

2.2.2.1.2. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte.

Este Plan fue aprobado definitivamente en Septiembre del 2.001 y promovido por AENA. Su principal objetivo era determinar la planificación general de la totalidad del Aeropuerto y su entorno de influencia, precisando los parámetros fundamentales y el trazado integral que permita un aprovechamiento óptimo de las posibilidades del emplazamiento escogido. De este modo, incluye las directrices según las cuales deberá desarrollarse la **ampliación y expansión del mismo así como de su máximo desarrollo**, previendo las necesidades de espacio y las afecciones medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

El Plan Director consta de cuatro documentos:, que son, la *memoria*, el documento de *planos*, el *estudio de las incidencias del aeropuerto y de las infraestructuras*, y la *estimación económica del desarrollo previsible del aeropuerto*. En ellos se configura la totalidad del Plan, que da cabida al estudio de tres posibles alternativas de ordenación, de las que finalmente, y mediante un análisis multicriterio basado en aspectos ambientales, económicos y funcionales, sale seleccionada la denominada “Alternativa 1”.

De la lectura de este documento y para caracterizar de un modo adecuado las determinaciones del Plan Director, en el presente apartado, se describen cinco aspectos, que son los siguientes:

- Situación inicial del Aeropuerto (previa a 2.001).
- Principal problemática detectada.
- Alternativa de ordenación adoptada por el Plan Director.
- Infraestructuras de acceso.
- Fases de la ordenación ya ejecutadas.

2.2.2.1.2.1. Situación inicial del Aeropuerto (previa a 2.001).

La situación de los distintos componentes del Aeropuerto de Tenerife Norte previa a la redacción del Plan Director era la siguiente:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Campo de vuelos.

Poseía una única pista con una longitud de 3.400 metros.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Presentaba dos plataformas de estacionamiento de aeronaves, una para aviación comercial frente al edificio terminal y otra para aviación general. La plataforma presentaba una superficie de 95.475 metros cuadrados.

Instalaciones auxiliares.

Se componían de la Ayudas Terrestres Visuales (pistolas de señales, balizamiento...), y las Ayudas Radioeléctricas.

Subsistema de actividades portuarias.

Zona de pasajeros.

Disponía de un edificio terminal de salidas de pasajeros del año 1.968, con una superficie de 10.146 metros cuadrados, donde se atendía el tráfico nacional e internacional. El edificio contenía un total de 17 puestos de facturación. El tratamiento de equipajes se realizaba mediante dos cintas transportadoras. Las instalaciones no estaban adecuadas para dar accesos adecuados a minusválidos.

El edificio terminal de llegadas de pasajeros presentaba 1.466 metros cuadrados.

Además existían dos aparcamientos próximos a la terminal de salidas, con superficies de 9.200 y 3.500 metros cuadrados.

Zona de carga.

El edificio terminal de mercancías era explotado por IBERIA, con una superficie de 9.460 metros cuadrados, distribuidos en un edificio en dos plantas.

El edificio de aduanas y agentes de carga ocupaba una superficie de 740 metros cuadrados.

Zona industrial.

El aeropuerto carecía de zonas industriales propiamente dichas.

Zona de servicios.

Esta zona incluye la torre de control, el bloque técnico, el centro de emisiones, el edificio contraincendios y de salvamento, el observatorio meteorológico, los aparcamientos y un almacén de servicios.

Zona de aviación general.

El hangar perteneciente a la Dirección General de Aviación Civil poseía una superficie de 2.700 metros cuadrados.

Zona de abastecimiento.

Se compone de la central eléctrica, la distribución de energía eléctrica, de abastecimiento de agua, las redes de saneamiento, de abastecimiento de combustibles, y de telefonía.

