para bienes catalogados. Se les ha dotado de la mayor flexibilidad posible, a través de la regulación de un amplio abanico de usos alternativos (turístico, residencial, servicios terciarios, recreativos y comunitarios) en diferentes grados de intensidad en función de las características de los inmuebles.
- r) Especialización de usos turísticos: la estrategia turística del PEPCH pasa por asignar el uso turístico de carácter obligatorio a los establecimientos autorizados existentes y permitir que los inmuebles catalogados puedan ser turísticos, como medida de fomento a la rehabilitación y puesta en uso. De esta manera se garantiza el mantenimiento de la capacidad teórica mínima establecida por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTEOTIT) en su artículo 5.3.
- s) Creación de un modelo de ciudad compacta: se amplía el régimen de admisibilidad de usos terciarios y recreativos en todo el ámbito del Conjunto Histórico, a los efectos de propiciar una mezcla razonable de usos tanto en las zonas de uso predominantemente residencial como en las zonas donde domina la actividad terciaria. El objetivo es diseñar una ciudad de proximidad y distancias cortas, promoviendo la igualdad de oportunidades y la creación de entornos vitales y seguros en toda la extensión del Casco Histórico.

7.1.4. REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

Las normas relativas a la tipología edificatoria, ocupación y edificabilidad del PEPCH conservan la misma estructura normativa establecida por el Plan General vigente, con las modificaciones introducidas por los PMM. Únicamente se han introducido con los cambios necesarios para adaptar la normativa del planeamiento general a la normativa patrimonial vigente y al cumplimiento de los objetivos propuestos en el presente PEPCH. Por tanto, la incorporación de la ordenación del planeamiento general al PEPCH ha sido adaptada en los siguientes aspectos:

- t) Primacía de la protección de los valores patrimoniales: la aplicación de los parámetros edificatorios está supeditada a la conservación de los valores patrimoniales presentes en el Conjunto Histórico de Puerto de La Cruz. Se establece un régimen urbanístico específico para los bienes catalogados, cuyos parámetros se determinan en la correspondiente ficha de ordenación del Catálogo de Protección y en el Título III de la Normativa bajo la rúbrica “Protección del Patrimonio”.

- u) Protección del parcelario: se prohíben las modificaciones en las alineaciones y rasantes tradicionales, alteraciones de edificabilidad, parcelaciones y agregaciones de inmuebles, con independencia de que se trate de edificaciones protegidas o no, y con independencia de su norma zonal.
- v) Se incorpora un cuadro resumen de las características de la ordenación pormenorizada desglosada por manzanas, incorporando, en su caso, las condiciones particulares específicas de ordenación para aquellas parcelas en las que sea necesario diferenciarlas. Por tanto, se declaran derogadas las Fichas de Ordenanzas Particulares incluidas en el Anexo 4.4 de las Normas urbanísticas del PGO de Puerto de la Cruz
- w) Como novedad en cuanto a la ordenación establecida en el PGO, el PEPCH incorpora las definiciones normativas sobre la edificación establecida en las Ordenanzas municipales, de tal manera que en el instrumento de ordenación se identifican y regulan directamente los parámetros que determinan la edificabilidad y destino del suelo.
- x) En cuanto a las normas zonales establecidas por el PGO, se incorporan a la presente normativa. Con carácter general, los parámetros contenidos en la regulación de la “Zona 1 – Conservación Ambiental” serán los más utilizados y es por ello que el PEPCH los ha regulado detalladamente. La “Zona 2 – Protección del Patrimonio” se aplicará en exclusiva a los bienes catalogados, cuyas condiciones de la edificación se definen de forma particularizada para cada inmueble en las Fichas del Catálogo y en los planos de ordenación correspondientes; la “Zona 3 – Edificación Cerrada”, que únicamente se aplicará en una porción ínfima correspondiente a una parcela residual, y la “Zona e – Edificación dotacional”, cuya distribución en el Conjunto Histórico se realiza en función de los espacios adscritos a diferentes usos comunitarios, excepto aquellos que se dan en bienes catalogados, en cuyo caso les será de aplicación la “Zona 2 – Protección del Patrimonio”. De las normas zonales reguladas en el PGO, la que más modificaciones experimenta es la “Zona 4 – Edificación Abierta”. Esta zona se aplicaría a parte de la superficie de los islotes “N.- La Casa del Nido”, “C.- El Sitio Little o Litre”, “K.- La Casa del Risco de Oro y jardines” y “M.- La Casa Arroyo”. En el caso de los islotes N y M, se aplica a parcelas residuales respecto de las cuáles se le aplicarán los parámetros definidos por el PGO, por formar parte de parcelas más amplias cuya extensión discurre principalmente fuera del ámbito del Conjunto Histórico. En el caso de las parcelas de los islotes C y K si es preciso adaptar las condiciones particulares de la zona establecidas en el PGO, por lo que se eliminan los grados de esta tipología, para asignar directamente las condiciones a las parcelas.

y) Ajustes en los parámetros volumétricos: La regulación de las características volumétricas y tipológicas de las edificaciones por el presente PEPCH asume, con carácter general, las determinadas en el planeamiento vigente (PGO y PMM). Por tanto, el criterio general se establece que la altura máxima permitida no supere en ningún caso las 4 plantas de altura, manteniendo en régimen de consolidación las edificaciones existentes que superen dicha altura máxima; a excepción de la manzana del equipamiento cultural del Parque San Francisco en la que, a través de un Estudio de Detalle posteriormente aprobado, se posibilita que de forma puntual se alcance las 5 plantas. La conservación de los valores patrimoniales de la trama histórica hace necesario establecer las siguientes puntualizaciones:

- Se modifica la altura máxima permitida atendiendo a la localización y características volumétricas de los inmuebles con valores patrimoniales catalogados en el interior de su trama urbana. Se procura de esta manera la integración topográfica de las medianeras producidas en manzanas en las que existen edificaciones con interés patrimonial en su interior,
- Se regulan las remontas o ampliaciones de bienes catalogados
- Se ordena la banda edificatoria de la calle Mequínez colindante con explanada del muelle
- Se ordena con carácter diferenciado la volumetría del barrio de La Ranilla. En este ámbito se localiza una importante concentración de casas terreras que se corresponde con el barrio residencial de los antiguos pescadores del puerto pesquero. Las características dimensionales de su parcelario propician que los valores medios de edificabilidad sean inferiores a las restantes áreas urbanas del Casco, lo que implica necesariamente la reducción de las plantas admisibles principalmente en su primera crujía y en los patios tipológicos que caracterizan el ámbito.
- Se reajustan las alineaciones en la trasera del inmueble del Ayuntamiento en función de la servidumbre de Costas
- Se reordenan puntualmente los ámbitos susceptibles de edificar en islotes “C.- Sitio Litre”, “F.- La hacienda de El Durazno”, “I.- El Sitio de Lavaggi” y “J.- La Casa Cólogan” en base a la presencia de valores patrimoniales a proteger.

7.2. IDENTIFICACIÓN, VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS INICIALMENTE GENERADOS POR LA ORDENACIÓN

En el presente apartado se analiza el potencial impacto que las actuaciones previstas, de manera global, generarán sobre el medio ambiente. A pesar de que el análisis se realiza de manera

global, dada la reducida afección sobre la mayoría de las variables ambientales por el carácter urbano de las actuaciones propuestas, se detallará el potencial impacto en el caso de que una de las actuaciones propuestas tenga una incidencia considerable sobre alguna de las variables ambientales.

Se caracterizan y valoran los potenciales impactos atendiendo a la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, según la cual:

Según la ley 21/2013 de evaluación ambiental, los criterios a considerar en la valoración de impactos son los siguientes:

- a) Efecto directo: Aquel que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.
- b) Efecto indirecto o secundario: Aquel que supone incidencia inmediata respecto a la interdependencia, o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.
- c) Efecto acumulativo: Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.
- d) Efecto sinérgico: Aquel que se produce cuando, el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente.

Asimismo, se incluye en este tipo aquel efecto cuyo modo de acción induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.

- e) Efecto permanente: Aquel que supone una alteración indefinida en el tiempo de factores de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en el lugar.
- f) Efecto temporal: Aquel que supone alteración no permanente en el tiempo, con un plazo temporal de manifestación que puede estimarse o determinarse.
- g) Efecto a corto, medio y largo plazo: Aquel cuya incidencia puede manifestarse, respectivamente, dentro del tiempo comprendido en un ciclo anual, antes de cinco años, o en un periodo superior.

La valoración global obedece a la siguiente gradación:

Impacto ambiental **compatible**: Aquel cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa medidas preventivas o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.

Impacto ambiental **moderado**: Aquel cuya recuperación no precisa medidas preventivas o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.

Impacto ambiental **severo**: Aquel en el que la recuperación de las condiciones del medio exige medidas preventivas o correctoras, y en el que, aun con esas medidas, aquella recuperación precisa un período de tiempo dilatado.

Impacto ambiental **crítico**: Aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

Los potenciales impactos, siempre que no sean Nulos, serán caracterizados.

7.2.1. CLIMA

Teniendo en cuenta las actuaciones propuestas, no se prevén impactos por las actuaciones previstas, valorándose el potencial impacto como **Nulo**.

7.2.2. CALIDAD DEL AIRE

En materia de **contaminación atmosférica**, las actuaciones previstas, tales incremento de peatonales, ciclocalles y aceras bici, restricciones al tráfico en el interior del Casco Histórico, creaciones de recorridos peatonales con zonas de estancia para hacerlos más atractivos, incluyendo nuevos miradores, tendrán un efecto positivo, al preverse una reducción de las emisiones de gases contaminantes, fundamentalmente por el tráfico rodado.

Durante la ejecución de las obras de las diferentes actuaciones, irremediablemente se generarán emisiones de partículas de polvo y gases, fruto de los movimientos de tierra, transporte de materiales, etc., y del uso de la maquinaria, de carácter temporal, que podrán ser atenuados con la aplicación de medidas protectoras y/o correctoras.

Respecto a la **contaminación acústica**, las actuaciones comentadas sobre la contaminación atmosférica, tendrán un efecto directo y significativo sobre la calidad acústica del ámbito del PEPCH, principalmente de su Casco Histórico y alrededores. Las restricciones a los modos motorizados y el fomento de los no motorizados, tendrán como consecuencia que se reduzcan los niveles en las áreas donde se prevén peatonalizaciones y sus alrededores, al eliminar el principal foco de ruido, el tráfico rodado. Al igual que sobre la contaminación atmosférica, durante la fase de ejecución de las actuaciones, se prevé un incremento de los niveles de ruido por posibles movimientos de tierra, excavaciones, fresados, tránsito de vehículos de obra, principalmente pesados, y el uso de la maquinaria de obra, siendo el impacto previsto de carácter temporal y localizado en la zona de la actuación que se prevea ejecutar.

El Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 31/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad acústica y emisiones acústicas, incluye en la Tabla A. del Anexo II los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, que se muestra a continuación.

	Tipo de área acústica	Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	70	70	65
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen	(2)	(2)	(2)

Tabla 48. Objetivos de calidad acústica

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Criterios para la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica

Los criterios para la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica vienen determinados en el Anexo V del Real Decreto 1367/2007, citado anteriormente.

En su punto 1.1 determina que “La asignación de un sector del territorio a uno de los tipos de área acústica definidos anteriormente depende del uso predominante actual o previsto para el mismo en la planificación general territorial o el planeamiento urbanístico”.

En el punto 1.2 establece que “Cuando coexistan o vayan a coexistir varios usos que sean urbanísticamente compatibles, a los solos efectos de los dispuesto en este Real Decreto se determinará el uso predominante con arreglo a los siguientes criterios”:

- Porcentaje de la superficie de suelo ocupado o a utilizar en usos diferenciados con carácter excluyente.
- Cuando coexistan sobre el mismo suelo, bien por yuxtaposición en altura bien por la ocupación en planta en superficies muy mezcladas, se evaluará el porcentaje de superficie construida destinada a cada uso.
- Si existen una duda razonable en cuanto a que no sea la superficie, sino el número de personas que lo utilizan el que defina la utilización prioritaria, podrá utilizarse este criterio en sustitución del criterio de la superficie establecido en el apartado b.
- Si el criterio de asignación no está claro se tendrá en cuenta el principio de protección a los receptores más sensibles.
- En un área determinada se podrán admitir usos que requieran mayor exigencia de protección acústica, cuando se garantice en los receptores el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica previstos en ellos en este Real Decreto. La asignación de una zona a un tipo

determinado de área acústica no podrá en ningún caso venir determinada por el establecimiento de la correspondencia entre los niveles que existan o se prevean en la zona y los aplicables al tipo de área acústica.

Directrices para la delimitación de las áreas acústicas

Para la delimitación de las áreas acústicas se seguirán las directrices generales siguientes, recogidas en el punto 2 del anexo V.

- a) Los límites que delimiten las áreas acústicas deberán ser fácilmente identificables sobre el terreno tanto si constituyen objetos construidos artificialmente, calles, carreteras, vías ferroviarias, etc. como si se trata de líneas naturales tales como cauces de ríos, costas marinas o lacustres o límites de los términos municipales.
- b) El contenido del área delimitada deberá ser homogéneo estableciendo las adecuadas fracciones en la delimitación para impedir que el concepto uso preferente se aplique de forma que falsee la realidad a través del contenido global.
- c) Las áreas definidas no deben ser excesivamente pequeñas para tratar de evitar, en lo posible, la fragmentación excesiva del territorio con el consiguiente incremento del número de transacciones.
- d) Se estudiará la transición entre áreas acústicas colindantes cuando la diferencia entre los objetivos de calidad aplicables a cada una de ellas supere los 5 dB(A).

