

BORRADOR

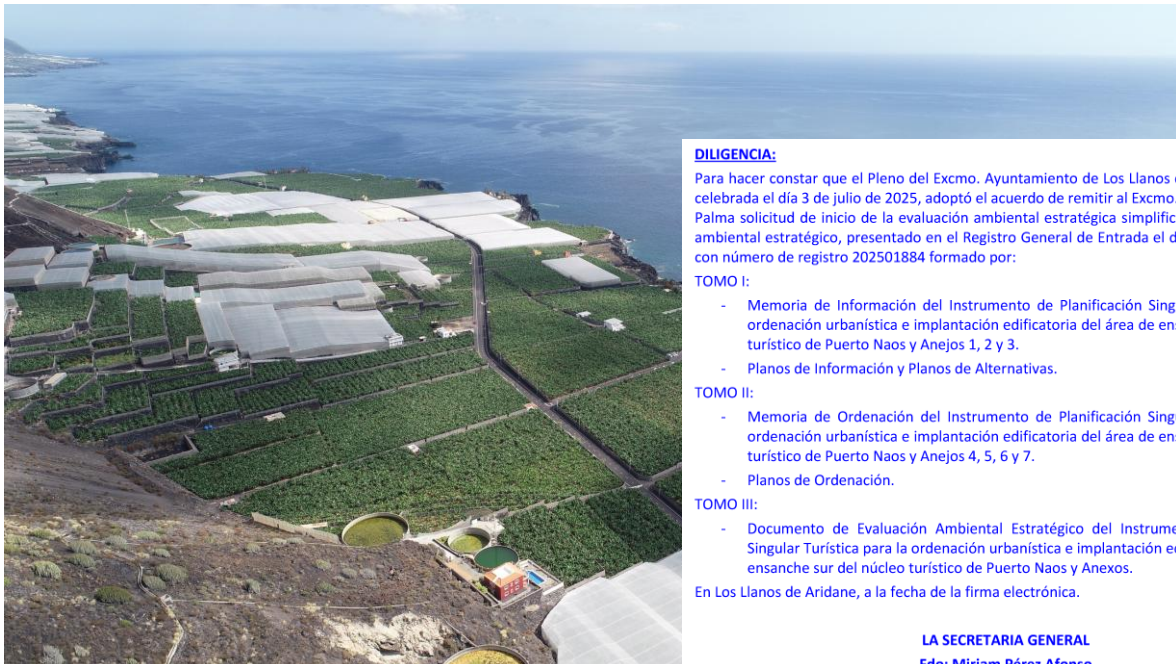
INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA DEL ÁREA DE ENSANCHE SUR DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO NAOS

Documento Sustantivo para Evaluación Ambiental

TÉRMINO MUNICIPAL DE LOS LLANOS DE ARIDANE ISLA DE LA PALMA

JULIO 2025

ANEJO 4: CONSIDERACIONES A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DESDE UNA APROXIMACIÓN AL DISEÑO ARQUITECTÓNICO TURÍSTICO Y LA CALIDAD



DILIGENCIA:

Para hacer constar que el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane, en sesión celebrada el día 3 de julio de 2025, adoptó el acuerdo de remitir al Excmo. Cabildo Insular de La Palma solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada y del documento ambiental estratégico, presentado en el Registro General de Entrada el día 3 de julio de 2025, con número de registro 202501884 formado por:

TOMO I:

- Memoria de Información del Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación urbanística e implantación edificatoria del área de ensanche sur del núcleo turístico de Puerto Naos y Anejos 1, 2 y 3.
- Planos de Información y Planos de Alternativas.

TOMO II:

- Memoria de Ordenación del Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación urbanística e implantación edificatoria del área de ensanche sur del núcleo turístico de Puerto Naos y Anejos 4, 5, 6 y 7.
- Planos de Ordenación.

TOMO III:

- Documento de Evaluación Ambiental Estratégico del Instrumento de Planificación Singular Turística para la ordenación urbanística e implantación edificatoria del área de ensanche sur del núcleo turístico de Puerto Naos y Anexos.

En Los Llanos de Aridane, a la fecha de la firma electrónica.

LA SECRETARIA GENERAL

Fdo: Miriam Pérez Afonso

PROMOTOR: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE



CARO & MAÑOSO
FERNÁNDEZ DUQUE
ARQUITECTURA Y URBANISMO

evalúa
soluciones ambientales

INGENIERÍA
TÉCNICA
CANARIA, S.A.

BORRADOR

INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA DEL ÁREA DE ENSANCHE SUR DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO NAOS

Documento Sustantivo para Evaluación Ambiental

TÉRMINO MUNICIPAL DE LOS LLANOS DE ARIDANE ISLA DE LA PALMA

JULIO 2025

ANEJO 4:

CONSIDERACIONES A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DESDE UNA APROXIMACIÓN AL DISEÑO ARQUITECTÓNICO TURÍSTICO Y LA CALIDAD.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE

"EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL DEL QUE ES AUTOR LA UTE "CARO&MAÑOSO – FERNÁNDEZ DUQUE". SU UTILIZACIÓN TOTAL O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN O CESIÓN A TERCEROS, REQUERIRÁ LA PREVIA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO"



EQUIPO REDACTOR

Dirección Técnica y Coordinación

Ángel M. Caro Cano, Arquitecto y Urbanista
Justo Fernández Duque, Arquitecto y Urbanista
Joaquín Mañoso Valderrama, Arquitecto y Urbanista

Departamento Técnico

Andrés Pérez Martínez, Arquitecto y Urbanista
Elena Fernández Piñero, Arquitecta
María Caro Concepción, Arquitecta
Pedro González Sánchez, Arquitecto Técnico y Graduado en Arquitectura Técnica
Víctor Manuel Rodríguez Duque, Delineante y Técnico Informático SIG
José Tomás Díaz González, Delineante
Juan Francisco Sicilia Tejera, Delineante
José Ilidio Marrero Pérez, Delineante
María Victoria García Pérez, Delineante
Cristina Rodríguez Rodríguez, Administrativa

Estudios ambientales

EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES, S.L.

Infografías

Roberto Castro Hernández
María Caro Concepción

Ingeniería

INGENIERÍA TÉCNICA CANARIA, S.A.

ANEJO 4: CONSIDERACIONES A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DESDE UNA APROXIMACIÓN AL DISEÑO ARQUITECTÓNICO TURÍSTICO Y LA CALIDAD. BORRADOR DE INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN SINGULAR TURÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA DEL ÁREA DE ENSANCHE SUR DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE PUERTO NAOS, en el término municipal de Los Llanos de Aridane (Isla de La Palma), promovido a iniciativa del EXCMO. **AYUNTAMIENTO DE LOS LLANOS DE ARIDANE** y redactado por la empresa **UTE CARO & MAÑOSO – FERNÁNDEZ DUQUE** (Sociedades Colegiadas COAC Nº 10.460 y Nº 10.666), Unión Temporal de Empresas según Ley 18/1982, de 26 de Mayo (en anagrama “**UTE CARO&MAÑOSO – FERNÁNDEZ DUQUE**”).

Julio 2025

1. OBJETO.	11
2. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA.	13
2.1. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL ARTÍCULO 138.1.B, DE LA LEY 4/2017, DE 13 DE JULIO, DEL SUELO Y DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS EN LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA DEL IPST.	13
2.2. ANÁLISIS DE INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL DECRETO 10/2001, DE 22 DE ENERO, POR EL QUE SE REGULAN LOS ESTÁNDARES TURÍSTICOS.	19
2.2.1. Tendencias actuales en diseño hotelero en España	20
2.2.2. Análisis de la validez actual del Decreto 10/2001	20
2.2.3. Conclusiones	21
2.2.4. Propuesta final para el IPST	21
3. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN DE LOS VOLÚMENES EDIFICATORIOS.	23
3.1. ANÁLISIS DE LA RATIO M ² CONSTRUIDO / PLAZA ALOJATIVA EN HOTELES DE 4 Y 5 ESTRELLAS EN ESPAÑA.	23
3.1.1. Ratio medio de m ² contruidos por plaza en hoteles de 4* y 5* (España)	23
3.1.2. Elementos diferenciales entre los establecimientos turísticos hoteleros en categorías de 4 y 5 estrellas.	24
3.1.3. Ratios de superficie destinada a servicios por plaza	28
3.2. ANÁLISIS DEL ESTÁNDAR DE DENSIDAD TURÍSTICA M ² DE SUPERFICIE EDIFICABLE NETA / PLAZA ALOJATIVA EN LA IMPLANTACIÓN TURÍSTICA.	29
3.3. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE EL ESTÁNDAR DE DENSIDAD TURÍSTICA ADOPTADO Y LA RATIO M ² CONSTRUIDO / PLAZA ALOJATIVA, ADOPTADOS, Y LA CAPACIDAD MÁXIMA ALOJATIVA DEL ESTABLECIMIENTO TURÍSTICO	31

3.4. CUADRO DE CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS INVARIANTES DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	35
3.5. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTURA MÁXIMA ADOPTADA PARA LAS EDIFICACIONES.....	39
3.5.1. Marco normativo de referencia	39
3.5.2. Ámbito de aplicación	39
3.5.3. Fundamentación urbanística y paisajística	39
3.5.4. Argumentos territoriales y paisajísticos	39
3.5.5. Argumentos funcionales y estratégicos.....	40
3.5.6. Condiciones técnicas y sostenibilidad	40
3.5.7. Precedentes y jurisprudencia.....	40
3.5.8. Conclusión.....	40
4. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA ACTUACIÓN.	41
4.1. PRINCIPIOS Y FUNDAMENTOS PARA LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.....	41
4.1.1. Un Tapiz Histórico y un Símbolo de Identidad	42
4.1.2. Más Allá del Cultivo: Un Patrimonio Natural y Cultural	42
4.2. LA PROPUESTA	42
4.2.1. La Integración Paisajística como Imperativo Cultural	42
4.2.2. El paisaje platanero como valor cultural y estratégico en la “Isla Baja” del Valle de Aridane.....	43
4.3. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA	44
4.3.1. Parámetros urbanísticos de la ordenación	48
4.3.2. Modelo de implantación y disposición de volúmenes edificatorios	50
4.3.3. Estructura edificatoria: zócalo elevado, usos comunes y cubiertas activas	52
4.3.4. Espacios libres litorales y conexiones transversales	55
4.3.5. Estrategia de sostenibilidad y medio ambiente	57
4.3.5.1. Integración paisajística y territorial	57
4.3.5.2. Energías renovables (solar y eólica):	58
4.3.5.3. Gestión del ciclo del agua (tratamiento y reutilización):.....	59
4.3.5.4. Gestión de residuos y economía circular:	60
4.3.5.5. Materiales locales y construcción sostenible:.....	61
4.3.5.6. Mantenimiento de cultivos y sinergias agro-turísticas:	62
4.3.5.7. La accesibilidad universal	63
4.3.6. Eficiencia energética y diseño bioclimático	66
4.3.6.1. Ventilación cruzada y frescor natural:.....	66
4.3.6.2. Aislamiento térmico e inercia:	66
4.3.6.3. Sistemas de sombreado:.....	67
4.3.6.4. Orientación y disposición bioclimática:	67
4.3.6.5. Instalaciones eficientes:.....	68
4.3.7. Conclusión.....	68
5. APROXIMACIÓN ARQUITECTÓNICA AL DISEÑO DE LOS ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS.	71

5.1. RECOMENDACIONES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA MINORAR EL IMPACTO VISUAL DE EDIFICACIONES DE GRAN ALTURA (3-7 PLANTAS) EN EL IPST PUERTO NAOS.	75
5.2. ANÁLISIS DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS EDIFICACIONES EN FUNCIÓN DE LAS TIPOLOGÍAS ARQUITECTÓNICAS Y LA DISPOSICIÓN VOLUMÉTRICA.	77
5.2.1. Análisis de la unidad alojativa tipo.	83

1. OBJETO.

El presente anejo tiene por finalidad la realización de determinados análisis, que permitan extraer consideraciones certeras para el establecimiento del conjunto de invariantes de ordenación urbanística, implantación, integración paisajística y de diseño arquitectónico, en los que se sustente la propuesta global del IPST, así como permita la creación de un escenario marco de referencia y posteriormente, la formulación de alternativas para su evaluación ambiental.

En cuanto a la ordenación, se partirá como documentos base el **Art. 138.1.B de la Ley 4/2017, de 13 de julio del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en adelante LSENPC**, y el **Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos en Canarias**, considerado éste último, como uno de los instrumentos normativos más detallados en el contexto español en cuanto a ordenación del suelo y diseño de las infraestructuras, si bien, tras más de dos décadas de su entrada en vigor, conviene someterlo a un análisis comparativo respecto a los estándares técnicos y espaciales que actualmente se aplican en la arquitectura hotelera contemporánea, especialmente en los establecimientos alojativos de 4 y 5 estrellas, así como en la **planificación urbanística que la sustenta**. Todo ello, con la finalidad de evaluar su vigencia, pertinencia y grado de obsolescencia normativa, de cara a su aplicación en el presente IPST.

En cuanto a la **implantación de los volúmenes edificatorios** dentro del espacio delimitado para el IPST en la plataforma costera del Valle de Aridane, se hace necesario realizar una reflexión respecto al mantenimiento del paisaje agrícola y cultural de esa zona, ya protegido en la zona de El Remo, incluido en la Red de Espacios Naturales de Canarias en la categoría de “Paisaje Protegido”, y la articulación del desarrollo turístico que se planifique con este paisaje.

La **integración paisajística** de la intervención planificada como ensanche del Núcleo Urbano de Puerto Naos y consolidación del núcleo turístico homónimo (NTE-1), constituye el reto ambiental de mayor importancia del IPST, cuyo análisis desde los puntos de mayor exposición visual hacia la zona es obligada.

Por último, se hace necesario realizar una **aproximación arquitectónica** al diseño de los establecimientos turísticos, a la dimensión de los espacios edificados, a su programa funcional, su articulación con el entorno, etc., con la finalidad de configurar escenarios reales, que permitan un análisis correcto de las propuestas.

2. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA.

2.1. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL ARTÍCULO 138.1.B, DE LA LEY 4/2017, DE 13 DE JULIO, DEL SUELO Y DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS EN LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA DEL IPST.

Partiendo de la finalidad principal del IPST que no es otra que la ordenación urbanística pormenorizada de un sector de suelo urbanizable turístico, con una superficie de **277.665,67 m²**, ensanche de un ámbito urbano existente, es preciso poner de manifiesto, en primer lugar, las limitaciones derivadas de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC) para la ordenación de este tipo de desarrollos turísticos, derivadas fundamentalmente de su **artículo 138.1.B**, en el que se establecen los estándares de aplicación a la ordenación pormenorizada de este tipo de suelos, consistentes en la obligación de prever una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, de los cuales al menos 30 metros cuadrados por cada 100 de edificación se destinarán a espacios libres públicos y como máximo 7 metros cuadrados por cada 100 de edificación a dotaciones.

Esta determinación supone el incremento proporcional de la superficie reservada al sistema dotacional en las ordenaciones urbanísticas de uso turístico, en relación a la superficie edificable máxima (m²C) o edificabilidad (m²C/m²S), se entiende a la de carácter lucrativo.

En el siguiente cuadro se realiza un análisis de cómo evolucionan los parámetros de edificabilidad neta de las parcelas turísticas: altura de la edificación, ocupación y edificabilidad neta, en función de la edificabilidad bruta asignada al sector, considerando las exigencias derivadas del Art. 138.1.B.

CUADRO DE SUPERFICIES DEL SISTEMA DOTACIONAL EN FUNCIÓN DE LA EDIFICABILIDAD DEL SECTOR								SISTEMA VIARIO + PARCELAS EDIFICABLES TURÍSTICAS				ANÁLISIS			
Edificabilidad	Superficie edificable	Sup. Mínima 50 m²S (EL+DOT+E)/ 100 m²C	%	Sup. Mínima 30 m²S EL/100 m²C	%	Sup. Maxima 7 m²S DOT/100 m²C	%	Sup. Sistema viario V	%	Sup. Neta edificable turística	%	Edificabilidad media neta turística	Altura máx.	Ocup. Resultante	Ocupacion en parcela neta turística
(m²C/m²S)	(m²C)	(m²S)		(m²S)		(m²S)		(m²S)		(m²S)		(m²C/m²S)	Nº Pl	(m²S)	%
0,30	83.299,70	41.649,85	15,00	24.989,91	9,00	5.830,98	2,10	56.310,60	20,28	179.705,22	64,72	0,46	2	41.649,85	23,18
0,35	97.182,98	48.591,49	17,50	29.154,90	10,50	6.802,81	2,45	56.310,60	20,28	172.763,58	62,22	0,56	2	48.591,49	28,13
0,40	111.066,27	55.533,13	20,00	33.319,88	12,00	7.774,64	2,80	56.310,60	20,28	165.821,94	59,72	0,67	2	55.533,13	33,49
0,45	124.949,55	62.474,78	22,50	37.484,87	13,50	8.746,47	3,15	56.310,60	20,28	158.880,30	57,22	0,79	3	41.649,85	26,21
0,50	138.832,84	69.416,42	25,00	41.649,85	15,00	9.718,30	3,50	56.310,60	20,28	151.938,65	54,72	0,91	3	46.277,61	30,46
0,55	152.716,12	76.358,06	27,50	45.814,84	16,50	10.690,13	3,85	56.310,60	20,28	144.997,01	52,22	1,05	3	50.905,37	35,11
0,60	166.599,40	83.299,70	30,00	49.979,82	18,00	11.661,96	4,20	56.310,60	20,28	138.055,37	49,72	1,21	4	41.649,85	30,17
0,65	180.482,69	90.241,34	32,50	54.144,81	19,50	12.633,79	4,55	56.310,60	20,28	131.113,73	47,22	1,38	4	45.120,67	34,41
0,70	194.365,97	97.182,98	35,00	58.309,79	21,00	13.605,62	4,90	56.310,60	20,28	124.172,09	44,72	1,57	4	48.591,49	39,13
0,75	208.249,25	104.124,63	37,50	62.474,78	22,50	14.577,45	5,25	56.310,60	20,28	117.230,45	42,22	1,78	5	41.649,85	35,53
0,80	222.132,54	111.066,27	40,00	66.639,76	24,00	15.549,28	5,60	56.310,60	20,28	110.288,80	39,72	2,01	5	44.426,51	40,28
0,85	236.015,82	118.007,91	42,50	70.804,75	25,50	16.521,11	5,95	56.310,60	20,28	103.347,16	37,22	2,28	5	47.203,16	45,67
0,90	249.899,10	124.949,55	45,00	74.969,73	27,00	17.492,94	6,30	56.310,60	20,28	96.405,52	34,72	2,59	6	41.649,85	43,20
0,95	263.782,39	131.891,19	47,50	79.134,72	28,50	18.464,77	6,65	56.310,60	20,28	89.463,88	32,22	2,95	6	43.963,73	49,14
1,00	277.665,67	138.832,84	50,00	83.299,70	30,00	19.436,60	7,00	56.310,60	20,28	82.522,24	29,72	3,36	6	46.277,61	56,08

Superficie del Sector (m²S)	277.665,67
Superficie destinada a sistema viario (%)	20,28

0,30 - 0,40	Edificación extensiva de 2 plantas de altura con una ocupación máxima del 30% y una edificabilidad neta máxima del 0,67 m²C/m²S
0,45 - 0,55	Edificación semiextensiva de 3 plantas de altura con una ocupación máxima del 35% y una edificabilidad neta máxima del 1,00 m²C/m²S
0,60 - 0,70	Edificación abierta en bloque extensiva de 4 plantas de altura con una ocupación máxima del 40% y una edificabilidad neta máxima del 1,60 m²C/m²S
0,75 - 0,85	Edificación abierta en bloque semiextensiva de 5 plantas de altura con una ocupación máxima del 45% y una edificabilidad neta máxima del 2,30 m²C/m²S
0,90 - 1,00	Edificación abierta en bloque semiintensiva de 6 plantas de altura con una ocupación máxima del 57% y una edificabilidad neta máxima del 3,35 m²C/m²S

Tabla de evolución de los parámetros de edificabilidad neta de las parcelas turísticas.

Partiendo de que la zonificación establecida en la ordenación pormenorizada del IPST constituye un invariante de ordenación, es decir, que tanto la superficie asignada al sistema dotacional de espacios libres públicos, equipamientos, dotaciones y sistema viario, como el sistema privado lucrativo, como su ubicación, constituye un elemento de partida fijo, procederemos a realizar un análisis a la inversa en base a las conclusiones derivadas al análisis anterior, para posteriormente determinar la capacidad máxima de acogida de aprovechamiento turístico de dicha ordenación.



IPST "PUERTO NAOS" T.M. DE LOS LLANOS DE ARIDANE
ENSANCHE SUR DEL ÁMBITO URBANO DE PUERTO NAOS.
CUADRO DE ZONIFICACIÓN. SUPERFICIES

COD. UD. ZONA	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE DE PARCELA (m ²)	%
SISTEMA ALOJATIVO			
TUR-1	Alojamiento turístico	31.884,73	
TUR-2		9.160,68	
TUR-3		40.038,49	
TUR-4		17.852,03	
TUR-5		12.716,81	
TUR-6		35.991,79	
TUR-7		1.876,76	
SUBTOTAL		149.521,29	53,85
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS			
CB1	Terciario comercial	3.393,88	
CB2	Comercial específico	2.881,92	
SUBTOTAL		6.275,80	2,26
SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS			
EBAR	Estación de bombeo aguas residuales	763,87	
SUBTOTAL		763,87	0,28
TOTAL SISTEMA EDIFICADO		156.560,96	
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES EN ESPACIOS EXTERIORES A LAS UNIDADES DE ZONA EDIFICADAS			
EL01	Jardín	15.259,92	
EL02	Jardín	6.180,88	
EL03	Jardín	11.208,74	
EL04	Jardín	3.947,12	
EL05.1	Jardín	4.144,41	
EL05.2	Jardín	6.113,38	
EL06.1	Jardín	9.249,63	
EL06.2	Jardín	1.009,35	
EL07	Jardín	2.591,58	
EL08.1	Jardín	3.047,85	
EL08.2	Jardín (No computable)	2.047,23	
SUBTOTAL		64.800,09	23,34
SISTEMA INTERIOR DE ACCESIBILIDAD			
VR	Sistema viario rodado interior	42.522,81	
VPR1	Sistema viario rodonal	1.470,53	
VPR2		822,28	
VPR3		3.244,11	
VPL	Vial peatonal litoral	7.864,67	
VP	Red interior de accesibilidad peatonal	380,22	
SUBTOTAL		56.304,62	20,28
TOTAL SISTEMA INEDIFICADO		121.104,71	
TOTAL DEL ÁMBITO A ORDENAR		277.665,67	100,00

La suma de las superficies computables reservadas para espacios libres públicos, equipamientos y dotaciones, asciende a la cantidad de **69.028,66 m²S**, por lo que esta dotación tiene capacidad de acoger una superficie edificable total de:

$$(\text{Sup. LP} + E + D) \geq (50 \times S_c / 100)$$

$$S_c \leq 100 \times (\text{Sup. LP} + E + D) / 50$$

$$S_c = (100 \times 69.028,66) / 50 \leq \mathbf{138.057,32 \text{ m}^2\text{C}}$$

Que se traduce en una **edificabilidad bruta** que no puede superar la cuantía de:

$$e = S_c / S_t = 138.057,32 \text{ m}^2\text{C} / 227.665,67 \text{ m}^2\text{S} = \mathbf{0,497 \text{ m}^2\text{C}/\text{m}^2\text{S}}.$$

Considerando que la capacidad máxima turística de la ordenación, en base a aplicar el estándar mínimo de densidad turística de 60 m² de suelo /plaza alojativa, asciende a la cantidad **de 2.461 plazas alojativas** (149.521,29 m²S/60 m²S/pa). Considerando además que las ratios de superficie construida media por plaza alojativa para establecimientos turísticos entre 4 y 5 estrellas se sitúan en una horquilla entre 50 y 75 m² construidos /plaza alojativa, como se justificará más adelante. Hemos de decidir en donde nos situamos.