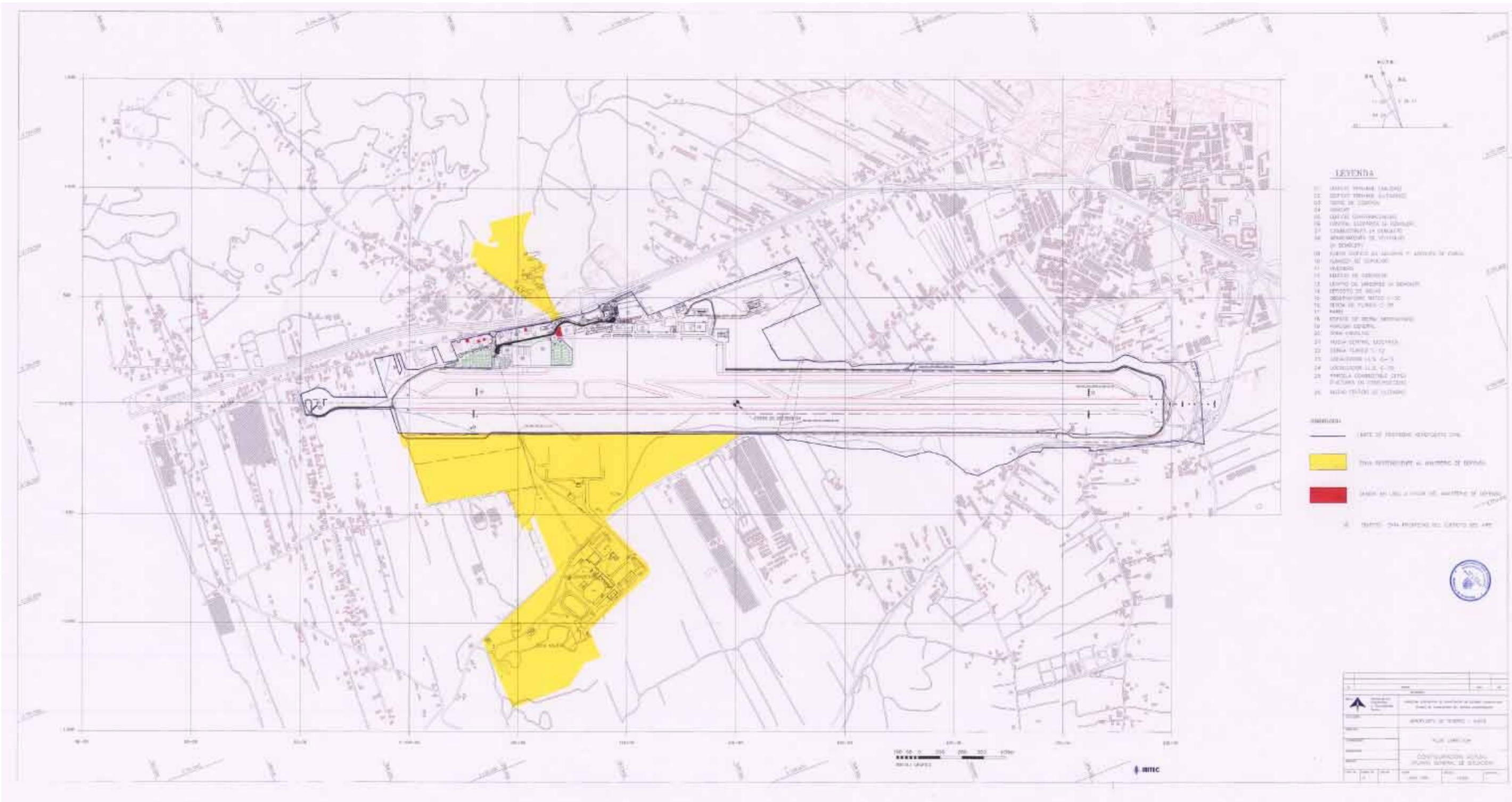
Zona militar.

Existían dos áreas militares propiedad del Ministerio de Defensa. Una al sur del campo de vuelos y la otra al noroeste del área terminal de pasajeros.

Zona de reserva.

No existente.

A continuación se adjunta un plano con la situación del Aeropuerto de Tenerife de modo previo a la aplicación del Plan Director.



LEYENDA

- 01 AREA VERDE (ARBOLES)
- 02 DEPÓSITO DE AGUA SUBTERRANEO
- 03 LINEA DE TRANSMISION
- 04 CARRIL
- 05 LINEA DE TRANSMISION
- 06 LINEA DE TRANSMISION
- 07 CARRIL DE FERROVIAS
- 08 LINEA DE TRANSMISION
- 09 LINEA DE TRANSMISION
- 10 LINEA DE TRANSMISION
- 11 VADO
- 12 LINEA DE TRANSMISION
- 13 LINEA DE TRANSMISION
- 14 LINEA DE TRANSMISION
- 15 LINEA DE TRANSMISION
- 16 LINEA DE TRANSMISION
- 17 LINEA DE TRANSMISION
- 18 LINEA DE TRANSMISION
- 19 LINEA DE TRANSMISION
- 20 LINEA DE TRANSMISION
- 21 LINEA DE TRANSMISION
- 22 LINEA DE TRANSMISION
- 23 LINEA DE TRANSMISION
- 24 LINEA DE TRANSMISION
- 25 LINEA DE TRANSMISION
- 26 LINEA DE TRANSMISION

- AMBIENTES**
- LINEA DE BARRERA PERIMETRICA
 - ZONA RESTRICTA AL PASAJE DE PERSONAS
 - ZONA DE ALTA TENSION DE LINEAS DE TRANSMISION
 - ▲ BARRERA PARA PROTEGER AL LINEA DE TRANSMISION



