

REPERCUSIONES Y ALTERNATIVAS PARA LA ACTIVIDAD TURÍSTICA A PARTIR DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE GRANADILLA DE ABONA (TENERIFE)*

Reyes González Relano
Jesús Ventura Fernández
Universidad de Sevilla

RESUMEN

La construcción y puesta en funcionamiento de un nuevo puerto comercial e industrial en Granadilla de Abona, al sur de la Isla de Tenerife, supone una intervención que, de llevarse a cabo según las magnitudes inicialmente previstas, tendría unas importantes repercusiones ambientales, sociales, económicas y territoriales. En el plano económico destaca, entre otras cuestiones, su incidencia sobre el sector turístico, basado hasta ahora, de manera mayoritaria, en el modelo tradicional de Sol y Playa. La reconversión del mismo, así como la búsqueda de otras alternativas complementarias, entre las que destacan las vinculadas al turismo de negocios, al rural y ecológico, y al cultural y deportivo (con sus diferentes variantes), serán los principales objetivos que se pretenden alcanzar con la realización de este trabajo, inserto a su vez en otro más amplio dedicado a valorar la futura sostenibilidad socioeconómica del municipio de Granadilla de Abona.

Palabras clave: Granadilla de Abona, macropuerto *Hub*, consecuencias demográficas y económicas, repercusiones en el sector turístico, reconversión del modelo turístico, alternativas turísticas.

ABSTRACT

The construction and exploitation of a new commercial and industrial port at Granadilla de Abona, in the South of the island of Tenerife, would have very important environmental,

Fecha de recepción: 30 de enero de 2006.

Fecha de aceptación: 15 de mayo de 2006.

* Este artículo deriva de un Informe realizado por encargo de INERCO S.A. bajo el título de *Estudios previos para la elaboración del diagnóstico de sostenibilidad socioeconómica del proyecto del Puerto de Granadilla de Abona* (Ventura Fernández, 2003; coordinador).

Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional. Universidad de Sevilla. C/ Doña María de Padilla, s/n. 41004 SEVILLA (España). E-mail: rrelano@us.es; jventura@us.es

social, economic and territorial effects. The incidence on the tourism trade, based on the Sun&Beach model, stands out in the economic field. The main objective reached in this work is the restructuring that this sector would need, and the search of other complementary alternatives among we highlight those related with business, rural and ecological, cultural and sports tourism (with all the varieties). This work is part of a bigger one dedicated to value the future social and economic sustainability of the council of Granadilla de Abona.

Key words: Granadilla de Abona, huge *Hub* port, demographic and economic consequences, impact on the tourism sector, restructuring of the touristic model, touristic alternatives.

1. CONTEXTUALIZACIÓN

La ejecución de puertos de nueva planta supone una intervención de importantes repercusiones ambientales, sociales, económicas y territoriales, que, por regla general, está relacionada con una nueva dinámica del transporte marítimo. Éste, en nuestros días, se encuentra muy determinado por la generalización de la contenedorización de las mercancías y de los sistemas de transporte intermodal, lo que a su vez está originando la aparición de nuevos puertos o la reforma de los ya existentes, de cara a su incorporación a los procesos que en la actualidad tienen lugar.

En este caso la idea esencial del proyecto de nuevo puerto en Granadilla de Abona, cuyos antecedentes se remontan a mediados de los años 70 del pasado siglo XX, es la de situar a Tenerife como nodo *Hub* que distribuya el tráfico de contenedores a través de líneas *feeders* a los puertos menores situados en su radio de influencia, dentro de las grandes rutas Norte-Sur del océano Atlántico, diversificando así la economía de la Isla, y dotándola de un mayor equilibrio y fortaleza. Se entiende que la «opción cero», esto es, el no actuar fuera de las actuales instalaciones de Santa Cruz, impediría dar un tratamiento óptimo a las mercancías y buques, desviándolos hacia puertos más competitivos y preparados. De este modo el nuevo Puerto de Granadilla contaría, cuando menos, con estas 4 actividades:

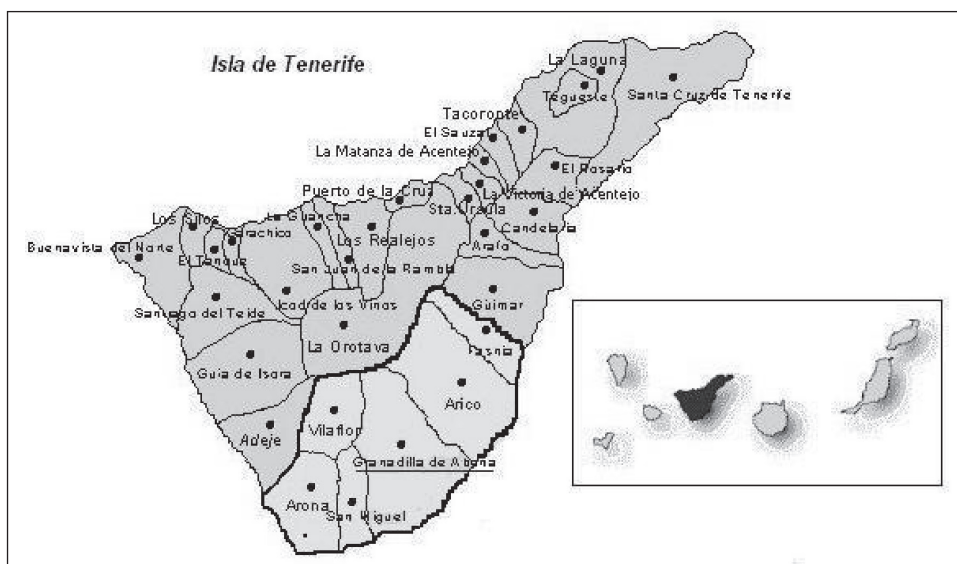
- Trasbordo internacional de contenedores a gran escala.
- Potenciación de la exportación frutera hacia Europa.
- Descarga de gas para la central térmica.
- Base de graneles para Tenerife, otras islas y terceros.

Todo ello ha suscitado un gran debate en la Isla, sobre todo dentro de los colectivos de mayor conciencia ambiental, que ha traspasado incluso límites regionales y estatales para trasladarse al ámbito europeo comunitario como entidad cofinanciadora del proyecto. En la actualidad, y a pesar de contar con todos los requisitos previos para que comience la construcción del puerto, ésta se encuentra paralizada, y en todo caso parece que, de llevarse a cabo, contaría con unas dimensiones claramente inferiores a las que en este trabajo se han estado manejando.

2. MARCO TERRITORIAL

En Canarias la tradición comarcal no está demasiado afianzada, si bien la unidad insular ha venido a sustituir a la entidad intermedia entre lo municipal/local y lo provincial/regional, y de hecho cuenta con sus propios órganos de gobierno (los cabildos). Ahora bien, para una isla con una extensión superficial ya considerable (2.034,38 km²) como es la de Tenerife, la compartimentación comarcal comienza a tener más sentido, y por ello no debe extrañarnos que encontremos delimitaciones internas que hunden sus raíces en época prehistórica (los menceyatos). Así el antiguo Menceyato de Abona acogería a los actuales municipios de Arico, Arona, Fasnia (quizás el más periférico de esta entidad territorial), Granadilla de Abona, San Miguel de Abona y Vilaflor (este último núcleo matriz de la actual localidad de Granadilla, que alcanzó su independencia municipal en 1615). La autoadscripción de los granadilleros a esta comarca del Sur de la Isla (también denominada de Chasna), refuerza en todo caso la operatividad de la delimitación (Ventura, Moreno y Ortega, 2003).

Figura 1
COMARCA TRADICIONAL DE CHASNA O DE ABONA



Fuente: Elaboración propia.

Sin querer entrar en una caracterización comarcal exhaustiva, sí parece conveniente presentar algunos indicadores socio-económicos esenciales de la misma, para comprender mejor la realidad geográfica ante la que nos encontramos.

La comarca de Abona posee como vemos una extensión de 564 km², y cuenta con algunos de los municipios más extensos de la isla de Tenerife (Arico, con 178 km²; y la propia Granadilla, con 162). Se asienta sobre un ámbito caracterizado por la presencia de

Cuadro 1
DATOS BÁSICOS DE LA COMARCA DE ABONA (TENERIFE)

Municipios	Superficie total (km ²)	Total habitantes	Densidad de población	Población extranjera (%)	Tasa actividad	Tasa paro
ARICO	178	5.824	32,71	11,4	52,5	15,1
ARONA	81	40.826	504,02	23,6	57,0	11,1
FASNIA	45	2.407	53,48	3,8	50,4	14,1
GRANADILLA	162	21.135	130,46	10,7	67,4	13,1
SAN MIGUEL	42	8.398	199,95	22,6	61,3	10,7
VILAFLOR	56	1.718	30,6	9,1	52,3	11,3

Fuente: Elaboración propia a partir de Ventura, Moreno y Ortega (2003).

múltiples barrancos, apreciándose un significativo recorrido altitudinal desde los 1.400 metros en las cumbres de Vilaflor hasta el litoral (sólo 2 metros sobre nivel del mar en Fasnía) (Ayuntamiento de Granadilla, 1996).