Ratio (m ² C/pa)	Capacidad turística Nº pa
50	2.761
55	2.510
60	2.300
65	2.123
70	1.972
75	1.840

Sup. Construida máxima (m ² c)	138.057,32
---	------------

Si analizamos este escenario en relación al marco general establecido anteriormente, adoptando la horquilla antedicha podemos movernos en implantaciones con una ocupación en torno al 35%, para una edificabilidad neta de 1,0 m²C/m²S, con alturas en torno a las 3 plantas.

Partiendo de este análisis hemos de decidir el modelo de implantación arquitectónico, basado en los criterios y objetivos adoptados, donde la explotación de las vistas constituye un elemento fundamental, por lo que se apuesta por menores ocupaciones edificatorias, en una horquilla entre el 15 y el 20% para poder alcanzar mayores alturas que no superen en ningún caso las 7 plantas.

2.2. ANÁLISIS DE INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL DECRETO 10/2001, DE 22 DE ENERO, POR EL QUE SE REGULAN LOS ESTÁNDARES TURÍSTICOS.

El Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos en Canarias, cuya entrada en vigor supera ya las dos décadas, estableció un conjunto de estándares y condiciones a la urbanización turística, que se han aplicado a todos los instrumentos de ordenación urbanística aprobados en Canarias tras su formulación, con una enorme incidencia positiva en la conformación y desarrollo de muchos tejidos urbanos turísticos. Si bien, la evolución conceptual del espacio turístico, y concretamente el vinculado a los establecimientos turísticos de cierta dimensión, hace necesario su sometimiento a un análisis comparativo con determinados estándares aplicados recientemente.

Los estándares establecidos por el Decreto 10/2001, tanto en la urbanización como a los establecimientos turísticos alojativos son los siguientes:

a) Estándar de densidad por plaza alojativa:

- Mínimo general: 60 m²/parcela neta por plaza alojativa.
- Reducción excepcional: hasta 50 m²/plaza en determinados supuestos como rehabilitación o dotación adicional de equipamientos.

b) Superficies complementarias obligatorias:

- Piscina: 1 m² de lámina de agua por plaza alojativa.
- Solárium: 3 m² por plaza.
- Zonas verdes: 7 m² por plaza.
- Zonas deportivas: 2 m² por plaza.
- Aparcamiento: 1 plaza cada 3 plazas alojativas.
- Depósito de agua: mínimo 300 l por plaza (500 l si sin red general).
- Dotación mínima en dotaciones de ocio para parcelas interiores.

c) Condiciones del terreno:

- Se excluyen parcelas con pendiente >30%, salvo excepciones para bungalós/villas justificadas paisajísticamente.

d) Alturas máximas:

- Hoteles: 5 plantas aparentes.
- Otros alojamientos: 4 plantas.

2.2.1. Tendencias actuales en diseño hotelero en España

A partir del análisis de proyectos recientes (2020–2024) de cadenas como Barceló, Meliá, Iberostar, y los estándares de diseño aplicados en concursos y master-plan turísticos (por ejemplo, Costa del Sol, Costa Blanca, Baleares y Canarias), se observan los siguientes rasgos dominantes:

a) Ratios de ocupación y densidad:

- La media en hoteles 5 estrellas vacacionales se sitúa entre 35-45 m² de parcela neta por plaza alojativa.
- En resorts de baja densidad tipo villa o bungalow de lujo, puede superar los 70 m²/plaza.
- Por tanto, el estándar del Decreto 10/2001 es más exigente que la media y riguroso para tipologías de compactación media-alta.

b) Superficie media de terrazas:

- Habitaciones estándar: 6-10 m².
- Suites: hasta 20 m² o más.
- En zonas costeras (Andalucía, Canarias, Baleares), la terraza ha pasado a ser elemento estructural del atractivo comercial.

c) Dotación de zonas comunes y ocio:

- Piscinas tipo laguna y circuitos Spa.
- Espacios wellness integrados (mínimo 300-600 m²).
- Zonas deportivas con más de 5 m² por plaza en resorts de categoría superior.

d) Sostenibilidad e infraestructuras:

- Se privilegia el consumo energético nZEB (edificios de consumo casi nulo).
- Sistemas de tratamiento de aguas grises y captación solar.
- Movilidad interna mediante buggies eléctricos y priorización del eje peatonal.

2.2.2. Análisis de la validez actual del Decreto 10/2001

a) Fortalezas vigentes:

- Rigurosidad ambiental y paisajística, con exclusión de suelos de elevada pendiente y requerimientos de integración paisajística.

- Dotación mínima de infraestructuras, aún compatibles con los parámetros actuales.
- Coherencia espacial, estableciendo límites a la edificación en altura y garantizando una distribución ordenada de usos.

b) Obsolescencias detectadas:

- Densidad excesivamente restrictiva frente a la actual tendencia de compacidad controlada.
- Ausencia de referencias a estándares energéticos, digitales o de sostenibilidad, hoy fundamentales.
- Inadecuación del criterio de aparcamiento en relación al auge del transporte compartido, movilidad eléctrica y planificación de destinos “car-free”.
- Falta de adaptabilidad a nuevas modalidades extrahoteleras, como el condo-hotel, turismo experiencial o nómadas digitales, no previstas en el modelo de 2001.

2.2.3. Conclusiones

El Decreto 10/2001 constituyó un hito normativo en la ordenación turística de Canarias, adelantándose a muchas exigencias urbanas y ambientales que sólo más tarde fueron incorporadas por otras comunidades. No obstante, su vigencia normativa necesita una actualización profunda para adaptarse a los estándares hoteleros contemporáneos, especialmente en los siguientes aspectos:

- Mayor flexibilidad en densidad según tipo de producto turístico.
- Inclusión de criterios de sostenibilidad energética, digitalización y accesibilidad universal avanzada.
- Revisión de los parámetros de servicios mínimos para adaptarlos a nuevos modelos de uso (turismo modular, premium, extrahotelero de lujo, etc.).
- Incorporación de indicadores cualitativos (valor de marca, singularidad arquitectónica, integración social y económica local) como elementos compensatorios frente a los puramente cuantitativos.

2.2.4. Propuesta final para el IPST

Del análisis antedicho se extraen las siguientes conclusiones aplicables al presente IPST:

- Adopción de nuevos criterios de sostenibilidad (alineados con la taxonomía europea).
- Incorporación de estándares flexibles por tipología alojativa.
- Integración de ratios dinámicos según categoría, ubicación y modelo de negocio.

Inclusión de modelos arquitectónicos adaptables (resilientes al cambio climático y económicos en recursos).

3. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN DE LOS VOLÚMENES EDIFICATORIOS.

3.1. ANÁLISIS DE LA RATIO M² CONSTRUIDO / PLAZA ALOJATIVA EN HOTELES DE 4 Y 5 ESTRELLAS EN ESPAÑA.

La determinación de la ratio m² construido/plaza alojativa, constituye un elemento básico para la ordenación turística, y concretamente, para establecer el estándar de densidad turística, es decir, la superficie de suelo neto edificable que se le asigna a cada plaza alojativa, así como para la determinación de la edificabilidad neta de la parcela edificable (m²C/m²S).

Esta ratio se determina dividiendo la superficie construida total del establecimiento turístico, excluyendo las superficies de aparcamientos, normalmente en sótano, y las superficies abiertas, entre la capacidad total máxima del establecimiento, considerando que una unidad alojativa estándar doble computa por dos plazas alojativas, mientras las suites computan por cuatro plazas.

La superficie construida total de un hotel abarca todas las áreas construidas del establecimiento. Esto incluye no solo las habitaciones de los huéspedes, sino también todas las zonas comunes y de servicio: vestíbulo y recepción, restaurantes, cafeterías y bares, salas de estar o salones, salas de conferencias o banquetes, pasillos y distribuidores, áreas de recreación (spa, gimnasios, piscinas cubiertas, etc.), áreas técnicas e instalaciones (cocinas, lavandería, cuartos de maquinaria, almacenes), oficinas administrativas, aseos comunes, zonas de personal y servicios de planta (oficios, cuartos de limpieza, etc.). En resumen, es la suma de toda la superficie edificada dedicada al funcionamiento del hotel, medida normalmente hasta el perímetro exterior de la edificación. Esta medida no se limita al tamaño de las habitaciones, sino que incorpora todos los espacios necesarios para operar un establecimiento turístico alojativo, en este análisis en categorías de cuatro y cinco estrellas.

Cuando se habla de “superficie construida por plaza alojativa”, se refiere a cuántos metros cuadrados construidos corresponden a cada plaza de alojamiento del establecimiento turístico. Esta ratio refleja la generosidad de espacio con la que cuenta cada huésped, en promedio, dentro del establecimiento turístico. Un valor más alto de m²/plaza implica que éste dispone de más superficie construida por cada cliente alojado, lo cual suele reflejar habitaciones más amplias y, sobre todo, más y mejores servicios comunes por huésped.

3.1.1. Ratio medio de m² construidos por plaza en hoteles de 4* y 5* (España)

Diversos estudios de arquitectura hotelera y análisis del sector turístico señalan que, en España, los hoteles de mayor categoría disponen de más metros cuadrados construidos por plaza que los de categoría inferior, debido a habitaciones más grandes y a más espacios comunes por huésped. Un estudio de la tasadora Tinsa (basado en miles de valoraciones de hoteles españoles) cuantificó esta diferencia de forma clara:

- **Hoteles de 4 estrellas:** Se deduce que la superficie construida promedio por habitación asciende a **83 m²**. Dado que una habitación doble cuenta como 2 plazas, esto equivale aproximadamente a **41–42 m²** construidos por plaza alojativa en los hoteles de cuatro

estrellas. Es decir, por cada huésped, el hotel de 4 estrellas tiene unos ~40 m² construidos en total (sumando su parte de habitación más la parte proporcional de pasillos, recepción, restaurantes, etc.).

- **Hoteles de 5 estrellas:** Se deduce que la superficie construida promedio por habitación asciende a **127 m²**. Siguiendo el mismo razonamiento, cada habitación doble (2 plazas) supone aproximadamente **63–64 m²** construidos por plaza alojativa en establecimientos de cinco estrellas. En otras palabras, un hotel de 5 estrellas, dispone de del orden de 60 y pico metros cuadrados de construcción por cada cliente alojado, de media.

Estos valores medios indican que, efectivamente, un hotel cinco estrellas típico en España tiene una proporción de superficie por plaza mucho mayor que uno de cuatro estrellas (unos 60+ m²/plaza vs ~40 m²/plaza, respectivamente). Cabe señalar que estos datos incluyen todas las zonas edificadas (no solo el dormitorio), y provienen de un amplio muestreo de hoteles reales en España. Por ejemplo, Tinsa obtuvo dichas cifras considerando unas 2.700 tasaciones de hoteles (aproximadamente 35% de los hoteles existentes), lo que respalda la representatividad del promedio. Asimismo, estadísticas turísticas oficiales del INE confirman que el número de plazas hoteleras y las inversiones por categoría se correlacionan con mayores dotaciones de espacio en hoteles de lujo.

3.1.2. Elementos diferenciales entre los establecimientos turísticos hoteleros en categorías de 4 y 5 estrellas.

Las diferencias de categoría explican la variación significativa en el espacio por plaza. En general, un hotel de 5 estrellas requiere instalaciones más amplias y numerosas que uno de 4 estrellas, debido tanto a estándares normativos más exigentes como a expectativas de los huéspedes de lujo. En Canarias la regulación específica se realiza mediante el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamientos, aprobada mediante Decreto 142/2010, estableciendo una categoría máxima de **5 estrellas Gran Lujo**.

Los hoteles de 5 estrellas ofrecen habitaciones de mayor superficie que los de 4 estrellas. En Canarias, se establecen una superficie útil mínima para la habitación doble estándar en categorías de 4 estrellas de 22 m², y en la de 5 estrellas, de 24 m². Para la categoría de 5 estrellas gran lujo la superficie mínima para la habitación doble es de 35 m², para la suite junior de 44 m² y para la premium o superior de 70 m². En el anejo 3^a (Art. 13.3) del Decreto 142/2010, se establecen las superficies mínimas, condiciones y requisitos técnicos mínimos de los hoteles 5 estrellas gran lujo.

DEPENDENCIAS			SUPERFICIE (m2 útiles a un nivel)/ UNIDADES	CONSIDERACIONES
UNIDAD DE ALOJAMIENTO (no incluida la superficie de las terrazas)	Doble		35	Las unidades contendrán como mínimo espacio y equipamiento de sueño, servicio higiénico y almacenaje necesario para el uso por parte de 2 personas.
	Individual		29	Las unidades contendrán como mínimo espacio y equipamiento de sueño, servicio higiénico y almacenaje necesario para el uso por parte de 1 persona.
	Suite	Junior	44	Las unidades contendrán como mínimo espacio y equipamiento de sueño, estancia trabajo, servicio higiénico y almacenaje necesario para el uso por parte de 2 personas, pudiendo tener equipamiento convertible en cama para otras 2 personas
		Premium o Superior	70	Las unidades contendrán como mínimo espacio y equipamiento de sueño, estancia trabajo, servicio higiénico y almacenaje necesario para el uso por parte de 2 personas, pudiendo tener equipamiento convertible en cama para otras 4 personas
ZONAS COMUNES	Salón comedor conjuntamente, con zonas de restauración.		4 m2 x plaza	Las superficies destinadas a instalaciones de tiendas, locales comerciales, restaurantes o bares que no sean los propios del establecimiento, oficinas, etc. no computan en las salones de uso común
	Bares cafeterías.		2	
	Restaurante Buffet.		1	
	Restaurante - Carta		2	
	Restaurante - Carta en zona piscina.		1	
	Piscina.		3 m2 de lámina de agua por unidad de alojamiento	
	Zona ajardinada.		15 m2 x plaza alojativa	De estos 15m2 de zona ajardinada, 3m2 de parcela podrán destinarse a dotaciones deportivas que no supongan aumento de edificabilidad
	Instalaciones de ocio y esparcimiento que diversifiquen y cualifiquen la oferta de alojamiento.		3m2 construidos x plaza de alojamiento	
	Vestuarios y servicios higiénicos.			
	Depósito de equipajes			
	Peluquería.			
	Gimnasio.			

DEPENDENCIAS		SUPERFICIE (m2 útiles a un nivel) UNIDADES	CONSIDERACIONES
COMUNICACIONES	Escaleras		De clientes
			De servicio
	Ascensores		A partir de 2 plantas
	Montacargas		A partir de 2 plantas. Los montacargas tendrán que estar conectados directamente con las zonas de servicio
	Accesos y salidas		De clientes
			De servicio
	Dimensión de escaleras	A= 2,00 m	
ZONA DE SERVICIOS	Pasillos de acceso a habitaciones	A= 2,00 m	Podrá descontarse de los anteriores anchos un 15% si las habitaciones están a un solo lado.
	Entrada de personal		Independiente para personal, mercancías y aprovisionamientos.
	Vestuario de personal		Independientes hombres y mujeres,
	Oficios	1	En cada planta Conectados con escalera de servicios y montacargas.
	Almacén ropa limpia.		

Los servicios generales y específicos que ofrecen los hoteles en destinos vacacionales en Canarias presentan unas ligeras diferencias a los prestados en establecimientos turísticos en la península, que se traduce en la utilización de ratios de superficies de servicios por plaza alojativa distintos.

Los **servicios generales**, comunes para cualquier destino vacacional, son los siguientes:

- Recepción / Lobby: espacio de bienvenida e información, control de accesos.
- Restauración: restaurantes buffet/formales, cafetería, bar-lounge.
- Zonas de ocio y entretenimiento: piscinas al aire libre/climatizadas, solárium, animación, áreas de juegos para niños.
- Bienestar y fitness: spa, sauna, gimnasio, sala de masajes, hidroterapia.
- Eventos y reuniones: salas multiusos, auditorios, salas de conferencias o banquetes.
- Comercio y otros: tiendas, kioscos, alquiler de coche, agencia de viajes.

- Servicios operativos: cocina y oficinas de personal, lavandería, almacenes, cuartos de máquinas, vestuarios, áreas de mantenimiento.
- Conectividad y transporte: recepción de equipajes, parking, autobuses lanzadera, wifi.
- Aparcamientos y accesos: garaje o estacionamiento según categoría.

Los **servicios específicos** en destinos vacacionales, son los siguientes:

- Ocio al aire libre: pistas deportivas (tenis, pádel), miniclub infantil, zonas verdes y jardín.
- Actividades: animación diurna/nocturna, excursiones, deportes acuáticos (en hoteles frente al mar).
- Piscinas temáticas o para niños, a menudo con toboganes o zonas infantiles.
- Instalaciones deportivas: gym amplio, pista de jogging, spa orientado al bienestar.
- Transfer y prestación de servicios turísticos: alquiler de vehículos, excursiones, transfer aeropuerto.

Los **hoteles en destinos canarios** añaden particularidades propias del entorno insular:

- Espacios exteriores de ocio y esparcimiento: terrazas, jardines y solárium aprovechando el clima.
- Piscinas adaptadas al clima y entorno: a veces climatizadas o de borde infinito, y zonas infantiles con juegos acuáticos.
- Zonas de animación y espectáculos al aire libre con estructuras para teatro o música.
- Excursiones y turismo activo: oficinas de actividades, reservas, alquiler de material deportivo.
- Wellness tropical: spa con tratamientos volcánicos (maíz negro, sal marina), masaje al aire libre, sauna con vistas.
- Gastronomía local: restaurante con cocina canaria, bodegas de vinos de la región.
- Gestión sostenible del recurso hídrico: equipos de ahorro, reciclaje, reutilización (por ejemplo, reutilización de aguas grises en jardines).
- Infraestructura reforzada: en zonas turísticas consolidada, aparcamientos y accesos, a menudo con normativa específica de densidad y ratio turístico (60–75 m² de superficie de solar por plaza).

3.1.3. Ratios de superficie destinada a servicios por plaza

No se han encontrado ratios medidos en m^2 de zona común por plaza en publicaciones especializadas, utilizándose valores aproximados derivados de normativas, planes turísticos y datos sectoriales.

El estándar de densidad turística mínimo, coincidente con la ratio de m^2 de solar o superficie neta de parcela edificable por plaza alojativa, se establece en el Reglamento de Estándares Turístico (Decreto 10/2001) en $60 m^2S/PA$, si bien la media en Canarias es ligeramente superior alcanzado los $70 m^2S/PA$.

La ratio medio m^2C/PA para los establecimientos turísticos hoteleros de 4 estrellas se establece en $40 m^2C/PA$, de los cuales, $18-20 m^2C/Plaza$, corresponden a servicios comunes. En los hoteles de 5 estrellas, se eleva esta ratio a $60-65 m^2C/PA$, de los cuales $30-35 m^2C/PA$ corresponden a zonas comunes (restauración, Spa, Lobbies, etc).

Dado que en Canarias se exige mayor proporción de suelo por plaza que en el resto, se aprovecha más el exterior, los espacios destinados a servicios (incluyendo jardines, piscinas, accesos) suponen un porcentaje aún mayor de la superficie total por plaza.

La estimación conservadora para hoteles vacacionales en Canarias es la siguiente:

- Superficie construida total por plaza: $\sim 40 m^2$ en 4 estrellas, $\sim 60 m^2$ en 5 estrellas.
- Espacios comunes (restauración, ocio, SPA, piscinas, circulación, etc.): entre 45 % y 55 % del total.
- 4 estrellas: $\sim 18-22 m^2/plaza$ a servicios generales.
- 5 estrellas: $\sim 27-33 m^2/plaza$ destinados a servicios.
- El resto corresponde a la superficie de habitación (incluye baño).

Por ejemplo, un hotel de 5 estrellas en Canarias con $65 m^2/plaza$ podría distribuirse con $30 m^2/plaza$ zonas comunes (servicios) y $35 m^2/plaza$ habitación.

En conclusión, los servicios generales de hoteles vacacionales en España se componen de recepción, restauración, ocio, bienestar, eventos, comercial, operativos y transportes. En Canarias se añaden servicios específicos como actividades al aire libre, animación nocturna, tratamientos volcánicos, ocio adaptado al entorno y gestión hídrica eficiente. En España se suele destinar entre el 45 y el 55 % de la superficie construida total del establecimiento turístico hotelero a servicios comunes, que se traduce en la ratio de $18-22 m^2C/PA$ para los hoteles de 4 estrellas y $27 - 33 m^2C/PA$ en los hoteles de 5 estrellas. En Canarias, ese porcentaje podría ser ligeramente superior al promedio nacional debido a la mayor dotación de espacios exteriores y servicios insulares, pero se mantienen valores similares por normativa y configuración radial del turismo vacacional.

3.2. ANÁLISIS DEL ESTÁNDAR DE DENSIDAD TURÍSTICA M² DE SUPERFICIE EDIFICABLE NETA / PLAZA ALOJATIVA EN LA IMPLANTACIÓN TURÍSTICA.

Según el Decreto 10/2001, de 22 de enero, el “Estándar de densidad turística” se define como: **“la superficie mínima de parcela neta necesaria para la construcción de cada plaza de alojamiento turístico”**. Con carácter general se establece un **valor mínimo de 60 m²/plaza**, si bien, con carácter excepcional se puede reducir a 50 m²/plaza cuando se trate de actuaciones de rehabilitación o de cesión compensatoria de equipamientos.

La incorporación del Estándar de densidad turística, en adelante EDT, en la ordenación urbanística de los espacios turísticos canarios ha generado múltiples efectos sobre la configuración de los establecimientos alojativos y la morfología urbana de las áreas turísticas.

Respecto al **volumen edificatorio resultante**, el establecimiento de un estándar de densidad de **mayor cuantía**, es decir, la asignación de una mayor superficie de parcela neta edificable a cada plaza alojativa turística incide en una limitación de la densidad edificatoria, **obligando a reducir la compactidad**, lo que genera directamente, edificios más extendidos o en bloque abierto, con mayor separación entre volúmenes y una menor presión sobre la ocupación del suelo.

Por el contrario, **una cuantía menor** del EDT produce configuraciones más compactas y verticales, como bloques cerrados o torres, favoreciendo además una mayor concentración de plazas, aunque con riesgo de congestión si no se acompaña de más servicios.

Respecto a **los usos**, la incorporación del EDT a la ordenación urbanística incide en lo siguiente:

- Un estándar más alto libera superficie para usos complementarios, como:
 - Espacios libres ajardinados.
 - Equipamientos recreativos o deportivos.
 - Servicios comunes no edificadas (zonas de sombra, recorridos, patios).
- Un estándar bajo puede tensionar el reparto de usos, llevando a reducir:
 - Superficie útil por habitación.
 - Espacios de circulación.
 - Zonas comunes compartidas.

En relación con la **calidad espacial del espacio turístico y de los establecimientos alojativos**, la incorporación del EDT a la ordenación urbanística redonda directamente en múltiples aspectos que sumados suponen un incremento de la calidad respecto al resultado de las ordenaciones urbanísticas anteriores. **Una menor cuantía** del estándar de densidad turística puede generar habitaciones más pequeñas o con terrazas residuales, estancias comunes menos generosas y mayor percepción de hacinamiento si no se controla adecuadamente. Por el contrario, **la adopción de un**

EDT elevado favorece la creación de ambientes amplios y fluidos, mejores condiciones de iluminación, ventilación y privacidad y una arquitectura más abierta al entorno (transparencias, vistas, vegetación).

En cuanto a la **calidad funcional de un establecimiento turístico**, se ha comprobado que la adopción de una **cuantía reducida** en el EDT compromete la operatividad de servicios (accesos, logística, mantenimiento), sin embargo, cuando se aplica un Estándar de densidad turística elevado en el diseño de un establecimiento y se gestiona adecuadamente (modelo compacto de alta gama) se pueden mantener estándares funcionales, pero exige una alta inversión en calidad constructiva, aislamiento y eficiencia circulatoria.

Si analizamos el EDT de un establecimiento turístico en cuanto a la **percepción del usuario** se ha comprobado que, en el **turismo de gama alta**, el visitante asocia amplitud, privacidad y confort con calidad, lo cual se ve favorecido por estándares altos (**70–90 m²/plaza** en resorts de lujo). En productos de gama media o urbana, es aceptable adoptar el **rango mínimo de 60 m²/plaza** siempre que haya compensación en diseño, servicios y ubicación.