INSTITUCION DE EDUCACION SUPERIOR	
FACULTAD DE INGENIERIA	
DEPARTAMENTO DE SISTEMAS DE ENERGIAS	
TITULO DE INGENIERO EN SISTEMAS DE ENERGIAS	
ASIGNATURA DE SISTEMAS DE ENERGIAS	
NOMBRE DEL ALUMNO:	
NOMBRE DEL PROFESOR:	
FECHA DE ENTREGA:	
FECHA DE CALIFICACION:	
CALIFICACION:	

2.2.2.1.2.2. Principal problemática detectada.

Las principales necesidades y deficiencias que el Plan Director detectó en la ordenación existente en el año 2.001, fueron, principalmente las siguientes:

Espacio aéreo.

La capacidad de espacio aéreo será absolutamente insuficiente para acoger cualquier incremento futuro de la demanda.

Campo de vuelos.

Presenta deficiencias que impiden su utilización como aeropuerto transoceánico de importancia, las principales son:

- Defectuoso trazado de la rasante del perfil longitudinal de la pista.
- Defectuosa ubicación de la calle de rodaje.

Plataforma.

La plataforma queda pequeña en sentido longitudinal por ambos lados, teniendo en cuenta la topología de aeronaves que se prevé que se incrementarán.

Área Terminal.

El edificio terminal de pasajeros se muestra insuficiente para tratar el tráfico existente y mucho menos el previsto. Deficiencia muy acusada en las áreas de tratamiento de equipajes y en el patio de carrillos. Asimismo, la capacidad del aparcamiento para vehículos automóviles es insuficiente.

Por otro lado, el aeropuerto no dispone de un edificio terminal de mercancías, además no existe ningún acceso ferroviario al Aeropuerto.

Servicios generales.

Se realizan observaciones a cerca de la ubicación de la torre de control, las zonas de descanso, el bloque técnico, el puesto de estacionamiento aislado y el heliopuerto.

Área comercial.

La oferta del aeropuerto para lugares y superficies comerciales es insuficiente.

Área modular/industrial.

No existe oferta para usos industriales, por lo que debería reservarse un área adecuada para estos fines formada por parcelas urbanizadas.

Centro de emisores.

Es necesaria la construcción del nuevo edificio que albergue el centro de emisiones.

Meteorología.

El entorno del recinto aeroportuario presenta unas especiales condiciones meteorológicas, caracterizada por la aparición de niebla y vientos, por lo que se analiza la orientación de la pista que se considera adecuada.

2.2.2.1.2.3. Alternativa de ordenación adoptada por el Plan Director.

La alternativa seleccionada se ajusta a las siguientes determinaciones:

- Construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros, contiguo al actual en la zona libre existente al este del mismo, con capacidad suficiente para atender al tráfico actual y el previsto a medio plazo, con posibilidades de expansión en el futuro, y dotado de las pasarelas necesarias para el acceso directo a los aviones.

Construcción de un aparcamiento de automóviles en varias plantas, que conecten directamente con el nuevo edificio terminal.

La ampliación de la plataforma se realizará longitudinalmente por su lado oeste, hasta alcanzar el área próxima al hangar actualmente ocupado por el aeroclub, manteniendo su ancho actual. Esto supondría la demolición del aparcamiento y la zona de handling, ubicados en esa zona. plataforma se ampliará posteriormente hacia el lado este.