Criterios para determinar los principales usos asociados a áreas acústicas

Los citados criterios vienen fijados en el punto 3 del Anexo V, añadiendo otros para las nuevas áreas acústicas que se incluyen en la presente Zonificación Acústica.

A los efectos de determinar los principales usos asociados a las correspondientes áreas acústicas se aplicarán los criterios siguientes:

- e) **Áreas acústicas tipo a.-** Sectores del territorio de uso residencial: Se incluirán tanto los sectores del territorio que se destinan de forma prioritaria a este tipo de uso, espacios edificados y zonas privadas ajardinadas, como los que son complemento de su habitabilidad tales como parques urbanos, jardines, zonas verdes destinadas a estancia, áreas para la práctica de deportes individuales, etc. Las zonas verdes que se dispongan para obtener distancia entre las fuentes sonoras y las áreas residenciales propiamente dichas no se asignarán a esta categoría acústica, se considerarán como zonas de transición y no podrán considerarse de estancia.

- f) **Áreas acústicas tipo b.-** Sectores del territorio de uso industrial: Se incluirán todos los sectores del territorio destinados o susceptibles de ser utilizados para los usos relacionados con las actividades industrial y portuaria incluyendo; los procesos de producción, los parques de acopio de materiales, los almacenes y las actividades de tipo logístico, estén o no afectas a una explotación en concreto, los espacios auxiliares de la actividad industrial como subestaciones de transformación eléctrica, etc.
- g) **Áreas acústicas tipo c.-** Sectores del territorio con predominio de uso recreativo y de espectáculos: Se incluirán los espacios destinados a recintos feriales con atracciones temporales o permanentes, parques temáticos o de atracciones, así como los lugares de reunión al aire libre, salas de concertó en auditorios abiertos, espectáculos y exhibiciones de todo tipo con especial mención de las actividades deportivas de competición con asistencia de público, etc.
- h) **Áreas acústicas tipo d.-** Actividades terciarias no incluidas en el epígrafe c: Se incluirán todos los espacios destinados preferentemente a actividades comerciales y de oficinas, tanto públicas como privadas, espacios destinados a la hostelería, alojamiento, restauración y otros, parques tecnológicos con exclusión de las actividades masivamente productivas, incluyendo las áreas de estacionamiento de automóviles que les son propias, etc.
- i) **Áreas acústicas tipo e.-** Zonas del territorio destinados a usos sanitario, docente y cultural que requieran especial protección contra la contaminación acústica: Se incluirán las zonas del territorio destinadas a usos sanitario, docente y cultural que requieran, en el exterior, una especial protección contra la contaminación acústica, tales como las zonas residenciales de reposo o geriatría, las grandes zonas hospitalarias con pacientes ingresados, las zonas docentes tales como campus universitarios, zonas de estudio y bibliotecas, centros de investigación, museos al aire libre, zonas museísticas y de manifestación cultural etc.
- j) **Áreas acústicas tipo f.-** Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte y otros equipamientos públicos que los reclamen: Se incluirán en este apartado las zonas del territorio de dominio público en el que se ubican los sistemas generales de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario y aeroportuario. Se incluye entre estas áreas el viario territorial, las estaciones de intercambio modal y el aeropuerto.

El ámbito del PEPCH queda encuadrado prácticamente en su totalidad dentro del área acústica tipo a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, exceptuando el ámbito no ordenado por el PEPCH del Sector K – Parque Marítimo, correspondiente con el ámbito calificado como sistema general de espacio libre, que queda encuadrado en un área acústica tipo

c) Sectores del territorio con predominio de uso recreativo y de espectáculos. En la siguiente imagen se muestra la Zonificación Acústica propuesta.

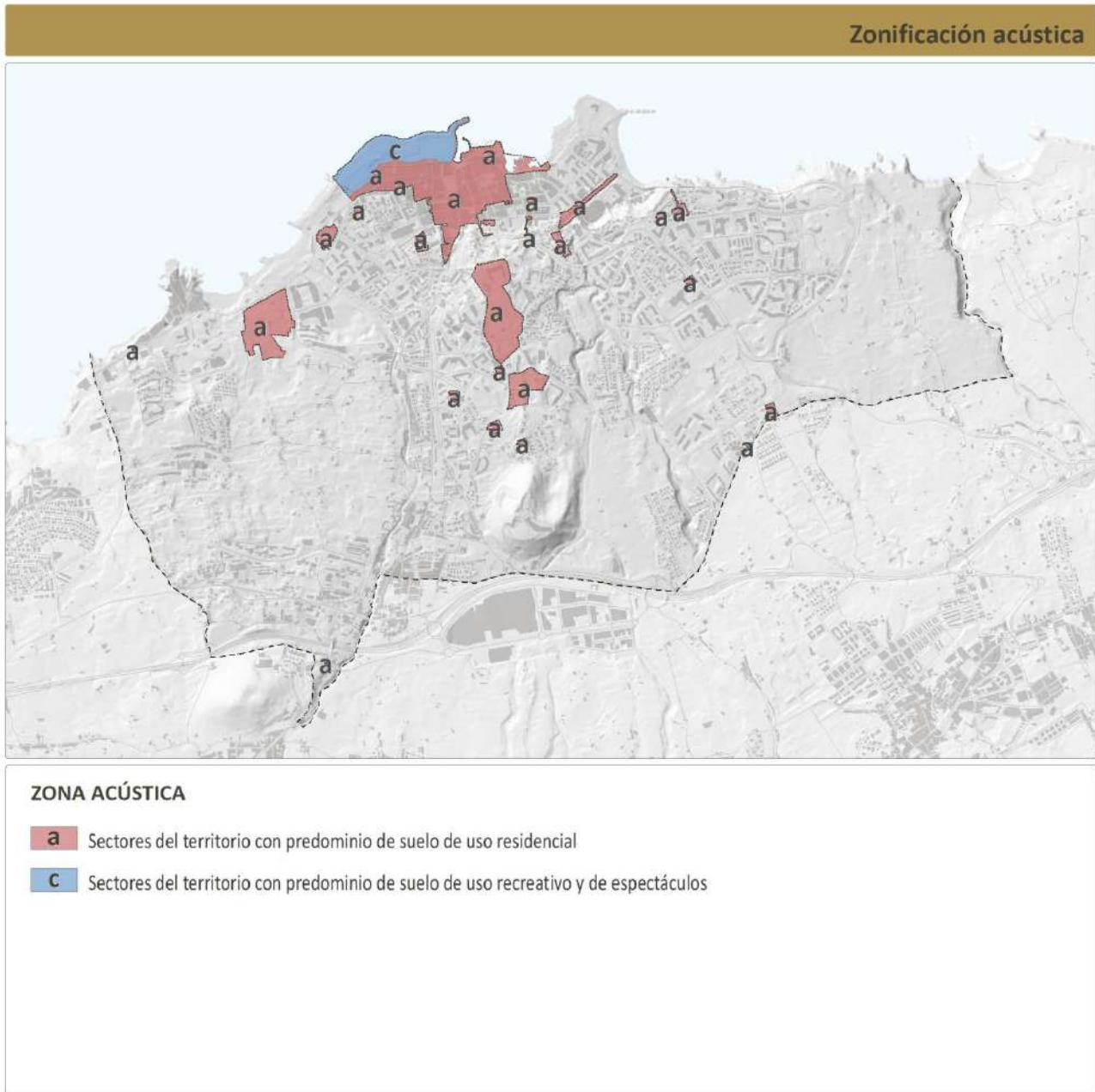


Ilustración 80. Zonificación acústica

Respecto a la **contaminación lumínica**, el potencial impacto previsto está asociado a aquellas actuaciones que se localizan próximas al medio marino y que puedan suponer una afección sobre las aves marinas nocturnas, como las pardelas, siendo imprescindible adoptar medidas para evitar afecciones.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	MODERADO

7.2.3. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

Como se ha expuesto, la mayoría de las actuaciones se desarrollan en Suelo Urbano Consolidado, donde los valores ambientales son prácticamente nulos.

Las actuaciones previstas, de manera general, se localizan fuera de hitos geológicos y/o geomorfológicos de interés.

Se localizan 4 actuaciones a ejecutar sobre suelo no urbanizado o edificado:

- PUID22. Plaza – Mirador Templete Sitio Luna
- PUEL-CH 15. Espacio Sitio Litre
- PUEL70. Parque Taoro
- PUEL-CH 17. Parque de Viera y Clavijo

A excepción del PUEL-CH 17, ninguna de ellas presenta aspectos relevantes desde el punto de vista geológico y/o geomorfológico, siendo espacios que en su día fueron utilizados con distintos fines y actualmente se encuentran colonizados por vegetación de sustitución. Respecto al PUEL-CH 17, cabe comentar que se prevé la ejecución de una plataforma-parasale de paso por el barranco de Martiánez, si bien no se prevé afección sobre el cauce del mismo.

Mención aparte merece la actuación PUEL10. *Conexión peatonal Antiguo Convento Santo Domingo – Búnker*, a desarrollar sobre un acantilado de interés geomorfológico, principalmente, debiendo conservar sus valores.

Durante la fase de obras de las actuaciones se prevén impactos sobre la geología y/o geomorfología, principalmente sobre los citados ámbitos, al ser necesario ejecutar movimientos de tierra, generando un posible excedente de material que deberá ser correctamente gestionado.

Cabe también la posibilidad de que sean necesarios préstamos de materiales para ejecutar las diferentes actuaciones, que deberán provenir de canteras o plantas de machaqueo autorizadas.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	No reversible
Recuperación	Recuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.4. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA

Respecto a la hidrología superficial, la actuación prevista en el PUEL-CH 17 puede conllevar, durante la fase de obras el vertido accidental de aceites, grasas y/o restos de hormigón durante la ejecución de la pasarela. El resto de actuaciones previstas no tienen incidencia, ni directa ni indirecta sobre la hidrología superficial. Además, esta actuación, como se expondrán en el subapartado de riesgos, demanda la elaboración de un estudio hidrológico que justifique la plataforma-pasarela de paso, pues se localiza en una zona de Riesgo de Avenidas.

Respecto a la hidrología subterránea, durante la fase de ejecución, especialmente sobre las actuaciones PUID22, PUEL-CH 15 y PUEL-CH 17, anteriormente comentadas, puede que se produzca algún vertido accidenta de aceites o grasas de la maquinaria, que pueda, en periodos de lluvia, percolar y afectar a la calidad de la masa de agua subterránea, siendo necesario que en caso de que se produzca algún vertido, se adopten las medidas oportunas para proteger el acuífero.

Por otro lado, las actuaciones previstas no suponen un incremento significativo de la demanda hídrica y, durante su funcionamiento, se prevé la ejecución en todos los casos, especialmente en aquellos relacionados con el viario, de redes separativas de pluviales y saneamiento, al cual deberán conectarse las nuevas edificaciones o dotaciones previstas, así como las remodelaciones previstas, para su correcta gestión, con destino a las estaciones de bombeo existentes en la parte baja del municipio, sobre las que se expusieron las mejoras previstas en el Proyecto de Construcción de Colectores Generales de Saneamiento del Valle de La Orotava, que serán destinadas posteriormente a la EDAR municipal. Como se expuso en el subapartado 4.15.2. Se da cumplimiento a la Directiva 91/271/CEE, toda vez que del total de las aguas residuales generadas en la aglomeración, un 31% son recogidas para su posterior tratamiento colectivo.

Sería recomendable que, en la medida de lo posible, las viviendas que vierten a pozo filtrante se fueran conectando paulatinamente a la red de saneamiento para reducir una potencial contaminación del acuífero.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	Reversible
Recuperación	Recuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.5. EDAFOLOGÍA

Respecto a la edafología, de las actuaciones propuestas, ninguna se localiza sobre suelos de especial interés, principalmente en cuanto a su valor agrológico se refiere. Sobre las nuevas actuaciones en suelo no urbanizado o edificado, la actuación PUEL-CH 15 se localiza sobre una parcela de cultivo en abandono prolongado, estando actualmente colonizado por vegetación de sustitución y ruderal nitrófila.

Por otro lado, como se expuso en el análisis de las Alternativas de Ordenación respecto al Sistema Viario, se prevé un nuevo viario, que ya recoge el PGO vigente, que discurre dentro del islote “Ñ”, afectando directamente a una parcela agrícola de plataneras, afectando a una superficie estimada de 6.603 m². Como se recoge en la propia descripción de la Alternativa 2, alternativa seleccionada, este trazado debería ser objeto de estudio pormenorizado con el objeto, primero, de no afectar de manera directa a este islote del Conjunto Histórico y, en segundo lugar, evitar la afección sobre la parcela de plataneras.

A pesar de lo comentado, no se prevén impactos significativos sobre la edafología.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo

Duración	Permanente
Reversibilidad	Irreversible
Recuperación	Irrecuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.6. VEGETACIÓN Y FLORA

Como se ha expuesto en diferentes subapartados, las actuaciones previstas se localizan, en su gran mayoría sobre suelo ya transformado, urbanizado o edificado, sin prever impactos significativos, en general. Tampoco se prevén impactos sobre hábitats de interés comunitario, al quedar fuera del ámbito de las actuaciones.