De la investigación realizada se extraen referencias comparadas que determinan cual es la tendencia actual en el diseño, tanto urbanístico como arquitectónico de los espacios turísticos y de los establecimientos alojativos, respectivamente, en cuanto a la adopción del EDT:

EDT actuales en proyectos de 4 y 5 estrellas en España:

- Urbanos compactos: 35–45 m²/plaza (ej. hoteles urbanos de Barcelona, Málaga, Madrid).
- Resorts vacacionales: 55–75 m²/plaza (ej. Baleares, Costa del Sol).
- Resorts premium en islas: 70–90 m²/plaza (ej. Abama Resort, Lopesan Costa Meloneras, Ritz-Carlton La Palma).

Tendencia internacional (pos-COVID y climáticamente responsable):

- Mayor demanda de espacios abiertos, terrazas, zonas comunes extensas.
- Aumento del valor arquitectónico de la parcela no edificada (jardines, piscinas, estancias exteriores).

Podemos concluir que el EDT es un parámetro estructural que condiciona decisivamente la calidad arquitectónica y funcional del establecimiento. Su valor no debe fijarse de forma rígida, sino en función de:

- La tipología del producto turístico (urbano, vacacional, resort de lujo).
- Las condiciones del entorno y del planeamiento.
- La estrategia de diseño arquitectónico.

En el contexto del IPST de Puerto Naos, se debe adoptar una cuantía de EDT entre 65 y 75 m² por plaza alojativa, coherente con una oferta hotelera de gama alta, permitiendo equilibrar compacidad edificatoria, calidad espacial y viabilidad económica, sin comprometer la integración paisajística ni el confort del usuario.

3.3. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE EL ESTÁNDAR DE DENSIDAD TURÍSTICA ADOPTADO Y LA RATIO M² CONSTRUIDO / PLAZA ALOJATIVA, ADOPTADOS, Y LA CAPACIDAD MÁXIMA ALOJATIVA DEL ESTABLECIMIENTO TURÍSTICO.

Tal como ha quedado justificado en el apartado 1.4.2. (Establecimiento de los invariantes) de la Memoria Informativa del presente documento, **se ha decidido que la zonificación adoptada para la ordenación urbanística constituye un invariante a los efectos de la configuración de un escenario marco de referencia para la formulación de las alternativas de ordenación urbanística e implantación del IPST.**

Tal decisión se sustenta en las siguientes circunstancias:

- a) **La delimitación adoptada**, coincidente en las últimas propuestas de ordenación presentada al Cabildo Insular son el resultado de una larga y compleja gestión por parte del Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane, hasta obtener la conformidad de la mayoría cualificada de los propietarios de los terrenos para la formulación y tramitación del presente Instrumento de Planificación Singular Turística. Los inconvenientes superados, de carácter jurídico y administrativo, relativos a la propiedad y el dominio de las fincas, inherentes por otra parte a estos procesos, hacen que la delimitación de los terrenos vinculados al IPST **constituya una invariante en la formulación de las alternativas.**
- b) La incorporación del trazado del **paseo litoral** proyectado por la Administración de Costas, ampliándose la anchura de la sección media a 4 metros.
- c) La obligación de prever una **vía interior de servicios**, es decir, incorporada al viario del sector urbanizable, que discurre paralelamente a la Carretera de Puerto Naos-El Remo (LP-213), separada 3 metros, de doble sentido, dotada de carril bici y acera de 4 metros de anchura en el margen Oeste de la misma. En los 3 metros de separación entre la carretera LP-213 y la vía de servicio, se prevé un parterre lineal ajardinado, que alberga una línea arbustiva (palmeras canarias, tarajales, o árboles del piso bioclimático). Conforme a los condicionamientos establecidos por el Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma, los enlaces entre la carretera LP-213 y la vía de servicios (accesos rodados al sector) se reducen a dos.
- d) La posición del **viario transversal rodado** de conexión transversal entre la vía de servicio y carretera LP-213 y el paseo litoral y borde costero, para garantizar el libre acceso rodado al mar, con aparcamientos vinculados. La disposición de dichos ramales transversales rodados ha sido confirmada por la Administración de Costas, cuya separación mínima ha de ser de 500 metros, conforme se determina en el Art. 28.2 de la vigente Ley de Costas:

Artículo 28.

... \...

*2. Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, **en las zonas urbanas y urbanizables, los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros, y los peatonales, 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación.***

- e) La posición del **viario peatonal y rodonal**, de titularidad pública que garantiza el libre acceso transversal al mar desde la vía de servicios superior, cuyos ramales se habrán de disponer a una distancia de separación inferior a 200 metros, conforme se determina en el artículo 28.2 de la vigente Ley de Costas.
- f) La posición de las **reservas de espacios libres públicos** EL01 y EL02, vinculados al paseo litoral; EL03, como elemento articulador transversal entre la carretera LP-213 y la ordenación; así como la sucesión lineal de recintos EL04 a EL08.1, ambos inclusive. El uso principal de estos recintos es el de áreas ajardinadas agrícolas.
- g) La posición y superficies de las **reservas de suelo para equipamiento comercial** dentro de la ordenación, que asciende a 64.800,09 m². El recinto de uso terciario comercial, codificado CB1, ocupa una posición de centralidad en la parte Norte del Sector, ocupando el centro de las parcelas turísticas TUR1, TUR 2, Hotel Meliá La Palma y TUR 3. La reserva destinada a uso comercial específico CB2, vinculada al paseo litoral y a las parcelas turísticas TUR5 y TUR6, se ubica en una posición de centralidad en la parte Sur del Sector.
- h) La posición y superficie reservada para la **infraestructura de estación de bombeo de aguas residuales existente**, con una superficie de 763,87 m².

Como consecuencia de lo cual resulta que la zonificación urbanística resultante de tales decisiones de ordenación se convierte en un invariante de ordenación.



IPST "PUERTO NAOS" T.M. DE LOS LLANOS DE ARIDANE

ENSANCHE SUR DEL ÁMBITO URBANO DE PUERTO NAOS.

CUADRO DE ZONIFICACIÓN. SUPERFICIES

CUADRO DE ZONIFICACION. SUPERFICIES			
COD. UD. ZONA	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE DE PARCELA (m ²)	%
SISTEMA ALOJATIVO			
TUR-1	Alojamiento turístico	31.884,73	
TUR-2		9.160,68	
TUR-3		40.038,49	
TUR-4		17.852,03	
TUR-5		12.716,81	
TUR-6		35.991,79	
TUR-7		1.876,76	
SUBTOTAL		149.521,29	53,85
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS			
CB1	Terciario comercial	3.393,88	
CB2	Comercial específico	2.881,92	
SUBTOTAL		6.275,80	2,26
SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS			
EBAR	Estación de bombeo aguas residuales	763,87	
SUBTOTAL		763,87	0,28
TOTAL SISTEMA EDIFICADO		156.560,96	
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES EN ESPACIOS EXTERIORES A LAS UNIDADES DE ZONA EDIFICADAS			
EL01	Jardín	15.259,92	
EL02	Jardín	6.180,88	
EL03	Jardín	11.208,74	
EL04	Jardín	3.947,12	
EL05.1	Jardín	4.144,41	
EL05.2	Jardín	6.113,38	
EL06.1	Jardín	9.249,63	
EL06.2	Jardín	1.009,35	
EL07	Jardín	2.591,58	
EL08.1	Jardín	3.047,85	
EL08.2	Jardín (No computable)	2.047,23	
SUBTOTAL		64.800,09	23,34
SISTEMA INTERIOR DE ACCESIBILIDAD			
VR	Sistema viario rodado interior	42.522,81	
VPR1	Sistema viario rodonal	1.470,53	
VPR2		822,28	
VPR3		3.244,11	
VPL	Viario peatonal litoral	7.864,67	
VP	Red interior de accesibilidad peatonal	380,22	
SUBTOTAL		56.304,62	20,28
TOTAL SISTEMA INEDIFICADO		121.104,71	
TOTAL DEL ÁMBITO A ORDENAR		277.665,67	100,00

Como consecuencia de lo cual, partiendo del establecimiento de la ratio de 64 m²C/PA, justificado en el apartado anterior 3.1., podemos determinar cual sería el EDT que le corresponde.

Estándar de la densidad turística (EDT)	Capacidad máx. turística	Ratio
m ² S/PA	Nº PA	m ² C/PA
60	2.492	55,40
65	2.300	60,02
70	2.136	64,63
75	1.993	69,27
80	1.869	73,87
85	1.759	78,49
90	1.661	83,12
95	1.573	87,77
100	1.495	92,35

Sup. Suelo edificable neta total (m ² S)	149.521,29
Sup. espacio libre público (EL) computable (64.800,09 - 2.047,23) m ² S	62.752,86
Sup. Equipamiento (CB) m ² S	6.275,80
Sup. EL + E (m ² S)	69.028,66
Estándar Art. 138.1B LSENPC (m ² S/100 m ² C)	50,00
Sup. Máx. edificable (m ² C) (69.028,66 / 0,50)	138.057,32

Por tanto, establecida como invariante la ratio de 64 m²C/PA para el diseño de los Establecimientos turísticos alojativos, corresponde adoptar igualmente como invariante de ordenación urbanística y diseño arquitectónico el EDT de 70 m²C/PA.

3.4. CUADRO DE CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS INVARIANTES DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.

La adopción del conjunto de invariantes de ordenación urbanística y de diseño arquitectónico de los establecimientos turísticos, de forma coherente con los criterios formulados para la ordenación urbanística, implantación edificatoria, integración paisajística y diseño arquitectónico, permite configurar un escenario fijo de referencia que garantiza la consecución de los objetivos establecidos para el IPST.

A modo de resumen, dichos invariantes son:

- La delimitación del IPST con una superficie total de 277.665,67 m².
- La zonificación resultante de la trama viaria adoptada así como los antecedentes de ordenación urbanística del presente IPST, que arroja una superficie destinada a Espacios Libres Públicos, en su mayoría ajardinados, de 64.800,09 m², de los que, 62.752,86 m² se consideran computables a los efectos del cumplimiento de los requerimientos urbanísticos por la normativa; una superficie destinada a equipamientos, compuesta por dos parcelas para uso comercial (CB1 y CB2) con una superficie de 6.275,80 m², una superficie de 149.521,29 m² de superficie neta edificable, destinada a acoger seis establecimientos alojativos turísticos en parcelas indivisibles, reconociendo una parcela de 1.876,76 m², que contiene unas edificaciones acogidas a la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley de Costas, y por último, el sistema viario compuesto por calles rodadas, vías peatonales, vías rodonales y el paseo marítimo, con una superficie total de 56.304,62 m². En resumen, el sistema ineditado suma la cantidad de 121.104,71 m², correspondiendo la superficie restante a las parcelas para la edificación turística (TUR).
- La ratio de 64 m²C/PA, acorde con el estándar de calidad alta definido para los establecimientos turísticos, de los que 30 m²C/PA corresponden a la superficie edificable de los servicios generales y específicos, y los restantes 34 m²C/PA corresponden a las unidades alojativas, con una superficie construida media de 34 m²C/habitación o unidad alojativa.
- El Estándar de densidad turística EDT de 70 m²/PA, adecuado al espacio turístico que se pretende crear y al nivel de calidad y características tipológicas y arquitectónicas de los establecimientos.
- Una edificabilidad Neta uniforme para las seis parcelas turísticas de 0,91 m²C/m²S.
- La obligada previsión en el diseño de los establecimientos turísticos alojativos de una planta diáfana con una altura mínima de piso a piso de 6 metros, sobre la que se dispondrá la edificación turística.
- El establecimiento de una altura máxima en las edificaciones de 7 plantas medidas sobre la planta baja diáfana, limitándose en la altura máxima de los volúmenes edificatorios con frente al Este y la carretera LP-213 a 3 plantas.

- La fijación de una capacidad máxima turística para el IPST de 2.109 plazas alojativas, resultantes de aplicar un EDT de 70 m²S/PA a la superficie neta de las parcelas turísticas edificables, que aplicando la ratio de 64 m²C/PA, arroja una edificabilidad neta de 0,91 m²C/m²S, y una edificabilidad bruta referida a la totalidad del ámbito del IPST de 0,50 m²C/m²S.
- La fijación de una Densidad Turística media para el IPST de 75 plazas alojativas/Ha, que supone el 50% de la cifra correspondiente al ámbito urbano de Puerto Naos (homogenizando el uso residencial a turístico).
- El cumplimiento por exceso del Art. 138.1.B de la LSENPC, mediante la superación de la ratio de 50 m² de suelo destinado a Espacios Libres Públicos, equipamientos y dotaciones por cada 100 m²C de uso turístico y otros usos lucrativos, garantizándose que se supere igualmente la ratio de 30 m² de suelo destinado a Espacios Libres Públicos por cada 100 m²Construidos.
- El establecimiento de una ratio para la dotación de aparcamientos ubicados en posición de sótano de una plaza de aparcamiento por cada plaza alojativa (1 PAP/PA), que garantice las necesidades tanto de usuarios de los establecimientos alojativos turísticos como del personal.

IPST "PUERTO NAOS" T.M. DE LOS LLANOS DE ARIDANE
ENSANCHE SUR DEL ÁMBITO URBANO DE PUERTO NAOS.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS INVARIANTES DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.

COD. UD. ZONA	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE DE PARCELA	INTENSIDAD		VOLUMEN	OCUPACIÓN MÁXIMA			SUPERFICIE EDIFICABLE			CAPACIDAD TURÍSTICA		APARCAMIENTOS BAJO RASANTE			
			EDIFICABILIDAD NETA MAX.	RATIO MAX. ADOP. (R)	ALT. MAXIMA S/ PB DIAFANA	PLANTA BAJA DIAFANA	PLANTA PRIMERA DE SERVICIOS GENERALES	PLANTAS SUPERIORES ALOJ.	MÁXIMA TOTAL	SERVICIOS GENERALES (30m²C/PA)	ALOJAMIENTO (34 m²/PA)	ESTÁNDAR MIN. DENSIDAD TURÍSTICA (EDT)	Nº PLAZAS ALOJATIVAS MAXIMO	RATIO 1	RATIO 2	Nº PAP MÍNIMO	SUP. CONSTRUIDA MÍNIMA
		(m²S)	(m²C/m²S)	(m²C/Pa)	(Nº Plantas)	(%)	(%)	(%)	(m²C)	(m²C)	(m²C)	(m²S/Plaza aloj.)	(S/R)	(PAP/PA)	(M²C/PA)	(PAP)	(M²C)
SISTEMA ALOJATIVO																	
TUR-1	Alojamiento turístico	31.884,73	0,91	64	7	40	25	15	29.120,00	13.650,00	15.470,00	70,00	455	1,00	35	455	15.925,00
TUR-2		9.160,68	0,92	64	7	40	25	15	8.384,00	3.930,00	4.454,00	70,00	131	1,00	35	131	4.585,00
TUR-3		40.038,49	0,91	64	7	40	25	15	36.608,00	17.160,00	19.448,00	70,00	572	1,00	35	572	20.020,00
TUR-4		17.852,03	0,91	64	7	40	25	15	16.320,00	7.650,00	8.670,00	70,00	255	1,00	35	255	8.925,00
TUR-5		12.716,81	0,92	64	7	40	25	15	11.648,00	5.460,00	6.188,00	70,00	182	1,00	35	182	6.370,00
TUR-6		35.991,79	0,91	64	7	40	25	15	32.896,00	15.420,00	17.476,00	70,00	514	1,00	35	514	17.990,00
TUR-7		1.876,76	DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA DE LA LEY DE COSTAS.														
SUBTOTAL		149.521,29							134.976,00	63.270,00	71.706,00		2.109			2.109	73.815,00
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS																	
CB1	Terciario comercial	3.393,88	0,60		2	40			2.036,33								
CB2	Comercial específico	2.881,92	0,05		1	5			144,10								
SUBTOTAL		6.275,80							2.180,43								
SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS																	
EBAR	Estación de bombeo aguas residuales	763,87															
SUBTOTAL		763,87															
TOTAL SISTEMA EDIFICADO		156.560,96							137.156,43				2.109				
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES EN ESPACIOS EXTERIORES A LAS UNIDADES DE ZONA EDIFICADAS																	
EL01	Jardín	15.259,92															
EL02	Jardín	6.180,88															
EL03	Jardín	11.208,74															
EL04	Jardín	3.947,12															
EL05.1	Jardín	4.144,41															
EL05.2	Jardín	6.113,38															
EL06.1	Jardín	9.249,63															
EL06.2	Jardín	1.009,35															
EL07	Jardín	2.591,58															
EL08.1	Jardín	3.047,85															
EL08.2	Jardín (No computable)	2.047,23															
SUBTOTAL		64.800,09															
SISTEMA INTERIOR DE ACCESIBILIDAD																	
VR	Sistema viario rodado interior	42.522,81															
VPR1	Sistema viario rodonal	1.470,53															
VPR2		822,28															
VPR3		3.244,11															
VPL	Viario peatonal litoral	7.864,67															
VP	Red interior de accesibilidad peatonal	380,22															
SUBTOTAL		56.304,62															
TOTAL SISTEMA INEDIFICADO		121.104,71															
TOTAL DEL ÁMBITO A ORDENAR		277.665,67							137.156,43				2.109				

Edificabilidad Bruta (m²C/m²S)	0,49
Ratio (EL+DOT+E) m²S/(Se m²C/100)	50,33 > 50
Ratio EL m²s/(Se m²C/100)	45,75 > 30
Ratio DOT m²S/(Se m²C/100)	4,58 < 7
Ratio ELI m²s/ Plaza Aloj.	30,73
Ratio CB m²C/Plaza Aloj.	1,03

Densidad (Plazas Aloj./Ha)	75,95
Nº Plazas aparcamiento vinculadas al viario	297
Sup. (m²) ajardinada en el interior de las unidades de zona Uz	89.712,77 32,31%
Superficie viario peatonal (m²S)	13.781,81
Superficie de espacio libre público computable (m²S)	62.752,86

Tabla de Ordenación ALTERNATIVA 2.



3.5. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTURA MÁXIMA ADOPTADA PARA LAS EDIFICACIONES.

En el presente apartado se justifica técnica, urbanística y paisajísticamente la viabilidad de establecer un límite de altura superior a cinco plantas en edificaciones turísticas situadas dentro del ámbito del Instrumento de Planificación Singular Turística (IPST) del Ensanche Sur de Puerto Naos. Esta excepcionalidad queda motivada por razones de coherencia estructural, eficiencia territorial, integración paisajística y calidad formal del proyecto.

3.5.1. Marco normativo de referencia

- Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos de Canarias. En el Art. 10.5 se establece que: *“El planeamiento general determinará el número máximo de plantas aparentes en la edificación turística; en ausencia de esta determinación, no será superior a cinco para tipología hotelera...”*
- La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, establece que los instrumentos de ordenación pormenorizada pueden definir alturas máximas conforme a criterios de integración ambiental y funcionalidad.
- La Ley 14/2019, de 25 de abril, de Ordenación Territorial del Turismo en las Islas de El Hierro, La Gomera y La Palma (Islas Verdes), habilita expresamente a los IPST para establecer ordenaciones detalladas que garanticen la viabilidad técnica, económica y ambiental de desarrollos turísticos sostenibles.

3.5.2. Ámbito de aplicación

El IPST ordena una franja litoral situada entre la carretera LP-213 (Puerto Naos–El Remo) y el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), en continuidad funcional con el núcleo turístico consolidado de Puerto Naos. Se proyecta en este ámbito la implantación de establecimientos hoteleros de nueva construcción, con categoría prevista de 4 y 5 estrellas, y una volumetría singular que propone alturas de hasta 7 plantas sobre rasante.

3.5.3. Fundamentación urbanística y paisajística

El IPST de Puerto Naos se formula como instrumento específico, de directa aplicación, de ordenación pormenorizada con valor de Plan Parcial, y por tanto puede establecer directamente los parámetros de edificación, incluidos los relativos a alturas máximas, tal como habilita el artículo 140 de la Ley 4/2017 y el artículo 10.5 del Decreto 10/2001.

3.5.4. Argumentos territoriales y paisajísticos

La franja costera objeto de ordenación presenta una cota natural descendente hacia el mar, lo que permite atenuar visualmente el efecto de la altura edificada desde la carretera LP-213 y desde el interior urbano.

El planeamiento prevé retranqueos escalonados, tratamiento unitario de fachadas y cerramientos

verticales ajardinados que mitigan la percepción de verticalidad y refuerzan la continuidad visual del paisaje litoral platanero.

3.5.5. Argumentos funcionales y estratégicos

La concentración de edificabilidad en vertical permite, liberar suelo para dotaciones públicas, zonas verdes y servicios comunes, reducir la huella territorial, favoreciendo una urbanización más compacta y eficiente, siendo la mayor altura es coherente con el objetivo de diferenciar la oferta turística de Puerto Naos, dotándola de productos de alta gama y singularidad arquitectónica que compitan con otros destinos consolidados del archipiélago.

3.5.6. Condiciones técnicas y sostenibilidad

Las edificaciones propuestas incluyen sistemas pasivos de sombreado y ventilación natural, fachadas ventiladas con control solar, instalaciones de autoconsumo energético y recogida de aguas pluviales, así como garantizar las condiciones de accesibilidad, evacuación y seguridad contra incendios, conforme al CTE y normativa específica.

3.5.7. Precedentes y jurisprudencia

Existen precedentes en ámbitos turísticos insulares similares (Meloneras, Adeje, San Bartolomé de Tirajana) donde se han autorizado edificaciones turísticas de 6 a 9 plantas mediante ordenación detallada específica.

No concurren en el ámbito del IPST servidumbres restrictivas por AENA, Costas o Patrimonio que impidan su desarrollo vertical.

3.5.8. Conclusión

Se considera plenamente justificada la autorización de una altura máxima de hasta 7 plantas para los establecimientos hoteleros proyectados en el IPST de Puerto Naos, al concurrir las siguientes condiciones:

- El planeamiento pormenorizado lo autoriza expresamente.
- Se produce mejora de la eficiencia en el uso del suelo y se refuerza la calidad arquitectónica del conjunto.
- La solución es técnicamente viable, ambientalmente adecuada y paisajísticamente integrada.
- Contribuye a la diferenciación y reposicionamiento competitivo del destino turístico de Puerto Naos.

Por todo ello, se incorpora al articulado normativo del IPST la ficha urbanística correspondiente, en la que se establece el límite máximo de altura en 7 plantas aparentes para los usos hoteleros dentro del ámbito, con las condiciones y parámetros señalados.

4. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA ACTUACIÓN.

La variable paisajística adquiere especial relevancia en la adopción de soluciones de ordenación urbanística, de implantación de los volúmenes y del diseño arquitectónico del desarrollo turístico planteado para el ensanche del ámbito urbano existente y la consolidación del núcleo turístico planificado, adquiriendo asimismo una importancia determinante, la concepción y tratamiento de las áreas ajardinadas, tanto las correspondientes a las reservas de suelo destinadas a espacios libres públicos en la ordenación pormenorizada, como las superficies ajardinadas interiores dentro de las parcelas turísticas edificables.

El principal objetivo que se plantea con carácter general y en coherencia con el **mantenimiento del tapiz platanero que cubre la isla baja occidental de la isla de La Palma**, fundamentalmente de la unidad de paisajes que discurre entre el Puerto de Tazacorte y El Remo, liberándolo de la presencia de invernaderos plásticos y convirtiéndolo en cultivo ecológico.

El segundo objetivo es la **integración cromática de los volúmenes edificadas** que pasan necesariamente por el tratamiento y diseño de las envolventes exteriores de los volúmenes, tanto de fachadas como de cubiertas.

En tercer lugar, se plantea la **visión de los establecimientos turísticos desde la itinerancia a través de la carretera de Puerto Naos a El Remo (LP-213), así como desde el paseo litoral**, cuya solución pasa directamente por la previsión de amplias masas verdes de plataneras situadas en primer plano, de modo tal que los volúmenes edificatorios emerjan en segundo plano sobre las copas o coronación del tapiz platanero.

Por último, se plantea alcanzar lo que se denomina **permeabilidad verde transversal**, consistente en flanquear el viario transversal rodado, peatonal y rodonal, con franjas ajardinadas, tanto vinculada al propio viario, como en los espacios de retranqueo dentro de las parcelas privadas.