Por regla general ha sido en la denominada zona de Medianías donde se ha asentado la población más numerosa, si bien el poblamiento ha sido tradicionalmente disperso. Sin embargo en los últimos tiempos, a raíz de su relativo desarrollo turístico, y en especial la ejecución de la Autovía del Sur, los efectivos demográficos se han concentrado en la banda litoral, como se constata con los datos del cuadro 1. Ahora bien, aunque la distancia a la capital insular en el extremo nororiental de la Isla le ha supuesto un cierto aislamiento histórico, las actuaciones infraestructurales más cercanas en el tiempo (Aeropuerto Reina Sofía y sobre todo la mencionada Autovía) han integrado a la comarca dentro de un eje territorial más dinámico.

El total de la población comarcal sobrepasaba en 2001 los 80.000 habitantes, cifra de la que se tiene constancia que se está incrementando de manera notable en los primeros años del siglo XXI. No obstante este volumen demográfico representa todavía poco más que el 11,4 % del total insular, aunque su superficie sea del 27,72 %. Arona, municipio con participación en la importante zona turística litoral de Los Cristianos-Las Américas, es, en estos momentos, el más poblado, con más del 50 % del total. A continuación se situaría Granadilla, con el 26,3 %, si bien su elevada dinámica demográfica le va a permitir un incremento considerable de su peso poblacional en los próximos años, algo que ya se viene apuntando desde hace al menos 30 años (Díaz Rodríguez, 1982).

Resulta también imprescindible la mención de la importante proporción de población extranjera. Según datos de 2001, ésta se elevaba a 12.287 personas (de las que poco más del 40 % proceden de la Unión Europea, británicos y alemanes mayoritariamente), y que representa más del 15 % comarcal y poco más del 6 % insular. Destacan, en valores absolutos, los residentes en Arona, seguidos de lo que lo hacen en Granadilla, donde se aproximan a los dos mil habitantes.

Por último destacar la elevada tasa de actividad que posee la localidad de Granadilla, muy superior incluso a la del conjunto de la isla de Tenerife. Las tasas de paro tenían por su parte, y según los datos aportados por el Censo de Población de 2001, un recorrido que oscilaba entre el 10,7 % de la población activa en San Miguel de Abona y el 15,1 % de Arico, que parece en estos momentos uno de los municipios más estancados de la comarca (Ventura, Moreno y Ortega, 2003).

3. CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS

Las consecuencias, en los campos demográfico y económico, de la construcción y puesta en marcha del nuevo puerto son muy significativas, y, en sus aspectos esenciales, quedan de manifiesto a través de los datos siguientes. De este modo la comparativa de las previsiones demográficas según distintas hipótesis la podemos apreciar en el cuadro nº. 2, al que también se han incorporado los datos recogidos en el *Avance del PGOU de Granadilla de Abona*, donde encontramos unas predicciones anuales basadas en un crecimiento lineal sostenido de 3.500 habitantes / año.

Cuadro 2
COMPARATIVA DE LAS PREVISIONES DEMOGRÁFICAS SEGÚN
DISTINTAS HIPÓTESIS Y EL AVANCE DEL PGOU DE GRANADILLA DE
ABONA (TENERIFE)

Años	Hipótesis cerrada	Hipótesis media	Hipótesis abierta	Previsiones del PGOU
2003	27.467	28.470	29.505	33.157
2004	29.712	29.805	31.930	36.657
2005	29.955	31.176	34.580	40.157
2006	32.404	32.606	37.422	43.657
2007	32.669	34.106	40.528	47.157
2008	35.340	35.671	43.858	50.657
2009	35.629	37.312	47.499	54.157
2010	36.163	39.024	51.403	57.657
2011	38.515	40.819	55.670	61.157
2012	39.093	43.562	60.244	64.657

Fuente: Elaboración propia a partir de Almoguera y Ramos (2003).

Como vemos, las previsiones del PGOU son las más elevadas con diferencia, como consecuencia de un mayor contingente de partida (29.657 hab. para 2002 en lugar de la cifra del oficial del INE para dicho año, 27.249), y sobre todo de aplicar el mencionado y muy alto coeficiente de crecimiento lineal anual. En cualquier caso todas estas previsiones

Cuadro 3
EFFECTOS SOBRE LA RENTA (EN MILLONES DE EUROS) Y EL EMPLEO
DEL NUEVO PUERTO DE GRANADILLA (2004-2028)

Años	Efectos directos		Efectos indirectos e inducidos		Efectos totales	
	VAB cf	Nº empleos	VAB cf	Nº empleos	VAB cf	Nº empleos
FASE CONSTRUCTIVA						
2004	44,4	110	65,0	171	109,5	281
2005	65,0	138	110,5	235	175,5	373
2006	96,8	211	164,6	359	261,5	570
2007	128,9	254	219,1	432	348,0	686
FASE DE EXPLOTACIÓN PORTUARIA						
2008	36,4	1.181	95,4	3.100	131,8	4.281
2009	43,2	1.223	113,5	3.211	156,8	4.434
2010	44,7	1.263	117,2	3.316	161,9	4.579
2011	46,1	1.305	121,1	3.426	167,2	4.731
2012	47,6	1.348	125,0	3.537	172,7	4.884
2013	49,2	1.391	129,0	3.650	178,2	5.041
2014	50,7	1.434	133,0	3.764	183,7	5.198
2015	52,2	1.479	137,1	3.881	189,4	5.360
2016	53,8	1.522	141,2	3.996	195,0	5.518
2017	55,3	1.567	145,3	4.112	200,6	5.678
2018	56,9	1.610	149,4	4.226	206,3	5.837
2019	58,4	1.654	153,3	4.341	211,8	5.995
2020	60,1	1.701	157,7	4.465	217,8	6.166
2021	61,7	1.748	162,0	4.588	223,8	6.336
2022	63,5	1.797	166,6	4.717	230,1	6.514
2023	65,3	1.848	171,3	4.851	236,6	6.700
2024	67,2	1.903	176,4	4.995	243,6	6.898
2025	69,2	1.959	181,5	5.142	250,7	7.101
2026	71,3	2.019	187,0	5.298	258,3	7.317
2027	73,4	2.079	192,6	5.455	266,0	7.534
2028	75,6	2.140	198,3	5.617	273,9	7.758

Fuente: Elaboración propia a partir de Martín y González (2003).

superan con creces a las realizadas por el Instituto de Estadística Canario (ISTAC), que en función de los datos del Padrón de 1996 estableció unas proyecciones que suponían para Granadilla 19.360 habitantes en 2002 y 20.647 en 2011, cifra sobrepasada holgadamente ya en la actualidad.

Por su parte las consecuencias en cuanto a crecimiento del Valor Añadido Bruto y generación de empleo quedan recogidas en el cuadro nº. 3, en el que se diferencia entre la fase de construcción del puerto y la de explotación portuaria; así como los tipos de efectos (directos, indirectos e inducido) que se originan, según se expone también a continuación. Como vemos, y según estas previsiones, la renta y el empleo generados en la fase de actividad portuaria en Granadilla crecerían a tasas acumulativas en el entorno del 2,5 y 3,5 por ciento anual, siendo más intenso este incremento en la primera mitad del periodo considerado.

Cuadro 4
MEDICIÓN DE IMPACTOS ECONÓMICOS

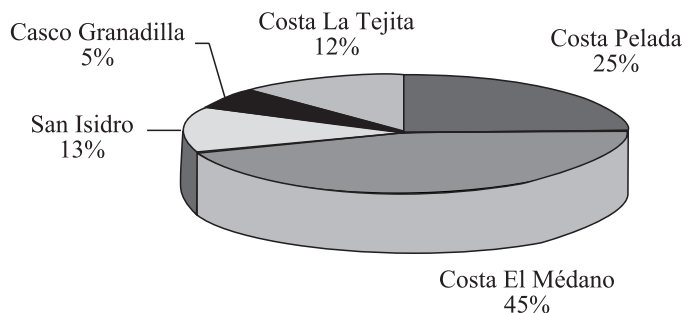
Fases	Efecto directo	Efecto indirecto	
		Indirecto puro	Inducido
Fase constructiva	Actividad de la construcción	Compras de <i>inputs</i> intermedios requeridos por la industria de la construcción a empresas de la región	Consumo privado de los trabajadores de la industria de la construcción, así como los generados por el efecto indirecto
Fase de explotación portuaria	Actividades portuarias	Compras de <i>inputs</i> intermedios requeridos por la industria portuaria a empresas de la región	Consumo privado de los trabajadores de la industria portuaria, así como los generados por el efecto indirecto

Fuente: Extraído de Martín y González (2003).

4. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN GRANADILLA DE ABONA

El espacio litoral del municipio y, en especial, la bonanza climática que permite el uso durante todo el año de sus playas (con más de 4.250 metros de longitud), unido a particularidades tales como los vientos alisios, que propician la práctica de deportes náuticos, han contribuido a que el turismo sea una de las actividades económicas más relevantes de la localidad. De este modo el turismo litoral (o más bien el modelo tradicional de Sol y Playa) es el predominante en Granadilla de Abona. Este municipio, junto con el resto de localidades de la comarca más Adeje (para el que se conocen bastante bien sus especulativos procesos de transformación de usos del suelo; Martín Martín, 1999), Guía de Isora y Santiago del Teide, constituyen el conocido como producto turístico «*Sur de Tenerife*», considerado el segundo centro turístico de Canarias (Martín Martín, 1998). En concreto en Granadilla hoy en día casi toda la actividad se concentra en la zona sur, muy vinculada al crecimiento urbanístico de El Médano (que se ha configurado como el

Figura 2
DISTRIBUCIÓN DE LAS PLAZAS TURÍSTICAS EXISTENTES EN GRANADILLA DE ABONA



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona*, 2002.

principal núcleo turístico de la localidad) y, en menor medida, de La Jaquita (que forma parte de la Costa Pelada).

La oferta de alojamiento se caracteriza por ser de categoría media, con predominio de los hoteles de tres estrellas y, aunque es superior el número de plazas hoteleras, las extrahoteleras son numerosas, en una proporción del 40 %, concentrándose casi en su totalidad (80 %) en la costa, sobre todo en El Médano. En total se contabilizan 76 plazas por cada mil habitantes, valor distante de la ratio tinerfeña que se sitúa en 173, y más aún de la media comarcal que es de 531. La importancia turística de esta localidad y los datos que la avalan resultan algo discordantes, pero éstos encuentran su justificación en dos hechos. Por un lado, el municipio experimenta la competencia directa que ejerce Arona, que cuenta con dos grandes centros turísticos de nivel no sólo nacional sino internacional, como son Los Cristianos y Las Américas. Y por otro lado la existencia de un número significativo de segundas residencias vinculadas al tipo de promoción inmobiliaria que tuvo lugar durante el periodo 1985-1989 y cuyo uso turístico, como es bien conocido, resulta difícil de cuantificar y controlar (Martín Martín, 1998). Con relación a este último hecho es necesario mencionar que en Granadilla las segundas residencias representan el 24,23 % del total de las residencias del municipio; y, aunque su importancia es destacada, no lo es tanto como en el resto de la comarca, cuyo valor es del 31,54 %. En todo caso se entiende que las segundas residencias son los alojamientos para los numerosos veraneantes procedentes en su mayoría de la conurbación Santa Cruz de Tenerife-La Laguna, a unos 60 Km. de distancia.

La evolución de la oferta de alojamiento se ha mantenido constante durante los 14 años (1988-2001) de los que se disponen datos, aunque en los últimos se denota un cierto estancamiento. El número de establecimientos hoteleros y extrahoteleros tuvieron sus máximos entre 1992 y 1993, decreciendo a partir de estos años. En cuanto a las plazas, las extrahoteleras experimentaron un gran auge entre 1988-89, si bien han sufrido desde entonces bajadas continuas en su total, y su tendencia actual es a continuar decreciendo. Las hoteleras difieren en este comportamiento, ya que llegaron a tener su máximo en 1992,

y se han mantenido muy constantes desde entonces, siendo la tendencia actual el «crecimiento cero». En total estamos hablando en la actualidad de 9 establecimientos hoteleros con 960 plazas, y de 23 extrahoteleros con unas 650.

En cuanto a la evolución de la oferta complementaria, ésta diverge de la de alojamientos. Salvo en casos puntuales, el crecimiento ha sido lento pero constante, produciéndose su mayor incremento en el año 2000. El aumento de la demanda, directamente relacionada con el crecimiento no sólo de la población en general, sino en especial de las segundas residencias, se convierte en la justificación de esta tendencia.

Cuadro 5
EVOLUCIÓN DE LA OFERTA COMPLEMENTARIA AL TURISMO

Año	Bares		Cafeterías		Restaurantes	
	Número	Variación Anual	Número	Variación Anual	Número	Variación Anual
1988	94		13		74	
1989	92	-2,13 %	16	23,08 %	72	-2,70 %
1990	107	16,30 %	16	0,00 %	77	6,94 %
1991	107	0,00 %	16	0,00 %	77	0,00 %
1992	109	1,87 %	16	0,00 %	78	1,30 %
1993	109	0,00 %	17	6,25 %	80	2,56 %
1994	104	-4,59 %	20	17,65 %	79	-1,25 %
1995	104	0,00 %	20	0,00 %	79	0,00 %
1996	104	0,00 %	20	0,00 %	79	0,00 %
1997	105	0,96 %	22	10,00 %	82	3,80 %
1998	107	1,90 %	23	4,55 %	85	3,66 %
1999	110	2,80 %	27	17,39 %	88	3,53 %
2000	137	24,55 %	31	14,81 %	111	26,14 %
2001	143	4,38 %	30	-3,23 %	112	0,90 %

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadísticas de Canarias.

Estos datos, y su significado, se complementan con los referidos al empleo en la hostelería, cuya proporción respecto al total para Granadilla no es especialmente relevante. Así confirman el ya mencionado predominio de las segundas residencias, que, por regla general, suelen originar una menor demanda de empleos en el sector. A ello habría que sumarle la diversidad económica que exige una localidad de tal magnitud, lo que supone una menor dependencia del sector en comparación a otros municipios de la comarca. Todo ello sin olvidar la ya mencionada competencia directa que realiza Arona. En cualquier

caso estos hechos no implican que la población empleada en la hostelería sea poca, ya que sus valores absolutos manifiestan que es la segunda localidad con mayor número de ocupados en la actividad, aunque su tendencia de crecimiento se está ralentizando progresivamente.

Cuadro 6
EMPLEOS EN EL SECTOR DE LA HOSTELERÍA (2002)

Territorios	Valores absolutos	% / total de empleos
ARICO	114	8,19 %
ARONA	8.826	31,32 %
FASNIA	36	10,43 %
GRANADILLA DE ABONA	966	10,55 %
SAN MIGUEL	870	21,12 %
VILAFLORES	47	12,69 %
COMARCA DE CHASNA	10.860	23,83 %
SANTA CRUZ	5.505	4,89 %
ISLA DE TENERIFE	41.135	13,14 %

Fuente: Encuesta de Población Activa, 2002.

Finalmente decir que para el análisis de la procedencia de los turistas del municipio no se dispone de información estadística precisa. Ahora bien, y a grandes rasgos, se pueden extrapolar los datos recogidos para la zona cuarta de Tenerife según la clasificación del Servicio Técnico de Desarrollo del Cabildo Insular, y que se corresponde prácticamente con el ámbito comarcal abordado. En ella se produce un predominio de los procedentes de Europa, y en concreto de británicos y alemanes. No obstante, habría que insistir nuevamente en la importancia que el turismo residencial tiene para el municipio de Granadilla.