Respecto a las actuaciones sobre suelo no urbanizado o edificado, cabe comentar lo siguiente:

- PUID22. Plaza – Mirador Templete Sitio Luna. En este ámbito de actuación, se localizan varios ejemplares de drago (*dracaena draco*), palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y magarzas (*Argyranthemum frutescens*), especies incluidas en el Anexo II de la Orden 20/1991 de flora vascular de canarias, que podrían verse afectados durante la ejecución de la actuación, en cuyo caso será imprescindible proceder a su trasplante dentro del ámbito de la propia actuación. El resto de la vegetación existente se corresponde con vegetación de sustitución (verodes, tabaiba amarga, piteras, etc.), sin especial interés florístico.
- PUEL07. Plaza de Europa. Se localizan varios ejemplares de cardón (*Euphorbia canariensis*) que puedan verse afectados por la actuación prevista, debiendo aplicar medidas protectoras y/o correctora para su protección.
- PUEL-CH 15. Espacio Sitio Litre. En el ámbito de esta actuación, en general, se localizan especies propias de ámbitos degradados, vegetación de sustitución, como verodes, incienso, etc., y vegetación ornamental, como yucas o buganvillas. Se localiza un ejemplar de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) de interés, que deberá ser protegido.

En la actuación PUEL10. Conexión peatonal Antiguo Convento Santo Domingo – Búnker, se localiza en la zona del acantilado un tarajal de interés, compuesto esencialmente por la especie *Tamarix canariensis*, también incluida en el Anexo II de la Orden 20/1991 de flora vascular de canarias, que deberá ser también protegido, en la medida de lo posible.

Sobre el resto de actuaciones, incluidas aquellas que prevén peatonalizaciones o modificaciones en viario, además, lógicamente de las que prevén nuevas áreas de estancia y nuevos dotacionales, se prevé la inclusión de vegetación, proponiendo especies que se correspondan con el piso bioclimático donde se prevé desarrollar la actuación. Por otro lado, no se prevén afecciones sobre los árboles monumentales y de flora singular por las actuaciones

previstas, debiendo, en caso de que el Proyecto que se elabore sobre cada una de las actuaciones propuestas afecte a algún árbol monumental o especies protegidas, proceder a su trasplante en zona próxima a la actuación.

El Catálogo de Protección del PEPCH protege los árboles monumentales y flora singular (AF), catalogando 469 individuos, que se agrupan en las 15 especies que se reflejan en la tabla adjunta:

Código Raíz	Especie	Nombre científico	Nº individuos
AF-AR	Araucaria	Araucaria heterophylla Salisb. (= A.excelsa).	10
AF-CA	Cardón	Euphorbia canariensis L.	4
AF-CI	Ciprés común	Cupressus sempervirens L.	22
AF-DR	Drago	Dracaena draco (L.) L. ssp. draco.	8
AF-EU	Eucaliptos	Eucalyptus camaldulensis Dehnh. y Eucalyptus globulus Labill.	14
AF-AC	Árbol del caucho	Ficus elastica Roxb. Ex Hornem.	2
AF-LA	Laurel de indias	Ficus microcarpa L.f.	38
AF-ÑA	Ñamera	Colocasia esculenta (L.) Schott.	5
AF-OM	Ombú	Phytolacca dioica L.	3
AF-PA.can	Palmera canaria	Phoenix canariensis H. Wildpret.	231
AF-PA.was	Palmeras Washingtonia	Washingtonia robusta H. Wendl. y Washingtonia filifera (Lindl.) H. Wendl.	81
AF-CN	Casuarina negra	Casuarina cunninghamiana Miq.	17
AF-PI.can	Pino canario	Pinus canariensis C. Sm. ex DC. in Buch.	2
AF-PI.oro	Pino de oro	Grevillea robusta A. Cunn. Ex R. Br.	28
AF-PL	Platanera	Musa acuminata Colla.	4
TOTAL INDIVIDUOS			469

Tabla 49. Árboles monumentales y flora singular

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	MODERADO

7.2.7. FAUNA

El desarrollo de las actuaciones previstas en ámbito ya transformados limita el potencial impacto sobre la fauna.

Respecto a las nuevas actuaciones previstas PUID22. Plaza – Mirador Templete Sitio Luna y PUEL-CH 15. Espacio Sitio Litre, se localizan fuera de ámbitos con presencia de especies en peligro de extinción, *Pimelia radula* y *Pieris cheiranthi cheiranthi* (mariposa capuchina común). A pesar de ello, principalmente en estos ámbitos, pero también en el resto, se localizan diferentes especies protegidas de avifauna, por lo que, especialmente durante la ejecución de las obras deberán adoptarse medidas protectoras. Cabe comentar que no se han localizado áreas de nidificación y cría en ninguno de los ámbitos de las actuaciones previstas.

Otro de los impactos previstos sobre la fauna está asociado a la instalación luminarias en las nuevas actuaciones, especialmente en aquellas que se localizan próximas al medio marino, pudiendo afectar a las aves marinas de hábitos nocturnos, como las pardelas, principalmente a los pollos, que pueden deslumbrarse con mayor facilidad. La disposición del haz de luz de las luminarias hacia el suelo resulta primordial para evitar este tipo de afecciones.

Por otro lado, la inclusión de nueva vegetación, con carácter general, en las actuaciones previstas, se considera favorable para la fauna.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	Reversible
Recuperación	Recuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.8. MEDIO MARINO

Como se expuso en el apartado del medio marino del inventario, parte del ámbito del PEPCH queda inserto dentro del medio marino en diferentes tramos.

En el Espacio Natural Bajíos (San Telmo), con el código EN-CH2-EP.01 se prevén las siguientes actuaciones:

- Reponer el perfil de la zona seca de la playa generado por los arrastres de las mareas,
- Intentar que al menos en los meses de verano, los accesos a las zonas de baño no tengan la presencia de musgo, mediante técnicas o productos que no contaminen el ambiente marino, para evitar riesgos de deslizamientos o caídas.
- El pavimento no debe tener baldosas sueltas, rotas o con resaltes.
- Propiciar una iluminación peatonal continua para garantizar la seguridad.

La reposición del perfil de la playa puede conllevar, en caso de que no se apliquen las oportunas medidas protectoras, una afección sobre gelidiales potencialmente presentes en la zona, concretamente sobre *Gelidium arbuscula*.

No se prevén impactos sobre el medio marino de modo directo en el resto de actuaciones previstas. Sin embargo, se debe tener en cuenta la potencial afección sobre el medio marino por el vertido a pozo filtrante de parte de las edificaciones existentes en las proximidades del mar, sin conexión a la red de saneamiento.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	Reversible
Recuperación	Recuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.9. ESPACIOS PROTEGIDOS

No se prevén impactos negativos, al quedar el ámbito del PEPCH fuera de Espacios Protegidos, no previendo afecciones ni directas ni indirectas. El potencial impacto se valora como **Nulo**.

7.2.10. PAISAJE

Las actuaciones propuestas conllevan una mejora considerable del paisaje.

Las nuevas peatonalizaciones, con mobiliario y vegetación, con eliminación del tráfico rodado y los nuevos parkings propuestos reducen el tráfico rodado en el interior del Casco Histórico, mejorando el paisaje urbano.

Por otro lado, se prevé una nueva red de zonas de estancia que incluyen miradores, vegetación y mobiliario, mejorando el paisaje en general, además de poner en valor el paisaje existente en el ámbito del PEPCH y en el Puerto de la Cruz, en general.

Las nuevas aperturas visuales hacia el mar en la Calle Mequinez también suponen una mejora y puesta en valor del paisaje, principalmente por facilitar la visibilidad del mar desde el Casco.

Las actuaciones sobre dotacionales, como plazas, o edificaciones existentes, también conllevan una mejora sobre el paisaje.

La inclusión en el Catálogo de 2 Espacios Naturales tiene una incidencia positiva sobre el paisaje, mostrándose en la siguiente tabla los mismos.

Código del Catálogo	Área urbana	Dirección	Denominación
EN-CH2-EP.01	San Telmo - El Muelle	San Telmo	Fondeadero de El Rey
EN-K-02.14	La Casa del Risco de Oro y jardines	Carretera de Las Tapias, s/n	Risco de Oro

Tabla 50. Espacios naturales catalogados

Durante la fase de ejecución, inevitablemente, se generarán una serie de impactos sobre el paisaje, asociados a la generación de emisiones de partículas, zonas de acopio de material, presencia de maquinaria, etc., de carácter temporal.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	MODERADO

7.2.11. PATRIMONIO CULTURAL

El aprobación del PEPCH en sí mismo conlleva un impacto positivo significativo, con la aprobación de nuevos elementos en el catálogo, un sistema viario donde se fomentan los modos no motorizados, una mejora y puesta en valor de espacios públicos y culturales, una mejora en la ordenación de los usos pormenorizados, así como una mejora en la ordenación de las alturas. Por otro lado, la propuesta de miradores y zonas de estancia posibilitará la observación de los valores patrimoniales del Conjunto Históricos desde diferentes puntos de observación.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	SEVERO

7.2.12. CAMBIO CLIMÁTICO

Las actuaciones propuestas conllevan una mejora en materia de cambio climático.

Las nuevas peatonalizaciones con eliminación del tráfico rodado y los nuevos parkings propuestos reducen el tráfico rodado en el interior del Casco Histórico, con una incidencia positiva sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y, por ende, sobre el cambio climático.

Por otro lado, la posibilidad, siempre que se respeten los elementos patrimoniales y paisajísticos, así como la normativa que disponga el PEPCH, de placas solares térmicas y fotovoltaicas dentro del ámbito del PEPCH también contribuirá a la mitigación del cambio climático.

Además, la inclusión de nueva vegetación en la mayor parte de las actuaciones supone que ésta actúe como sumidero de carbono contribuyendo, como en el caso anterior, a la mitigación del cambio climático.

Durante la fase de ejecución, debido a la necesidad de haber uso de maquinaria, se producirán emisiones de gases con impacto sobre el cambio climático, si bien su carácter es temporal.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.13. RIESGOS

Respecto a los riesgos naturales, especialmente el riesgo de inundación fluvial, ninguna de las actuaciones previstas se desarrolla sobre Áreas de Riesgo Potencial de Inundación (ARPSI) fluvial. Sin embargo, la actuación PUEL-CH 17: Plaza de Viera y Clavijo, se localiza parcialmente dentro de una zona de Riesgo de Avenidas *grave*, según el Plan de Defensa de Avenidas, como se muestran en el plano IA-13. Riesgo de Inundación. La pasarela prevista en esta actuación deberá tener en cuenta el riesgo de avenidas existente en esta zona.

Sobre las ARPSIs costeras, las actuaciones previstas sobre zonas inundables se limitan a actuar sobre áreas ya urbanizadas o edificadas.

Respecto al resto de riesgos naturales, el de mayor intensidad es el riesgo sísmico, moderado, debiendo tener en cuenta este aspecto los diferentes proyectos de urbanización o edificación.

Sobre los riesgos tecnológicos, tan solo se detectó una ruta de mercancías peligrosas, categoría 3. *Líquidos inflamables*, que discurre por la TF-312 hasta la Estación de Servicio de La Estrella. El PEPCH prevé la conversión a un uso terciario de la Gasolinera La Estrella y habilitar el traslado de la actividad infraestructural a otra parcela fuera del Conjunto Histórico, que por su ubicación sea más adecuada para la venta y dispensa de combustible a vehículos motorizados privados; a través de cualquiera de los instrumentos de gestión contemplados en la legislación urbanística, coordinando esta propuesta con la actuación contenida en el 2º PMM en tramitación.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo



Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	Reversible
Recuperación	Recuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.14. POBLACIÓN Y SALUD HUMANA

Las actuaciones propuestas en el PEPCH tendrán, previsiblemente, un incremento en potenciales visitantes y usuarios del Conjunto Histórico, con el incremento de los peatonales, las zonas de estancia, la creación de nuevos miradores, la mejora del paisaje urbano y la puesta en valor del patrimonio cultural. Esto tendrá una incidencia positiva sobre la economía local, pudiendo generar nuevos nichos de mercado y un incremento del empleo.

Respecto a la salud humana, las actuaciones citadas en el párrafo anterior tienen una incidencia positiva, principalmente al hacer una ciudad más amable, reduciendo las emisiones de gases y, principalmente, los efectos negativos del ruido del tráfico rodado, además de crear un entramado de corredores peatonales y nuevas zonas de estancia con miradores y juegos para niños.

Respecto al saneamiento, como se expuso en el subapartado 4.15.2 Como se expuso en el subapartado 4.15.2. se da cumplimiento a la Directiva 91/271/CEE, toda vez que del total de las aguas residuales generadas en la aglomeración, un 31% son recogidas para su posterior tratamiento colectivo.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	MODERADO

7.2.15. OCUPACIÓN DEL SUELO

En materia de ocupación del suelo, como se ha comentado en varios subapartados, la mayoría de las actuaciones se desarrollan sobre suelo ya transformado, urbanizado o edificado, sin nueva ocupación de suelo.