4.1. PRINCIPIOS Y FUNDAMENTOS PARA LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La propuesta de integración paisajística para el IPST de Puerto Naos no es meramente una cuestión estética; es una declaración de principios, un compromiso con la identidad profunda de la Isla de La Palma. Desde la perspectiva del paisajismo, la visión planteada para este desarrollo se conforma como un modelo a seguir, al buscar no solo la armonía visual, sino la simbiosis con el entorno agrícola que define la costa occidental del Valle de Aridane o "Isla Baja". Los objetivos delineados, el mantenimiento del tapiz platanero, la integración cromática de los volúmenes edificadas, la sutil emergencia de las construcciones tras las copas de las plataneras desde las rutas de itinerancia, y la permeabilidad verde transversal, son pilares fundamentales para un desarrollo que respete y potencie el alma del lugar. Pero para comprender plenamente la trascendencia de estas directrices, es imperativo que nos sumerjamos en el valor intrínseco del paisaje agrícola platanero como elemento cultural a preservar.

4.1.1. Un Tapiz Histórico y un Símbolo de Identidad

El plátano, presente en Canarias desde la Conquista, ha trascendido su función meramente agrícola para convertirse en un símbolo inconfundible de las Islas. Desde las primeras remesas organizadas a Inglaterra en 1882, impulsadas por agentes británicos y el avance de la navegación a vapor, hasta su consolidación como monocultivo en los suelos más fértiles del Archipiélago, el plátano ha modelado no solo la economía, sino también la fisonomía y el espíritu de estas tierras. En La Palma, esta huella es especialmente visible en la zona occidental de Aridane y Tazacorte, un área que hoy conocemos como la "Isla Baja".

Este paisaje no es un mero conjunto de plantaciones; es un palimpsesto de generaciones de trabajo, ingenio y adaptación. La "sorriba", esa labor extenuante de acondicionamiento del suelo, o la construcción de bancales y estanques, son testimonios de una relación ancestral entre el hombre y la tierra. Las "garepas" del falso tronco de la platanera, transformadas en fibras para atar tomates o en objetos de artesanía, revelan una economía circular y una cultura de aprovechamiento que hoy, más que nunca, debemos reivindicar.

Es un paisaje que, a pesar de su profundo arraigo, guarda una curiosa paradoja: la ausencia de topónimos significativos que honren su nombre. Esta enigmática omisión nos invita a una reflexión más profunda sobre la percepción de un cultivo que, si bien introducido por intereses foráneos, ha sido abrazado y transformado por la mano canaria, convirtiéndose en parte indisoluble de su identidad.

4.1.2. Más Allá del Cultivo: Un Patrimonio Natural y Cultural

El paisaje platanero es un recurso esencial, un patrimonio natural de innegable importancia económica, pero también un bien capital que ofrece múltiples beneficios más allá de la producción de fruta.[1] Su contemplación, su disfrute, su capacidad de atracción turística y su rol en la lucha contra la erosión son valores que a menudo se subestiman. La agricultura tradicional del plátano ha conformado un tipo de paisaje cuya supervivencia está íntimamente ligada a la población que lo cultiva, una población que, en el ejercicio de esta actividad, conserva y restaura elementos de gran valor paisajístico, como las canalizaciones, los estanques y los bancales.

En un mundo cada vez más globalizado y uniformado, la preservación de estos paisajes agrícolas se convierte en un acto de resistencia cultural. La agricultura, en su esencia, preserva identidades y un conjunto de factores diferenciales que constituyen, en sí mismos, un valioso atractivo turístico. El plátano canario, con su sabor inigualable y su historia, es un embajador de esta singularidad.

4.2. LA PROPUESTA

4.2.1. La Integración Paisajística como Imperativo Cultural

La propuesta para el IPST de Puerto Naos, al buscar la eliminación de invernaderos plásticos y la transición hacia un cultivo ecológico en la "Isla Baja", no solo persigue una mejora ambiental, sino

que restaura la autenticidad visual y cultural de este paisaje. Al permitir que los volúmenes edificados emerjan en segundo plano, velados por la exuberancia de las plataneras, se honra la jerarquía natural del entorno y se evita la imposición de una arquitectura ajena. La permeabilidad verde transversal, por su parte, garantiza que la vida del plátano se extienda más allá de los límites de la parcela, tejiendo una red de verdor que conecta el desarrollo con su contexto agrícola.

El IPST de Puerto Naos aspira a convertirse en un referente de cómo el desarrollo turístico puede coexistir y enriquecerse mutuamente con un paisaje agrícola histórico, transformando la "Isla Baja" en un ejemplo de sostenibilidad y respeto por la identidad palmera.

4.2.2. El paisaje platanero como valor cultural y estratégico en la "Isla Baja" del Valle de Aridane

La propuesta de integración paisajística del IPST de Puerto Naos parte del reconocimiento explícito del paisaje agrícola platanero como soporte identitario del territorio y vector de estructuración visual del litoral occidental del Valle de Aridane. No se trata únicamente de una matriz vegetal productiva, sino de una herencia cultural acumulada, de un paisaje antropogénico construido con técnicas y saberes transmitidos generacionalmente, que ha modelado tanto el relieve como la percepción colectiva del territorio.

En este contexto, la unidad paisajística comprendida entre el Puerto de Tazacorte y El Remo, la denominada "Isla Baja", constituye uno de los ejemplos más característicos y consolidados de esta simbiosis entre agricultura intensiva y paisaje cultural. El tapiz platanero aquí presente conforma una plataforma verde continua, de alta legibilidad y cohesión territorial, que enmarca y amortigua la presencia de la edificación y permite una transición armónica entre los ámbitos urbanizados y el mar.

La propuesta de ordenación establece como objetivo prioritario el mantenimiento del tapiz platanero existente, evitando su sustitución por usos urbanísticos discontinuos o contaminantes, como los invernaderos plásticos, y promoviendo su reconversión hacia una explotación ecológica adaptada. Esta estrategia no es meramente estética: responde a una lógica de preservación cultural, de sostenibilidad agroecológica y de integración visual. La recuperación del cultivo ecológico de plátano como componente estructural del paisaje es, en este sentido, también una estrategia de adaptación al cambio climático y de valorización del patrimonio agrícola vivo.

Tal como destaca Díaz Hernández, "la platanera ha conformado un paisaje peculiar que, por su densidad vegetal, geometría de plantación y elementos auxiliares (tales como bancales, canales, estanques o tapias cortavientos), se constituye en una de las estampas más representativas de la agricultura atlántica de regadío". Esta estructura agrícola, lejos de ser un simple fondo escenográfico, articula usos, gestos y recorridos, y actúa como soporte simbólico del territorio insular.

Desde un punto de vista perceptivo y compositivo, se ha optado por situar los volúmenes edificatorios del IPST en segundo plano visual, de forma que emerjan sobre las coronas del tapiz platanero, y no en competencia con él. Esta solución, que responde al principio de "permeabilidad verde transversal" y de "visión jerarquizada desde la carretera LP-213", permite que el plano

edificado quede subordinado a la lectura agrícola del territorio. La arquitectura se convierte así en un elemento subordinado al paisaje agrícola, y no al revés.

Este criterio se refuerza mediante la integración cromática y morfológica de las edificaciones, que deberán adoptar envolventes compatibles con la paleta de verdes, tierras y ocre predominantes, así como mediante la incorporación de jardinería perimetral basada en especies tradicionales (plataneras, cañaverales, tuneras, etc.), tal como se plantea en la propuesta de ordenación del IPST.

Finalmente, conviene recordar que, tal como apunta el autor citado, la agricultura del plátano, “además de su valor económico, configura un bien capital de enorme valor paisajístico y cultural, cuya contemplación, disfrute y mantenimiento debe entenderse como un servicio ecosistémico ligado directamente al modelo turístico y al equilibrio territorial de las Islas”. En este sentido, la conservación del paisaje platanero no puede abordarse como un residuo de modelos del pasado, sino como un recurso estratégico del presente y una inversión en la calidad ambiental y cultural del futuro insular.

4.3. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA IMPLANTACIÓN EDIFICATORIA



Vista aérea actual desde el Suroeste de los terrenos afectados por el IPST, formulado para la ordenación urbanística de una parte del litoral de Los Llanos de Aridane. Al fondo se aprecia el núcleo urbano de Puerto Naos y el Hotel Meliá La Palma. Se observa claramente la franja delimitada entre la Carretera LP-213 al Este, y el litoral costero por el Oeste, asimismo, se aprecia el tapiz platanero continuo que caracteriza a la unidad de paisaje “Isla Baja Occidental de La Palma”

El ámbito de la planificación se ubica en la franja costera al sur del núcleo de Puerto Naos, en el municipio de Los Llanos de Aridane (isla de La Palma). Se trata de terrenos litorales actualmente dedicados en gran parte al cultivo del plátano, constituyendo un paisaje agrario singular moldeado por el volcán y la actividad humana tradicional. El paisaje volcánico de fondo, domina las zonas más abruptas caracterizada por suelos de malpaís (coladas lávicas históricas) cubiertos parcialmente por cenizas recientes y flujos basálticos dan al terreno un carácter distintivo, con arenas negras en la costa y formaciones geológicas de gran atractivo visual. La erupción volcánica de 2021 (volcán de Tajogaite) ha dejado una huella tangible en la comarca, desde nuevos campos de lava hasta depósitos de ceniza, aportando un componente geológico reciente que aumenta el valor natural y exige prudencia en la ordenación.



Vista aérea actual desde el Oeste, en el que se aprecia la franja de suelo de la “Isla Baja”, totalmente antropizada, confinada por los escarpes rocosos del fondo Este y por el mar, al Oeste

En este enclave volcánico, el ser humano ha desarrollado prácticas agrícolas ingeniosas para aprovechar el suelo. Destaca la presencia de sorribas agrícolas, un método tradicional canario que permite cultivar sobre las coladas volcánicas mediante el aporte de tierra fértil sobre el terreno estéril. Gracias a esta técnica se implantaron extensas plantaciones de plataneras, que conforman un mosaico verde sobre el negro volcánico del terreno. Estas fincas de plátano (delimitadas por muros de piedra seca en terrazas escalonadas) no solo han sostenido durante décadas a la sociedad, sino que constituyen un patrimonio agrícola y cultural de alto valor. El contraste entre el verde de los cultivos, el negro de la lava y el azul del mar define la identidad paisajística del lugar, ofreciendo una estampa característica de La Palma que la propuesta pretende respetar e integrar.



Vista aérea actual desde el Noreste, el que se observa la franja de suelo colonizada por el tapiz plataneros con invernaderos, y en primer plano por la parcela urbana ocupada por el Hotel Meliá La Palma y los terrenos ineditados parcialmente vacantes correspondientes al Sector Urbanizable Programado "T-2".



Delimitación sobre ortofoto del ámbito a ordenar por el IPST para la ordenación e implantación edificatoria del área de ensanche Sur del ámbito turístico de Puerto Naos, que incluye los sectores urbanizables T2 y T7 (parcialmente hasta el límite con el Espacio Natural Protegido del Remo. P16)

Culturalmente, la actividad agrícola platanera forma parte del legado etnográfico de la zona. Los sistemas de riego tradicionales, los caminos rurales entre fincas y la arquitectura rural asociada (almacenes de empaquetado, canalizaciones de agua, pequeños caseríos dispersos) aportan elementos a considerar en la integración del proyecto.



Vista de la zona Norte del ámbito IPST, correspondiente a los terrenos situados al Este de los ámbitos urbanos, adscritos al Sector urbanizable programado T2.

Asimismo, el área de proyecto linda por el sur con el Espacio Natural Protegido de El Remo, entorno de alto valor ecológico que incluye la franja costera de Charco Verde. Esta proximidad implica que la propuesta de ordenación asuma criterios estrictos de respeto medioambiental y paisajístico en la transición hacia dicha área protegida.

Al norte, la actuación se conectará con las instalaciones turísticas existentes (como el Hotel Sol La Palma, ubicado en el límite sur del actual núcleo turístico, buscando una continuidad armónica con Puerto Naos. En síntesis, el emplazamiento se caracteriza por un entorno volcánico costero único, un valioso paisaje agrario de plataneras creado mediante sorribas, y la cercanía de ecosistemas protegidos, conformando un contexto que exige una implantación turística sensible, integrada en el paisaje y respetuosa con el patrimonio natural y cultural.



Vista desde el Noreste de la zona Norte del ámbito IPST, que incluyen los terrenos ineditados en situación de erial y la fincas plataneras ubicadas al Este del Hotel. La articulación de la propuesta de ordenación para esa zona, con la trama urbana del núcleo de Puerto Naos, el paseo marítimo, la parcela hotelera y la carretera LP-213, constituye un reto a resolver por la propuesta urbanística.

4.3.1. Parámetros urbanísticos de la ordenación

La propuesta se enmarca en un Instrumento de Planificación Singular Turística, concebido para desarrollar un nuevo espacio alojativo de calidad en la costa de Los Llanos de Aridane. Se han establecido los siguientes parámetros urbanísticos fundamentales para guiar la ordenación del ámbito:

Edificabilidad bruta: Se establece una edificabilidad bruta que no supera **0,50 m²C/m²S**, correspondiente a un tipo de ordenación calificado como “Residencial semi extensivo”, que genera edificabilidades netas en torno a 0,90 m²C/m²S, para una edificación abierta entre 3 y 4 plantas de altura, con ocupaciones máximas en parcela edificable del 30%. Las opciones de incrementar la altura pasarán necesariamente por reducir la ocupación máxima.

CUADRO DE SUPERFICIES DEL SISTEMA DOTACIONAL EN FUNCIÓN DE LA EDIFICABILIDAD DEL SECTOR	ANÁLISIS			
	Edificabilidad media neta turística	Altura máx.	Ocup. Resultante	Ocupación en parcela neta turística
(m ² C/m ² S)	(m ² C/m ² S)	Nº Pl	(m ² S)	%
0,30	0,46	2	41.649,85	23,18
0,35	0,56	2	48.591,49	28,13
0,40	0,67	2	55.533,13	33,49
0,45	0,79	3	41.649,85	26,21
0,50	0,91	3	46.277,61	30,46
0,55	1,05	3	50.905,37	35,11
0,60	1,21	4	41.649,85	30,17
0,65	1,38	4	45.120,67	34,41
0,70	1,57	4	48.591,49	39,13
0,75	1,78	5	41.649,85	35,53
0,80	2,01	5	44.426,51	40,28
0,85	2,28	5	47.203,16	45,67
0,90	2,59	6	41.649,85	43,20
0,95	2,95	6	43.963,73	49,14
1,00	3,36	6	46.277,61	56,08

0,30 - 0,40	Edificación extensiva de 2 plantas de altura con una ocupación máxima del 30% y una edificabilidad neta máxima del 0,67 m²C/m²S
0,45 - 0,55	Edificación semiextensiva de 3 plantas de altura con una ocupación máxima del 35% y una edificabilidad neta máxima del 1,00 m²C/m²S
0,60 - 0,70	Edificación abierta en bloque extensiva de 4 plantas de altura con una ocupación máxima del 40% y una edificabilidad neta máxima del 1,60 m²C/m²S
0,75 - 0,85	Edificación abierta en bloque semiextensiva de 5 plantas de altura con una ocupación máxima del 45% y una edificabilidad neta máxima del 2,30 m²C/m²S
0,90 - 1,00	Edificación abierta en bloque semiintensiva de 6 plantas de altura con una ocupación máxima del 57% y una edificabilidad neta máxima del 3,35 m²C/m²S

Edificabilidad neta: 0,90 m²c/m²s. Este coeficiente de edificabilidad (0,90 metros cuadrados construidos por cada metro cuadrado de suelo edificable o de parcela neta) define un nivel de densidad moderado-bajo, idóneo para un complejo turístico que priorice la calidad ambiental y amplios espacios libres. Supone distribuir la construcción de forma equilibrada, evitando la saturación del terreno y permitiendo grandes áreas libres de edificación. La liberación de áreas edificables y el incremento de superficies inedicadas para áreas ajardinadas y usos al aire libre, pasa necesariamente por incrementar la altura, dentro de los límites admisibles para una adecuada integración paisajística, con objeto de conseguir una mayor explotación de las vistas al mar, al tapiz platanero y al paisaje volcánico.

Ocupación máxima: 30%. Solo un máximo del 30% de la superficie del sector podrá ocuparse con la huella en planta de las edificaciones. En consecuencia, al menos un 70% del suelo permanecerá como espacios libres, zonas verdes, infraestructuras viarias o equipamientos al aire libre. Este bajo índice de ocupación garantiza una implantación holgada y abierta, reduciendo el impacto visual y favoreciendo la permeabilidad del paisaje, con grandes zonas ajardinadas y agrícolas integradas. La opción de incluir una planta baja diáfana que garantice la permeabilidad transversal y posibilite la

imbricación de arquitectura y jardinería, pasaría por incrementar la ocupación en dicha planta baja diáfana, no así en las plantas superiores, que se vería reducida en todo caso.

Altura media: 5 plantas sobre planta baja diáfana. Se prevé la obligada disposición de una planta baja diáfana porticada, con una altura mínima de piso a piso de 6 metros, sobre la que se dispondrá la edificación del establecimiento turístico. Se limitará la ocupación cerrada de la planta diáfana por el vestíbulo y recepción, servicios complementarios y núcleo de escalera y ascensor. El desarrollo edificatorio se plantea en altura moderada, estableciéndose una altura máxima de 3 plantas medida sobre la planta baja porticada en los volúmenes que dan frente al Este y a la carretera LP-213, mientras los volúmenes que se dispongan en un segundo plano se admiten en una altura máxima de hasta 7 plantas con ocupaciones reducidas en torno al 15%. Esta altura media (equivalente aproximadamente a 5 pisos convencionales) permitirá concentrar parte de la edificabilidad en vertical para liberar suelo a nivel de parcela, cumpliendo con la baja ocupación antes citada. Al mismo tiempo, se plantea, escalonar las alturas ubicando las alturas menores hacia los bordes sensibles desde el punto de vista visual (carretera LP-213), previéndose siempre un colchón verde entre la red viaria y las edificaciones. El criterio adoptado consiste en prever menores alturas hacia los bordes sensibles, como la visión de las edificaciones desde la Carretera LP-213, desde el paseo litoral de la costa o desde el espacio protegido, y disponiendo una mayor altura en puntos centrales, de manera que el perfil resultante sea armónico y minimice la interferencia con el horizonte natural. La altura máxima se justificará con estudios de integración paisajística detallados.

Estos parámetros han sido definidos para alcanzar un equilibrio entre la viabilidad turística (dotando al área de una cantidad significativa de plazas alojativas) y la sostenibilidad territorial (evitando la masificación y preservando valores paisajísticos). En conjunto, la edificabilidad total prevista permitirá la creación de unas **2.100 plazas turísticas** (camas) de nueva oferta, en consonancia con las necesidades estratégicas de renovación y ampliación de la planta alojativa insular. Todo ello se materializará cumpliendo los estándares de calidad urbanística y ambiental que se detallan a continuación.

4.3.2. Modelo de implantación y disposición de volúmenes edificatorios

Desde la perspectiva de la ordenación urbanística, se ha optado por un modelo de implantación fragmentada que se adapta a las condiciones del lugar y maximiza la integración con el entorno (tapiz platanero). Los volúmenes edificatorios correspondientes a los establecimientos turísticos alojativos se disponen lo más alejados posibles de la carretera LP-213, que comunica Puerto Naos con El Remo y el resto de El Valle. Esta separación intencional respecto al vial principal responde a varios objetivos: reducir el impacto visual de las edificaciones desde la carretera, evitar la sensación de apantallamiento en el borde viario (prohibido por la Ley de Costas), y crear un espacio de transición verde entre la vía pública y el interior del complejo turístico.

En la franja paralela a la carretera LP-213 se preservará e implantará una banda de cultivos de plátano de carácter ecológico, concebida como zona de interfaz agraria. Esta franja de plataneras orgánicas, de anchura suficiente, actuará a modo de cinturón verde que envuelve el desarrollo turístico por su lado este, manteniendo la continuidad del paisaje agrícola tradicional. De este

modo, quien transite por la carretera seguirá percibiendo en primera línea el paisaje rural de plataneras, con los edificios situados más hacia el mar, semi-escondidos tras la vegetación. Este gesto de diseño urbano no solo conserva la estética característica del lugar, sino que también aporta beneficios funcionales: la franja verde sirve de colchón frente al ruido y la circulación de la carretera, mejorando el confort acústico de la zona turística; actúa como corredor ecológico para la biodiversidad local (avifauna, insectos) entre el entorno agrícola y la costa; y puede seguir en producción, generando sinergias entre el turismo y la agricultura local (por ejemplo, con abastecimiento de fruta fresca local a los hoteles, visitas guiadas a las plantaciones, etc.). En línea con las directrices insulares, esta integración del sector primario y el turismo pone en valor el patrimonio agrario y favorece la economía circular local.



Imagen de la integración de los cultivos plataneros dentro de los Establecimientos Turísticos Alojativos.

Por su parte, las edificaciones de mayor altura se localizarán en un segundo plano en la zona occidental de la parcela, más próxima al litoral, pero respetando un generoso retiro desde la ribera del mar y el paseo litoral. Ninguna construcción permanente se ubicará dentro de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre, garantizando así el cumplimiento de la Ley de Costas y asegurando un borde litoral libre. Los volúmenes de edificación abierta con ocupaciones inferiores al 30% garantizan la no formación de apantallamientos frente al mar: se plantea una composición de bloques separados entre sí por espacios libres, de manera que existan visualizaciones transversales y brisas marinas permeando hacia el interior. La implantación podría adoptar esquemas de "U" o "L" abierta hacia el océano o disponer varios edificios lineales orientados preferentemente norte-sur, con separaciones que generen plazas ajardinadas y permiten atisbos del paisaje entre ellos. En todo caso, la configuración resultante busca evitar un frente edificado monolítico; en su lugar, habrá varios volúmenes modulados, con alineaciones

quebradas o curvilíneas si es necesario, para adaptarse topográficamente y crear una silueta variable que se funda mejor con el entorno.

En cuanto a la posición relativa en el área, los edificios más altos se dispondrán en la zona central de las parcelas edificables (aprovechando que allí el impacto visual estaría más contenido y equidistante de los bordes sensibles), mientras que hacia los extremos norte y sur se graduarán las alturas a la baja, para lograr una transición suave: por el norte, hacia el núcleo urbano existente de Puerto Naos, evitando contrastes bruscos con las edificaciones actuales; por el sur, hacia el espacio natural de El Remo, minimizando la presencia edificada en el lindero con la zona protegida. Así, la gradación escalonada de alturas y volúmenes permite un diálogo apropiado con las áreas colindantes. Los estudios de soleamiento y vistas realizados avalan esta disposición, mostrando que la sombra arrojada por las edificaciones no afectará significativamente a la playa ni a las zonas agrícolas más próximas en las horas críticas, y que la apertura de espacios entre bloques garantiza vistas parciales al mar incluso desde la carretera interior en ciertos puntos.

4.3.3. Estructura edificatoria: zócalo elevado, usos comunes y cubiertas activas

Se prevé dotar a las edificaciones de una estructura de zócalo elevado que resuelva de forma eficiente la relación entre los edificios y el terreno. En la práctica, esto se traduce en diseñar un basamento elevado continuo o semidiscontinuo que articule los volúmenes superiores, con una planta baja diáfana porticada en contacto con el suelo natural. Esta planta baja libre se logrará mediante soportes estructurales (pilares) que eleven las construcciones principales, generando espacios porticados abiertos al aire libre. La finalidad de esta estrategia es doble: por un lado, minimizar la ocupación visual y física del suelo, la permeabilidad espacial bajo los edificios que permite la continuidad de recorridos peatonales y paisajísticos, evita dividir el territorio en dos ejes desconectados y posibilita la ventilación natural del área; por otro lado, aporta una medida de resiliencia ante posibles riesgos naturales, pues una planta baja abierta reduce la obstrucción al flujo de aguas pluviales o incluso la acumulación de cenizas volcánicas, facilitando las limpiezas y la circulación de aire en caso de futuras erupciones con emisión de gases a nivel del suelo. Además, esta solución constructiva crea zonas de sombra apreciables en clima cálido, generando espacios frescos a nivel peatonal.



Recreación de la planta baja porticada con los cultivos plataneros intercalados.