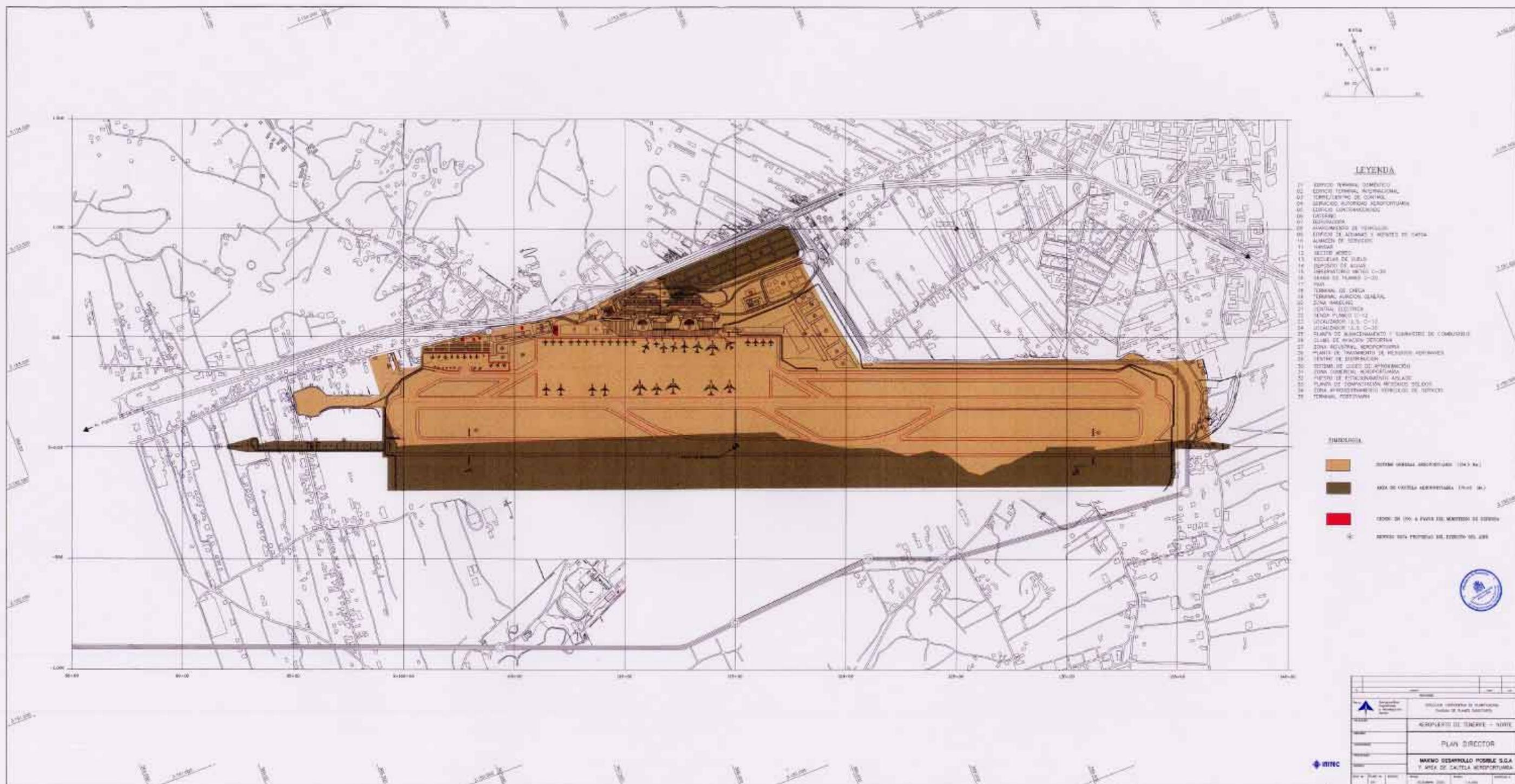
- Se establece un área de servicios y abastecimientos situada al este del edificio terminal de pasajeros, de modo que puedan aprovecharse al máximo posible las instalaciones existentes: central eléctrica, parcela de combustibles, servicio contraincendios, etc. Este área se vería complementada por una zona de servicios situada al oeste del área terminal de pasajeros.
- Los servicios de handling se ubicarían tanto al este como al oeste de la plataforma de aeronaves.
- Como zona de Aviación General se ha previsto habilitar un área al oeste de la plataforma actual, donde se ubique esta actividad. Esta zona se corresponde básicamente con la utilizada actualmente como área provisional de llegadas.

Se considera criterio fundamental el amortizar al máximo las instalaciones existentes sin más que cambiar el uso que se les da. En este sentido se plantea dar uso al edificio terminal provisional de llegadas como sede del aeroclub de enseñanzas aéreas, y otras asociaciones aéreas que puedan asentarse en el aeropuerto. De igual modo se conservaría la mitad del actual aparcamiento para

los usuarios de estas instalaciones, en tanto que sobre la parte restante se construiría una nueva plataforma independiente para uso exclusivo de la aviación general.

- La zona modular e industrial se sitúa al este del edificio terminal de pasajeros contigua a la zona de handling.
- Se desarrollará el área terminal de carga al este del área terminal de pasajeros y con acceso directo a la plataforma de aeronaves.

A continuación se adjunta tres planos, uno con la ordenación propuesta por el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, donde se observan las cuatro zonas de ampliación, otro con la ubicación de los distintos servicios del futuro Aeropuerto, y otro con la delimitación del área de máxima expansión y de cautela del Sistema General Aeroportuario.