Respecto a las nuevas actuaciones, se prevé la siguiente ocupación:

- PUID22. Plaza – Mirador Templete Sitio Luna: 1.277,39 m²
- PUEL-CH 15. Espacio Sitio Litre: 818,46 m²

En ambos casos, como se expuso anteriormente, se trata de áreas desnaturalizadas, exceptuando elementos de flora (dragos y palmeras canarias), que deberán ser protegidos.

Por otro lado, se debe tener en cuenta la nueva ocupación prevista por el viario que atraviesa el islote “Ñ”, en una superficie aproximada de 6.603 m², cuyo trazado deberá ser estudiado pormenorizadamente con el objeto de analizar si cabe la posibilidad de su desplazamiento para no afectar a este islote.

Como se puede observar, la ocupación de suelo es reducida a nivel global.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	-
Causalidad	Seguro
Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	Irreversible
Recuperación	Irrecuperable
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.2.16. BIENES MATERIALES

No se prevén afecciones significativas sobre los bienes materiales, teniendo en cuenta las actuaciones previstas. Todo lo contrario, se prevé la puesta en valor de muchos de ellos, a través de remodelaciones o inclusión de nuevos elementos que potenciarán su uso.

A continuación, se incluye la caracterización y valoración del previsible impacto:

Signo	+
Causalidad	Seguro

Incidencia	Directo
Extensión	Simple
Aparición	Medio plazo
Duración	Permanente
Reversibilidad	NA
Recuperación	NA
Manifestación	Periódico
Continuidad	Continuo
VALORACIÓN	COMPATIBLE

7.3. MEDIDAS AMBIENTALES

El propio PEPCH se configura como una medida protectora, de manera especial sobre el Patrimonio Cultural, pero el conjunto de actuaciones previstas tienen una incidencia positiva sobre gran parte de las variables ambientales, como quedó patente en el subapartado anterior.

Se ha considerado oportuno, en primer lugar, exponer una serie de medidas que deberán adoptarse durante la ejecución de las obras de las acciones previstas.

7.3.1. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS EN FASE DE EJECUCIÓN

- Medidas de Protección de la **Calidad del Aire**
 1. Para la reducción de la generación de **emisiones de partículas**
 - Durante los movimientos de tierra y excavaciones, en caso de ser necesarias, se aplicarán riegos periódicos.
 - Los vehículos que ejecuten las obras limitarán la velocidad dentro de las mismas a 20 km/h, y fuera de la obra a 30 km/h.
 - En caso de que se transporten materiales terrosos que puedan generar emisiones de partículas de polvo, los vehículos que los transporten dispondrán de lona protectora.
 2. Para la protección de **emisiones de gases**
 - Se comprobará que la maquinaria empleada en la explotación se encuentre en perfecto estado de mantenimiento y que ha satisfecho los oportunos controles técnicos reglamentarios exigidos. Se constatará documentalmente que la maquinaria dispone de los certificados al día de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), en caso de que así lo requieran por sus características. Se constatará documentalmente que la maquinaria (no sometida a ITV) presenta actualizados los Planes de Mantenimiento recomendados por el fabricante o proveedor y, según los casos, que cumplen los requisitos legales en cuanto a

sus emisiones y el control de las mismas. Toda la maquinaria a emplear deberá disponer de marcado CE, declaración de conformidad o adecuación al RD 1215/97

3. Para la protección de la **contaminación acústica**

- Se comprobará que la maquinaria empleada en la explotación se encuentre en perfecto estado de mantenimiento, cuenta con certificados de homologación, ITV vigente y marcado CE.
- Se controlará la limitación de velocidad de los vehículos dentro de la obra.
- Las obras se desarrollarán estrictamente en periodo diurno.

● Medidas para la Protección de la **geología, geomorfología y suelos**

- Se procederá al vallado perimetral de la zona de obra, para evitar afectar más allá de lo estrictamente necesario.
- En el caso de que se produzcan vertidos accidentales sobre el suelo, serán tratados con sepiolita u otros materiales absorbentes y almacenados para su recogida y gestión por Gestor Autorizado.
- El material extraído de las excavaciones, en caso de ser posible, será reutilizado en la propia obra.
- La tierra vegetal que se extraiga, en su caso, será acopiada para su reutilización en otras áreas ajardinadas.
- El excedente de material que no sea reutilizable en la propia obra será transportado a vertedero autorizado.
- En caso de ser necesario el préstamo de materiales, estos serán extraídos de canteras autorizadas, debiendo contarse, con carácter preceptivo, con la Autorización de la administración competente.

● Medidas para la Protección de las **Aguas subterráneas**

- En el caso de que se produzcan vertidos accidentales sobre el cauce del barranco del Agua por el paso de camiones y/o maquinaria, serán tratados con puzolanas u otros materiales absorbentes y almacenados para su recogida y gestión por Gestor Autorizado.

● Medidas para la Protección del **Medio marino**

- La reposición de perfil de la zona seca de la playa prevista en el Espacio Natural con código EN-CH2-EP.01 no podrá afectar, en ningún caso, a los gelidiales potencialmente presentes en la zona, siendo oportuno incluso la realización de un inventario previo del ámbito para determinar la potencial presencia de los gelidiales.

● Medidas para la Protección de la **vegetación y flora**

- Se protegerá, en la medida de lo posible, las especies de flora protegida. En el caso de que se puedan conservar en su ubicación actual, serán balizadas para protegerlas.

- Las especies de flora protegida afectadas directamente por las actuaciones, como en PUID22 y PUEL-CH 15, serán objeto de trasplante en las mismas u otras áreas ajardinadas, contando para ello con la presencia de biólogo especialista en flora canaria. Sobre la actuación PUEL 10, se conservarán los ejemplares de tarajal, siempre que sea posible.
- Se procederá a la eliminación de las especies exóticas invasoras que se localizan en el ámbito de las actuaciones previstas, aplicando los protocolos previstos para cada especie, siendo posteriormente recogidos por gestor autorizado o, en su caso, trasladados directamente a punto limpio o al Complejo Ambiental de Tenerife.
- Medidas para la Protección de la **fauna**
 - En caso de que se prevea alguna actuación en ámbitos potencialmente ocupados por la *Pimelia rádula radula*, con carácter previo a las obras se realizará un inventario por especialista entomólogo, adoptando las medidas que estime oportunas para evitar su afección.
- Medidas para la Protección del **Paisaje**
 - Durante los movimientos de tierra y excavaciones, en caso de ser necesarias, se aplicarán riegos periódicos.
 - Los vehículos que ejecuten las obras limitarán la velocidad dentro de las mismas a 20 km/h, y fuera de la obra a 30 km/h.
 - En caso de que se transporten materiales terrosos que puedan generar emisiones de partículas de polvo, los vehículos que los transporten dispondrán de lona protectora.
 - En caso de ser necesario el préstamo de materiales, estos serán extraídos de canteras autorizadas, debiendo contarse, con carácter preceptivo, con la Autorización de la administración competente.
 - Se dispondrá, siempre que sea posible, una zona de acopio de materiales, gestión de residuos y parque de maquinaria.
 - En el caso de considerarse necesario, se procederá al vallado perimetral del ámbito de actuación.
 - Será de obligado cumplimiento el Plan de Gestión de Residuos que se establezca en el Proyecto de Urbanización o Edificación.
- Medidas para la Protección del **Patrimonio cultural**
 - En caso de que durante las obras se produzca el hallazgo de algún elemento patrimonial, se procederá a la paralización inmediata de las obras, informando al Servicio de Patrimonio del Cabildo de Tenerife, para que adopte las medidas que considere oportunas.
- Medidas para la Protección de la **Salud humana**
 - Durante los movimientos de tierra y excavaciones, en caso de ser necesarias, se aplicarán riegos periódicos.

- Los vehículos que ejecuten las obras limitarán la velocidad dentro de las mismas a 20 km/h, y fuera de la obra a 30 km/h.
- En caso de que se transporten materiales terrosos que puedan generar emisiones de partículas de polvo, los vehículos que los transporten dispondrán de lona protectora.
- Se comprobará que la maquinaria empleada en la explotación se encuentre en perfecto estado de mantenimiento, cuenta con certificados de homologación, ITV vigente y marcado CE.
- Se controlará la limitación de velocidad de los vehículos dentro de la obra.
- Las obras se desarrollarán estrictamente en periodo diurno.

7.3.2. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS APLICABLES SOBRE EL PEPCH

En materia de **Protección de la Calidad del Aire**

1. Se cumplirán los límites establecidos por la legislación aplicable en materia acústica para la protección de las áreas residenciales, medida especialmente aplicable al ocio.

2. La instalación de nuevas luminarias, especialmente en las actuaciones previstas más próximas al mar, cumplirán con la Ley 31/1998, de Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias, el Real Decreto 580/2017, de 12 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 243/1992, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 31/1988, de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias.

En materia de **Protección de la Aguas Subterráneas**

1. En todas aquellas actuaciones que conlleven urbanización, se dispondrá de redes separativas de saneamiento y pluviales, calculadas para un periodo de retorno de T=100 años.

2. En el caso de las nuevas redes de saneamiento interiores, serán calculadas para un periodo de retorno de 10 años.

3. La red de abastecimiento será separativa.

4. En caso de preverse el vertido de pluviales a cauce de barranco se estudiarán soluciones constructivas para evacuar el caudal de escorrentía de periodo de retorno de T=500 años hacia barranco o cauce. Será obligatorio contar con Concesión/Autorización Administrativa previa del Consejo Insular de Aguas de Tenerife para cualquier actuación que pudiera afectar a su cauce, así como a sus zonas de servidumbre u/o policía.

5. Se recomienda que, en la medida de lo posible, las viviendas que vierten a pozo filtrante más próximas a la costa, se conecten paulatinamente a la red de saneamiento para reducir una potencial contaminación del medio marino. La aplicación de esta medida podría acometerse a través del Programa de actuaciones para la adaptación ambiental de la planta hotelera y de la

residencia, incorporado al Programa de Actuaciones del presente PEPCH con el código GE0402, cuyo desarrollo dependerá de de la dotación presupuestaria, entre ellas, subvenciones públicas.

En materia de **Protección los Suelos**

1. Se protegerán, en la medida de lo posible, los cultivos existentes dentro del ámbito del PEPCH.

En materia de **Protección del Medio Marino**

1. Se recomienda que, en la medida de lo posible, las viviendas que vierten a pozo filtrante más próximas a la costa, se conecten paulatinamente a la red de saneamiento para reducir una potencial contaminación del medio marino. La aplicación de esta medida podría acometerse a través del Programa de actuaciones para la adaptación ambiental de la planta hotelera y de la residencia, incorporado al Programa de Actuaciones del presente PEPCH con el código GE0402, cuyo desarrollo dependerá de de la dotación presupuestaria, entre ellas, subvenciones públicas.

En materia de **Protección de la Vegetación**

1. La vegetación a utilizar en las áreas ajardinadas será la propia del piso bioclimático donde se localiza la actuación, tomando como referencias las especies propuestas en el fichero de actuaciones.

2. De manera general, las especies protegidas presentes en el ámbito se mantendrán en su ubicación actual. En caso de verse afectadas especies de flora protegida por las actuaciones previstas, se procederá a su trasplante, en la misma zona donde se prevé actuar o en otra área ajardinada o espacio público que prevea el Ayuntamiento.

3. En ningún caso se utilizarán en el ajardinamiento especies que puedan considerarse exóticas invasoras.

4. En el caso de que se localicen especies exóticas invasoras se procederá a su eliminación, aplicando los protocolos de eliminación de cada especie que pueda localizarse, especialmente el protocolo de eliminación del rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).

Medidas en materia de **Protección de la fauna**

1. La instalación nuevas luminarias, especialmente en las actuaciones previstas más próximas al mar, proyectarán el haz hacia el suelo, con el objeto de evitar deslumbramientos sobre aves marinas que pueda terminar provocando colisiones y muertes.

2. Se protegerá de manera efectiva la potencial presencia de la especie *Pimelia radula radula*.

Medidas en materia de **Protección del paisaje**

1. En virtud de lo dispuesto por el artículo 79 apartado 4 de la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias, Las instalaciones eléctricas, telefónicas o cualquier otra que requiera el tendido de

cables deberán estar soterradas, prohibiéndose expresamente las aéreas y las adosadas a las fachadas. Las antenas, pantallas de recepción de ondas, paneles solares u objetos y elementos similares en cubiertas serán acordes con la imagen histórica del conjunto histórico.

2. Se tenderá, de manera progresiva, a la eliminación de los cableados aéreos existentes, especialmente aquellos adosados a edificaciones catalogadas, procediendo a su soterramiento.

3. Se tenderá, de manera progresiva, a la homogeneización de las luminarias existentes en el ámbito del PEPCH, especialmente en aquellas adosadas a edificaciones catalogadas, pudiendo diferenciar los modelos de espacios libres, luminarias sobre báculos y las adosadas a edificaciones.

4. Se tenderá, de manera progresiva, siempre que sea posible y respetando su valor patrimonial, a la homogeneización de los pavimentos en peatonales y espacios públicos dentro del ámbito del PEPCH, con el objeto de dar identidad al Conjunto Histórico.

5. Los Proyectos de edificación y urbanización prestarán especial importancia a la integración paisajística de las nuevas edificaciones, actuaciones de recuperación edificatoria, actuaciones sobre viario o espacios públicos, debiendo tener en cuenta medidas específicas de integración, tales como volumetría, materiales, cromatismo, etc.