Encima de ese zócalo elevado y abierto, la primera planta de las edificaciones (es decir, el nivel inmediatamente superior a la planta baja diáfana) estará destinada a zonas generales y específicas de servicios del complejo turístico. Esto incluye, por ejemplo, los vestíbulos y recepciones de los hoteles/apartamentos, áreas de restauración (restaurantes, cafeterías), salones sociales, salas de reuniones o multiusos, gimnasios y zonas de spa, entre otros servicios para los huéspedes. Concentrar estos espacios comunes en una cota elevada permite varias ventajas: aprovecha las vistas panorámicas hacia el mar desde las áreas de uso común (ofreciendo una experiencia diferenciada a los usuarios); libera la planta baja para que funcione prácticamente como prolongación del espacio público exterior; y crea un podio activo a una altura intermedia que conecta las distintas torres o bloques, pudiendo haber pasarelas o plataformas comunes que unan varios edificios a ese nivel. De esta forma, el primer piso actúa como plataforma de conexión entre volúmenes, facilitando que los distintos módulos del complejo funcionen de manera integrada (por ejemplo, compartiendo equipamientos comunes). Arquitectónicamente, este zócalo de primer nivel podrá tratarse con un diseño unitario, con amplias terrazas mirador, pérgolas, y recorridos panorámicos interiores que generen una imagen cohesionada del conjunto.



Recreación de la planta primera de servicios con la zona abierta de piscinas y terrazas sobre la planta baja diáfana.

Las cubiertas de los edificios se conciben como cubiertas activas y multifuncionales, no meramente elementos pasivos de remate. En cada bloque, la azotea será aprovechada para dotaciones complementarias y medidas ambientales: se prevén cubiertas ajardinadas en aquellas superficies no ocupadas por equipamiento técnico, utilizando vegetación autóctona de bajo requerimiento hídrico (jardines de planta crasa, tapizantes resistentes al sol, etc.) que contribuya al aislamiento térmico natural del edificio y recree un estrato verde visible desde otros puntos elevados. También se incorporarán en cubiertas sistemas de energía renovable (ver detalles en la estrategia de sostenibilidad): principalmente paneles solares fotovoltaicos para generación eléctrica in situ y de apoyo a la producción híbrida de agua caliente sanitaria. Asimismo, algunas cubiertas planas podrán destinarse a zonas de ocio panorámicas para los visitantes, como miradores, solárium, piscinas elevadas o bares con terraza al aire libre, aprovechando las vistas 360º (mar, paisaje volcánico y agrícola, montaña). La suma de estos usos convierte las azoteas en un recurso valioso: mejoran la eficiencia energética, retienen parte del agua de lluvia con sus áreas ajardinadas, y enriquecen la oferta de servicios del complejo sin consumir más suelo. Todo el diseño estructural y arquitectónico utilizará un lenguaje contemporáneo y sobrio, utilizando materiales de calidad e integrándose cromáticamente con el entorno (tonos terrosos, acabados en piedra basáltica local en zócalos y muros, carpinterías que evocan la tradición constructiva palmera), evitando mimetismos estilísticos, pero respetando la identidad local.



Imagen recreada de la cubierta como mirador-panorámico y espacio de ocio y esparcimiento.

4.3.4. Espacios libres litorales y conexiones transversales

Un eje fundamental de la propuesta es la creación de un paseo litoral ajardinado de alta calidad, que sirva de espina dorsal para los espacios libres públicos en el borde costero. A lo largo de toda la fachada marítima del ámbito, se proyecta un paseo peatonal continuo, generosamente dimensionado, que discurrirá paralelo a la línea de costa a una distancia prudente del mar (fuera del dominio público, pero aprovechando las mejores vistas). Este paseo marítimo estará ajardinado, con abundante vegetación autóctona y endémica adaptada al ambiente salino (palmeras canarias, tabaibas, cardones, arbustos nativos), y dotado de mobiliario urbano de calidad (bancos, miradores, papeleras selectivas, iluminación eficiente de bajo nivel). Se generarán en él una serie de espacios libres públicos de calidad, como pequeñas plazas mirador o áreas de estancia, juegos infantiles integrados con elementos naturales, y zonas deportivas al aire libre (un circuito biosaludable, aparatos de ejercicio, etc.), de forma que el paseo no sea solo un corredor de paso sino un lugar de encuentro y ocio para residentes y visitantes. La anchura de esta franja de espacio libre litoral permitirá también incluir un carril bici segregado, conformando una vía verde costera para ciclistas y patinadores, lo que incentivará la movilidad activa.

Crucialmente, este paseo se mantendrá separado de los volúmenes edificados por una franja adicional de zonas verdes y equipamientos intermedios. Es decir, entre las fachadas marítimas de los edificios turísticos y el paseo litoral se dispondrá una zona de transición (de decenas de metros) compuesta por jardines privados/públicos, piscinas y terrazas (cuando correspondan a los hoteles) y, hacia las zonas públicas, taludes ajardinados o pequeñas dunas artificiales vegetadas que aporten privacidad a los alojamientos en planta baja sin constituir barrera visual. Esta separación asegura que el paseo marítimo tenga un carácter abierto y público, sin la sensación de estar encajonado al pie de edificaciones. Los peatones podrán disfrutar del recorrido frente al mar sin interferencias de la actividad interna de los hoteles, gracias a ese colchón verde.

Además, esta distancia evita que la escala de las edificaciones impacte directamente sobre el usuario del paseo; la percepción desde el nivel de la playa será la de un conjunto arquitectónico más discreto, filtrado por arbolado y jardines. En la ejecución de estos espacios libres se prestará especial atención a la calidad ambiental: se emplearán pavimentos permeables en lo posible (adoquines drenantes, zahorra estabilizada en senderos secundarios), se integrarán sistemas de riego eficiente para las zonas verdes (goteo) reutilizando aguas depuradas, y se contemplará la instalación de alumbrado público tecnología LED con alimentadores solares autónomos en tramos, reduciendo el consumo energético.

Para asegurar la accesibilidad y conectividad del nuevo desarrollo con el resto del territorio, se plantean conexiones transversales sólidas entre la carretera LP-213 (en el extremo este) y el paseo litoral (en el oeste). Estas conexiones se materializarán en varios puntos a lo largo del sector, aproximadamente equiespaciados, teniendo en cuenta las alineaciones de caminos rurales preexistentes y las cotas topográficas.

En concreto, se prevén:

Viales rodados de acceso: Se proyectarán al menos dos viarios transversales principales (norte y sur del ámbito) que partirán desde la LP-213 hacia el interior del complejo, permitiendo el acceso de vehículos hasta zonas de aparcamiento disuasorio o subterráneo cercanas a los edificios. Estos viales serán de doble sentido con calzadas calmadas (limitación de velocidad a 20-30 km/h dentro del sector) e incluirán aceras peatonales arboladas en sus bordes. En sus tramos finales próximos al mar, se reconducirá el tráfico para servicio de emergencias y acceso puntual a carga/descarga de los equipamientos turísticos, evitando en todo momento la circulación paralela al litoral. Las glorietsas o espacios de giro estarán previstos para facilitar la maniobrabilidad y retorno de vehículos sin invadir el paseo. También se habilitarán zonas de estacionamiento estratégicas (preferentemente soterradas bajo el zócalo edificatorio o en bolsas disuasorias camufladas con vegetación) para dar servicio a visitantes diurnos de la playa y usuarios del paseo, minimizando el impacto de coches en superficie.

Sendas peatonales y ciclistas: Además de las aceras en los viales, se dispondrán ejes peatonales verdes que conecten directamente la carretera con el paseo marítimo atravesando las zonas ajardinadas y entre edificaciones. Serán recorridos accesibles con pendientes suaves, algunos de ellos recuperando trazados de antiguos caminos agrarios adaptados. Estarán sombreados por arbolado y contarán con señalética interpretativa sobre la naturaleza y la agricultura local para enriquecer la experiencia del paseante. En paralelo, se incorporarán conexiones ciclistas: ciclovías o sendas compartidas bici-peatón seguras, que enlacen con el carril bici del paseo litoral y con eventuales vías ciclistas en la LP-213, promoviendo así que el acceso al área turística pueda realizarse en bicicleta desde los núcleos cercanos. La continuidad de estas tramas garantizará que el desarrollo no sea un recinto aislado, sino permeable y bien integrado en la red de caminos del municipio.



Imagen recreada de la vía de servicios superior que discurre paralelamente a la Carretera LP-213, con el carril bici y la senda peatonal. Aparece el colchón verde platanero previsto entre las edificaciones y la carretera.

Estas conexiones transversales también desempeñarán un rol importante en la gestión de emergencias: los viales rodados están diseñados para permitir el acceso de vehículos de bomberos, ambulancias y evacuación en caso necesario tanto hacia los edificios como hacia la costa (por ejemplo, ante un posible incidente marítimo). Igualmente, los caminos peatonales amplios pueden servir de rutas de evacuación segura hacia puntos de reunión alejados de la costa (en caso de alerta de tsunami, aunque el riesgo sea bajo, o emanaciones volcánicas) o hacia áreas abiertas. La trama resultante, en definitiva, equilibra la prioridad peatonal y ciclista - garantizando recorridos cómodos y atractivos a pie y en bicicleta - con la funcionalidad viaria necesaria para el funcionamiento logístico del complejo turístico, todo ello sin comprometer la calidad ambiental del paseo marítimo ni la estética del entorno.

4.3.5. Estrategia de sostenibilidad y medio ambiente

La propuesta incorpora una estrategia de sostenibilidad integral, entendida desde un enfoque multidisciplinar que abarca la protección del paisaje, la eficiencia de recursos, la energía limpia y la conexión con la comunidad local. Como arquitectos urbanistas y expertos en evaluación ambiental, planteamos medidas concretas en los siguientes ámbitos clave:

4.3.5.1. Integración paisajística y territorial

Desde el diseño urbanístico se aseguran medidas de mínima alteración del paisaje. La topografía original se modifica solo lo imprescindible, adaptando la implantación a las cotas existentes para evitar grandes desmontes o terraplenes. Se conservará la mayor cantidad posible de vegetación existente de interés, transplantando ejemplares valiosos de palmeras u otras especies a las nuevas zonas verdes. Las nuevas plantaciones utilizarán flora local, reforzando la continuidad con el

entorno natural y agrícola. Además, las edificaciones emplearán materiales locales en elementos visibles: piedra basáltica de la isla en muros de contención, aplacados en fachadas inferiores y pavimentos exteriores, maderas y carpinterías de origen regional, etc., de modo que la paleta material remita a los tonos y texturas del lugar. La volumetría fragmentada y escalonada, junto con la cromática terrosa de las edificaciones, busca mimetizarse en lo posible con el paisaje volcánico, reduciendo la huella visual. Un estudio de impacto visual confirmará que las siluetas edificadas no rompen la línea del horizonte natural cuando se observa desde puntos clave (por ejemplo, miradores en cotas altas del valle o desde el mar). Asimismo, se implementarán estrategias de iluminación nocturna respetuosa: luminarias orientadas hacia el suelo, evitando la contaminación lumínica al cielo nocturno (importante en La Palma, declarada Destino Starlight), y control de encendido por horarios para no interferir en hábitats de fauna nocturna. La integración territorial también implica coordinar la actuación con las políticas insulares de ordenación: esta intervención de desarrollo turístico singular se concibe como un proyecto ejemplar en compatibilizar turismo y paisaje, sirviendo de referencia para futuras actuaciones sostenibles en Canarias.

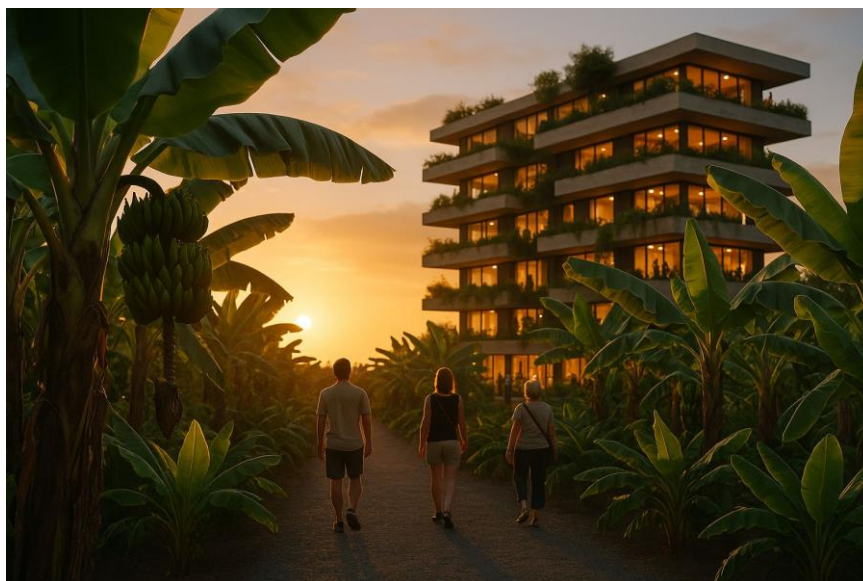


Se prevé la implementación de estrategias de iluminación nocturna coherente con La Palma Destino Starlight

4.3.5.2. Energías renovables (solar y eólica):

El complejo turístico aspira a la máxima autosuficiencia energética posible mediante fuentes limpias. Como se mencionó, todas las cubiertas disponibles albergarán paneles solares fotovoltaicos, con una potencia instalada significativa que aproveche la excelente irradiación solar de la zona (La Palma cuenta con elevados índices de radiación, especialmente en la costa oeste). Igualmente, se incorporarán paneles solares térmicos para precalentar agua destinada al consumo de habitaciones, lavandería y piscinas, cubriendo un porcentaje elevado de la demanda de agua caliente sanitaria de forma gratuita y reduciendo el consumo de electricidad o combustibles fósiles. Dado que el emplazamiento recibe brisas marinas habituales, se estudiará la viabilidad de instalar pequeños aerogeneradores de eje vertical en puntos estratégicos (por ejemplo, en cubiertas o en plazas abiertas expuestas al viento) para generar energía eólica complementaria. Canarias en

general está apostando decididamente por la implantación de energía solar y eólica en sus infraestructuras turísticas, por lo que este proyecto se alinea con dichos objetivos regionales. La energía renovable generada in situ se volcará a la red interna, con sistemas de acumulación (baterías) para almacenar excedentes diurnos y usarlos en horas nocturnas, logrando un consumo más equilibrado. Se preverán puntos de recarga para vehículos eléctricos tanto de usuarios como de servicio en los aparcamientos, fomentando la movilidad eléctrica alimentada por la energía solar producida en el complejo. Conjuntamente, estas medidas pueden lograr reducir en más de un 50% las emisiones de CO2 operativas del conjunto, encaminando el desarrollo hacia la neutralidad de carbono.



Se prevé la implementación de estrategias de iluminación nocturna coherente con La Palma Destino Starlight

4.3.5.3. Gestión del ciclo del agua (tratamiento y reutilización):

La disponibilidad hídrica y la correcta gestión del agua son aspectos críticos en la isla. Por ello, el proyecto implementará un sistema integral de tratamiento y reutilización de aguas. Se instalará una estación depuradora ecológica de tamaño adecuado (posiblemente un sistema de biofiltro o humedal artificial) para depurar las aguas residuales generadas por los establecimientos turísticos. El efluente resultante, convenientemente afinado, se reutilizará para riego de las zonas verdes y las plantaciones de plátano ecológico colindantes, cerrando el ciclo de forma eficiente. De esta manera, se reduce la extracción de agua de riego de acuíferos o galerías insulares. Asimismo, se contempla la recogida de aguas pluviales: las cubiertas y superficies impermeables canalizarán el agua de lluvia hacia aljibes de retención, permitiendo aprovecharla también para riego o para sistemas contraincendios, al tiempo que se minimizan escorrentías que pudieran generar erosión. Los espacios libres contarán con diseño de drenaje sostenible (SUDS): jardines de lluvia, pavimentos permeables y cunetas verdes que infiltran el agua en el terreno de forma natural, recargando acuíferos y evitando sobrecargas en épocas de lluvias torrenciales. Con estas acciones combinadas, el consumo de agua potable de red se reducirá significativamente, aumentando la resiliencia hídrica del complejo. Por último, se proyectarán sistemas eficientes en todas las instalaciones: griferías y

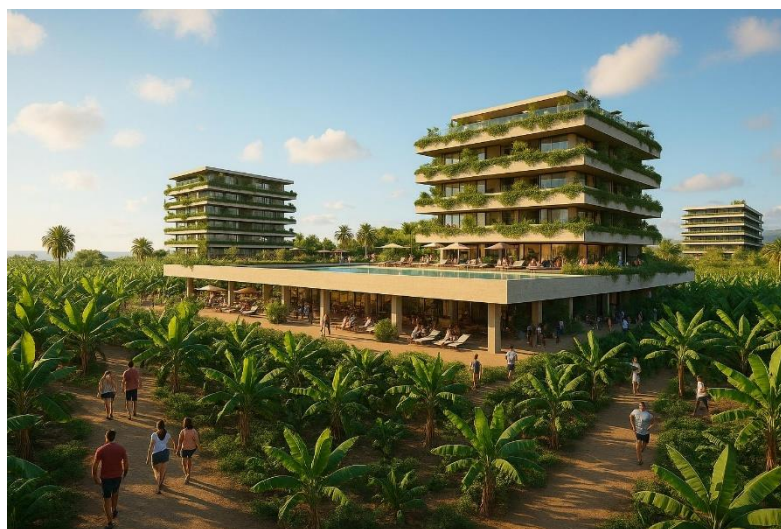
sanitarios de bajo consumo, doble descarga, sensores en riego según humedad del suelo, etc., para evitar el despilfarro de agua.



La correcta gestión del agua constituye un objetivo básico en la ordenación urbanística y en el posterior diseño de los establecimientos turísticos.

4.3.5.4. Gestión de residuos y economía circular:

Durante la fase de construcción se aplicará un plan de gestión de residuos de obra, privilegiando la reutilización de materiales (por ejemplo, empleando la propia ceniza volcánica retirada como agregados en morteros o como sustrato en paisajismo) y segregando adecuadamente los residuos para su reciclaje. En la fase de explotación, el complejo dispondrá de un sistema integral de residuos acorde a su magnitud: puntos limpios internos para separación (orgánicos, envases, papel, vidrio, etc.) en cada edificio y en áreas comunes, facilitando el reciclaje tanto para personal como para huéspedes mediante papeleras y contenedores accesibles con información multilingüe. La materia orgánica recogida podrá compostarse mediante pequeñas compostadoras electromecánicas instaladas en el recinto de servicio, generando compost que se destinará a fertilizar los jardines y las plantaciones (cerrando el ciclo de nutrientes localmente). De esta forma se reduce la necesidad de fertilizantes químicos externos y se valoriza el residuo orgánico in situ. Se promoverá la reducción de plásticos de un solo uso en las actividades turísticas del complejo, alineado con las tendencias sostenibles actuales, y se habilitarán convenios con gestores autorizados locales para la retirada periódica de residuos especiales (aceites de cocina usados para biodiésel, residuos peligrosos de mantenimiento, etc.). Todo este esquema de residuos buscará no solo cumplir la normativa vigente sino ir más allá, convirtiendo el complejo en modelo de economía circular aplicado al turismo.



La gestión de la jardinería agrícola de forma integrada con los cultivos orgánicos generados en los establecimientos turísticos para la producción de compost forma parte de los criterios de implantación.

4.3.5.5. Materiales locales y construcción sostenible:

La elección de materiales de construcción y acabados seguirá criterios de bajo impacto ambiental. Siempre que sea posible se optará por materiales locales, reduciendo la huella de carbono asociada al transporte. Por ejemplo, como ya se indicó, se empleará piedra volcánica de La Palma en elementos constructivos, así como áridos provenientes de canteras cercanas (o de la propia lava fragmentada si es técnicamente viable). La madera utilizada en carpinterías o mobiliario urbano procederá de bosques gestionados sosteniblemente (certificación FSC o PEFC), idealmente de origen canario (pino insigne cultivado en las islas para construcción, por ejemplo). Se priorizarán en el diseño sistemas constructivos prefabricados y modulares que minimicen residuos y permitan un montaje más limpio y rápido; muchos componentes podrían ser fabricados fuera de la isla y ensamblados in situ, reduciendo molestias. El uso de pinturas, adhesivos y sellantes será con productos ecológicos, libres de compuestos orgánicos volátiles, para no contaminar aire interior. Además, se integrarán criterios de análisis de ciclo de vida en las decisiones de proyecto, favoreciendo materiales con contenido reciclado o reciclables al final de su vida útil. La construcción sostenible también implica eficiencia logística: planificar los aprovisionamientos para optimizar cargas en los ferris a la isla, etc. Todo ello redundará en que la implantación turística no solo se "vea" sostenible, sino que lo sea en su esencia constructiva.



El tratamiento arquitectónico de la envolvente de las edificaciones (fachadas y cubiertas) mediante la utilización de parterres ajardinados capaces de soportar arbustos constituye una estrategia de implantación paisajística que ha de incorporarse a la normativa urbanística.

4.3.5.6. Mantenimiento de cultivos y sinergias agro-turísticas:

Como punto diferenciador, la planificación incorpora la permanencia y mejoramiento de la actividad agrícola de plataneras dentro del entorno inmediato. La franja de plátano ecológico no será un mero decorado, sino que estará en producción real bajo estándares orgánicos certificados. Para ello, se dotará a dichas parcelas agrícolas de infraestructuras de apoyo: acceso a agua depurada para riego, caminos interiores mejorados para la maquinaria agrícola eléctrica o tradicional, y posiblemente la instalación de un pequeño centro de interpretación agrícola donde se explique a visitantes la historia de las sorribas y el cultivo del plátano en la isla. Esta iniciativa permitiría poner en valor el patrimonio agrícola de forma pedagógica y complementar la oferta turística con un componente cultural (agroturismo). Se incentivará que alguna empresa local o cooperativa gestione estos cultivos, generando empleo rural. Desde el punto de vista paisajístico, mantener las fincas verdes y cuidadas garantiza la imagen amable del entorno durante todo el año. Además, se explorará un convenio con los hoteles para la compra de producto local (fruta, verduras de proximidad) no solo plátanos sino otras producciones insulares, reforzando la economía local y disminuyendo la huella de carbono de la alimentación que se ofrezca a los huéspedes. Esta interdependencia entre el complejo turístico y las fincas aledañas encarna el modelo de desarrollo sostenible que se persigue: un turismo integrado en el tejido local, que apoye la continuidad de prácticas agrícolas tradicionales en vez de sustituirlas por completo.

En conjunto, todas estas medidas de sostenibilidad aseguran que el nuevo desarrollo turístico tenga un bajo impacto ambiental neto, contribuya positivamente al entorno (restaurando paisaje, generando energía limpia, reutilizando recursos) y ofrezca a los visitantes una experiencia en armonía con la naturaleza y la cultura palmera. El objetivo final es lograr una certificación ambiental para el destino (por ejemplo, sello Biosphere o similar) que avale este compromiso y sirva de elemento atractivo en la promoción turística del complejo.



La sinergia e integración de la red de accesibilidad interior e itinerarios peatonales y los cultivos, constituye una estrategia que debe incorporarse a la ordenación urbanística

4.3.5.7. La accesibilidad universal

La accesibilidad universal es un principio transversal incorporado en la propuesta desde su fase inicial de diseño, garantizando que todas las personas, con independencia de sus capacidades físicas, sensoriales o cognitivas, puedan disfrutar y utilizar cómodamente los espacios resultantes. En cumplimiento de la normativa vigente (Ley de accesibilidad y supresión de barreras, Código Técnico de la Edificación - DB SUA, etc.), se han previsto las siguientes actuaciones específicas:

- **Recorridos peatonales accesibles:**

Todo el sistema de caminos y paseos, tanto interiores al complejo como en el paseo litoral y conexiones transversales, estará diseñado sin barreras arquitectónicas. Las pendientes longitudinales no excederán el 6% (o se dispondrán rellanos regulares en caso de tramos mayores), y transversalmente los pavimentos serán prácticamente horizontales para evitar inclinar sillas de ruedas. Se emplearán rampas accesibles con barandillas en los puntos necesarios para salvar desniveles suaves, complementadas con escaleras solo como alternativa. Los acabados de suelo serán duros, continuos y antideslizantes (texturizados para evitar resbalones incluso en presencia de agua marina), pero a la vez con franjas podotáctiles de textura diferenciada para guiar a personas con discapacidad visual en los itinerarios principales. Especial atención se pondrá en garantizar un acceso practicable a la playa: se estudiará un sendero o pasarela desmontable que desde el paseo llegue hasta la arena con la menor discontinuidad posible, permitiendo también el uso de sillas anfibas o ayudas técnicas para el baño asistido.