5. REPERCUSIONES Y ALTERNATIVAS TURÍSTICAS PARA GRANADILLA DE ABONA

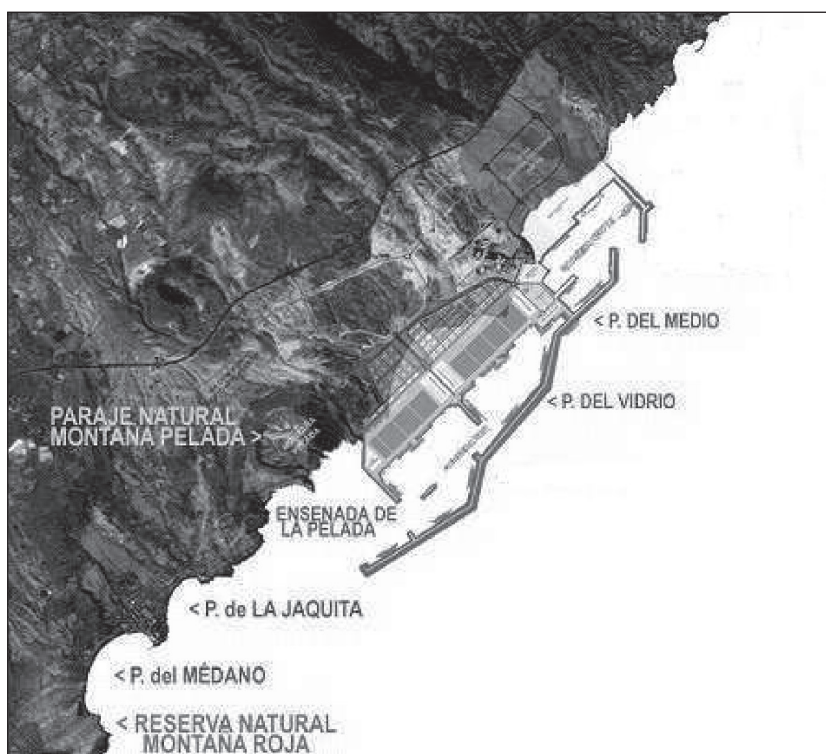
El anterior análisis de los recursos de Granadilla, así como de sus distintas modalidades turísticas, va a hacer posible conocer *a priori* los impactos que la construcción y puesta en funcionamiento del nuevo puerto pueden ocasionar. Esto nos permitirá establecer unas líneas generales de actuación, con el fin de minimizar los posibles impactos negativos, y, al mismo tiempo, contribuir a que sea un municipio competitivo desde el punto de vista turístico.

5.1. Turismo litoral

Según se ha expuesto con anterioridad, entre las distintas modalidades de turismo que en la actualidad ofrece Granadilla de Abona, sin duda la más relevante es el producto de Sol y Playa. Atendiendo a la *Guía de Playas* del Ministerio de Medio Ambiente, las 9 playas que existen en el municipio, y que en su sector más oriental y próximo al proyecto de puerto se aprecian en la siguiente imagen de satélite, son las que a continuación se describen siguiendo la línea de costa de Noreste a Suroeste:

- 1) El Medio (1.150 metros de longitud): Playa aislada de difícil acceso localizada en el entorno del Polígono Industrial, con escasa afluencia de bañistas y sin urbanizar. Expuesta al viento y con oleaje moderado.
- 2) El Tanque de Vidrio (540 metros): Playa aislada de difícil acceso localizada entre el Instituto Tecnológico de Energías Renovables (ITER) y el Polígono Industrial. Presenta un bajo grado de ocupación, y está sin urbanizar. Expuesta al viento y con oleaje moderado.

Figura 3
RELACIÓN DE PLAYAS AFECTADAS POR LA POSIBLE CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO



Fuente: Página Web de ATAN, modificada por los autores.

Estas dos playas desaparecerán con la construcción del puerto. La franja costera que será ocupada ha sido ya profundamente alterada por la acción antrópica; en un primer momento por la introducción de cultivos, y, en la actualidad, por la presencia del Polígono Industrial. No alberga una ocupación de uso turístico u otras actividades salvo la acampada libre y las visitas, que se realizan generalmente los fines de semana. La presencia de la Central Eléctrica, su ubicación en los alrededores del Polígono Industrial, el difícil acceso a las playas, y la inexistencia de servicios no han favorecido el desarrollo del turismo.

- 3) La Pelada (80 m.): Playa aislada a la que se accede a pie. Tiene un grado de ocupación bajo y nula urbanización. Es de arena fina negra, muy ventosa, y con oleaje moderado. En ella se practica el nudismo y no ofrece servicios.

Es uno de los espacios en los que el *Plan General de Ordenación Urbana de Granda-dilla* ha proyectado dar una prioridad de uso turístico, con una dotación de 1.788 plazas de alojamiento. En principio este espacio verá mermado su atractivo como centro turístico por su cercanía al puerto. Durante la fase de construcción, los ruidos y vibraciones, las emulsiones de polvo, el tránsito de maquinaria pesada, el almacenaje, etc. alterarán el ritmo habitual de la actividad turística. El inevitable impacto visual de un espacio en obras será difícil de compatibilizar con la actividad turística actual, y mucho menos permitirá, desde nuestro punto de vista, cubrir las expectativas que el *Plan General* proyecta.

Pero, sin duda, la explotación del puerto será aún más difícil de compatibilizar con el turismo. La imagen de Costa Pelada estará ya dañada por el periodo de construcción, a lo que se unirá el tránsito continuo de embarcaciones de gran tonelaje a menos de un kilómetro de distancia. Además de estos efectos visuales y auditivos, se añadirán los medioambientales y los de carácter social.

Por consiguiente, en esta zona de la costa, el turismo, asociado al tradicional producto Sol-Playa, se verá profundamente afectado, lo que no significa que el sector desaparezca en su conjunto, ya que podría darse una transformación hacia nuevos modelos turísticos como el que derivaría del incremento de una intensa actividad empresarial favorecida por la cercanía del puerto, el Polígono Industrial y el Aeropuerto. En este sentido cabe plantearse que en el caso de que se cubran las expectativas del *Plan General* en cuanto a la dotación de nuevas plazas turísticas, éstas tendrían, en todo caso, que orientarse hacia el turismo de negocios, que podría atender a una demanda potencial de trabajadores de alta cualificación, vinculados, como se decía antes, a las actividades portuarias y al futuro centro logístico.

- 4) La Jaquita (150 m): Playa semiurbana, aunque con bajo grado de ocupación. De arena fina, está expuesta al viento y es frecuente el oleaje moderado. Cuenta con equipamientos hosteleros, servicios de limpieza de playa y alquileres náuticos. Muy frecuentada por windsurfistas.
- 5) El Médano (750 m): Playa semiurbana con un alto grado de ocupación (la de mayor uso intensivo) y de fácil acceso. Es de arena fina, ventosa y con un oleaje moderado. Como importante centro turístico que es, cuenta con equipamientos hosteleros, de seguridad (vigilancia, señalización de peligro, policía local) y otros servicios como paseo marítimo, sombrillas, hamacas, alquileres náuticos, duchas, etc. Una zona de la playa está dedicada a la práctica del nudismo. La oferta de otras actividades turísticas asociadas al uso del litoral está especialmente desarrollada

con la existencia de un puerto deportivo muy cercano, el de Radazul, e igualmente la zona de fondeo permite la llegada de pequeñas embarcaciones. La práctica de otros deportes como *mountain bike* es también bastante frecuente.

Precisamente por ser la zona costera más ocupada, se plantea evitar su saturación, y el *Plan General* busca controlar su expansión turística. Las distancias de estas playas al puerto oscilan entre los 1.700 y 2.900 metros, por lo que en este entorno se plantea uno de los problemas o efectos más difíciles de mermar: la contaminación de las aguas. El *Estudio de Impacto Ambiental* (Gamote Canarias, 1999) revela que con la puesta en funcionamiento del puerto se puede esperar un aumento del contenido de metales pesados (procedentes de la oxidación de los cascos de los buques, de la disolución parcial de las pinturas de *antiflowing*, y del aumento del caudal de aguas residuales), y de los hidrocarburos por vertidos accidentales de baja magnitud. El control de este impacto, en concreto lo referido a la salubridad de las aguas, es la base fundamental para la continuidad de la actividad turística en este entorno (Ponce Sánchez, 2004).

Por otro lado, también el *Estudio de Impacto Ambiental* expone que la construcción del puerto interrumpirá el transporte de finos en suspensión en una cantidad estimada de 23.000 metros cúbicos al año, produciendo reorientaciones en las playas de La Jaquita y El Médano. Éstas deberán ser restauradas para contrarrestar el déficit de arena. La reorientación que sufrirán, y la restauración que experimentarán, deberá incrementar su anchura por la zona norte (para ambas playas), por lo que su uso, en este aspecto, no tendría que verse afectado.

Figura 4

FOTOMONTAJE DEL POSIBLE IMPACTO VISUAL DEL MACROPUERTO



Fuente: Página Web de ATAN.

En cuanto al impacto paisajístico, ha de destacarse que es prácticamente nulo en la playa de El Médano, debido a su orientación Sur-Suroeste y a la protección que ofrece la Punta de El Médano. No obstante el tránsito de buques será visible porque la Punta del Médano y el muelle sur distan tan sólo 2,3 kilómetros. Sin embargo, el impacto visual del puerto en la zona de La Jaquita será prácticamente similar al de La Pelada, debido a que su orientación es Este-Sureste. Ahora bien, la visión de las instalaciones portuarias será menor que en esta última, porque se establece como barrera la zona de La Pelada, si bien el impacto de los muelles es inevitable, según puede apreciarse en el fotomontaje facilitado por ATAN (Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza).