6. Los contenedores para la recogida selectiva de residuos (áreas de aportación) podrán instalarse de manera soterrada con el fin de minimizar el impacto paisajístico.

Medidas en materia de **Mitigación del Cambio Climático**

1. Siempre que sea posible por las medidas específicas de protección de las edificaciones insertar en el Conjunto Histórico e islotes, se podrán instalar placas solares térmicas o fotovoltaicas para reducir el consumo de energías fósiles.

2. Los proyectos de edificación tendrán en cuenta la aplicación de medidas tendentes a reducir el consumo energético, tales como la orientación de la edificación, disposición de ventanas, doble acristalamiento, etc.

3. Se recomienda la utilización en la urbanización y edificación de materiales de alto albedo (colores claros), reduciendo la necesidad de refrigeración y contribuyendo a reducir el efecto isla de calor.

4. Se potenciarán los espacios libres ajardinados, que actúen como sumidero de carbono.

7.4. VALORACIÓN FINAL DE LOS IMPACTOS GENERADOS POR LA ORDENACIÓN

Como se ha expuesto, el PEPCH en sí mismo, se configura como un instrumento de planeamiento que protege y conlleva una mejora sobre el medio ambiente urbano, en general, y sobre diferentes variables ambientales en particular. En la siguiente tabla se expone la valoración global de los potenciales impactos sobre cada una de las variables ambientales estudiadas.

Clima

NULO

Calidad del Aire	POSITIVO MODERADO
Geología y geomorfología	NEGATIVO COMPATIBLE
Hidrología superficial y subterránea	NEGATIVO COMPATIBLE
Edafología	NEGATIVO COMPATIBLE
Vegetación y flora	POSITIVO MODERADO
Fauna	NEGATIVO COMPATIBLE
Medio marino	COMPATIBLE
Espacios Protegidos	NULO
Paisaje	POSITIVO MODERADO
Patrimonio cultural	POSITIVO SEVERO
Cambio climático	POSITIVO COMPATIBLE
Riesgos	NEGATIVO COMPATIBLE
Población y salud humana	POSITIVO MODERADO
Ocupación del suelo	NEGATIVO COMPATIBLE
Bienes materiales	POSITIVO COMPATIBLE

Tabla 51. Valoración global de potenciales impactos

El potencial impacto global se valora como **POSITIVO MODERADO**.

7.5. VALORACIÓN DEL PROCESO DE EVALUACIÓN

El proceso de evaluación parte, tras la caracterización ambiental y la delimitación de los principales valores ambientales, del análisis de las alternativas propuestas sobre cada uno de los sistemas u ordenación sectoriales propuestas. Parte de las mismas, como la ordenación sobre el sistema viario o la ordenación del espacio público y cultural, dado su carácter estructural, se analizar a nivel municipal, pues de otra forma no podría entenderse la ordenación de las alternativas propuestas.

Teniendo en cuenta los escasos potenciales impactos previstos sobre el medio ambiente dentro del ámbito del PEPCH y las alternativas propuestas de los diferentes sistemas u ordenaciones sectoriales, se ha considerado oportuno realizar una valoración **cualitativa**.

Tras la selección de la Alternativa seleccionada en cada sistema u ordenación sectorial, se analizan, de manera detallada, las actuaciones previstas en el modelo de ordenación propuesto, caracterizando y valorando de manera parcial los potenciales impactos sobre cada una de las variables ambientales.

Posteriormente, se realiza una propuesta de medidas para reducir los potenciales impactos ambientales. Se proponen, por un lado, una serie de medidas a aplicar durante las obras de las actuaciones previstas y, por otro lado, se exponen las medidas propuestas, a aplicar por el PEPCH para reducir los potenciales impactos sobre las diferentes variables ambientales. Las medidas

propuestas sobre las diferentes actuaciones propuestas se incorporan en el fichero de actuaciones de la normativa.

La valoración del impacto global, teniendo en cuenta la aplicación de las citadas medidas, se considera **POSITIVO MODERADO**.

No se han encontrado dificultades en el proceso de evaluación ni para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico en su conjunto.

8. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

8.1. OBJETIVOS

El objetivo del presente Programa de Vigilancia Ambiental (en adelante, PVA) es establecer la metodología para realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el presente Documento Ambiental Estratégico.

Para ello, se hace necesaria tanto la planificación sistemática de las labores de seguimiento ambiental, como de una organización de la información necesaria para el estudio de la evolución de los impactos medioambientales.

Con el establecimiento de este Plan de Seguimiento y Control se pretende comprobar la realización de las medidas protectoras y correctoras propuestas, proporcionar información inmediata acerca de los valores críticos fijados para los indicadores de impactos preseleccionados, proporcionar información a usar en la verificación de los impactos predichos y, por último, proporcionar información acerca de la efectividad de las medidas correctoras adoptadas.

Además, se pretende controlar la aparición de impactos ambientales no previstos, con el fin de reaccionar a tiempo y diseñar las oportunas medidas de prevención, protección, corrección y compensación de impactos ambientales que pudieran detectarse durante la fase de obras y de explotación, no previstos en el presente Documento Ambiental Estratégico.

Asimismo, los condicionantes que se incluyan en la Declaración Ambiental Estratégica del presente Estudio Ambiental Estratégico, deberán ser incluidos en el PVA.

Se diferencian medidas de seguimiento ambiental para las obras de las actuaciones previstas, y medidas de seguimiento durante la fase de aplicación del PEPC, basadas en indicadores de seguimiento.

8.2. RESPONSABLE DEL SEGUIMIENTO

Durante las obras de las diferentes actuaciones, la contrata que ejecute las obras será la responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del Director Facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento del Informe Ambiental Estratégico. La contrata nombrará un Técnico responsable medioambiental

que, dependiendo del Director de Obra por parte de la misma, será el interlocutor directo y actuará como coordinador entre la contrata y la Administración en materia medioambiental.

El responsable del seguimiento durante la fase de aplicación del PEPCH será, principalmente, el propio Ayuntamiento.

8.3. ETAPAS DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

El PVA se desarrolla en cuatro fases que se resumen a continuación:

- **Etapa de Verificación:** En esta etapa se comprobará que se han adoptado todas las medidas protectoras y correctoras propuestas en el Documento Ambiental Estratégico y las propuestas en el Informe Ambiental Estratégico.
- **Etapa de Seguimiento y Control:** En esta etapa se procederá a la comprobación del funcionamiento de las medidas correctoras en relación con los impactos previstos, para lo que se especificarán las relaciones causa-efecto detectada. Se considerarán indicadores de impacto los asociados con cambios significativos que afecten en conjunto a aspectos del medio ambiente, como la calidad de aire, la geomorfología, la hidrogeología, la hidrología superficial, la vegetación, la fauna, el medio marino, la biodiversidad y el paisaje, entre otros. Los umbrales de actuación, que una vez sobrepasados impliquen una actuación correctora de urgencia.

A su vez, se diseñarán las medidas complementarias de urgencia a realizar para cada una de las afecciones, en caso de que sea necesario.

Estos trabajos comenzarán partiendo de la campaña de referencia para la definición de la situación de partida u operacional (situación 0), con respecto a la comparación de algunos indicadores.

- **Etapa de Redefinición del Programa de Vigilancia Ambiental:** Una vez comprobado el correcto funcionamiento y/o efectividad de las medidas correctoras en relación con los impactos previstos, mediante la especificación de las relaciones causa-efecto correspondientes, se podrán detectar las deficiencias existentes en las mismas con la finalidad de poder proceder a la redefinición del Programa de Vigilancia Ambiental.

Por otro lado, en caso de que se produzcan otros impactos no previstos, se pondrá en conocimiento del órgano ambiental encargado del seguimiento ambiental, proponiendo y aplicando nuevas medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias, debiendo incluirse en el Programa de Vigilancia Ambiental el seguimiento.

- **Etapa de Emisión y Remisión de Informes:** El PVA incluye la realización de informes periódicos (de frecuencia variable en función de la fase y la variable) y siempre que se presenten sucesos ambientales extraordinarios. Antes de la entrega de la obra se elaborarán los informes

necesarios sobre las acciones realmente llevadas a cabo para verificar la efectividad de las mismas, justificación y el coste económico. Estos informes serán remitidos a los organismos competentes.

A modo de resumen se puede indicar que en la Etapa de Verificación se procederá a la comprobación de la implantación de las medidas protectoras y correctoras, en la Etapa de Seguimiento y Control se establecen los controles a realizar sobre la obra, entendiendo estos controles como herramientas de comprobación del funcionamiento de las medidas protectoras y correctoras. Durante la Etapa de Redefinición, y tras la valoración de los datos obtenidos en las etapas anteriores, se podrán establecer nuevas medidas correctoras o de protección, e incluso, si fuera necesario, la exclusión de alguna de ellas. Finalmente, en la Etapa de Emisión y Remisión de Informes, se especificará la periodicidad de elaboración de los informes en función del factor ambiental, para su posterior remisión al Órgano Sustantivo y Ambiental.

8.4. SEGUIMIENTO AMBIENTAL EN FASE DE OBRAS (EJECUCIÓN) DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS

8.4.1. FASE PRE OPERACIONAL

Campaña formativa

1. Formación de los operarios de obra	Objetivo: Formar a los operarios para evitar la generación de impactos ambientales por desconocimiento de los medios de protección a aplicar
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Generación de impactos ambientales por desconocimiento de las medidas protectoras y/o correctoras a aplicar
Medidas protectoras y/o correctoras:	Formación de los operarios de la obra, haciendo hincapié en los valores naturales a proteger, así como las principales medidas protectoras y correctoras a aplicar durante toda la obra.
Labores de verificación:	Verificación de que todos los operarios han sido informados
Lugar de verificación:	Oficinas (o similar) y zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental
Metodología	Se explicará a través de charlas, incluyendo exposición de planos y reconocimiento en la zona de obra, las zonas más vulnerables desde el punto de vista ambiental, así como la correcta gestión ambiental de la obra, especialmente en cuento a vertidos y gestión de residuos.
Frecuencia de verificación:	Una sola vez previo inicio de las obras
Frecuencia de emisión de informes:	Uno previo inicio de las obras
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Seguimiento de la efectividad de la campaña de formación
Indicador de impacto	- Existencia de residuos fuera de la zona de acopio - Presencia de vertidos líquidos o sólidos en la zona - Presencia de materiales de obra fuera de las zonas destinadas a su acopio
Umbral inadmisibles:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Nueva actividad formativa durante la fase de obras

Puntos de control:	Toda la zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental
Frecuencia seguimiento y control:	Una sola vez previo inicio de las obras
Frecuencia emisión de informes:	Uno previo inicio de las obras

8.4.2. FASE DE OBRAS

Calidad del aire

Contaminación atmosférica y acústica

1. Control de la maquinaria de obra	Objetivo: Evitar emisiones de gases y ruido excesivo de maquinaria de obra sin certificados
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Generación de emisiones de gases y ruido excesivo por maquinaria de obra
Medidas protectoras y/o correctoras:	Verificación de los certificados de marcado CE de la maquinaria de obra
Labores de verificación:	Verificación de marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Lugar de verificación:	Ámbito de la obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Metodología	Verificación visual de marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Frecuencia de verificación:	Mensual
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Seguimiento y control del marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Indicador de impacto	Inexistencia o certificados obsoletos de marcado CE
Umbral inadmisibles:	Presencia en obra de maquinaria de obra que no cuenta o no ha actualizado los certificados de marcado CE
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Paralización de la maquinaria sin certificado favorable o certificado obsoleto de marcado CE
Puntos de control:	Ámbito de la obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Mensual
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

2. Entoldado de vehículos pesados que transportan material	Objetivo: Evitar emisiones de partículas de polvo durante el transporte de material por vehículos pesados
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Generación de emisiones de partículas de polvo durante el transporte de material por vehículos pesados
Medidas protectoras y/o correctoras:	Entoldado de todos los camiones que transporten materiales a la obra
Labores de verificación:	Verificación de que los camiones están provistos de toldo
Lugar de verificación:	Acceso a la zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Metodología	Observación directa de los camiones que transportan material
Frecuencia de verificación:	Diaria
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Observación directa del correcto entoldado de los camiones que transportan material y la obra en su acceso a la misma

Indicador de impacto	Presencia de partículas de polvo en fachadas de viviendas y complejos de apartamentos próximos a la obra, así como sobre el viario de acceso a la obra y sobre la vegetación cercana
Umbral inadmisibles:	Presencia de nubes de polvo que afecten a la visibilidad
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Paralización de los vehículos que transporten material sin entoldar o con el toldo en mal estado con el objeto de que apliquen la medida protectora
Puntos de control:	Acceso a la obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

3. Limitación de la velocidad de vehículos pesados y maquinaria de obra dentro de la misma	Objetivo: Evitar emisiones de partículas de polvo por el tránsito de vehículos pesados y maquinaria dentro de la obra
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Generación de emisiones de partículas de polvo por el transporte de vehículos pesados y resto de maquinaria dentro de la obra
Medidas protectoras y/o correctoras:	Limitación de la velocidad de tránsito a 20 km/h dentro de la obra
Labores de verificación:	Verificación de la velocidad de vehículos pesados y resto de maquinaria dentro de la obra
Lugar de verificación:	Interior de la obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Metodología	Observación directa del tránsito de vehículos dentro de la obra
Frecuencia de verificación:	Diaria
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Observación directa del tránsito de vehículos pesados y resto de maquinaria dentro de la obra
Indicador de impacto	Velocidades elevadas de vehículos pesados y resto de maquinaria dentro de la obra, especialmente, en zonas sin asfaltado
Umbral inadmisibles:	Generación de nubes de partículas de polvo que afecten a la visibilidad
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Obligación de reducción de velocidad
Puntos de control:	Interior de la obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