- **Señalética y orientación:**

Se implementará un sistema integral de señalización universal en todo el ámbito. Los letreros y paneles informativos (por ejemplo, mapas del recinto, indicaciones hacia zonas comunes, salidas, servicios, etc.) se diseñarán con texto claro en español, inglés y otros idiomas según el público objetivo, usando pictogramas normalizados y alto contraste cromático para facilitar la lectura a personas con baja visión. Muchos incluirán códigos QR

o NFC que permitan obtener audiodescripciones en varios idiomas mediante smartphone, beneficiando a usuarios ciegos o con dificultades de lectura. Además, en puntos estratégicos se incorporarán maquetas táctiles o planos en relieve del conjunto, junto con información en braille, para que personas con discapacidad visual puedan orientarse tocando y entendiendo la distribución espacial. La iluminación de la señalética estará estudiada para evitar reflejos que dificulten su lectura. Todo el diseño del recorrido público seguirá los principios de diseño para todos: por ejemplo, evitando cruces confusos o rincones ocultos, y asegurando que en caso de evacuación haya señales luminosas de emergencia y alarmas sonoras y visuales.

- **Accesos a edificaciones y usos internos:**

Los accesos principales a cada edificio turístico serán completamente accesibles, sin escalones ni estrecheces. Se proyectan puertas automáticas o de fácil apertura, y mostradores de recepción con al menos una sección a altura adaptada para usuarios en silla de ruedas. En el interior de los edificios, se dispondrán ascensores accesibles en número y capacidad suficientes (cabinas de dimensiones adecuadas para sillas de ruedas, con botoneras en braille y altorrelieve, señalización acústica de llegada a planta y sistemas de emergencia adaptados). Las plantas bajas diáfanas, al ser espacios semi-públicos, contarán con recorridos libres de obstáculos y mobiliario dispuesto teniendo en mente el paso de usuarios con movilidad reducida. Los baños comunes cumplirán estrictamente medidas de accesibilidad (cabinas adaptadas, barras de apoyo, espacio de giro). Adicionalmente, un porcentaje de las habitaciones o apartamentos turísticos se diseñará ya adaptado o adaptable, según exige la normativa hotelera (por ejemplo, al menos un 5-10% de unidades accesibles): con puertas más anchas, duchas enrasadas, timbres luminosos para personas con discapacidad auditiva, etc., de modo que el complejo pueda alojar cómodamente a turistas con diversidad funcional.



Recorridos interiores y espacios de sombra integrados en los cultivos

- **Transporte y estacionamientos:**

Junto a los accesos rodados se habilitarán plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, situadas lo más cerca posible de las entradas a los edificios o al paseo (según el caso). Dichas plazas serán dimensionadas con espacio adicional lateral para maniobras de silla de ruedas. Asimismo, se trabajará con las administraciones para asegurar que el transporte público que llegue al sector (por ejemplo, una línea de guagua/bus ampliada hasta Puerto Naos sur) utilice vehículos adaptados de piso bajo o rampas, y que exista al menos una parada accesible con bordillo adecuado y reserva de espacio. En el interior del complejo, los vehículos de cortesía (carritos eléctricos tipo buggy que puedan trasladar huéspedes o equipajes) también deberán ser accesibles o disponer de unidades adaptadas. Se contempla incluso la posibilidad de convenir servicios de transporte lanzadera para empleados con discapacidad desde Los Llanos u otras localidades, facilitando la integración laboral.

En resumen, la planificación asegura que cualquier persona, independientemente de su condición, podrá acceder, desplazarse y disfrutar de la nueva área turística sin encontrar obstáculos. Esta atención a la accesibilidad no solo cumple un deber legal y social, sino que aumenta la calidad y atractivo del destino para un turismo inclusivo, ampliando la base de usuarios potenciales y mejorando la comodidad general para todos (puesto que un entorno accesible es más confortable también para ancianos, niños, carritos de bebé, etc.). La memoria justificativa del plan incluirá la comprobación de todos los parámetros de accesibilidad exigibles, de cara a la posterior fase de proyecto arquitectónico donde se detallarán elementos específicos.



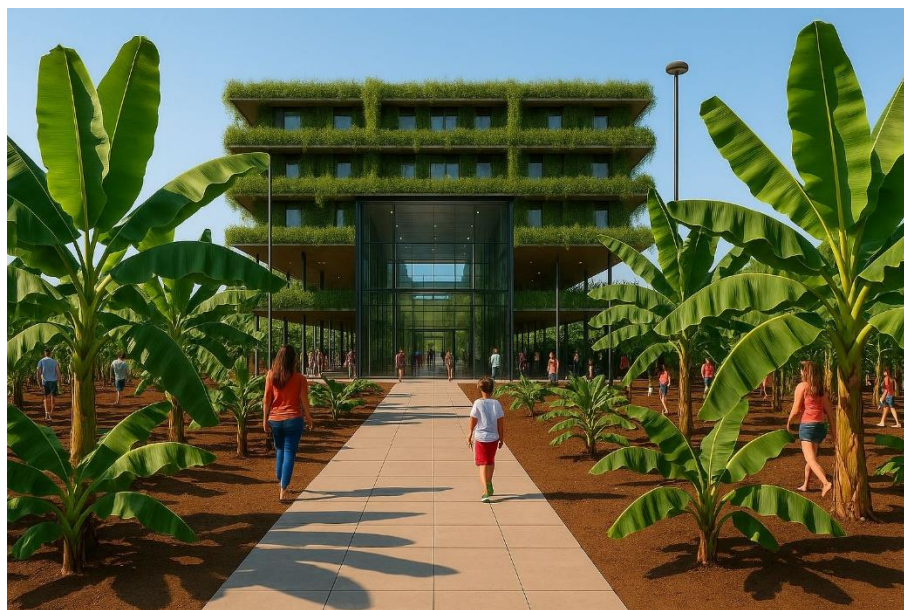
La vía de servicios prevista paralelamente a la Carretera LP-213 constituye el eje estructurante del esquema viario “en peine” adoptado en la ordenación, que resuelve la conectividad y articulación con el núcleo de Puerto Naos y el resto del territorio.

4.3.6. Eficiencia energética y diseño bioclimático

El planteamiento urbanístico y arquitectónico incorpora desde su concepción criterios de eficiencia energética y diseño bioclimático, con el fin de minimizar la demanda de energía de las edificaciones y aprovechar las condiciones climáticas benignas del lugar. Algunas de las estrategias clave en este aspecto son:

4.3.6.1. Ventilación cruzada y frescor natural:

Gracias a la disposición separada de los edificios y a su orientación estudiada, se facilita la ventilación natural cruzada en los espacios interiores. Los vientos dominantes en la zona (alisios canalizados entre la orografía local, así como brisas marinas por las tardes) se aprovecharán disponiendo las plantas de los edificios de tal forma que las aberturas (ventanas, balcones) en fachadas opuestas permitan la entrada y salida de aire. La sección de los edificios será preferentemente estrecha o en H, evitando crujías excesivamente profundas que dificulten la ventilación pasiva. Además, la planta baja diáfana favorece que el aire circule libremente a nivel del suelo disipando el calor acumulado durante el día. En zonas comunes como vestíbulos y salones se incorporarán patios o chimeneas de ventilación que generen corriente ascendente (efecto chimenea), expulsando aire caliente por lucernarios superiores y succionando aire fresco de niveles inferiores. Con estas medidas, durante la mayor parte del año se podrá prescindir o reducir notablemente el uso de climatización mecánica, manteniendo confort térmico interior a través de medios naturales.



La permeabilidad transversal se incorpora como criterio básico de ordenación

4.3.6.2. Aislamiento térmico e inercia:

Las edificaciones se proyectarán con un aislamiento térmico muy superior al mínimo reglamentario, tanto en cerramientos opacos (fachadas y cubiertas) como en carpinterías y acristalamientos. Se

emplearán soluciones constructivas de doble hoja con aislamiento en cámara o sistemas SATE en fachada exterior, logrando transmitancias térmicas bajas que eviten ganancias de calor en verano y pérdidas en las noches más frescas. Igualmente, los vidrios serán dobles con control solar (bajo emisivos y/o con filtro de infrarrojo) para reducir la radiación entrante sin penalizar la vista exterior. La masa térmica de ciertos elementos (por ejemplo, los forjados de hormigón y muros de sótano) se aprovechará para dotar al edificio de inercia térmica, moderando las variaciones de temperatura interna. Con esta combinación de aislamiento e inercia se garantiza estabilidad térmica diurna y nocturna, reduciendo la necesidad de climatización activa. Como beneficio añadido, el aislamiento acústico también se verá reforzado, mejorando el confort sonoro frente a ruidos exteriores (oleaje, tráfico lejano, etc.).

4.3.6.3. Sistemas de sombreado:

Dada la fuerte insolación de la costa oeste palmera, se incorporarán diversos sistemas de sombras en la arquitectura para impedir la radiación directa excesiva sobre fachadas y ventanas, especialmente en orientaciones oeste y suroeste (las más expuestas al sol de la tarde). Cada edificio contará con elementos como aleros pronunciados, voladizos o brise-soleil fijos que bloqueen el sol alto del mediodía. En fachadas verticales, se estudiará la instalación de lamas orientables o parasoles perforados que filtren la luz pero dejen pasar el aire (compatibles con la ventilación cruzada). Igualmente, las terrazas y balcones privados de las habitaciones incorporarán pérgolas ligeras o toldos retráctiles que los huéspedes podrán usar para sombrear según sus preferencias. En el plano urbanístico, el arbolado de porte (palmeras, flamboyanes, etc.) situado estratégicamente junto a las edificaciones proporcionará sombra natural sobre las fachadas más soleadas y sobre las plazas exteriores, reduciendo el efecto isla de calor. Con este conjunto de medidas pasivas de sombreado se consigue que los interiores no sobrecalienten, disminuyendo la carga térmica y por ende la energía necesaria para enfriarlos.

4.3.6.4. Orientación y disposición bioclimática:

La orientación de los volúmenes se ha decidido considerando tanto las vistas hacia el mar como la optimización climática. En general, se prioriza que las fachadas principales de las unidades alojativas miren al oeste o suroeste (hacia el océano), pues es parte esencial de la oferta turística disfrutar de las puestas de sol sobre el mar. No obstante, este hecho supone una exposición solar significativa en horas de tarde, por lo que, como contrapeso, las fachadas este de esos mismos edificios (menos vistas) tendrán aperturas más reducidas y servirán para ventilación principalmente, mientras que el oeste integrarán los dispositivos de protección solar ya descritos. Algunas edificaciones podrían girarse ligeramente hacia el noroeste o sur para reducir la perpendicularidad del sol, siempre manteniendo algún ángulo de visión al mar desde la mayoría de las estancias. Las separaciones entre edificios (las brechas visuales) están dimensionadas no solo para vistas, sino para evitar sombras mutuas excesivas en invierno y para canalizar las brisas en verano. Por otra parte, los espacios comunes y de servicio se orientarán buscando la mejor iluminación natural difusa: por ejemplo, los comedores y salas polivalentes en la primera planta podrían abrirse al norte y sur (luces más suaves) evitando la necesidad de iluminación artificial diurna. En las zonas de paseo y estanciales exteriores, se procurará ubicar elementos cubiertos o bajo pérgolas en las orientaciones poniente, de forma que sirvan de refugio climático en las tardes cálidas.



La orientación al mar y la puesta de sol del mayor número de plazas alojativas, como estrategia de explotación de las vistas y de disposición de las terrazas constituye un criterio que se ha incorporado a la ordenación urbanística.

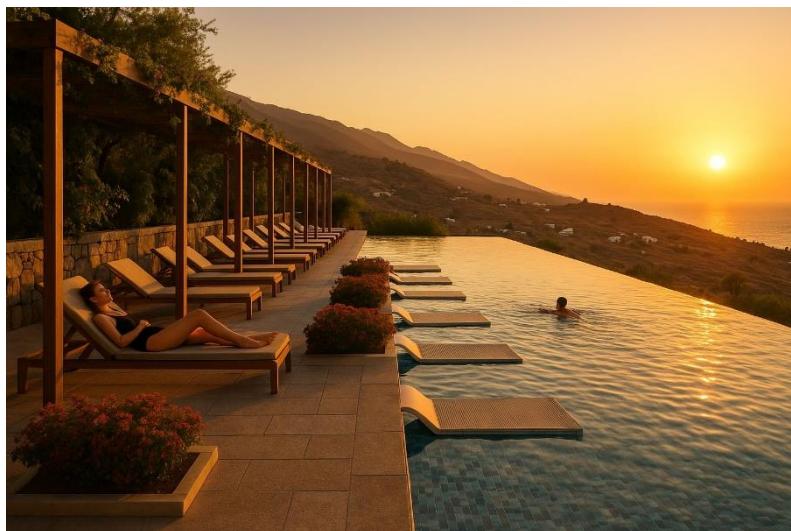
4.3.6.5. Instalaciones eficientes:

Complementariamente al diseño pasivo, se planifican instalaciones activas de alta eficiencia energética. El alumbrado público y privado será 100% LED de última generación, con sistemas domóticos de detección de presencia en zonas poco transitadas para regular intensidad. La climatización, si se requiere, se basará en equipos de bomba de calor de ciclo inverso de alto rendimiento (posiblemente aerotermia), centralizados por edificio para mayor rendimiento, apoyados por la ventilación natural siempre que sea viable. Se integrarán sistemas de gestión técnica centralizada (BMS) para monitorizar y optimizar en tiempo real el consumo de energía en iluminación, climatización y otros, detectando derroches. Los ascensores serán con recuperación de energía en frenado y modo standby de bajo consumo. Se incentivará, además, la participación de los usuarios en la eficiencia mediante señalizaciones que inviten al ahorro (por ejemplo, avisos para reutilizar toallas, carteles de apagar aire acondicionado si la ventana está abierta, etc.). Todo el conjunto edificatorio aspira a obtener calificación energética A (la más alta) e incluso acercarse al estándar de Edificio de Energía Casi Nula, gracias a la combinación de diseño bioclimático, renovables y tecnología eficiente.

4.3.7. Conclusión

En conclusión, esta propuesta de implantación urbanística para un desarrollo turístico singular en Puerto Naos sur configura un modelo de planificación integrador, sostenible y de alta calidad territorial. Desde la mirada técnico-profesional de la arquitectura urbanística y la evaluación ambiental, se ha plasmado un plan que equilibra el aprovechamiento turístico con la puesta en

valor del paisaje volcánico y agrícola existente. Los parámetros urbanísticos cuidadosamente elegidos (moderada edificabilidad, baja ocupación y control de alturas) garantizan un entorno despejado y respetuoso. La disposición de volúmenes, con su zócalo elevado y la franja verde de plataneras, entreteje la nueva arquitectura con el territorio, sin romper la continuidad visual ni cultural. Los espacios libres -especialmente el paseo litoral ajardinado- aportan un plus de calidad de vida pública, conectando personas con el mar y la naturaleza. El fuerte componente de sostenibilidad ambiental, materializado en energía limpia, gestión del agua, residuos, materiales y agricultura, hará de este desarrollo un ejemplo pionero en Canarias de turismo responsable. Y, finalmente, la plena accesibilidad y eficiencia energética sientan las bases de un lugar inclusivo y resiliente frente al futuro. En su conjunto, la memoria aquí desarrollada servirá de documento justificativo y orientador en el planeamiento, asegurando que la ejecución del proyecto se ajuste a los más altos estándares urbanísticos y ambientales, en beneficio tanto de la comunidad local como de los visitantes que disfrutarán de este singular rincón de La Palma.



Recreación de una piscina desbordante orientada a la puesta de sol y al mar.

5. APROXIMACIÓN ARQUITECTÓNICA AL DISEÑO DE LOS ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS.

Para realizar el estudio de integración paisajística, se hace necesario descender al tratamiento morfo-tipológico de las edificaciones, así como al tratamiento de sus envolventes.

Por otra parte, para poder realizar un estudio de implantación de los volúmenes edificatorios en las parcelas edificables se hace necesario descender a la definición de las unidades alojativas, de su agrupamiento y disposición tipológica.

Por todo lo cual, se introduce este apartado de consideraciones de índole arquitectónico cuyo objetivo principal es la justificación de las alternativas de implantación formuladas, así como las medidas de integración paisajísticas adoptadas.

La redacción del Instrumento de Planificación Singular Turística (IPST) para la ordenación estructural y pormenorizada del Ensanche Sur del núcleo turístico de Puerto Naos implica, por su propia naturaleza estratégica, la definición de un modelo de desarrollo que trascienda lo puramente urbanístico para abordar, desde una perspectiva integral, los mecanismos de formalización espacial, funcional y ambiental del nuevo ámbito. En este contexto, se hace imprescindible introducir un marco de consideraciones arquitectónicas que, sin sustituir el posterior desarrollo proyectual, orienten desde el planeamiento las condiciones de implantación edificatoria, articulación morfológica y coherencia paisajística del conjunto urbano propuesto.

La formulación de este anejo se justifica por la necesidad técnica y estratégica de vincular el diseño urbanístico a una aproximación arquitectónica que haga operativos los objetivos y criterios definidos previamente en el IPST. Es decir, no basta con establecer una ordenación geométrica de parcelas, alineaciones y edificabilidades. Resulta imprescindible definir también las directrices de configuración tipológica, volumétrica, compositiva y material de las edificaciones, así como su interacción con el espacio público y con los elementos identitarios del paisaje litoral y agrario del suroeste de La Palma (el tapiz platanero). Solo desde esa interacción proyectada entre urbanismo y arquitectura es posible garantizar una integración territorial y ambiental coherente, que evite la banalización morfológica o la estandarización constructiva, y que permita alcanzar un modelo de desarrollo turístico cualificado, singular y sostenible.

Esta aproximación responde a una exigencia metodológica ya anticipada en el estudio de integración paisajística incorporado a este IPST, el cual señala la necesidad de descender al tratamiento morfo-tipológico de las edificaciones y sus envolventes, así como de definir las unidades alojativas, su agrupamiento y disposición en el interior de las parcelas edificables. Es precisamente este nivel de detalle el que permite evaluar y justificar, con criterios técnicos, las alternativas de implantación adoptadas y las medidas de integración paisajística previstas.

Desde una perspectiva disciplinar, este enfoque se inscribe en la evolución contemporánea del planeamiento urbanístico, donde las determinaciones arquitectónicas adquieren un papel clave para garantizar la calidad formal y ambiental de los nuevos desarrollos. **No se trata de condicionar el futuro diseño de cada edificio, sino de establecer un marco de coherencia morfológica y paisajística que oriente los desarrollos proyectuales hacia soluciones integradoras y**

contextualizadas. Así, las decisiones de ordenación no pueden limitarse a la lógica de la zonificación y de los trazados viarios y parcelarios, sino que deben articularse con una lógica formal y compositiva que permita prever la escala, el ritmo, la textura y la expresividad de las futuras edificaciones.

En este sentido, la aproximación arquitectónica que se plantea en este anejo cumple cuatro funciones esenciales:

- a) **Traducir urbanismo en forma arquitectónica:** materializa los criterios generales de ordenación (como alturas, ocupaciones, usos o alineaciones) en propuestas tipológicas y volumétricas coherentes, que hacen inteligibles y verificables los objetivos del planeamiento.
- b) **Evitar la homogeneización tipológica:** establece pautas de agrupamiento, variabilidad y tratamiento de las envolventes que permiten diversificar el tejido edificado, evitando tanto la disolución de identidad como la proliferación de bloques indiferenciados.
- c) **Garantizar la integración paisajística:** establece mecanismos formales (retranqueos, escalonamientos, soluciones de coronación, materiales, colores, etc.) que permitan insertar las edificaciones en el entorno sin generar disonancias ni impactos visuales negativos, especialmente en el borde costero y las transiciones con el paisaje agrario.
- d) **Fomentar una arquitectura turística cualificada:** promueve una imagen edificatoria singular y reconocible, vinculada a los valores paisajísticos y culturales del lugar, capaz de posicionar el destino dentro de una oferta turística de gama alta compatible con los objetivos de sostenibilidad y de diferenciación de la isla de La Palma.

A partir de estas premisas, el contenido de este anejo desarrolla una serie de determinaciones arquitectónicas referidas a la estructura tipológica, la configuración volumétrica, los parámetros de composición de fachadas, el tratamiento de cubiertas y la integración de elementos vegetales o dispositivos de control climático pasivo, entre otros aspectos. **Estas determinaciones no deben entenderse como una limitación a la libertad proyectual de los futuros arquitectos, sino como una estructura de referencia que permitirá construir una identidad urbana coherente, reconocible y adaptada al contexto insular.**

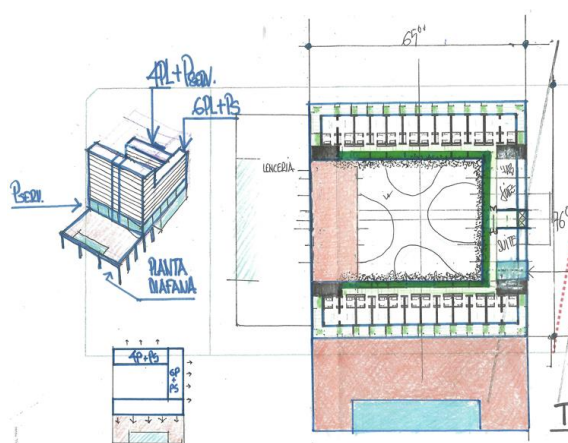
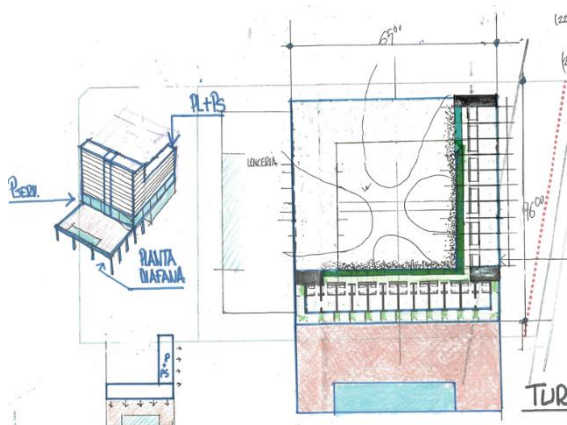
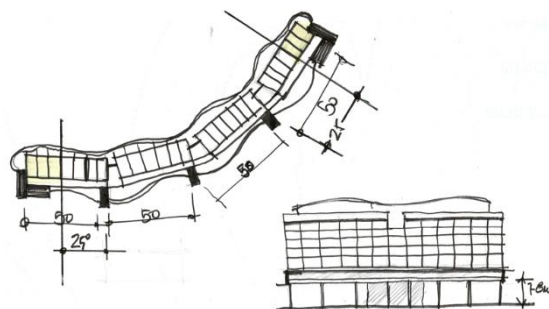
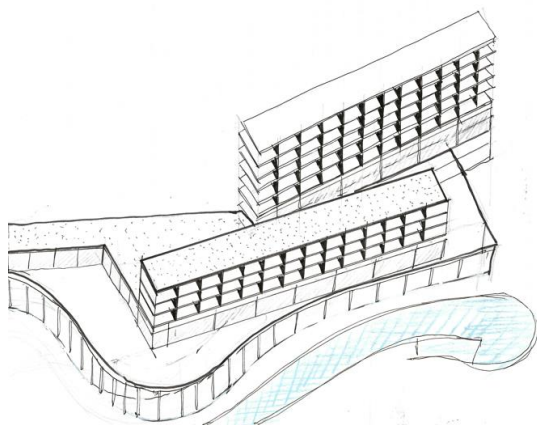
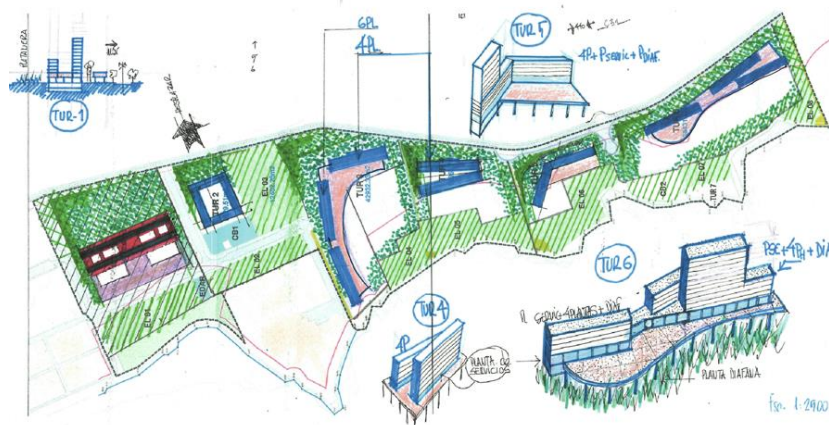
El papel del arquitecto urbanista, en este escenario, no se limita a diseñar una zonificación, con propuestas de distribución parcelaria y esquemas viarios, sino que debe anticipar y prefigurar las condiciones espaciales y formales del hábitat turístico que se desea construir. Ello requiere, necesariamente, una aproximación arquitectónica desde el planeamiento, que permita traducir los principios abstractos del desarrollo sostenible, la integración territorial o la calidad urbana en propuestas concretas de organización espacial, diseño edificatorio e interacción con el paisaje.