Por tanto, como consecuencia de este impacto visual, La Jaquita deberá seguir medidas similares a las que se establezcan para Costa Pelada. Sin embargo las distancias son mayores, y el impacto menor, por lo que las posibilidades de unirse a las iniciativas de desarrollo del turismo de negocios serán buenas para un entorno en el que la percepción última de los visitantes y turistas es difícil de controlar si no es con una importante y agresiva campaña de *marketing* que consolide la imagen de esta zona turística. Por otro lado, en El Médano se podrían mantener los niveles turísticos si se controlan adecuadamente los impactos medioambientales.

- 6) Montaña Roja (Leocadio Machado) (50 m): Playa aislada enclavada en Paraje Natural Protegido, es una zona virgen de ocupación media a la que sólo se puede acceder a pie. De arena fina, está expuesta al viento, y su oleaje es moderado. Está considerada también nudista.
- 7) La Tejita (1.000 m): Igualada enclavada en el Paraje Natural Protegido de Montaña Roja, es otra de las grandes zonas de desarrollo turístico de la localidad. Es una playa con un grado medio de ocupación. De arena de grano medio, y, al igual que todas las del municipio, es ventosa y de oleaje moderado. Existe una zona de fondeo. A pesar de su importancia como centro turístico, los servicios son aún escasos.
- 8) El Confital (El Horno) (100 m): Playa virgen de arena fina negra. Aunque es de fácil acceso apenas sí oferta servicios; su ocupación es baja. Es una de las playas donde se permite la acampada.
- 9) La Mareta (Cha Silveria) (120 m): Sin urbanizar, tiene un grado de ocupación bajo. Es de arena fina. Como en el caso anterior, no ofrece servicios. Es considerada también nudista.

La denominada Costa Tejita es una zona especialmente potenciabile desde el punto de vista turístico, con una propuesta del *Plan General* de 2.314 plazas hoteleras y extrahoteleras. La posibilidad de aceptar el desarrollo de esta zona (que se encuentra entre 4 y 7,5 kilómetros de distancia del puerto) parece mayor, sobre todo en la zona oriental, esto es, en la playa de La Tejita. Esta franja presenta el más alto potencial de desarrollo de la costa, ya que no sufre el impacto directo del puerto (aunque sí del Aeropuerto, por la cercanía de la futura ampliación). En la zona occidental se plantea un uso turístico asociado a la actividad deportiva; en concreto está previsto la construcción del nuevo Puerto Deportivo de Los Abrigos, que contribuiría a diversificar la oferta tradicional, ya que los puertos náuticos y su actividad (con todos los servicios que ofrecen a las embarcaciones, a los usuarios de

las mismas, y a los usuarios de las instalaciones) generan un importante valor añadido y contribuyen a la cualificación del turismo litoral (Esteban Chapapría, 2000).

En suma, la propuesta que se realiza desde el *PGOU* para la dotación de nuevas plazas hoteleras denota un mayor énfasis en las zonas más distantes del puerto, esto es, Costa La Tejita, con el 63 % de las mismas. No obstante, justo la zona que mayor impacto experimentará, Costa Pelada, acapara casi una cuarta parte de la nueva dotación prevista; quedando el 14 % restante para la tradicional Costa El Médano. En este sentido, hay que insistir en que es necesario justificar las características o hacia qué modalidades turísticas van asociadas estas nuevas plazas, ya que concretar las propuestas será fundamental para poder evaluar la sostenibilidad de las mismas.

Por tanto, El Médano, La Tejita, y, en menor medida, La Jaquita, podrían desarrollarse como centros turísticos vinculados a las explotación del litoral. Los efectos negativos de la construcción del puerto serán minimizados con las medidas correctoras que recoge el *Estudio de Impacto Ambiental*. No obstante, no sólo para contrarrestar los efectos de esta actuación, sino porque además estas playas deben continuar siendo atractivas al turista, y por tanto competitivas, las medidas correctoras deben acompañarse de una serie de iniciativas destinadas a dotar a estos espacios de elementos de calidad. No se trata sólo de infraestructuras básicas, sino que se debe dedicar una especial atención a servicios tales como limpieza regular de las playas, vigilancia, acceso fácil y seguro, servicios sanitarios e higiénicos, parques o zonas lúdicas, etc. Salvo los dos centros turísticos-recreativos de El Médano y La Jaquita, el resto de playas aún se encuentra lejos de alcanzar estos niveles, por lo que las líneas de actuación hacia la consecución de la mayor calidad posible deberían ser un objetivo primordial. Garantizar la calidad de la playa y del entorno periplayero, es decir, asegurar la calidad del agua de baño, cumplir la legislación ambiental y dotar de buenos servicios (sobre todo de seguridad a los usuarios), resulta fundamental para consolidar el turismo de Sol y Playa en el municipio.

En concreto, y en el caso de El Médano como principal centro turístico de Granadilla, se debe incidir sobre todo en corregir los errores del pasado (como los procesos de urbanización descontrolados propios de la época del *boom* turístico), así como tomar medidas adecuadas para la obtención de una imagen o distintivo de calidad. La regeneración de este espacio turístico no debe entenderse como la consecuencia de la construcción del puerto, sino que la mejora del acondicionamiento de las playas y su entorno es fundamental para su supervivencia (Ponce Sánchez, 2004).

Por otro lado los usos de la franja litoral han evolucionado notablemente en las últimas décadas (no limitándose al modelo tradicional de Sol y Playa), ya que la orientación turística de parte del territorio debe generar una serie de instalaciones recreativas y de ocio que sirvan para la cualificación y atracción del sector. En esta línea, el *Plan General de Ordenación Urbana de Granadilla* ha diseñado una serie de acciones que contribuirán a mejorar la oferta del sector en el municipio, como la construcción de un centro de alto rendimiento de *windsurf* en El Médano, el mencionado puerto deportivo de Los Abrigos, equipamientos deportivos recreativos como el del sector turístico La Tejita, etc.

Asimismo se generan expectativas de desarrollo en el espacio contiguo a las urbanizaciones de la zona costera. En esta concepción los espacios colindantes hacia el interior adquieren un carácter estratégico para la ubicación de instalaciones turísticas dedicadas

al ocio: polígonos lúdicos, zonas deportivas, etc. Todo ello respondiendo a una demanda cada vez más especializada y exigente en la práctica turística, que requiere del desarrollo de servicios adecuados, la dotación de infraestructuras, y que espera, además, disfrutar de una oferta complementaria y un entorno natural atractivo.

No obstante las posibilidades de desarrollar otras modalidades no sólo se presentan en la actualidad como fundamentales, sino que esta diversificación contribuiría a minimizar los posibles efectos negativos de la construcción y puesta en funcionamiento del puerto, así como de la falta de competitividad que se pudiera producir por una inadecuada planificación y gestión de la actividad en el litoral. Por otra parte, el desarrollo de otras alternativas es también la respuesta a una demanda cada vez más diversificada.

5.2. Otras posibilidades turísticas

5.2.1. Turismo de negocios

La instalación del puerto en el municipio también traería una serie de impactos positivos que podrían, bien planificados y gestionados, redundar en un incremento de la actividad turística. Una gran oportunidad que se plantea para este espacio es aprovechar el dinamismo que se dará en torno al gran centro logístico formado por el binomio Aeropuerto Reina Sofía – Puerto de Granadilla. El incremento de la actividad empresarial y de otras asociadas a la realización de congresos, convecciones y otras reuniones asimilables como jornadas, encuentros, conferencias, foros, seminarios, etc., convocadas por motivos profesionales, demandará instalaciones como centros de reuniones, planta hotelera, palacios de congresos, recintos feriales, empresas dedicadas a la organización profesional, y una oferta complementaria de alta calidad, donde la diferenciación sea el requisito indispensable para su duración y rentabilidad.

Como es lógico, para el desarrollo de esta modalidad de turismo, sería necesaria la colaboración entre los entes públicos y las empresas privadas pero, sobre todo, requiere la implicación de la Administración Pública, con su apoyo y financiación a la construcción de las instalaciones necesarias, como ha sucedido ya en otras ciudades (Binimelis y Ordinas, 2003). Sirva de ejemplo lo sucedido recientemente (Noviembre de 2005) con la puesta en marcha del *Magma Arte y Congresos*, en Adeje, único centro que podría ejercer cierta competencia si se construyera otro recinto de tal magnitud en el municipio de Granadilla. No obstante, pensamos que se podría complementar la oferta con la apertura de otros establecimientos y su promoción pública. Todo ello porque los recintos privados en el sur de la isla de Tenerife están generalmente vinculados a una oferta hotelera de calidad, aún por desarrollar en Granadilla.