4. Riegos periódicos	Objetivo: Evitar emisiones de partículas de polvo durante los movimientos de tierra
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Generación de emisiones de partículas de polvo durante los movimientos de tierra
Medidas protectoras y/o correctoras:	Aplicación de riegos periódicos para evitar la generación de emisiones de partículas de polvo
Labores de verificación:	Verificación de que se administran riegos periódicos o nebulizaciones durante los movimientos de tierra
Lugar de verificación:	Zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Metodología	Verificación visual de que se llevan a cabo riegos periódicos durante los movimientos de tierra

Frecuencia de verificación:	Diaria durante los movimientos de tierra
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Verificación visual de que se llevan a cabo riegos periódicos durante los movimientos de tierra
Indicador de impacto	Generación de partículas de polvo durante los movimientos de tierra
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Aplicación inmediata de riegos periódicos o nebulizaciones durante los movimientos de tierra
Puntos de control:	Zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria durante los movimientos de tierra
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Emisiones de gases

1. Control de vehículos pesados que transportan materiales y resto de maquinaria	Objetivo: Evitar emisiones de gases por vehículos pesados que transportan materiales y resto de maquinaria de obra sin certificados
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Generación de emisiones de gases por vehículos pesados que transportan materiales y resto de maquinaria de obra
Medidas protectoras y/o correctoras:	Verificación de los certificados de inspección técnica de vehículos de los camiones y marcado CE de la maquinaria de obra
Labores de verificación:	Verificación de los certificados de ITV de los camiones y marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Lugar de verificación:	Ámbito de la obra
Responsable:	Técnico ambiental
Metodología	Verificación visual de los certificados favorable de ITV de los camiones y marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Frecuencia de verificación:	Mensual
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Seguimiento y control de los certificados favorables de ITV de los camiones y marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Indicador de impacto	Inexistencia o certificados obsoletos de ITV o de marcado CE
Umbral inadmisibile:	Presencia en obra de camiones o maquinaria de obra que no cuenta o no ha actualizado los certificados de ITV o marcado CE
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Paralización de los camiones sin certificado favorable o certificado obsoleto de ITV o marcado CE de la maquinaria de obra
Puntos de control:	Ámbito de la obra
Responsable:	Técnico ambiental
Frecuencia seguimiento y control:	Verificación visual de los certificados favorable de ITV de los camiones y marcado CE de la maquinaria a utilizar en la obra
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Geología, geomorfología y suelos

1. Vallado perimetral	Objetivo: Limitar la afección sobre la geología y geomorfología
------------------------------	--

ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Ocupación y afección a zonas fuera de las estrictamente necesarias para la ejecución de la obra
Medidas protectoras y/o correctoras:	Instalación de vallado perimetral o cinta de obra
Labores de verificación:	Verificación de que se instala de forma correcta el vallado perimetral o cinta de obra en la delimitación de la zona de obras
Lugar de verificación:	Zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Metodología	Verificación visual de que se ha instalado correctamente el vallado perimetral de obra
Frecuencia de verificación:	Semanal
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Seguimiento y control de la correcta instalación del vallado perimetral o cinta de obra y de su buen estado de mantenimiento
Indicador de impacto	Ocupación y afección sobre suelos fuera de los estrictamente necesarios para la ejecución de la obra
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Instalación de vallado perimetral o cinta de obra en aquellas zonas donde no se ha instalado o reinstalación en tramos donde se encuentre en mal estado
Puntos de control:	Vallado perimetral de la zona de obras
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Semanal
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

2. Contaminación del suelo	Objetivo: Evitar la contaminación del suelo
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Contaminación del suelo por vertidos líquidos procedentes de la maquinaria de obra
Medidas protectoras y/o correctoras:	<ul style="list-style-type: none"> - Control del buen estado de la maquinaria de obra - Tratamiento de vertidos accidentales con materiales absorbentes para su posterior recogida y tratamiento por gestor autorizado - Ubicación de equipos (martillos hidráulicos, etc.) sobre lona impermeable en el parque de maquinaria, especialmente, y en cualquier parte de la obra en el momento en que se coloque el martillo hidráulico sobre el suelo.
Labores de verificación:	Verificación de presencia de manchas de aceites y/o grasas en la zona de obra
Lugar de verificación:	Toda la zona de obra, especialmente en el Área de Instalaciones Auxiliares (parque de maquinaria)
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Metodología	Verificación visual de la presencia de manchas por vertidos accidentales de aceites y/o grasas
Frecuencia de verificación:	Diaria
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Verificación visual de la presencia de manchas por vertidos accidentales de aceites y/o grasas
Indicador de impacto	Presencia de manchas por vertidos accidentales de aceites y/o grasas
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Incentivar el: <ul style="list-style-type: none"> - Control del buen estado de la maquinaria de obra - Tratamiento de vertidos accidentales con materiales absorbentes, como sepiolita, para

	su posterior recogida y tratamiento por gestor autorizado - Ubicación de equipos (martillos hidráulicos, etc.) sobre lona impermeable en el parque de maquinaria
Puntos de control:	Toda la zona de obra, especialmente en el Área de Instalaciones Auxiliares
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

3. Material extraído de las excavaciones	Objetivo: Reutilizar los materiales extraídos en la propia obra o en otras zonas y transporte de excedentes de material no reutilizable a vertedero autorizado
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	<ul style="list-style-type: none"> - La no reutilización de material extraído en la propia obra, siempre que se potencialmente reutilizable - Que no se acopien y reutilice la tierra vegetal que se extraiga en la propia obra, si se prevé área ajardinada, o en otras áreas ajardinadas dentro del Conjunto Histórico - El transporte de excedentes de material no reutilizable a vertederos no autorizados
Medidas protectoras y/o correctoras:	<ul style="list-style-type: none"> - Reutilización del material extraído en la propia obra, siempre que se potencialmente reutilizable - Acopio y reutilización de la tierra vegetal que se extraiga en la propia obra, si se prevé área ajardinada, o en otras áreas ajardinadas dentro del Conjunto Histórico - Transporte de excedentes de material no reutilizable a vertederos autorizados
Labores de verificación:	Verificación directa y a través de albaranes
Lugar de verificación:	Zona de obra
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Metodología	Verificación visual de que se: <ul style="list-style-type: none"> - Reutiliza el material extraído en la propia obra, siempre que se potencialmente reutilizable - Acopia y reutiliza la tierra vegetal que se extraiga en la propia obra, si se prevé área ajardinada, o en otras áreas ajardinadas dentro del Conjunto Histórico - Transportan los excedentes de material no reutilizable a vertederos autorizados
Frecuencia de verificación:	Diaria durante los movimientos de tierra y durante la reutilización de materiales extraídos
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Verificación visual de que se: <ul style="list-style-type: none"> - Reutiliza el material extraído en la propia obra, siempre que se potencialmente reutilizable - Acopia y reutiliza la tierra vegetal que se extraiga en la propia obra, si se prevé área ajardinada, o en otras áreas ajardinadas dentro del Conjunto Histórico - Transportan los excedentes de material no reutilizable a vertederos autorizados
Indicador de impacto	<ul style="list-style-type: none"> - La no reutilización de material extraído en la propia obra, siempre que se potencialmente reutilizable - Que no se acopien y reutilice la tierra vegetal que se extraiga en la propia obra, si se prevé área ajardinada, o en otras áreas ajardinadas dentro del Conjunto Histórico - El transporte de excedentes de material no reutilizable a vertederos no autorizados
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Aplicar correctamente las medidas de reutilización y transporte de excedente de material no reutilizable a vertedero autorizado
Puntos de control:	Zona de obra
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria durante los movimientos de tierra y durante la reutilización de materiales extraídos

Frecuencia emisión de informes:	Mensual
---------------------------------	---------

4. Préstamo de materiales	Objetivo: Controlar que el material para la ejecución de la obra, en caso de ser necesario, se aporta de Canteras autorizadas
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Aporte de materiales para la ejecución de la obra de canteras no autorizadas
Medidas protectoras y/o correctoras:	Aporte de materiales de canteras autorizadas, que cuenten con autorización de la administración competente
Labores de verificación:	Verificación, a través de albaranes, de que las tierras aportadas provienen de canteras autorizadas, con autorización administrativa
Lugar de verificación:	Zona de obra
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Metodología	Verificación, a través de albaranes, de que las tierras aportadas provienen de canteras autorizadas, con autorización administrativa
Frecuencia de verificación:	Diaria durante el aporte de materiales
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Verificación, a través de albaranes, de que las tierras aportadas provienen de canteras autorizadas, con autorización administrativa
Indicador de impacto	Aporte de materiales para la ejecución de la obra de canteras no autorizadas
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	No se administrarán las tierras que no procedan de canteras autorizadas, debiendo aportar nuevas tierras de canteras autorizadas
Puntos de control:	Zona de obra
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria durante el aporte de materiales
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Hidrología superficial y subterránea

1. Vertidos accidentales sobre cauces de barrancos	Objetivo: Evitar vertidos accidentales sobre cauces de barrancos
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Contaminación del suelo por vertidos líquidos procedentes de la maquinaria de obra
Medidas protectoras y/o correctoras:	<ul style="list-style-type: none"> - Control del buen estado de la maquinaria de obra - Tratamiento de vertidos accidentales con materiales absorbentes para su posterior recogida y tratamiento por gestor autorizado - Ubicación de equipos (martillos hidráulicos, etc.) sobre lona impermeable en el parque de maquinaria, especialmente, y en cualquier parte de la obra en el momento en que se coloque el martillo hidráulico sobre el suelo.
Labores de verificación:	Verificación de presencia de manchas de aceites y/o grasas en la zona de obra
Lugar de verificación:	Toda la zona de obra, especialmente en el Área de Instalaciones Auxiliares (parque de maquinaria)
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Metodología	Verificación visual de la presencia de manchas por vertidos accidentales de aceites y/o grasas
Frecuencia de verificación:	Diaria
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual

ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Verificación visual de la presencia de manchas por vertidos accidentales de aceites y/o grasas
Indicador de impacto	Presencia de manchas por vertidos accidentales de aceites y/o grasas
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Incentivar el: - Control del buen estado de la maquinaria de obra - Tratamiento de vertidos accidentales con materiales absorbentes, como sepiolita, para su posterior recogida y tratamiento por gestor autorizado - Ubicación de equipos (martillos hidráulicos, etc.) sobre lona impermeable en el parque de maquinaria
Puntos de control:	Toda la zona de obra, especialmente en el Área de Instalaciones Auxiliares
Responsable:	Vigilante de obra/Técnico ambiental
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Medio marino

1. Afección a gelidiales	
Objetivo: Evitar la potencial afección sobre gelidiales por la actuación de	
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Afección sobre gelidiales (<i>Gelidium canariense</i> , <i>Gelidium arbuscula</i>) por la actuación de reposición de perfil de la zona seca de la playa prevista en el Espacio Natural con código EN-CH2-EP.01.
Medidas protectoras y/o correctoras:	- Inventario previo de la zona de actuación - Control durante la ejecución de las obras de la nula afección sobre los gelidiales
Labores de verificación:	Verificación de la nula afección sobre los gelidiales
Lugar de verificación:	Zona de actuación de perfil de la playa en el Espacio Natural EN-CH2-EP.01
Responsable:	Técnico ambiental/Biólogo marino
Metodología	Tras la realización de un inventario previo de la zona de actuación, se delimitarán las áreas con presencia de gelidiales, sobre las que no se podrá actuar, llevando un seguimiento del estado de los gelidiales durante las obras de reposición del perfil de la playa, así como tras la ejecución del mismo.
Frecuencia de verificación:	- Una previa al inicio de las obra de reposición del perfil - Semanal durante la ejecución de la reposición del perfil - Una tras la finalización de las obras de reposición del perfil
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Tras la realización de un inventario previo de la zona de actuación, se delimitarán las áreas con presencia de gelidiales, sobre las que no se podrá actuar, llevando un seguimiento del estado de los gelidiales durante las obras de reposición del perfil de la playa, así como tras la ejecución del mismo.
Indicador de impacto	Afección directa y pérdida de gelidiales
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Paralización de las obras y acotación de la reposición del perfil de la playa a las áreas donde no se produzca afección sobre los gelidiales
Puntos de control:	Zona de actuación de perfil de la playa en el Espacio Natural EN-CH2-EP.01
Responsable:	Técnico ambiental/Biólogo marino
Frecuencia seguimiento y control:	- Una previa al inicio de las obra de reposición del perfil - Semanal durante la ejecución de la reposición del perfil

	- Una tras la finalización de las obras de reposición del perfil
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Vegetación y flora