La experiencia acumulada en intervenciones urbanas en entornos sensibles, como espacios costeros, paisajes agrícolas o núcleos turísticos preexistentes, demuestra que los resultados más exitosos desde el punto de vista ambiental, funcional y económico son aquellos en los que la arquitectura y el urbanismo se formulan de forma integrada desde el origen. El caso de Puerto Naos, en tanto que espacio estratégico para la renovación y expansión del modelo turístico insular, exige

una especial atención a esta cuestión. La elevada exposición visual del área, su contacto directo con el tapiz platanero costero y la necesidad de redefinir una imagen contemporánea de la isla como destino turístico cualificado hacen indispensable esta aproximación arquitectónica a la ordenación.

Por otro lado, desde una perspectiva procedimental, la incorporación de determinaciones arquitectónicas al IPST permite reducir el margen de discrecionalidad posterior en las fases de gestión, tramitación administrativa y ejecución, estableciendo una base común de interpretación que facilita la coherencia entre los distintos proyectos y evita desviaciones morfológicas que puedan comprometer la calidad del conjunto.

En definitiva, este anejo responde a la convicción, ampliamente compartida por la doctrina urbanística contemporánea, de que **el planeamiento no puede ser únicamente normativo, sino también proyectual**. Es decir, debe anticipar formalmente los efectos espaciales y estéticos de sus determinaciones, y no delegarlos exclusivamente en fases posteriores del desarrollo urbanístico. Esta es, precisamente, la función de una aproximación arquitectónica integrada en el IPST: transformar los objetivos generales en formas construibles, anticipar la imagen del entorno que se desea construir y garantizar que la implantación urbana no solo sea viable y legal, sino también bella, coherente y adaptada al lugar.



5.1. RECOMENDACIONES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA MINORAR EL IMPACTO VISUAL DE EDIFICACIONES DE GRAN ALTURA (3-7 PLANTAS) EN EL IPST PUERTO NAOS.

La implantación de volúmenes altos en un entorno litoral agrícola de elevado valor paisajístico exige adoptar medidas de diseño y tratamiento espacial específicas que permitan reducir la percepción visual del tamaño y altura de los edificios, mejorar la integración de las edificaciones en el paisaje agrícola y costero y preservar la calidad escénica del horizonte litoral.

A continuación, se enumeran el conjunto de medidas estratégicas que se incorporarán a la ordenación urbanística:

1. Fragmentación del volumen edificado

Se plantea dividir visualmente los bloques en cuerpos más pequeños mediante retranqueos horizontales y verticales, además de introducir terrazas ajardinadas escalonadas en las fachadas. Y disminuir la huella visual de los edificios rompiendo la percepción de monobloque.

2. Modulaciones y escalonamientos en altura

Se plantea el escalonamiento de los volúmenes edificatorios, conforme al terreno natural, y a la disposición de los itinerarios peatonales y vías de circulación rodada. En tal sentido, se prevén menores alturas en las zonas más próximas al paseo marítimo y alturas mayores en las zonas más interiores, hacia el interior del ámbito. De este modo se crea un perfil de altura ondulantes o desgajados que suavicen el encuentro con el cielo y el mar.

3. Tratamiento cromático y material

Se plantea aplicar colores terrosos, ocre, verdes apagados y grises suaves, inspirados en la paleta natural del entorno agrícola y volcánico, así como la utilización de materiales de textura natural (piedra volcánica, madera, revocos tradicionales) para favorecer la integración. Asimismo, se prohibirá la utilización de superficies vidriadas o reflectantes excesivas que puedan producir deslumbramientos o distorsionar el paisaje.

4. Cubiertas verdes y ajardinadas

Se prevé la obligada implantación de cubiertas verdes o de materiales vegetales para atenuar el impacto visual desde vistas elevadas y contribuir a la reducción del efecto “isla de calor” y mejorar la biodiversidad urbana.

5. Integración de la vegetación en fachadas

Se plantea la obligación de diseñar fachadas ajardinadas, utilizando preferentemente jardinería arbustiva en parterres horizontales, jardines verticales, galerías vegetales y balcones ajardinados, así como la introducción de pantallas vegetales que ayuden a disolver la percepción de las alturas en la escala peatonal.

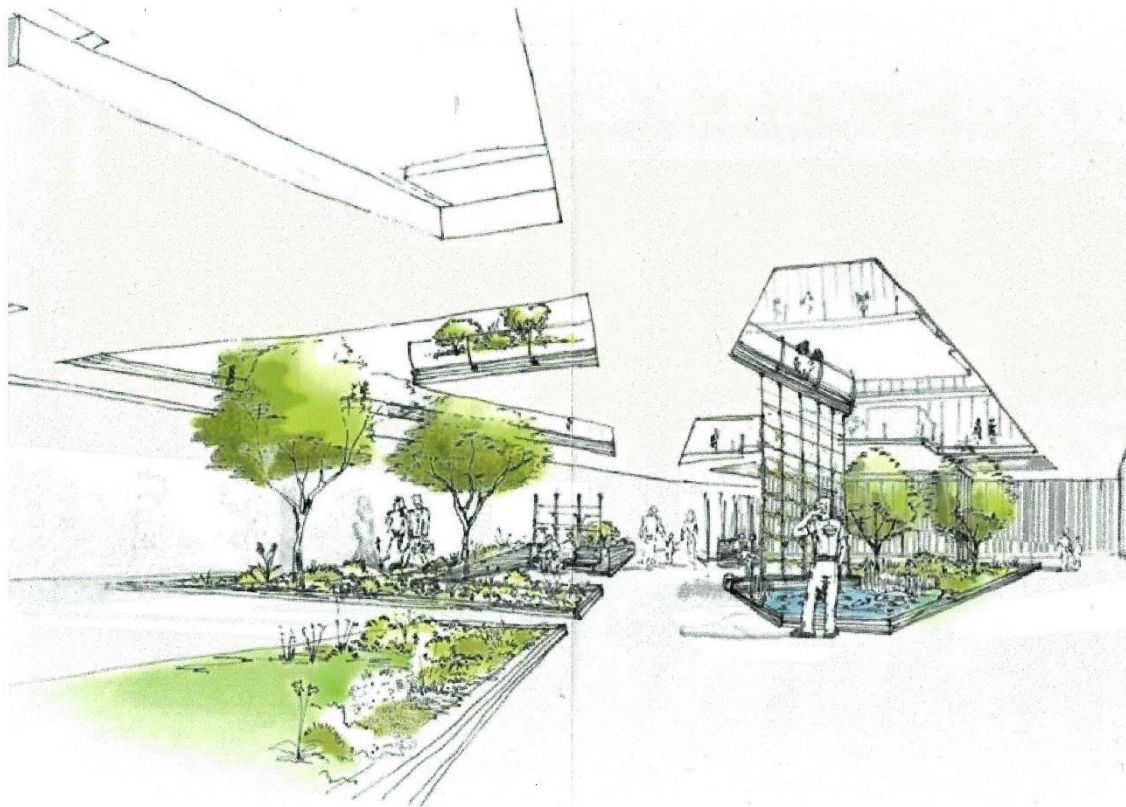
6. Control y diseño del alumbrado exterior

Se plantea limitar la dispersión lumínica desde los edificios altos hacia el entorno, utilizando alumbrado discreto y dirigido hacia zonas interiores, respetando la protección del cielo nocturno.

7. Tratamiento específico de las plantas inferiores

Se obligará a la previsión en el diseño arquitectónico de un basamento activo vegetal en las plantas bajas, así como el ajardinamiento agrícola en los espacios libres públicos, en el entorno de los equipamientos comerciales y en los bordes de los itinerarios peatonales. Todo ello para alcanzar la continuidad del tapiz platanero característico del paisaje costero del Valle de Aridane.

Asimismo se propiciará desde la ordenación urbanística a incorporar, galerías, patios abiertos y soportales verdes para lograr continuidad visual y permeabilidad espacial.



A modo de conclusión podemos determinar que la altura puede coexistir con un entorno frágil si se trabaja inteligentemente la fragmentación, el escalonamiento, la textura y la integración vegetal de los edificios. El objetivo no es ocultar la altura, sino disolver su percepción, domesticar el volumen y hacer que el paisaje urbano litoral dialogue con el agrícola y marino de manera armónica y sostenible.

5.2. ANÁLISIS DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS EDIFICACIONES EN FUNCIÓN DE LAS TIPOLOGÍAS ARQUITECTÓNICAS Y LA DISPOSICIÓN VOLUMÉTRICA.

En el contexto de la ordenación estructural y pormenorizada del litoral de Puerto Naos, el desarrollo del presente Instrumento de Planificación Singular Turística (IPST) exige, con carácter previo a la definición de cualquier propuesta de ordenación urbanística o arquitectónica, la realización de un riguroso análisis dimensional y morfo-tipológico de las edificaciones proyectadas. Esta necesidad técnica y metodológica se justifica no solo desde la lógica del diseño arquitectónico, sino, fundamentalmente, desde una perspectiva integrada de planificación territorial, que asuma la complejidad de las condiciones paisajísticas, funcionales y normativas del ámbito.

El cuadro comparativo adjunto sintetiza las alternativas edificatorias posibles para establecimientos turísticos de categoría 5 estrellas, según distintas combinaciones de orientación, número de plantas, número y tipo de habitaciones, y relaciones dimensionales de los volúmenes. A partir de estas variables se extraen relaciones funcionales entre superficie construida, capacidad alojativa, longitud de apantallamiento y necesidades de servicios generales y técnicos. Este análisis empírico no constituye un mero ejercicio de estimación de superficies, sino un instrumento operativo para evaluar la viabilidad de los modelos tipológicos, su impacto en el paisaje litoral y su coherencia con los objetivos estratégicos del IPST.

Desde el punto de vista morfo-tipológico, las tipologías analizadas responden a dos criterios estructurantes: la orientación de las habitaciones (Este o Este-Oeste) y la configuración volumétrica (torres o cuerpos lineales apantallados). Esta diferenciación no es inocua: **determina no solo la eficiencia climática y visual de las edificaciones, sino también su huella territorial, su impacto visual desde los principales puntos de observación y su compatibilidad con las tramas preexistentes y los elementos naturales del entorno.**

Asimismo, el análisis dimensional permite establecer una matriz comparativa entre el número de plantas de alojamiento, la superficie construida en niveles de uso alojativo, la superficie auxiliar destinada a servicios comunes (calculada según estándares funcionales: 5 m²/plaza alojativa para servicios generales y 1 m²/plaza para servicios técnicos), y la capacidad total del conjunto en plazas turísticas, teniendo en cuenta que las suites computan por 4 plazas alojativas. Esta matriz aporta un conocimiento esencial para calibrar la intensidad edificatoria deseada y su adecuación a los criterios de capacidad de carga turística, eficiencia funcional y rentabilidad constructiva.

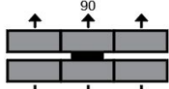
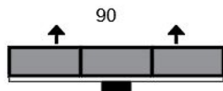
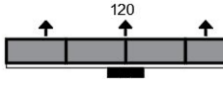
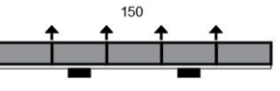
En términos de implantación urbanística, estas variables se traducen en decisiones críticas: la longitud de apantallamiento afecta directamente a la fragmentación visual del frente litoral; la proporción entre altura y volumen edificado condiciona la percepción del paisaje construido; y la densidad alojativa resultante incide en la capacidad de las infraestructuras y en la calidad de la experiencia turística. En consecuencia, la aproximación arquitectónica no puede disociarse de la lógica territorial y ambiental del planeamiento. Muy al contrario, debe ser el resultado de un proceso analítico que incorpore estos parámetros en el diseño de una propuesta equilibrada, integrada y coherente con los valores del lugar.

El carácter singular del IPST de Puerto Naos exige, además, una especial atención a la integración paisajística de las edificaciones, tanto desde la dimensión formal como desde la estructural. El volumen, la escala, la orientación, la proporción de los cuerpos edificatorios y su articulación con el espacio libre son aspectos que deben analizarse de forma anticipada a la ordenación final, para garantizar una inserción respetuosa con el entorno, un diálogo eficaz con el paisaje agrario preexistente y una percepción armoniosa del conjunto desde las principales visuales del litoral.

Este análisis previo también permite acotar la dispersión de alternativas formales en función de su idoneidad, facilitando una toma de decisiones informada y técnicamente sustentada. Frente a planteamientos voluntaristas o estéticos, el enfoque adoptado aquí asume la necesidad de una arquitectura razonada, medible y evaluable, que contribuya a la sostenibilidad funcional, ambiental y económica del destino. La arquitectura, entendida como consecuencia y no como punto de partida, se somete así a los objetivos previamente establecidos en el marco del planeamiento: diversificación del modelo económico insular, compatibilidad con la actividad agrícola, reducción del impacto visual, eficiencia constructiva y mejora de la calidad turística.

En definitiva, el presente apartado se concibe como una pieza fundamental dentro del proceso de formulación del IPST. No se trata de una reflexión teórica ni de una mera comparativa volumétrica, sino de un instrumento de decisión estratégica que articula la dimensión arquitectónica con los condicionantes del planeamiento urbanístico y ambiental. A partir del análisis técnico de las alternativas tipológicas, se obtienen parámetros fundamentales para guiar la implantación edificatoria, establecer modulaciones en la intensidad del uso turístico, asegurar la integración paisajística de las actuaciones y, en último término, garantizar el cumplimiento de los criterios y objetivos estratégicos que informan todo el proceso de ordenación del Ensanche Sur de Puerto Naos.

IPST. PUERTO NAOS. LOS LLANOS DE ARIDANE														
IMPLANTACIÓN DESDE LA APROXIMACIÓN ARQUITECTÓNICA. ANÁLISIS INICIAL														
Parcela turística	Superficie Neta Sn (m²S)	Nº de plazas (Sn/60) (Np)	Sup. Edificable (Npx50) (m²C)	Edificabilidad Neta (e) (m²C/m²S)	CONFIGURACIÓN ARQUITECTÓNICA									
					PI Servicios	Bloque 1			Bloque 2			Bloque 3		
						nº Pl.	SC Tipo (m²C)	SC (m²C)	nº Pl.	SC Tipo (m²C)	SC (m²C)	nº Pl.	SC Tipo (m²C)	SC (m²C)
TUR-1	33.807,78	563	28.173,15	0,8333	4.678,29	4	4.678,29	18.713,16	2	2.179,09	4.781,70			
TUR-2	9.670,26	161	8.058,55	0,8333	1.400,00	4	1.173,22	4.692,88	2	886,00	1.965,67			
TUR-3	42.221,63	704	35.184,69	0,8333	5.320,00	4	1.520,99	6.083,96	6	1.520,99	9.125,94	10	1.520,99	14.654,79
TUR-4	18.703,26	312	15.586,05	0,8333	3.800,00	2	1.520,99	3.041,98	6	1.520,99	8.744,07			
TUR-5	12.017,61	200	10.014,68	0,8333	2.300,00	3	1.520,99	4.562,97	6	500,00	3.151,71			
TUR-6	37.444,74	624	31.203,95	0,8333	5.320,00	4	1.520,99	6.083,96	4	1.520,99	6.083,96	9	1.520,99	13.716,03
		2.564	128.221,07		22.818,29			43.178,91			33.853,05		28.370,82	128.221,07

ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN DE LAS EDIFICACIONES. ALTERNATIVAS																															
APROXIMACIÓN ARQUITECTÓNICA. SUPERFICIES CONSTRUIDAS SEGÚN ALTERNATIVAS TIPOLOGICAS Y ALTURAS DE HOTELES EN CATEGORÍA DE 5 ESTRELLAS.																															
Tipologías de hoteles de 5 estrellas. Planta tipo alojamiento		habitaciones en planta tipo		Nº de plazas aloj en planta tipo	Superficie planta tipo de alojamiento (habitaciones)	Superficie construida Niveles inferiores de servicios generales					Superficie construida cuartos técnicos y servicios personales					Superficie construida total computable					Capacidad Nº plazas totales					Longitud apantallamiento					
						M²C																									
		Nº	Tipos	(P.A)	m²C	Altura. Nº plantas destinadas a alojamientos (habitaciones)										Altura. Nº plantas destinadas a alojamientos (habitaciones)										ml.					
						4	6	8	10	12	4	6	8	10	12	4	6	8	10	12											
	Torre con habitaciones orientadas al Este y Oeste. Planta tipo de alojamientos (8 habitaciones estándar + 2 Suite)	10	8 H + 2 S	24	1.058,80	480,00	720,00	960,00	1.200,00	1.440,00	96,00	144,00	192,00	240,00	288,00	4.811,20	7.216,80	9.622,40	12.028,00	14.433,60	96	144	192	240	288	30					
	Edificación con habitaciones orientadas al Este y Oeste Planta tipo alojamiento (16 habit estándar + 4 Suite)	20	16 H + 4 S	48	2.117,60	960,00	1.440,00	1.920,00	2.400,00	2.880,00	192,00	288,00	384,00	480,00	576,00	9.622,40	14.433,60	19.244,80	24.056,00	28.867,20	192	288	384	480	576	60					
	Edificación con habitaciones orientadas al Este y Oeste. Planta tipo alojamiento (24 hab estándar + 6 Suites)	30	24 H + 6 S	60	3.176,40	1.200,00	1.800,00	2.400,00	3.000,00	3.600,00	240,00	360,00	480,00	600,00	720,00	14.145,60	21.218,40	28.291,20	35.364,00	42.436,80	240	360	480	600	720	90					
	Edificación con habitaciones orientadas al Este. Planta tipo alojativas (8 hab estándar + 2 suites)	10	8 H + 2 S	24	952,97	480,00	720,00	960,00	1.200,00	1.440,00	96,00	144,00	192,00	240,00	288,00	4.387,88	6.581,82	8.775,76	10.969,70	13.163,64	96	144	192	240	288	60					
	Edificación con habitaciones orientadas al Este. Planta tipo alojamientos (14 hab estándar + 2 suites)	16	14 H + 2 S	36	1.429,46	720,00	1.080,00	1.440,00	1.800,00	2.160,00	144,00	216,00	288,00	360,00	432,00	6.581,82	9.872,73	13.163,64	16.454,55	19.745,46	144	216	288	360	432	90					
	Edificación con habitaciones orientadas al Este. Planta tipo alojamientos (16 hab estándar + 4 suites)	20	16 H + 4 S	48	1.905,94	960,00	1.440,00	1.920,00	2.400,00	2.880,00	192,00	288,00	384,00	480,00	576,00	8.775,76	13.163,64	17.551,52	21.939,40	26.327,28	192	288	384	480	576	120					
	Edificación con habitaciones orientadas al Este. Planta tipo alojamientos (22 hab estándar + 4 suites)	26	22 H + 4 S	60	2.382,43	1.200,00	1.800,00	2.400,00	3.000,00	3.600,00	240,00	360,00	480,00	600,00	720,00	10.969,70	16.454,55	21.939,40	27.424,25	32.909,10	240	360	480	600	720	150					

Las unidades alojativas tipo suite computan por 4 plazas alojativas

Estándar m² construido / plaza alojativa para servicios generales en hoteles de 5*

5,00

Estándar m² construido / plaza alojativa para servicios técnicos y de personal en hoteles de 5*

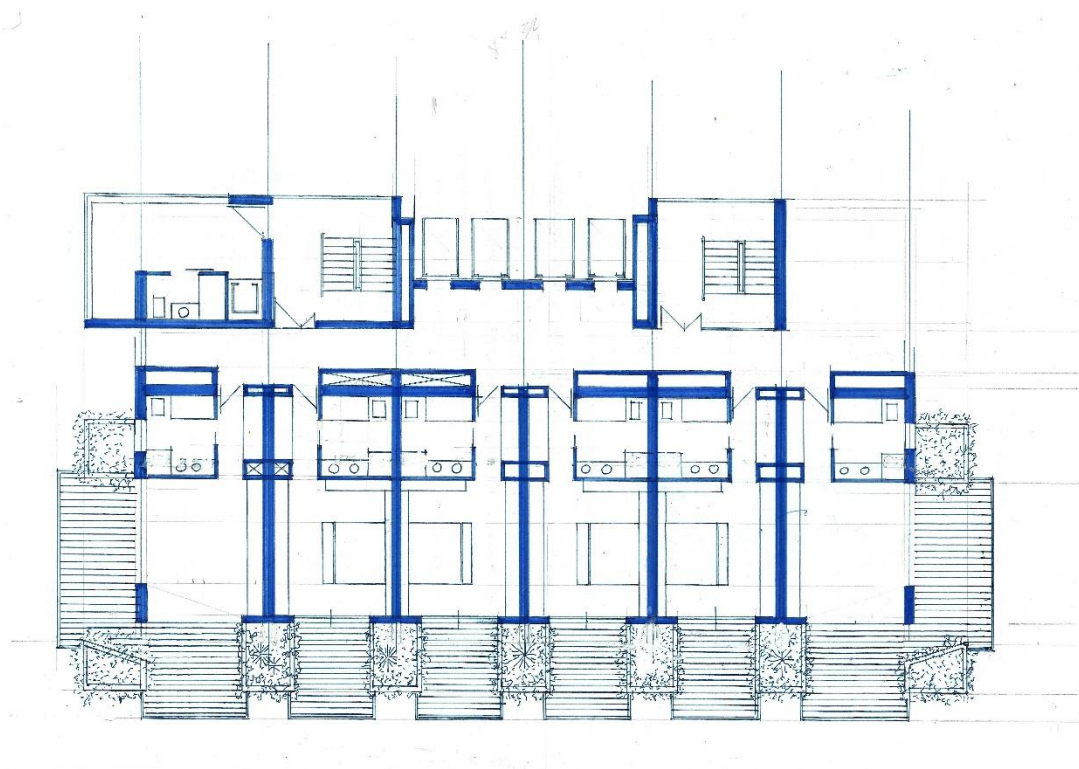
1,00

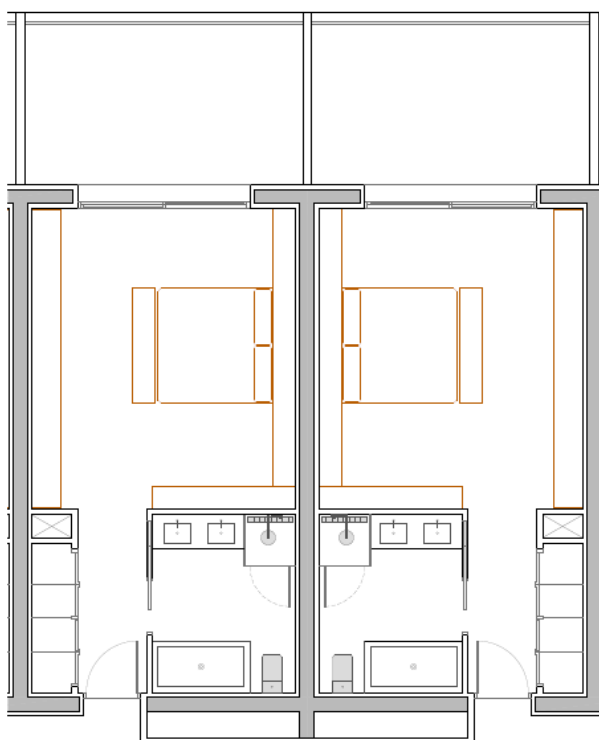
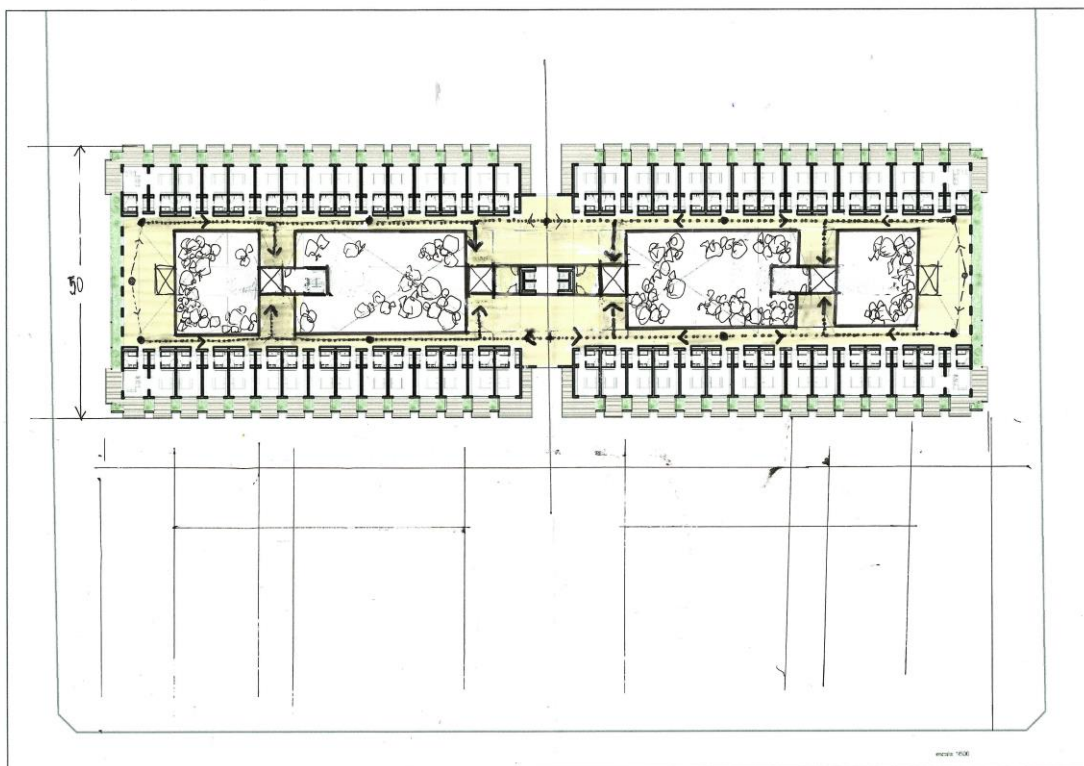