Además, aunque es conocido que el turismo de negocios ayuda a evitar la estacionalidad en determinados destinos, en este caso en concreto contribuiría más bien a revitalizar un sector que puede verse mermado por la incidencia de la construcción del puerto. A esto habría que añadir lo que numerosos estudios corroboran y coinciden en resaltar, que el gasto turístico que genera esta modalidad es muy superior al del turismo tradicional de Sol y Playa. Así pues, según EGATUR-2004, los desplazamientos por motivo de trabajo,

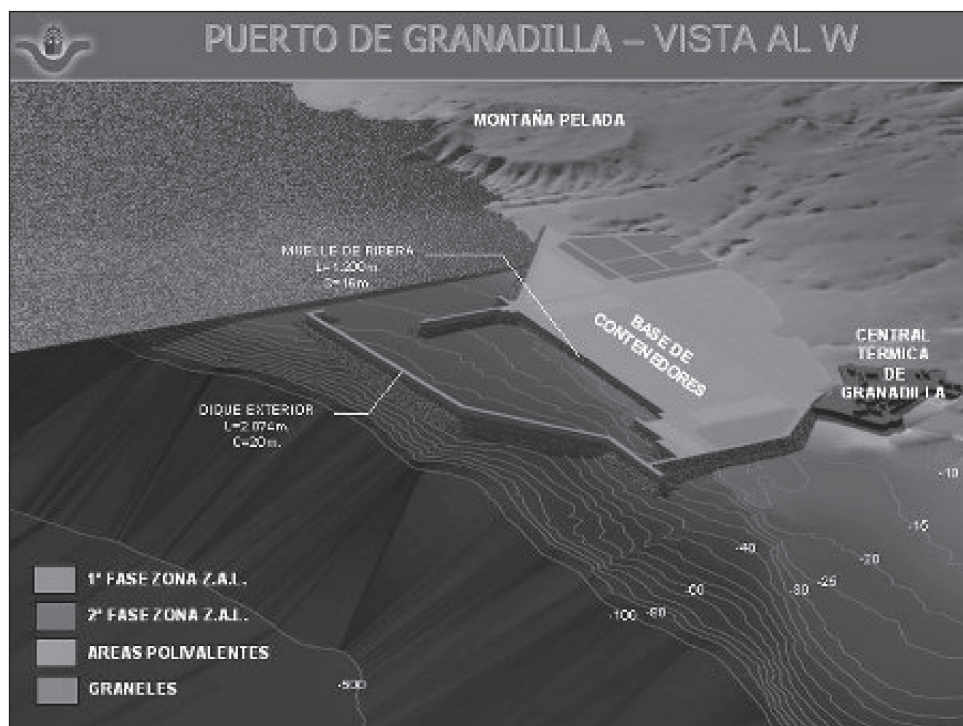
negocios, ferias y congresos originan un gasto medio diario de 113 €, frente a los 83,2 de los de ocio y vacaciones.

Por tanto, concienciar a los entes públicos en el desarrollo y promoción del turismo de negocios debe estar estrechamente ligado a la construcción del puerto, no sólo para contrarrestar los posibles efectos negativos, sino como una tendencia general de diversificación de las actividades turísticas aprovechando el mencionado incremento de la actividad comercial e industrial que se generará en el municipio.

5.2.2. Turismo rural y ecológico

El turismo rural es uno de los productos turísticos de más reciente implementación en España, y en el caso de Granadilla se encuentra aún escasamente desarrollado a pesar de sus potencialidades. Conscientes de ello, las autoridades locales desde finales de los años noventa están promocionando distintas actividades, encaminadas a desarrollar esta tipología turística. En este sentido el *Plan General de Ordenación* de la localidad establece,

Figura 5
BLOQUE-DIAGRAMA DEL PROYECTO DE PUERTO Y DE SU ENTORNO MÁS PRÓXIMO



Fuente: Página Web de ATAN.

como uno de sus objetivos fundamentales, el fomentar la «creación de una oferta alojativa y recreativa de Turismo Rural, que deberá servir para alcanzar un óptimo desarrollo de la zona de la Medianía...». Completando este objetivo se concreta también el de «lograr que la ordenación y gestión de los espacios protegidos se realice teniendo en cuenta las posibilidades de compatibilidad entre la conservación de los mismos y el disfrute de ellos por la colectividad...». Ahora bien, no hay que olvidar que las estrategias de desarrollo turístico deben de hacerse desde el reconocimiento, tanto por parte de los agentes públicos como privados, del valor del paisaje rural, que es la motivación principal de desplazamiento. La protección de este recurso es la base de un desarrollo turístico sostenible, siendo los espacios naturales protegidos la pieza clave de todas estas actividades.

En este sentido habría que indicar que el Monumento Natural de Montaña Pelada queda, como se aprecia en el bloque-diagrama, bajo el área de afección más directa de la bocana del nuevo puerto. La montaña es un cono de importancia paisajística y científica, tanto por su origen como por su morfología, ya que constituye una estructura geológica singular, asociada a procesos de hidrovulcanismo. A esto hay que añadir la importancia ecológica de albergar buenas muestras de comunidades psamófilas y tabaibales dulces.

A sólo 4,5 Km del futuro puerto se encuentra otro espacio protegido, la Reserva Natural Especial de Montaña Roja, que constituye una de las mejores muestras del hábitat de arenas inorgánicas de Tenerife, donde también están representados humedales con especies de aves protegidas por convenios internacionales, e incluidas en el catálogo nacional de especies amenazadas. Este espacio y su conexión a tierra, conforman un elemento geomorfológico bien conservado y de notable singularidad paisajística (Gobierno de Canarias, 2004).

Fuera del ámbito de afección portuaria, pero a poca distancia del polígono colindante, encontramos otros dos monumentos naturales, sólo separados del entorno industrial por la barrera artificial que en su día supuso la ejecución de la Autovía del Sur. Nos referimos a Los Desrricaderos y a Las Montañas de Ifara y Los Riscos. El primero de ellos constituye un espacio que alberga una peculiar estructura de interés científico, geológico y geomorfológico, que ocupa un sector abarrancado típico del paisaje pumítico del sur de la Isla de Tenerife, resultado de un intenso proceso eruptivo que cubrió grandes extensiones, configurando en su conjunto un paisaje singular de tonalidades claras y gran plasticidad. Por su parte Las Montañas de Ifara y Los Riscos conforman un espacio con dos edificios volcánicos que suponen hitos paisajísticos de interés geológico y geomorfológico, así como de destacada singularidad en el paisaje del sur de la isla. Representan, además, una buena muestra de elementos geomorfológicos en adecuado estado de conservación y representativos de la geología insular.

La red de espacios naturales protegidos del municipio de Granadilla de Abona se completa con otro monumento natural bastante más al norte, en las medianías altas, La Montaña Colorada, compartido con el término de Vilaflor; así como una pequeña participación en el Parque Natural de Corona Forestal, que rodea las cumbres del Teide.

Para un mejor aprovechamiento, desde el punto de vista turístico, de estos espacios se han de difundir los valores culturales del patrimonio natural. Igualmente para su disfrute resulta imprescindible equiparlos de dotaciones de carácter científico-educativo, socio-

recreativas, de acogida, y de información de los valores naturales presentes. En definitiva, la puesta en valor de estos espacios permitirá implantar un nuevo producto escasamente desarrollado en el municipio. No obstante toda iniciativa que se ponga en marcha debe tener presente la normativa competente en estos ámbitos, así como desarrollarla desde la sostenibilidad.

El turismo rural requiere asimismo de una oferta complementaria, como la que permite la práctica de algunos deportes, visitas culturales, cursos de educación ambiental, etc. Entre ellos la práctica más frecuente es la del senderismo. Hasta el momento sólo son conocidas las rutas que van desde la playa de El Médano hacia Montaña Pelada y hacia Montaña Roja. Sin embargo la riqueza paisajística de estos ámbitos permitiría el desarrollo de otros senderos o caminos, como los que se establecen en el *Plan General de Ordenación*: Sendero Valle de Ucanca-Madre del Agua; Sendero Paisaje Lunar; Sendero La Fuente-Cruz de Tea; o Sendero Ifara-Los Derriscaderos.

Ahora bien, las repercusiones de la construcción del puerto sobre el turismo rural tienen una mayor intensidad en el entorno más próximo, sobre todo por el impacto visual que alterará profundamente el paisaje, que es precisamente el interés fundamental del que práctica esta modalidad de turismo. Así Montaña Pelada establece el límite sur del puerto, y de hecho uno de los extremos del espacio protegido está, como se ha visto, a escasos 100 metros del mismo. Por tanto la percepción del turista puede verse alterada por la cercanía de elementos discordantes con el entorno natural.