1. Protección de especies de flora protegida	Objetivo: Proteger las especies protegidas afectadas próximas a la zona de obra
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Posible afección indirecta sobre ejemplares protegidos, como drago (<i>Dracaena draco</i>), palmera canaria (<i>Phoenix canariensis</i>), tarajal (<i>Tamarix canariensis</i>) o cardón (<i>Euphorbia canariensis</i>) por la ejecución de diferentes actuaciones.
Medidas protectoras y/o correctoras:	Balizamiento de protección de los ejemplares de los ejemplares de flora protegida dentro o próximos a la zona de actuación que no estén directamente afectados
Labores de verificación:	Verificación del correcto balizamiento de los ejemplares de flora protegida dentro o próximos a la zona de actuación que no estén directamente afectados
Lugar de verificación:	Zona de obra y áreas próximas
Responsable:	Técnico de medio ambiente/Vigilante de obra
Metodología	Balizamiento con hierro de obra y cinta de os ejemplares de flora protegida dentro o próximos a la zona de actuación que no estén directamente afectados
Frecuencia de verificación:	Diaria durante las obras
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Balizamiento con hierro de obra y cinta de os ejemplares de flora protegida dentro o próximos a la zona de actuación que no estén directamente afectados
Indicador de impacto	El no balizamiento de los ejemplares de flora protegida dentro o próximos a la zona de actuación que no estén directamente afectados
Umbral inadmisibles:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Balizamiento de protección de los ejemplares de los ejemplares de flora protegida dentro o próximos a la zona de actuación que no estén directamente afectados o reposición del balizamiento que se encuentre en mal estado
Puntos de control:	Zona de obra y áreas próximas
Responsable:	Técnico de medio ambiente/Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria durante las obras
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

2. Trasplante de especies protegidas afectadas	Objetivo: Proteger las especies protegidas afectadas directamente
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Posible afección directa sobre ejemplares protegidos, como drago (<i>Dracaena draco</i>), palmera canaria (<i>Phoenix canariensis</i>), tarajal (<i>Tamarix canariensis</i>) o cardón (<i>Euphorbia canariensis</i>) por la ejecución de diferentes actuaciones.
Medidas protectoras y/o correctoras:	Trasplante de los ejemplares afectados en el mismo espacio libre o espacios libres próximos.
Labores de verificación:	Verificación de que se llevan a cabo de forma correcta el trasplante.
Lugar de verificación:	Zonas donde se localicen especies protegidas recogidas en las fichas de actuaciones, como PUID22, PUE (XX) 15 o PUEL 10.
Responsable:	Biólogo experto en flora canaria.

Metodología	Trasplante del ejemplar de los ejemplares de especies protegidas siguiendo los protocolos de trasplante aplicables.
Frecuencia de verificación:	Diaria durante los trasplantes
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Trasplante del ejemplar de los ejemplares de especies protegidas siguiendo los protocolos de trasplante aplicables.
Indicador de impacto	La no realización de los trasplantes propuesto en caso de afección directa
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Trasplante de los ejemplares de especies protegidas directamente afectados
Puntos de control:	Zonas donde se localicen especies protegidas recogidas en las fichas de actuaciones, como PUID22, PUEL-CH 15 o PUEL10.
Responsable:	Biólogo experto en flora canaria
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria durante los trasplantes
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

3. Selección de especies y plantación	Objetivo: Seleccionar de forma adecuada las especies de flora a plantar, así como asesoramiento durante su plantación
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Selección de especies impropias del piso bioclimático
Medidas protectoras y/o correctoras:	Uso de las especies de flora propuestas en el presente EsAE y en las fichas de actuación o las que se propongan en la Declaración Ambiental Estratégica
Labores de verificación:	Verificación de selección de especies no incluidas en el presente EsAE y en las fichas de actuación o las que se propongan en la Declaración Ambiental Estratégica, especialmente especies exóticas invasoras
Lugar de verificación:	Zonas ajardinadas en espacios libres y alcorques vías sobre las que se proponen actuaciones
Responsable:	Biólogo experto en flora canaria
Metodología	Selección de las especies de flora propuestas en el presente EsAE y en las fichas de actuación o las que se propongan en la Declaración Ambiental Estratégica
Frecuencia de verificación:	2 visitas semanales durante la plantación
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Selección de las especies de flora propuestas en el presente EsAE y en las fichas de actuación o las que se propongan en la Declaración Ambiental Estratégica
Indicador de impacto	Uso de especies de flora impropias del piso bioclimático u ornamental de escasa adaptación y, especialmente, plantación de especies exóticas invasoras
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Uso de las especies de flora propuestas en el presente EsAE y en las fichas de actuación o las que se propongan en la Declaración Ambiental Estratégica
Puntos de control:	Zonas ajardinadas en espacios libres y alcorques vías sobre las que se proponen actuaciones
Responsable:	Biólogo experto en flora canaria
Frecuencia seguimiento y control:	2 visitas semanales durante la plantación
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

4. Eliminación de especies invasoras	Objetivo: Eliminación de especies exóticas invasoras
---	---

ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Presencia de especies exóticas invasoras
Medidas protectoras y/o correctoras:	Recogida según el protocolo aplicable a cada especie exótica invasora, como el protocolo aplicable al rabo de gato (<i>pennisetum setaceum</i>)
Labores de verificación:	Verificación de que se lleva a cabo la recogida y almacenamiento según protocolo aplicable, así como el transporte a Punto Limpio o Complejo Ambiental de los ejemplares de especies exóticas invasoras
Lugar de verificación:	Zona de obra de las actuaciones propuestas
Responsable:	Técnico medioambiental – vigilante de obra
Metodología	Recogida, almacenamiento y transporte a Punto Limpio o Complejo Ambiental de los ejemplares de especies exóticas invasoras
Frecuencia de verificación:	Diario durante la eliminación de especies exóticas invasoras
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Recogida, almacenamiento y transporte a Punto Limpio o Complejo Ambiental de los ejemplares de especies exóticas invasoras
Indicador de impacto	Eliminación de especies exóticas invasoras sin aplicar los protocolos dispuestos para cada especie, así como el depósito de los ejemplares extraídos fuera de Punto Limpio o Complejo Ambiental
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Correcta aplicación de los protocolos existentes para la eliminación de especies exóticas invasoras
Puntos de control:	Zona de obra de las actuaciones propuestas
Responsable:	Técnico medioambiental – vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Diario durante la eliminación de especies exóticas invasoras
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Fauna

1. Protección de la <i>Pimelia radula radula</i>	
Objetivo: Protección de la especie <i>Pimelia radula radula</i> en ámbitos donde se prevén actuaciones que potencialmente puedan contar con la presencia de esta especie	
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Afección directa sobre ejemplares de la especie <i>Pimelia radula radula</i> que pudiera localizarse en las áreas donde se prevén actuaciones
Medidas protectoras y/o correctoras:	Realización de inventario previo por experto entomólogo en aquellas áreas donde potencialmente pueda localizarse la especie <i>Pimelia radula radula</i> , a pesar de que, en principio, según el BIOTA no se localiza esta especie en los ámbitos donde se prevén actuaciones
Labores de verificación:	Verificación de que no se localiza la especie <i>Pimelia radula radula</i> en los ámbitos donde se prevén actuaciones
Lugar de verificación:	Zonas donde se prevén actuaciones potencialmente ocupadas por la <i>Pimelia radula radula</i>
Responsable:	Experto entomólogo
Metodología	Inventario previo por experto entomólogo en aquellas áreas donde potencialmente pueda localizarse la especie <i>Pimelia radula radula</i> , a pesar de que, en principio, según el BIOTA no se localiza esta especie en los ámbitos donde se prevén actuaciones
Frecuencia de verificación:	Una vez previo inicio de las obras
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Inventario previo por experto entomólogo en aquellas áreas donde potencialmente pueda localizarse la especie <i>Pimelia radula radula</i> , a pesar de que, en principio, según el BIOTA no

	se localiza esta especie en los ámbitos donde se prevén actuaciones
Indicador de impacto	Afección directa sobre la especie <i>Pimelia radula radula</i> por no haber realizado inventario previo en zonas donde potencialmente pueda localizarse esta especie
Umbral inadmisibles:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Realización de inventario y, en caso de que se localicen ejemplares de <i>Pimelia radula radula</i> , traslocación de los ejemplares detectados
Puntos de control:	Zonas donde se prevén actuaciones potencialmente ocupadas por la <i>Pimelia radula radula</i>
Responsable:	Experto entomólogo
Frecuencia seguimiento y control:	Una vez previo inicio de las obras
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

2. Protección de avifauna marina	Objetivo: Protección de la avifauna marina a través de la instalación, principalmente en las actuaciones que se acometan próximas al mar.
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Afección sobre la avifauna marina por deslumbramientos, especialmente sobre los pollos, al no haber instalado luminarias con el haz de luz proyectado hacia el suelo
Medidas protectoras y/o correctoras:	Instalación de luminarias que proyecten el haz de luz hacia el suelo
Labores de verificación:	Verificación de que las luminarias que se instalen proyectan el haz de luz hacia el suelo
Lugar de verificación:	Actuaciones propuestas más próximas al mar, así como las modificaciones que se lleven a cabo sobre luminarias existentes
Responsable:	Ingeniero/Arquitecto/Técnico ambiental
Metodología	Revisión en gabinete de que el Proyecto incluye luminarias que proyecten el haz de luz hacia el suelo. Posteriormente, comprobación durante las obras de la correcta instalación de las luminarias y de que, efectivamente, el haz de luz se proyecta hacia el suelo
Frecuencia de verificación:	Previa instalación, durante y tras la instalación de las luminarias
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Revisión en gabinete de que el Proyecto incluye luminarias que proyecten el haz de luz hacia el suelo. Posteriormente, comprobación durante las obras de la correcta instalación de las luminarias y de que, efectivamente, el haz de luz se proyecta hacia el suelo
Indicador de impacto	Afección sobre la avifauna marina por deslumbramientos, especialmente sobre los pollos, al no haber instalado luminarias con el haz de luz proyectado hacia el suelo
Umbral inadmisibles:	Similar al anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Cambio de las luminarias por otras que proyecten el haz de luz hacia el suelo
Puntos de control:	Actuaciones propuestas más próximas al mar, así como las modificaciones que se lleven a cabo sobre luminarias existentes
Responsable:	Revisión en gabinete de que el Proyecto incluye luminarias que proyecten el haz de luz hacia el suelo. Posteriormente, comprobación durante las obras de la correcta instalación de las luminarias y de que, efectivamente, el haz de luz se proyecta hacia el suelo
Frecuencia seguimiento y control:	Previa instalación, durante y tras la instalación de las luminarias
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Paisaje

Son de aplicación las medidas de seguimiento propuestas sobre *Calidad del Aire, Geología, geomorfología y suelos, hidrología subterránea y vegetación y flora*. Además:

1. Zona de acopio temporal		Objetivo: Contar con un área específica para el acopio temporal de material extraído de los movimientos de tierra
ETAPA DE VERIFICACIÓN		
Impactos previstos:	Acopio de materiales extraídos fuera de la zona estrictamente delimitada	
Medidas protectoras y/o correctoras:	Delimitación de la zona de acopio temporal de materiales extraídos en los movimientos de tierra	
Labores de verificación:	Verificación de la existencia de una zona estrictamente destinada para el acopio temporal de arena	
Lugar de verificación:	Zona de obra	
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra	
Metodología	Verificación sobre planos y visual de la existencia de una zona de acopio temporal de materiales extraídos en los movimientos de tierra	
Frecuencia de verificación:	Diario	
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual	
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL		
Metodología:	Seguimiento y control visual del correcto acopio temporal de arena en la zona de acopio de material prevista a tal fin	
Indicador de impacto	Acopio de materiales de los movimientos de tierra fuera de la zona de acopio temporal delimitada a tal fin	
Umbral inadmisibile:	Similar al anterior	
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Traslado de material acopiado fuera de la zona de acopio a la prevista para tal fin	
Puntos de control:	Zona de obra (Zona de acopio temporal de materiales)	
Responsable:	Técnico ambiental – Vigilante de obra	
Frecuencia seguimiento y control:	Diario	
Frecuencia emisión de informes:	Mensual	

2. Gestión de Residuos		Objetivo: Cumplimiento del Plan de Gestión de Residuos
ETAPA DE VERIFICACIÓN		
Impactos previstos:	Mala gestión e inaplicación del Plan de Gestión de Residuos	
Medidas protectoras y/o correctoras:	Aplicación del Plan de Gestión de Residuos	
Labores de verificación:	Verificación de que se lleva a cabo de forma correcta el Plan de Gestión de Residuos, incluyendo la recogida, transporte y gestión de residuos por Gestores Autorizados	
Lugar de verificación:	Zona de obra	
Responsable:	Técnico ambiental	
Metodología	Observación directa y a través de albaranes	
Frecuencia de verificación:	Semanal	
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual	
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL		
Metodología:	Seguimiento de la correcta aplicación del Plan de Gestión de Residuos	
Indicador de impacto	Mala gestión e inaplicación del Plan de Gestión de Residuos	
Umbral inadmisibile:	Similar a la anterior	
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Aplicación del Plan de Gestión de Residuos	
Puntos de control:	Zona de obra	
Responsable:	Técnico ambiental	
Frecuencia seguimiento y control:	Semanal	
Frecuencia emisión de informes:	Mensual	

Patrimonio cultural

1. Protección del patrimonio cultural no detectado	Objetivo: Proteger los elementos patrimoniales que puedan hallarse durante las obras de las diferentes actuaciones
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Afección directa sobre elementos patrimoniales de interés que puedan hallarse durante la ejecución de las obras de las actuaciones propuestas
Medidas protectoras y/o correctoras:	Paralización inmediata de las obras, informando al Servicio de Patrimonio del Cabildo de Tenerife, para que adopte las medidas que considere oportunas.
Labores de verificación:	Verificación de que, en caso de que se produzca el hallazgo de algún elemento que pueda tener interés patrimonial, en aplicación del artículo 94 de la LPHC, se paralizan las obras y se pone en de cualquiera de las administraciones públicas competentes en materia de patrimonio cultural en un plazo máximo de veinticuatro horas, para que adopte las medidas que considere oportunas.
Lugar de verificación:	Zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental/Vigilante de obra
Metodología	Observación directa
Frecuencia de verificación:	Diaria durante las obras
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	Verificación de que, en caso de que se produzca el hallazgo de algún elemento que pueda tener interés patrimonial, se paralizan las obras y se pone en conocimiento de cualquiera de las administraciones públicas competentes en materia de patrimonio cultural en un plazo máximo de veinticuatro horas, para que adopte las medidas que considere oportunas.
Indicador de impacto	La no paralización de las obras en caso de que se produzca el hallazgo de algún elemento que pueda tener interés patrimonial
Umbral inadmisibles:	Similar a la anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Paralización inmediata de las obras, informando a cualquiera de las administraciones públicas competentes en materia de patrimonio cultural, para que adopte las medidas que considere oportunas.
Puntos de control:	Zona de obra
Responsable:	Técnico ambiental/Vigilante de obra
Frecuencia seguimiento y control:	Diaria durante las obras
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Salud humana

Son de aplicación las medidas propuestas sobre *Calidad del aire y Paisaje*.