- LEYENDA**
- 01 SERVICIO TERMINAL DOMESTICO
 - 02 SERVICIO TERMINAL INTERNACIONAL
 - 03 TORRE/ESTRUCTURA DE CONTROL
 - 04 SERVICIO ALBERGUE AEROPORTUARIO
 - 05 SERVICIO CONDOMINIO
 - 06 CANTINA
 - 07 REPOSICION
 - 08 ALMACENAMIENTO DE VEHICULOS
 - 09 OFICINA DE ALIADOS Y MONITOR DE TRAFICO
 - 10 ALMACEN DE SERVICIOS
 - 11 VEHICULO
 - 12 BARRIO AEREO
 - 13 ESCUELA DE PILOTO
 - 14 DEPÓSITO DE AGUAS
 - 15 OPERATIVOS AEREA C-30
 - 16 BARRIO DE FLUJO C-30
 - 17 PAVI
 - 18 TERMINAL DE CARGA
 - 19 TERMINAL ALIADOS GENERAL
 - 20 ZONA INDUSTRIAL
 - 21 CENTRAL ELÉCTRICA
 - 22 BANDA PAVI C-30
 - 23 LOCALIZADOR ILS C-30
 - 24 LOCALIZADOR ILS C-30
 - 25 PLANTA DE ALMACENAMIENTO Y GUARDARÍA DE COMBUSTIBLE
 - 26 CLUB DE AVIACION DEPORTIVA
 - 27 ZONA INDUSTRIAL AEROPORTUARIA
 - 28 PLANTA DE TRATAMIENTO DE RESIDUOS AEROPORTUARIOS
 - 29 CENTRO DE SERVICIOS
 - 30 SISTEMA DE COCER DE AVIACION
 - 31 ZONA GENERAL AEROPORTUARIA
 - 32 PUESTO DE ESTACIONAMIENTO AVIADE
 - 33 PLANTA DE COMPOSICIÓN RESIDUOS SOLIDOS
 - 34 ZONA AEROPORTUARIA VEREDAS DE SERVICIO
 - 35 TERMINAL PASAJEROS

- SIMBOLOGIA**
- ZONA VEREDAS AEROPORTUARIAS (10x3 M)
 - AREA DE CONTROL AEROPORTUARIA (10x3 M)
 - ZONA DE 100 A FUERA DEL MANTENIMIENTO DE SERVICIO
 - SERVICIO DE PROTECCION DEL ESTADO DEL AREA

INSTITUCION DE INVESTIGACION Y DESARROLLO TECNOLÓGICO INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS	INSTITUCION DE INVESTIGACION Y DESARROLLO TECNOLÓGICO INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS
PROYECTO DE INGENIERIA - NOROCCIDENTAL	
PLAN DIRECTOR	
MAXIMO DESARROLLO POSIBLE SGA Y AREA DE CAJUELA AEROPORTUARIA	
Autor: Revisor: Aprobado: Fecha:	Escala: Fecha: Lugar:

2.2.2.1.2.4. Infraestructuras de acceso.

El Plan Director presenta, dentro de sus anexos, uno denominado *Infraestructuras de acceso*.

En el año 2.001, el acceso al aeropuerto se realizaba mediante un ramal de autopista TF-5, que partía de un enlace a distinto nivel. De este modo, se accedía al edificio terminal de salidas y llegadas y al aparcamiento mediante la citada rotonda.

Además, existían otro tipo de accesos restringidos para personal autorizado, vigilados, que partían de las carreteras y caminos del entorno.

La capacidad de este acceso es suficiente para atender la demanda prevista, sin embargo, su configuración no permite atender las demandas mencionadas con los niveles de calidad adecuados.

En el periodo de redacción del Plan Director estaba en obras un nuevo acceso, que se ajusta a las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna. Dentro del Plan Director se analiza la capacidad del nuevo acceso de cara a la situación actual y las previsiones futuras. Estos cálculos estiman una demanda de 2000 vehículos ligeros en hora punta el año horizonte, para lo que el nuevo acceso funciona correctamente. De este modo, quedan justificadas las obras de construcción del nuevo acceso.

2.2.2.1.2.5. Fases de la ordenación ya ejecutadas.

En la actualidad están ejecutadas las obras de la Terminal de pasajeros y del nuevo acceso al Aeropuerto.

2.2.2.2. Ordenación municipal.

En este apartado se analiza el planeamiento municipal vigente y en tramitación de los términos municipales afectados por el Ámbito Extenso. Éstos son los siguientes:

<i>Candelaria</i>	<i>El Rosario</i>	<i>San Cristóbal de La Laguna</i>
<i>Santa Cruz de Tenerife</i>	<i>El Sauzal</i>	<i>Tacoronte</i>
<i>Tegueste</i>		

Todos ellos poseen una figura de planeamiento municipal, ya sea Plan General de Ordenación Urbana (P.G.O.U) o Normas Subsidiarias (NN.SS). Tales documentos se analizarán desde dos puntos de vista de especial interés para el presente Plan Territorial Especial, como son los siguientes:

- Clasificación del suelo.
- Sistemas generales de comunicación e infraestructuras.