Por su parte en el espacio marítimo cabe mencionar que las reservas marinas constituyen una de las medidas de gestión más relevantes de las últimas décadas, con experiencias en numerosos países y en continua expansión. Se configuran como espacios encargados de garantizar la viabilidad de muchas pesquerías y la conservación de ecosistemas especialmente sensibles, por lo que tienen una vocación muy sesgada hacia el conservacionismo como fundamento. Pero junto a este motivo principal se vislumbran usos alternativos que podrían ayudar de manera directa a paliar los efectos más negativos sobre el sector pesquero de Granadilla. Se puede concebir, por consiguiente, la reserva marina para un conjunto de actividades científicas, educativas y culturales, junto a otras de carácter pesquero y turístico-recreativo (Pascual Fernández, 2003).

5.2.3. Turismo cultural y deportivo

La puesta en valor de los núcleos de población con valores histórico-artísticos también va directamente asociada al desarrollo del turismo. La revalorización debe hacerse desde la promoción de la identidad del municipio, es decir, de la singularidad del mismo. Esta identidad tiene que acompañarse de una campaña de divulgación a fin de que todos los visitantes tengan conocimiento de ella, y se convierta en un atractivo que incremente los flujos de llegada. En este sentido los esfuerzos se están centrando en el centro histórico de Granadilla, donde el planeamiento urbanístico pretende desarrollar un *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico*.

Por otro lado, Granadilla de Abona forma parte de las denominadas rutas del vino. El enoturismo también se está desarrollando en esta zona, y está especialmente vinculado a la Denominación de Origen de Abona. Dos de las 40 bodegas que se visitan en este ámbito

bajo este distintivo se encuentran en el municipio. En el enoturismo no se trata sólo de visitar las bodegas, sino que el turista asume que debe ir asociado a una buena gastronomía representativa de la zona y a una óptima oferta cultural, que estén relacionadas con la concepción de vida y el patrimonio del entorno. Debe ofrecerse, pues, como un producto integrado, esto es, visitas a bodegas y a otras industrias relacionadas, museos del vino, enotecas y añadir actividades complementarias que satisfagan a estos demandantes. No hay que olvidar además los beneficios que el desarrollo de este tipo de actividades podría suponer para el municipio, ya que a rasgos generales el perfil del consumidor de este tipo de producto es de un elevado poder adquisitivo. De este modo resulta necesario instar al Ayuntamiento, al Consejo Regulador, y a los empresarios de la comarca para que impulsen las posibilidades de esta actividad.

También, dentro del sector pesquero, existe un enfoque complementario que propugna como eje de toda reforma la revalorización de la cultura de los pescadores, para transmitirla al gran público y hacerla objeto de demanda turística en sus diversas manifestaciones. Centros de interpretación y museos de la pesca podrían asumir una tarea de difusión importante, y en la gestión de los mismos deberían participar activamente los agentes presentes en el sector: cofradías y pescadores.

Para completar el impulso que necesita este sector se debería contar entre las actividades alternativas con el llamado pescaturismo, que llevarían a cabo pescadores profesionales mediante el uso de sus propias embarcaciones, acondicionadas en cuanto a seguridad en la mar para desplazar turistas a conocer el litoral, ver las faenas pesqueras, o incluso participar en ellas. Se trataría de ofertar la especificidad cultural de las poblaciones de pescadores a través del conocimiento de sus habilidades, técnicas de pesca, y modelos de organización del trabajo, mostrando a su vez las riquezas del litoral (Santana y Pascual, 2003) Además, y a diferencia de otras zonas, estas actividades se podrían realizar en Granadilla durante todo el año, y los barcos no tendrían que diferir mucho de los que faenan actualmente por el litoral, lo que podría conllevar unos ingresos adicionales que ayudarían a fijar a la población pesquera.

Por último dejar constancia de que la dotación de equipamientos deportivos y recreativos contribuye a cualificar la oferta complementaria de ocio. En este sentido se ha proyectado dotar al municipio de una extensa oferta que, por orden de prioridad de ejecución, es ésta: el centro de alto rendimiento de *windsurf* de El Médano; las dotaciones deportivas en La Tejita, La Trinchera, Arenas del Rey y Mar Vela; el Centro Insular de Deportes del Motor (es significativo por un lado su reducida dimensión -1.261 metros cuadrados-, y por otro que su uso no queda especificado, y por lo tanto definirlo resulta primordial a fin de dotar a las inmediaciones de una adecuada oferta complementaria, para que realmente pueda convertirse en un producto turístico consolidado); y el ya mencionado Puerto Deportivo de Los Abrigos. Todos ellos se deben entender como una oferta para la cualificación del sector, que indudablemente tendría que llevarse a cabo para la mayor consolidación del mismo.

6. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES

En este punto habría que insistir en que mejorar el atractivo de los recursos turísticos, completar infraestructuras y dotaciones al servicio de las áreas turísticas, controlar y mejorar la calidad medioambiental, y potenciar los valores naturales y culturales como recursos turísticos, son los criterios y objetivos estratégicos en estos momentos para lograr un turismo sostenible y de calidad.

Todas estas nuevas orientaciones y actuaciones deben seguir una estrategia integral y a largo plazo, porque el desarrollo turístico y local hay que entenderlo en clave de sostenibilidad. Así, el *Plan General de Ordenación de Granadilla* recoge que el modelo de oferta turística debe desarrollarse «de forma pautada e incentivando la cualificación y la diversificación de la misma, con aplicación de medidas ambientales pertinentes para garantizar el sostenimiento de los recursos naturales».

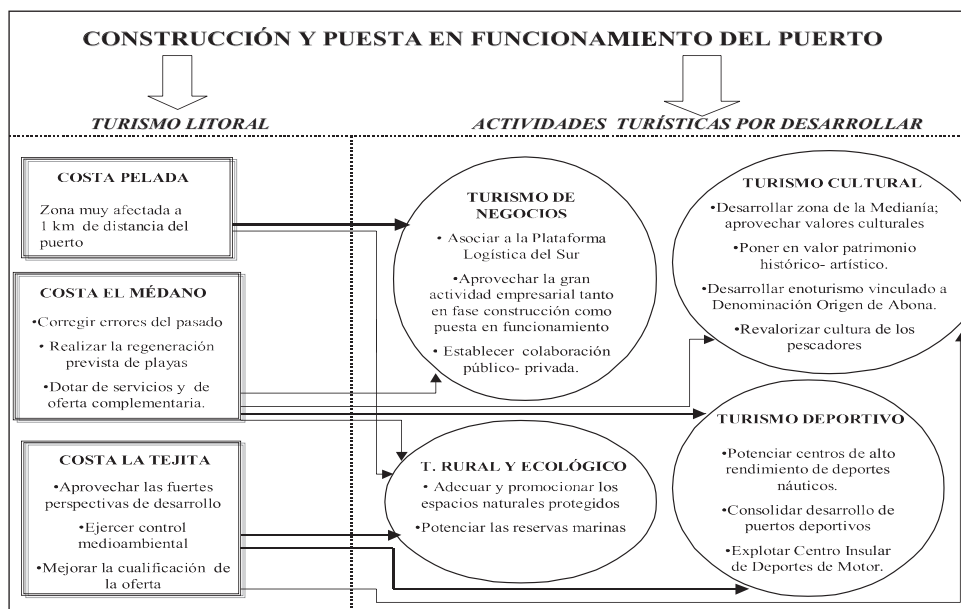
Por tanto, desde el trabajo realizado, con la consulta y apoyo de otros planes de Ordenación del Territorio de espacios litorales (Costa Noroeste de Cádiz, Ámbito de Doñana y Bahía de Cádiz; Junta de Andalucía, 1999 y 2002-a y b), y con el objetivo de que puedan ser de utilidad tanto a los entes públicos como privados, proponemos una serie de medidas con la finalidad de que contribuyan al desarrollo y a la sostenibilidad de la actividad turística en un municipio que se enfrenta a un macroyecto que, en gran medida, transformará las líneas de desarrollo que hasta el momento había seguido. Estas medidas serían, en nuestra opinión, las siguientes:

- Desarrollar planes de reconversión o regeneración de la actividad turística con el fin de minimizar los posibles efectos negativos de la construcción y puesta en funcionamiento del Nuevo Puerto de Granadilla.
- Favorecer la posibilidad de desarrollar el turismo de negocios asociado al Centro Logístico del Sur de Tenerife, fundamentalmente en Costa Pelada.
- Elaborar actuaciones a fin de satisfacer una demanda potencial de turismo de negocios asociada al incremento de la actividad empresarial provocada por la puesta en funcionamiento del Puerto.
- Implementar actuaciones para la consecución de distintivos de calidad en los entornos playeros y periplayeros, fundamentalmente en Costa El Médano, contribuyendo así a la recualificación de espacios maduros.
- Dotar de equipamientos deportivos y recreativos para desarrollar una oferta complementaria de calidad, tanto en la Franja Litoral como en la Medianía.
- Controlar y mejorar la calidad medioambiental de los espacios litorales, rurales y naturales.
- Fomentar el desarrollo del turismo rural en la zona de la Medianía y la utilización racional de los espacios naturales protegidos.
- Mejorar los aprovechamientos de los valores culturales del municipio con la puesta en valor del patrimonio histórico-artístico, desarrollando además nuevas modalidades como el enoturismo y el pescaturismo, entendidos ambos como productos integrados.
- Desarrollar medidas para la cualificación de los recursos humanos hacia nuevas modalidades de turismo: de negocios, rural y ecológico, y cultural y deportivo.