5.2.1. Análisis de la unidad alojativa tipo.

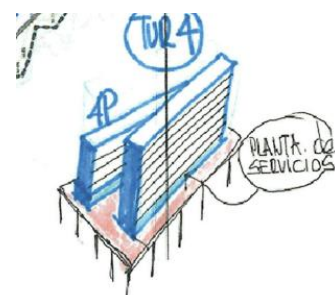
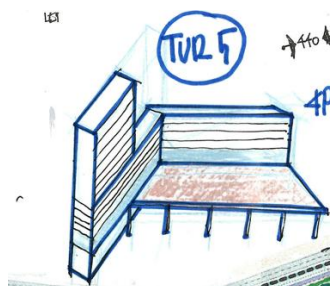
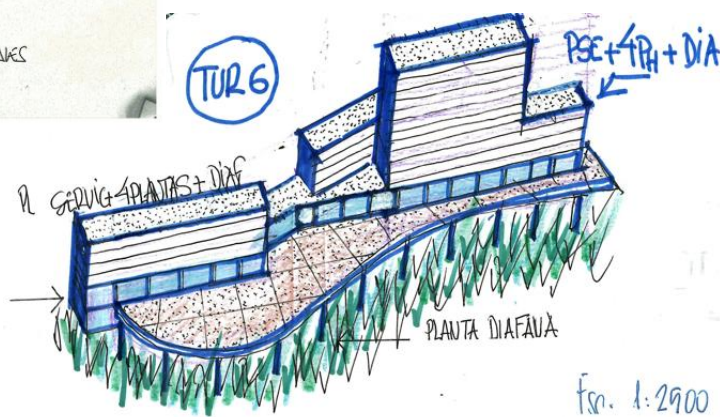
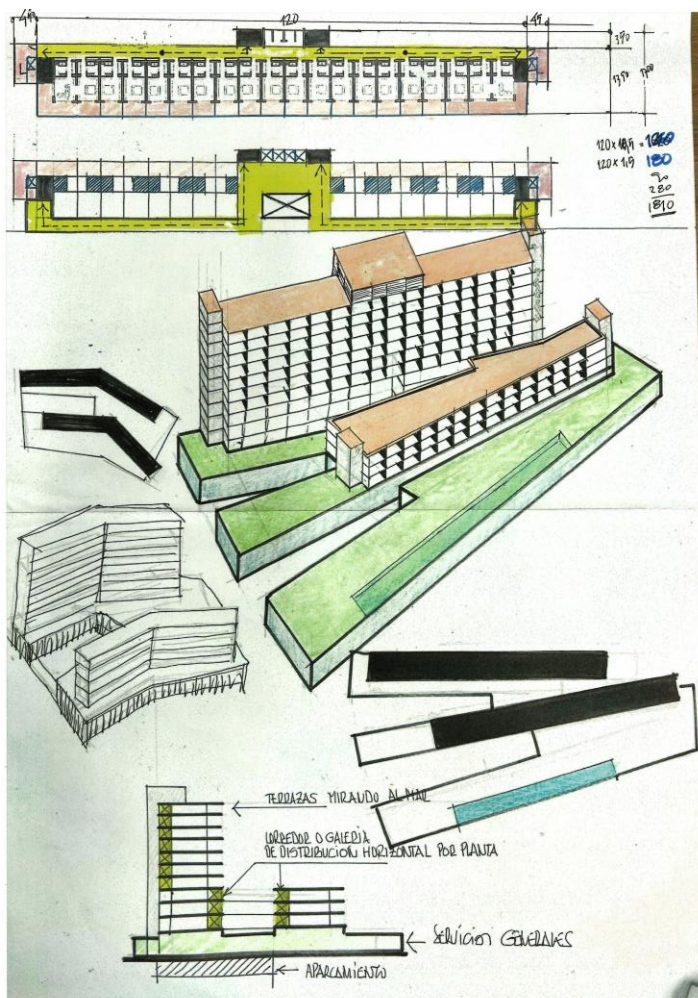
A continuación, se aportan un conjunto de esquemas planteados como aproximación al diseño de la unidad alojativa y de su agrupación tipológica, necesarios para poder realizar una implantación realista de los volúmenes edificatorios correspondientes a los establecimientos turísticos alojativos.

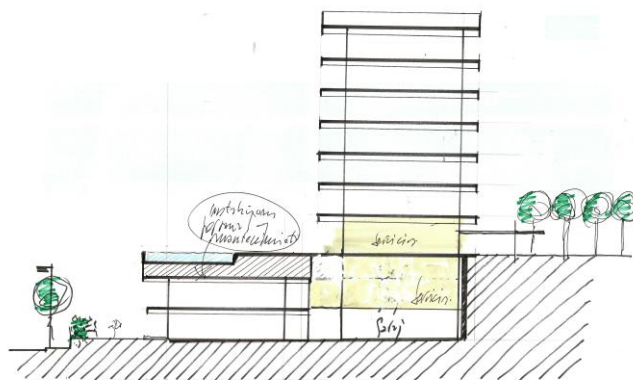
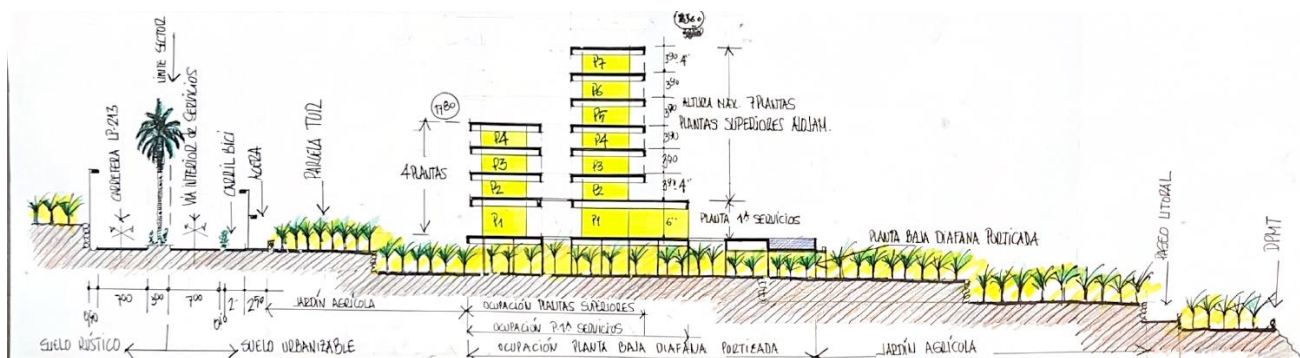
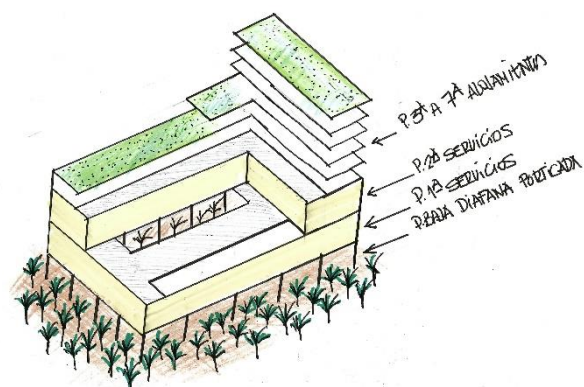
Se parte de una distancia inter-ejes de 5 metros, con una profundidad de crujía de 9 metros, lo que arroja superficies útiles en torno a 36 m², para las habitaciones hoteleras estándar y de 72 m² para las suites. Partiendo de esta tipología y dimensión se consiguen agrupamientos simples, es decir, formados por galería posterior y habitaciones con amplias terrazas orientadas al Oeste y al mar, o bien, agrupamientos dobles enfrentados, que pueden generar espacios entre ambos, abiertos o cubiertos, con habitaciones orientadas a Este y Oeste. La totalidad de las habitaciones dispondrá de terrazas con una profundidad mínima de 4 metros. Las galerías de distribución interior tendrán una anchura mínima de 2,50 metros. En la totalidad de las plantas se dispondrá de lencerías y núcleo vertical de comunicación para el servicio totalmente independizado de la circulación de clientes.

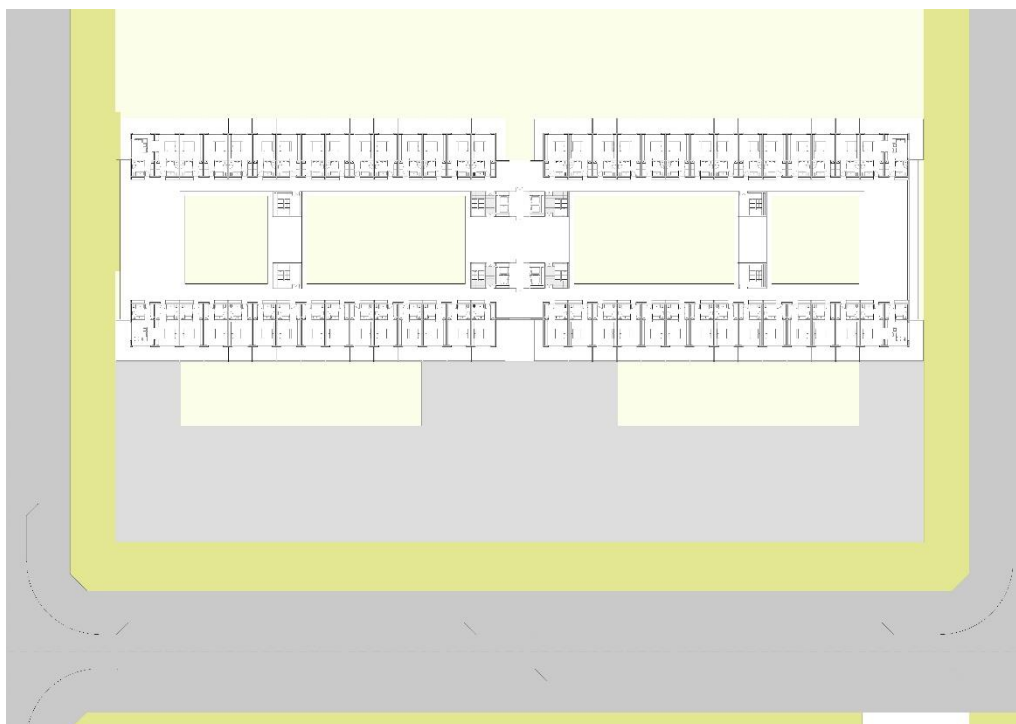




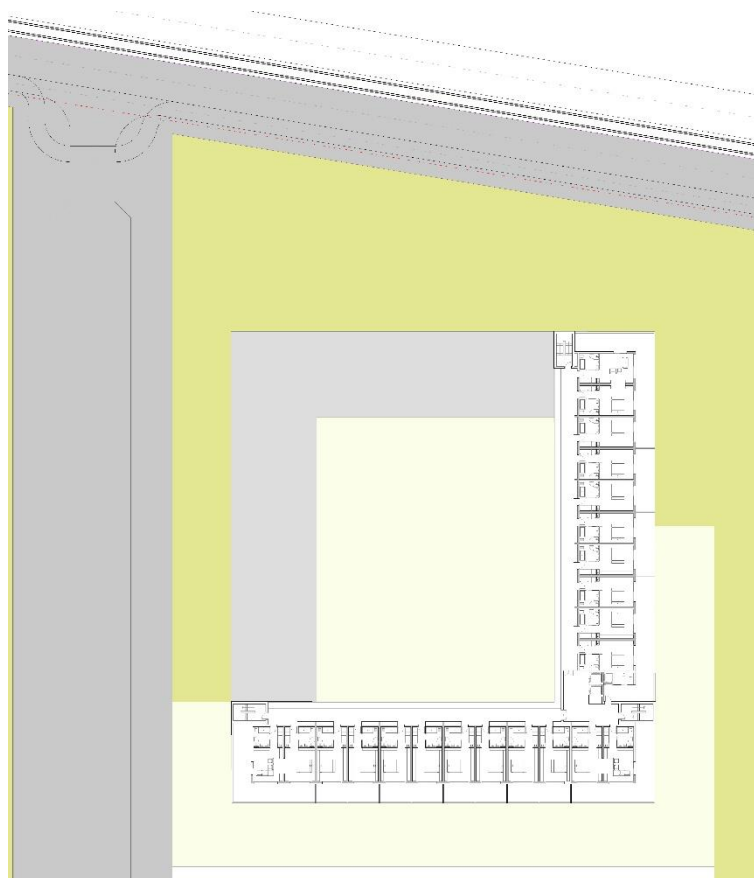
Adosamiento tipo de dos unidades alojativas con terraza.



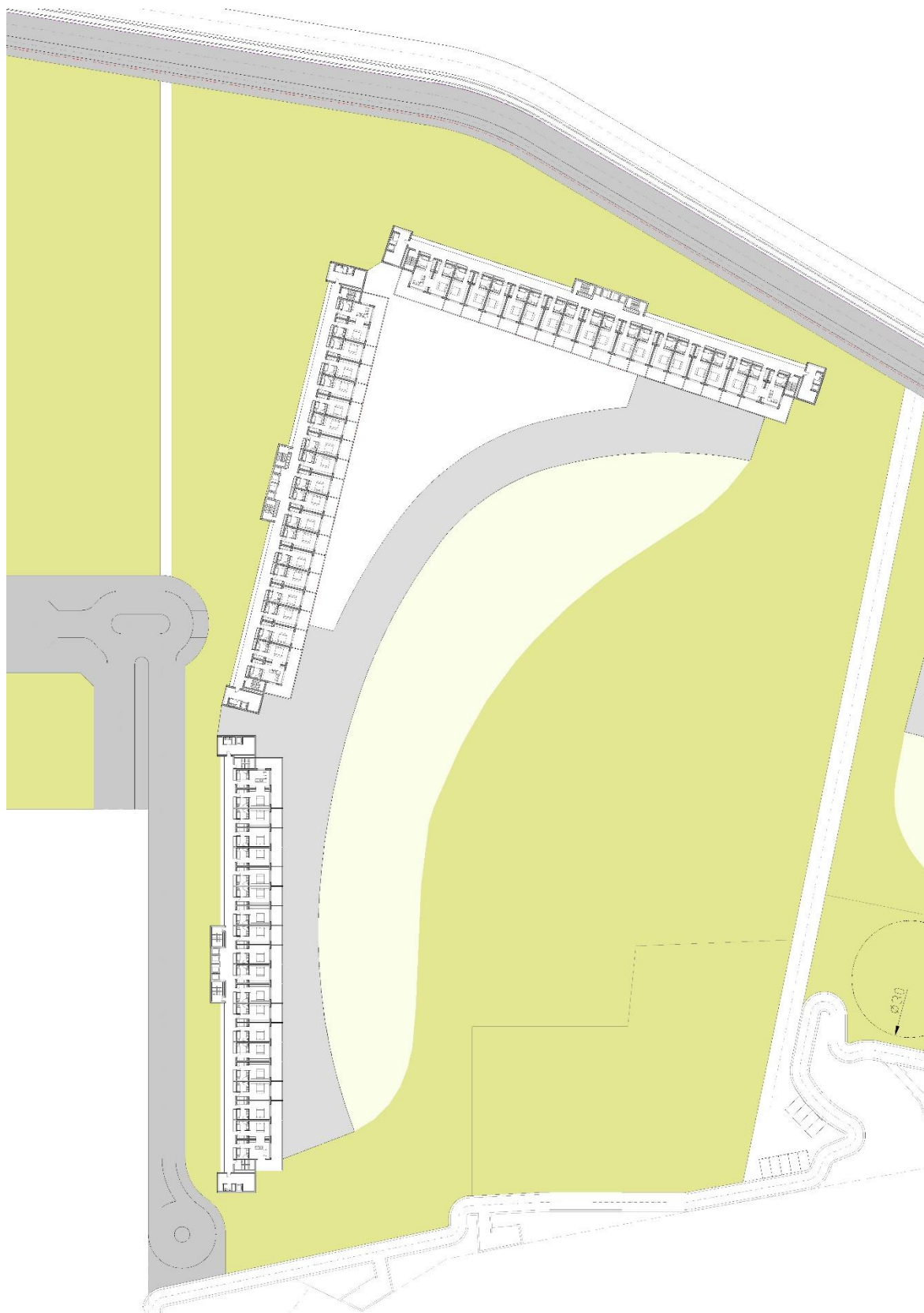




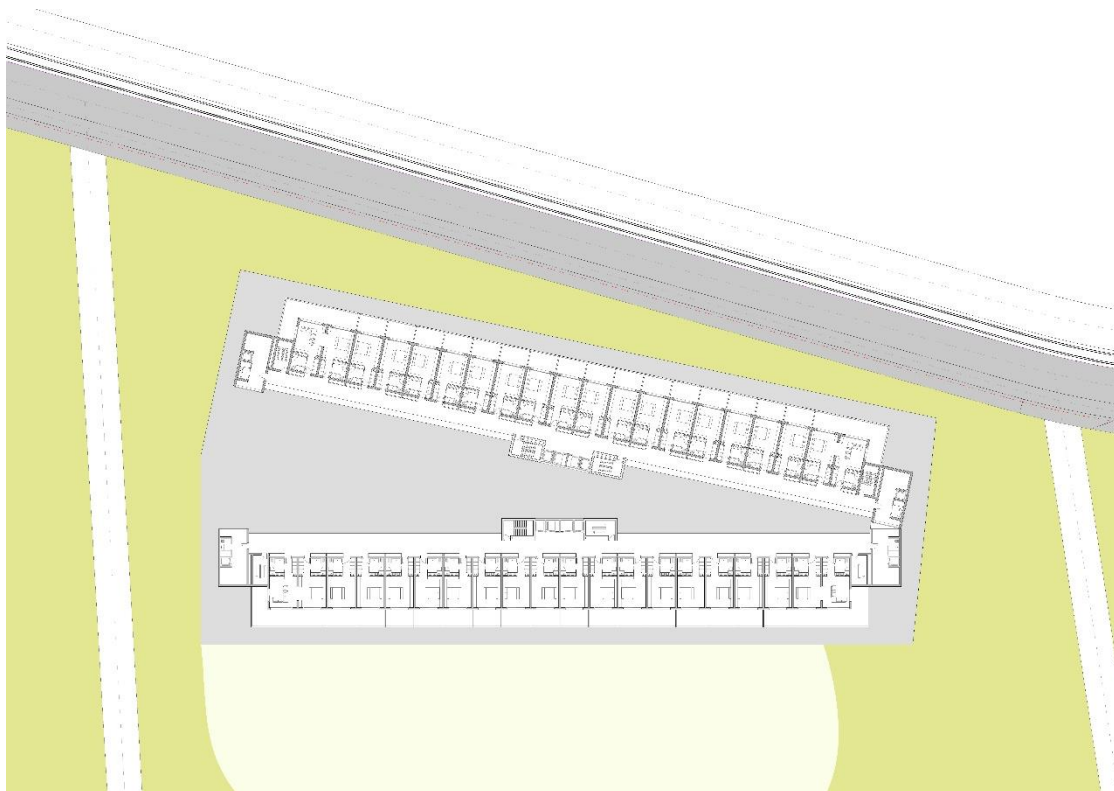
TUR 1



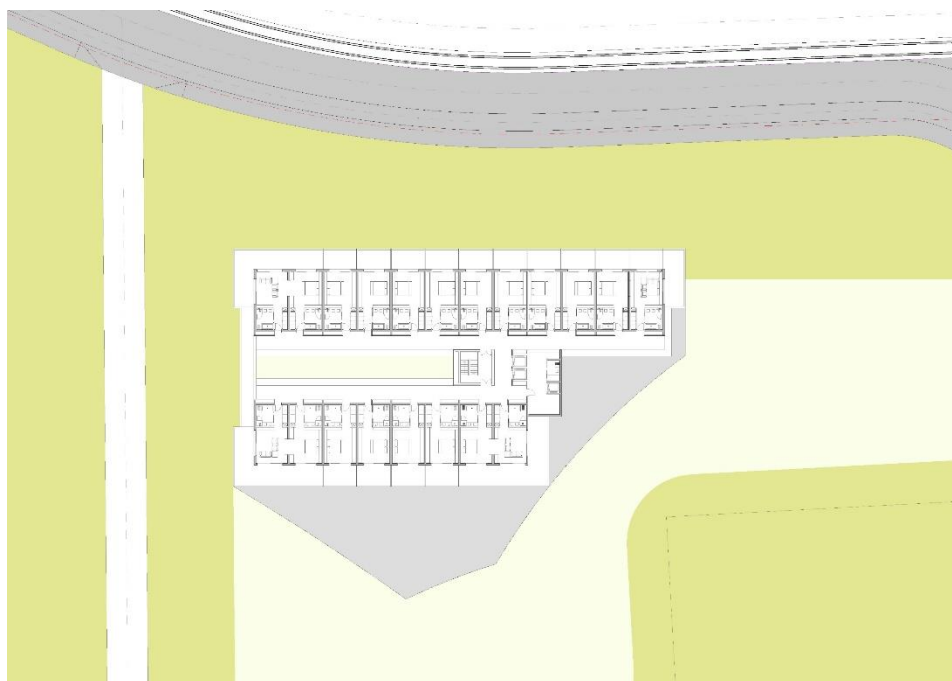
TUR 2



TUR 3



TUR 4



TUR 5



TUR 6

En Santa Cruz de La Palma, julio de 2025

El Gerente y
ARQUITECTO,

Fdo. Ángel Manuel Caro Cano

**CARO & MAÑOSO
FERNÁNDEZ DUQUE**
ARQUITECTURA Y URBANISMO

C/ O'Daly, 35 – 1º Izqda.
38700 Santa Cruz de La Palma
Tlf. (922) 41.14.65
angelcaro@arquitectosasociados.org