De este modo, para el **planeamiento vigente**, una de las principales finalidades de este punto es conseguir determinar la ordenación conjunta que el planeamiento municipal establece para el ámbito extenso y que, pese a no ser vinculante con respecto al presente Plan Territorial Especial, se debe intentar respetar lo máximo posible. Así mismo, también se observará la compatibilidad de los diferentes planes y su adecuación a las determinaciones insulares.

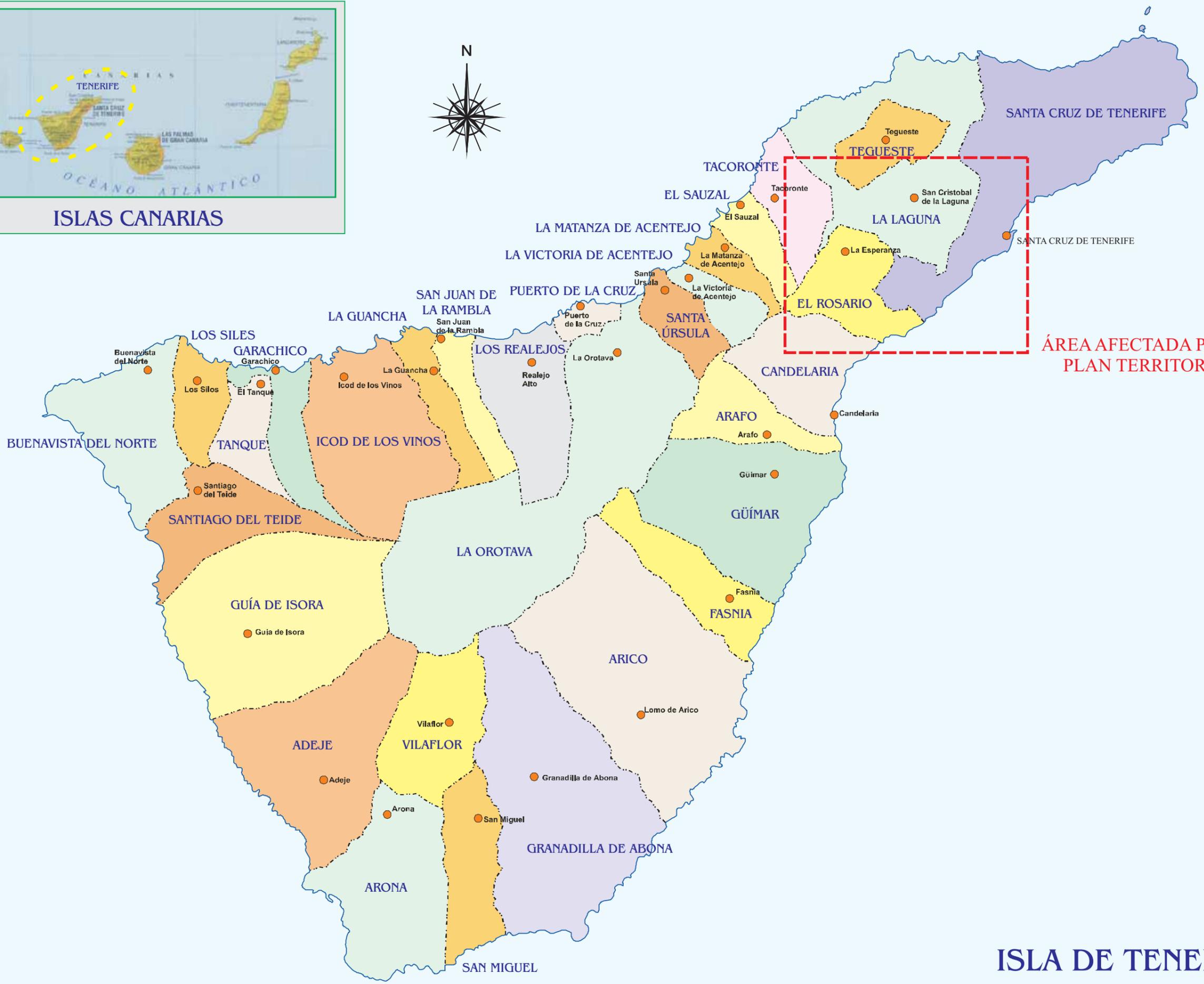
Para concluir esta ordenación conjunta se analizará desde los dos mencionados puntos de vista cada planeamiento municipal vigente, cuyo estudio, en sí, es básico. Hay que tener en cuenta que la ordenación mostrada en los planos de conjunto del presente apartado es indicativa, ya que al trabajar con varias figuras de planeamiento independientes, e incluso reguladas bajo diferente legislación del suelo, pueden darse pequeñas imprecisiones, por lo que en el análisis de cada planeamiento se ve oportuno adjuntar planos originales, que no den lugar a tales imprecisiones.