Riesgos

1. Protección del Riesgo de Avenidas. Estudio hidrológico	Objetivo: Adecuar los parámetros de la pasarela a ejecutar en el PUEL-CH 17: Plaza de Viera y Clavijo, a lo que resulte del estudio hidrológico a elaborar (T=500 años)
ETAPA DE VERIFICACIÓN	
Impactos previstos:	Potencial afección sobre la pasarela propuesta en periodos de lluvias fuertes y crecidas del Bco. de Martiánez por no haber realizado un estudio hidrológico que analice el periodo de retorno T=500 años para el dimensionamiento de la citada pasarela.
Medidas protectoras y/o correctoras:	Elaboración de un estudio hidrológico para el dimensionamiento de la pasarela que tenga

	en cuenta el periodo de retorno T=500, según la metodología de estudio aprobada por el Consejo Insular de Aguas de Tenerife.
Labores de verificación:	- Verificación de que el Proyecto de la pasarela incluye estudio hidrológico para dimensionar la pasarela, analizando el T=500 - Verificación de que se ejecuta la pasarela según proyecto y estudio hidrológico elaborado.
Lugar de verificación:	- Oficina, revisión del Proyecto - Zona de ejecución de la pasarela
Responsable:	Ingeniero/Arquitecto directores de Proyecto y Obra
Metodología	- Verificación de que el Proyecto de la pasarela incluye estudio hidrológico para dimensionar la pasarela, analizando el T=500 - Verificación de que se ejecuta la pasarela según proyecto y estudio hidrológico elaborado.
Frecuencia de verificación:	- Las que sea necesaria durante la revisión del Proyecto - Diaria durante la ejecución de la pasarela
Frecuencia de emisión de informes:	Mensual
ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	
Metodología:	- Verificación de que el Proyecto de la pasarela incluye estudio hidrológico para dimensionar la pasarela, analizando el T=500 - Verificación de que se ejecuta la pasarela según proyecto y estudio hidrológico elaborado.
Indicador de impacto	La no elaboración de Estudio Hidrológico para dimensionar la pasarela o la ejecución de la pasarela sin aplicar el dimensionamiento del Proyecto que incluya el estudio hidrológico.
Umbral inadmisibile:	Similar a la anterior
Nuevas medidas protectoras y/o correctoras:	Todas aquellas que estime oportunas el Consejo Insular de Aguas de Tenerife
Puntos de control:	- Oficina, revisión del Proyecto - Zona de ejecución de la pasarela
Responsable:	Ingeniero/Arquitecto directores de Proyecto y Obra
Frecuencia seguimiento y control:	- Las que sea necesaria durante la revisión del Proyecto - Diaria durante la ejecución de la pasarela
Frecuencia emisión de informes:	Mensual

Indicadores de seguimiento durante la fase de ejecución de las actuaciones propuestas en el PEPCH

A continuación, se incluyen una serie de indicadores de seguimiento durante la fase de ejecución de las actuaciones propuestas:

Variable ambiental	Indicador de seguimiento	Unidad	Responsable	Periodicidad
General	Ejecución de las actuaciones propuestas	número		
Suelos	Afección sobre cultivos en explotación	m ² /Ha		
Paisaje	Rehabilitación de fachadas de inmuebles catalogados	número	Ayuntamiento	Anual
	Actuaciones de integración paisajística en medianeras	número		
	Aplicación de condiciones estéticas en cubiertas	número		
	Autorización de rótulos comerciales integrados paisajísticamente	número		
	Actuaciones de integración sobre el pavimento	número/m ²		

	Homogeneización de mobiliario urbano (bancos, papeleras, soportes publicitarios, luminarias, etc.)	número
	Homogeneización de toldos en locales comerciales	número
	Homogeneización de elementos vinculados a establecimientos comerciales	número
	Homogeneización de señalética	número
	Eliminación de cableado en fachadas y sustitución por cableado soterrado	metros lineales
	Homogeneización de farolas y luminarias en fachadas	número
Calidad del Aire/ Cambio climático	Instalación de luminarias LED	número
	Instalación de sistemas de energías renovables	número

Tabla 52. Indicadores de seguimiento en Fase de Ejecución del PEPCH

8.4.3. FASE DE EXPLOTACIÓN

En el presente subapartado se incluyen indicadores de seguimiento durante la fase de explotación del PEPCH, es decir, una vez se encuentren ejecutadas las actuaciones previstas.

Teniendo en cuenta que es posible que no se terminen de aplicar las medidas sobre las que se proponen los *Indicadores de seguimiento durante la fase de ejecución de las actuaciones propuestas en el PEPCH*, estas serán extensibles en la fase de explotación, hasta la colmatación de las mismas.

Variable ambiental	Indicador de seguimiento	Unidad	Responsable	Periodicidad
General	Consulta telemática sobre los beneficios para la población residente y consulta en establecimientos turísticos a turistas sobre las actuaciones ejecutadas dentro del Conjunto Histórico (peatonalizaciones, nuevos miradores, zonas de estancia, etc.)	Escala (Peor; Mejor; Mucho mejor)		Una tras la finalización de las actuaciones. Posteriormente, cada 3 años
Patrimonio	Visitas al Museo Arqueológico	Número de visitantes	Ayuntamiento	Anual
	Consultas en la oficina de Información Turística	Número de consultas		Anual
Calidad del Aire/ Cambio climático	Inventario de emisiones de referencia en el ámbito del CH, a partir de los datos que se elaboren en el PACE	teqCO ₂		Anual

Tabla 53. Indicadores de seguimiento en Fase de Explotación del PEPCH

9. RESUMEN NO TÉCNICO

El presente documento constituye el Estudio Ambiental Estratégico (en adelante, EsAE) del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Puerto de la Cruz (en adelante, PEPCH).

Da continuidad a la anterior fase del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria aplicable al PEPCH según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en la que, tras la elaboración del Borrador y Documento Inicial Estratégico, se sometió a consultas a las administraciones implicadas y público interesado, obteniendo en este proceso una serie de sugerencias que se tomaron en cuenta, por parte del Órgano Ambiental, para la elaboración del Documento de Alcance.

El contenido del presente EsAE toma como referencia, por un lado, el Anexo VI de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental y, por otro lado, lo dispuesto en el Documento de Alcance elaborado por el Órgano Ambiental.

Se expone, en primer lugar, el objeto del presente documento, el ámbito de PEPCH y sus características, la finalidad del PEPCH y los antecedentes, especialmente centrados en la participación ciudadana y la tramitación ambiental.

Posteriormente, se exponen los objetivos del PEPCH, básicamente la protección del Patrimonio Cultural, pero asociado a éste, se incluye una batería de objetivos tendentes a la mejora de calidad de la ciudad, incluyendo, obviamente, la mejora ambiental.

El tercer apartado analiza la relación con otros Planes y Programas, desde el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, pasando por instrumento de ordenación territorial que lo desarrollan, hasta el planeamiento municipal, tanto el Plan General de Ordenación vigente con el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la competitividad del Puerto de la Cruz.

Se realiza una caracterización ambiental de todas las variables ambientales objeto de estudio. La existencia de islotes dispersos dentro del ámbito del PEPCH justifica que este inventario tome como referencia la totalidad del municipio del Puerto de la Cruz, si bien haciendo hincapié en el ámbito del PEPCH. La antropización general es la nota dominante, a pesar de lo cual se localizan valores ambientales principalmente representados por ejemplares de flora y fauna, dentro de esta destaca el grupo de la avifauna y dos insectos catalogados en peligro de extinción.

Tras la caracterización se exponen los objetivos ambientales y su relación con los objetivos fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional relacionados con los mismos.

Se proponen 4 modelos de ordenación para el estudio de alternativas:

- Sistema viario
- Ordenación del espacio público y cultural

- Usos pormenorizados
- Ordenación edificatoria

Sobre cada modelo se proponen 3 alternativas, siendo la 0 la ordenación vigente en el Plan General de Ordenación.

Se realiza una valoración cualitativa de los potenciales impactos de las diferentes alternativas sobre las variables ambientales, justificando la alternativa seleccionada.

Tras esta selección, que se corresponde con el modelo de desarrollo de ordenación del PEPCH, se analizan los potenciales impactos sobre las variables ambientales estudiadas por las diferentes actuaciones propuestas. Respecto a estas, cabe comentar que en su mayoría se desarrollan sobre suelo ya urbanizado o edificado, limitándose a dos las actuaciones que se desarrollan fuera de este suelo, si bien se encuentran semidesnaturalizados, dominados por vegetación de sustitución.

La aplicación del modelo propuesto en el PEPCH conlleva un impacto positivo sobre la mayoría de las variables ambientales, constituyéndose, por tanto, como medida protectora y/o correctora.

Sobre aquellas variables en las que se prevé un impacto negativo, se proponen medidas protectoras y/o correctoras, tanto sobre la fase de ejecución como la fase de aplicación del PEPCH.

La valoración global del impacto previsto por la aplicación del PEPCH se considera **POSITIVO MODERADO**.

Por último, se incluye un Programa de Vigilancia Ambiental, en el cual se recoge el seguimiento a realizar para garantizar tanto la correcta aplicación de las medidas protectoras y correctoras propuestas, como la aplicación del propio PEPCH, incluyendo una serie de indicadores durante la ejecución del PEPCH, así como durante la explotación del PEPCH, es decir, una vez se hayan culminado de ejecutar las actuaciones propuestas.

Si bien se presenta como Anexo a la Memoria de Información, el PEPCH incluye un Anejo de Integración Paisajística, en el cual se describe el paisaje actual, los impactos preexistentes, los objetivos perseguidos y las medidas propuestas para mejorar el paisaje en general, e integrar el PEPCH en el paisaje.

Se incluye como Anexo I a este EsAE, un documento de Evaluación de la Huella de Carbono asociada al Plan.

10. FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA DE CONSULTA

Beltrán Tejera, E., J. Afonso-Carrillo, A. García Gallo & O. Rodríguez Delgado (Eds.), 2009. *Homenaje al Profesor Dr. Wolfredo Wildpret de la Torre*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna (Tenerife. Islas Canarias). Monografía LXXVIII. 872 pp.

Coello Bravo, J.J. (2006). 5. *Cuando las Islas se derrumban. Telesforo Bravo y la teoría de los deslizamientos gravitacionales*. En Afonso-Carrillo, J. (Ed.), *Actas de la Semana homenaje a Telesforo Bravo*. pp. 131-147. Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias.

Juan Luis Mora Hernández, Carmen Dolores Arberlo Rguez & Antonio Rguez Rguez. 2009. *Características de los suelos de las Islas Canarias en relación a la vegetación natural*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna (Tenerife. Islas Canarias)

Varios autores *Guía Metodológica de Valencia. Estudios de Paisaje.2012*. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Consejería de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.2019. *Informe de Calidad del Aire de Canarias*. Gobierno de Canarias.

Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación de las ARPSIs Costeras en la demarcación hidrográfica de Tenerife. 2014. *Memoria general*. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de las arpsis fluviales en la demarcación hidrográfica de Tenerife. 2014. Arpsi_0030- Bco. de San Felipe. *Memoria y Mapas*. Consejo Insular de Aguas.

Plan Hidrológico de Tenerife. Ciclo de Planificación Hidrológica 2015-2021. Demarcación Hidrográfica ES124 Tenerife. Consejo Insular de Aguas Tenerife.

Plan de Gestión del Riesgo de Inundación. Ciclo de Planificación Hidrológica 2015-2021. Demarcación Hidrográfica ES124 Tenerife. Versión Inicial del Plan. Consejo Insular de Aguas Tenerife.



EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Febrero 2023