- Implementar las actuaciones encaminadas a la actualización y renovación de los conocimientos de los profesionales del mar, con especial atención a las nuevas necesidades formativas, como las relacionadas con el pescaturismo.
- Elaborar planes de pesca para la creación y mantenimiento de las reservas marinas.
- Mejorar las condiciones de seguridad de la flota con objeto de favorecer la actividad de pescaturismo.
- Dotar de una oferta de alojamiento y de servicios complementarios acorde a las necesidades reales del sector y a la finalidad última del mismo.
- Crear los instrumentos de trabajo adecuados para una mayor colaboración entre los entes públicos y privados en la elaboración de los planes de turismo.

Para el sector turístico se plantea, por tanto, una serie de medidas o actuaciones acordes con los previsibles impactos derivados de la construcción y puesta en funcionamiento del nuevo puerto, atendiendo a una división según su grado de impacto. Como se pone de manifiesto en la figura 6, *Costa Pelada*, como la franja costera más cercana al puerto, y por consiguiente la que en mayor medida sufrirá los impactos negativos del mismo, deberá centrar todos sus esfuerzos en el desarrollo del turismo de negocios y, en menor medida, pero no por ello con menor interés y calidad, en aprovechar las oportunidades que recursos como Montaña Pelada ofrece para acometer actividades referentes al turismo rural y ecológico.

Figura 6
POSIBILIDADES DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN GRANADILLA DE ABONA



Fuente: Elaboración propia.

En segundo lugar, *Costa El Médano* es el centro turístico por excelencia asociado al desarrollo urbanístico de las segundas residencias. En este ámbito se debe trabajar encarecidamente en corregir los errores del pasado, en mantener un fuerte control medioambiental y en dotarlo de una serie de servicios (tanto en el espacio playero como periplayero) que lo consolide como un centro turístico de calidad. Desde nuestro punto de vista podría ser capaz de afrontar todas las nuevas actividades turísticas que planteamos en la figura 6, pero sería muy conveniente que se convirtiera en un importante centro asociado al turismo deportivo. Igualmente *Costa La Tejita*, por su parte, podría seguir estrategias similares al caso anterior, salvando las distancias en lo referente al turismo de negocios, al encontrarse más lejana al centro logístico del Puerto. Esta tercera zona se presenta como un espacio con fuertes perspectivas de desarrollo asociado al litoral donde la diferenciación por calidad y una amplia oferta podría ser una buena estrategia a seguir.

Por último, el interior del municipio debe contar con medidas o tendencias de desarrollo, no entendidas como compensatorias a la construcción del puerto, sino como una fase más en la evolución de un municipio con una significativa vocación turística, y donde habría que dedicar una mayor atención al desarrollo de nuevas modalidades, sobre todo en relación con el turismo rural y ecológico y cultural y deportivo.

7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

- ALMOGUERA SALLEN, P. y RAMOS VALLE, C. (2003): «Previsiones demográficas en el municipio de Granadilla de Abona. Tenerife». Informe Técnico de 25 páginas para *Estudios previos para la elaboración del diagnóstico de sostenibilidad socioeconómica del proyecto del puerto de Granadilla de Abona* (Ventura Fernández, J.; coordinador), Contrato de Investigación financiado por INERCO S.A.
- AYUNTAMIENTO DE GRANADILLA DE ABONA (1996): *Granadilla: diagnóstico y planificación desde la perspectiva del Desarrollo Local*. Agencia de Empleo y Desarrollo Local.
- BINIMELIS SEBASTIAN, J. y ORDINAS GARAU, A. (2003): «El turismo de reuniones y negocios en Mallorca». *Cuadernos de Turismo*. núm. 12, pp. 35-51.
- CODERCH, Jorge y SENANTE, Fernando (2002): *PGOU del municipio de Granadilla de Abona*. Aprobación inicial (en formato CD-ROM).
- DÍAZ RODRÍGUEZ, María del Carmen (1982): *Granadilla. Reactivación demográfica y económica del Sur de Tenerife*. Tenerife, Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 164 pp.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (2000): «El planeamiento de infraestructuras para el turismo náutico». *Cuadernos de Turismo*, núm. 6, pp. 29-44.
- GAROME CANARIAS S.L. (1999): *Proyecto de construcción del nuevo puerto de Granadilla. Estudio de Impacto Ambiental*.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2004). *Plan Director de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja*. Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2004): *Encuesta de gasto turístico (EGATUR)*. Año 2004. Secretaría General de Turismo. www.iet.tourspain.es.

- JUNTA DE ANDALUCÍA (1999): *Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Noroeste de Cádiz*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 256 pp.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2002-a): *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 276 pp.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2002-b): *Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, 323 pp.
- MARTÍN GARCÍA, A. y GONZÁLEZ RELAÑO, R. (2003): «Análisis de impactos económicos del Proyecto de Nuevo Puerto de Granadilla». Informe Técnico de 59 páginas para *Estudios previos para la elaboración del diagnóstico de sostenibilidad socioeconómica del proyecto del puerto de Granadilla de Abona* (Ventura Fernández, J.; coordinador), Contrato de Investigación financiado por INERCO S.A.
- MARTÍN MARTÍN, V.O. (1998): «El producto turístico Sur de Tenerife», en *La actividad turística española en 1997*. A.E.C.I.T./Nexo Editores, pp. 450-457.
- MARTÍN MARTÍN, V.O. (1999): «Los grandes propietarios de la tierra ante el desarrollo urbano-turístico en el Sur de Tenerife». *Ería*, núm. 49. Oviedo, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, pp. 185-202.
- PASCUAL FERNÁNDEZ, J (2003): «Del mar es de todos al mar reservado: turistas, poblaciones de pescadores y reservas marinas en Canarias», *Revista de Turismo y Patrimonio cultural*, v.1 n° 1, pp. 65-78.
- PONCE SÁNCHEZ, M.D. (2004): «La calidad ambiental como factor competitivo de los destinos tradicionales de sol y playa», *Cuadernos de Turismo*, n° 13, pp. 91-105.
- SANTANA TALAVERA, A. y PASCUAL FERNÁNDEZ, J.J. (2003): «Pesca y turismo: conflicto, sinergias y usos múltiples en Canarias». Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad de La Laguna.
- VENTURA FERNÁNDEZ, J. (coordinador), MORENO NAVARRO, J.G. y ORTEGA MESA, R. (2003): *Estudios previos para la elaboración del diagnóstico de sostenibilidad socioeconómica del proyecto del puerto de Granadilla de Abona*. Informe realizado por encargo Ingeniería Energética y de Contaminación (INERCO S.A.) al amparo de los artículos 68 y 83 de la Ley Orgánica de Universidades.

8. RECURSOS ELECTRÓNICOS WORLD WIDE WEB (INTERNET)

- <http://www.atan.org/urbanismo/pg/presentacionpg.htm> (página Web de la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza —ATAN—, dedicada a la problemática de la realización del nuevo puerto de Granadilla de Abona).
- <http://www.gobcan.es/medioambiente/biodiversidad/ceplam/areasprotegidas> (Información básica sobre la red de espacios naturales protegidos de Canarias y sobre los LICs que conforman la Red Natura 2000 a nivel comunitario europeo).
- <http://www.gobiernodecanarias.org/istac> (estadísticas canarias de todo tipo, en gran medida municipalizadas, y con series estadísticas importantes).
- <http://www.mma.es/playas/html/tf/tf017.htm> (Web del Ministerio de Medio Ambiente en la que se recogen las características principales de las playas correspondientes al litoral de Granadilla de Abona).