Con respecto al **planeamiento en tramitación**, se estudiarán los dos aspectos indicados, mostrando hacia donde tienden, en principio, las políticas de ordenación de cada municipio, recordando, en todo caso, que estas no tienen carácter normativo.

A continuación, se adjunta un plano en el que se ubican lo municipios indicados, es decir, los afectados por el Ámbito Extenso, así como la delimitación de éste.



ISLAS CANARIAS



ÁREA AFECTADA POR EL PLAN TERRITORIAL

ISLA DE TENERIFE

2.2.2.2.1. Ordenación municipal vigente.

2.2.2.2.1.1. Normas Subsidiarias de Candelaria.

Las Normas Subsidiarias del Municipio de Candelaria fueron aprobadas en 1987, siendo, actualmente, el único planeamiento en vigor, estando regulado, por tanto, por legislación del suelo derogada.

El Municipio de Candelaria está enclavado en la vertiente meridional de la isla de Tenerife y ocupa una extensión aproximada de 50 kilómetros cuadrados. En el sector meridional y la franja costera, aparecen espacios relativamente llanos, donde se sitúan las entidades de población más importantes. Al nivel del mar se encuentran el núcleo de Candelaria y las Caletillas, situada a 17 Km de Santa Cruz.

En torno a los 260 metros sobre el nivel del mar, se encuentra con el barrio de Iguete, y en la zona de medianías y sobre 450 metros de altitud, se ubica el Barrio de Araya. Otro núcleo de población destacable es Barranco Hondo que está situado fuera del valle, al que la topografía y la pendiente han condicionado su emplazamiento a lo largo del ramal que enlaza con la carretera general del Sur en las proximidades del barranco que le da nombre.

De este Municipio hay que destacar la influencia, cada vez más marcada, del área metropolitana Santa Cruz - Laguna, que explica la evolución reciente de la población, que, prácticamente, se ha triplicado en el periodo comprendido entre 1.950 y 1.998 (4.405 habitantes en 1.950, 5.831 en 1.970 y 13.669 en 1.998). De este modo, la zona costera ha ido perdiendo su carácter de segunda residencia y ha pasado a acoger un contingente cada vez mayor de población foránea, atraída por la benignidad del clima y la accesibilidad que proporciona la TF-1.

Así, la costa ha experimentado un notable crecimiento demográfico y urbanístico en las últimas décadas, en la que se ha llevado a cabo una gran expansión urbana, con la construcción de centenares de apartamentos. Las Caletillas es la entidad con un crecimiento más espectacular; ya que, de un pequeño núcleo habitado por algunas familias de pescadores, se ha transformado en un importante centro turístico y residencial, que acoge en época de vacaciones a varios miles de residentes, constituyendo una población flotante importante.

A continuación se desarrollan los dos aspectos de principal interés de cara al P.T.E.

Clasificación del Suelo.

Las NN.SS de Candelaria distinguen el suelo del Municipio en las siguientes clases y categorías:

- Suelo Urbano.
- Suelo Apto para Urbanizar.
- Suelo Rústico.
 - Suelo Rústico General.
 - Suelo Rústico de Transición.
 - Suelo Rústico de Protección Agrícola.
 - Suelo Rústico de Protección Paisajística.
 - Suelo Rústico de Protección Forestal.
 - Parque Natural.

La mayor parte del Suelo Urbano se distribuye en tres amplias zonas situadas en el borde costero y las medianías bajas, como son Las Caletillas, Candelaria y Barranco Hondo. En las Caletillas se asocia a los usos residenciales el de carácter industrial, representado, fundamentalmente, por la Central Eléctrica. Por otra parte, Candelaria y Barranco Hondo presentan usos exclusivamente residenciales, situándose al Sur de la primera el Polígono Industrial de Güimar.

Además de estos núcleos principales de población, se encuentran otros localizados hacia el interior del Municipio y formados por viviendas situadas al borde de los caminos existentes. Los más representativos son Araya, Las Cuevecitas y Malpais.

El Suelo Apto para Urbanizar se distribuye de modo anexo a los tres principales núcleos residenciales anteriormente señalados. De este modo, una primera bolsa de esta clase de suelo se asocia al núcleo de Barranco Hondo, y tiene como finalidad consolidar el

Suelo Urbano existente hasta la margen Oeste de la TF-1, sirviendo ésta vía de barrera física al desarrollo del Suelo Urbano. En segundo lugar, hay un conjunto formado por cinco superficies de Suelo Apto para Urbanizar en la zona de Las Caletillas, su función es completar los vacíos existentes hasta el borde Este de la TF-1 y crear nuevas zonas de expansión hacia la vertiente contraria. Por último, en tercer lugar, las NN.SS fijan un terreno clasificado como Apto para Urbanizar asociado al núcleo urbano de La Candelaria, ubicado entre éste y el Polígono Industrial de Güimar, como expansión de la Cabecera Municipal.

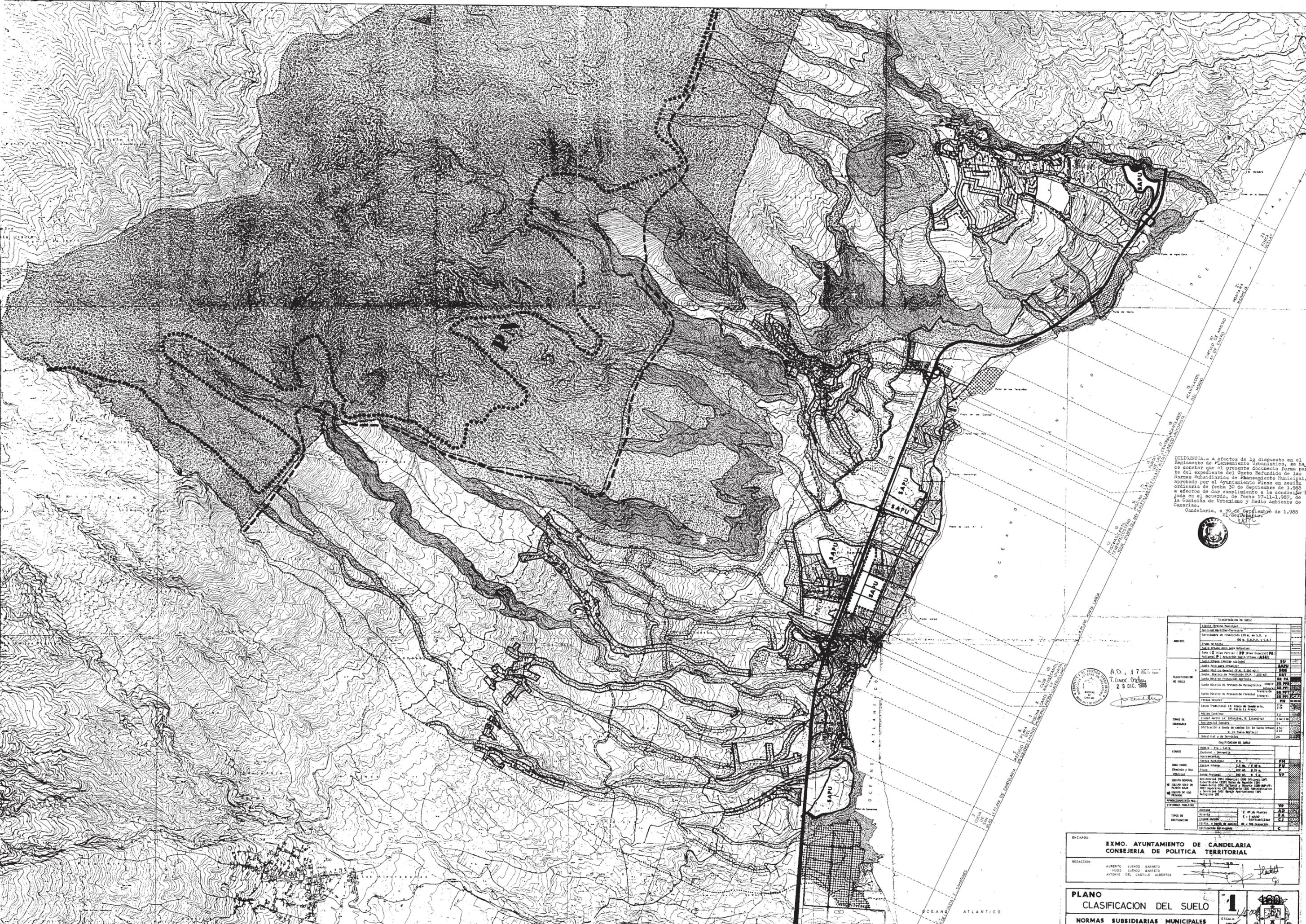
Al margen de la ubicación de tales suelos, el Municipio de Candelaria es eminentemente rústico, estando sometido, además, a la circunstancia de que gran parte de su territorio es Parque Natural (La Corona Forestal). Además de esta gran superficie, todos los terrenos de medianías se corresponden con suelo rústico, con zonas categorizadas con algún tipo de protección y con gran presencia de Suelo Rústico General, localizada, básicamente, en áreas sin vegetación arbórea.

Sistemas generales.

Las NN.SS de Candelaria consideran Sistema General aparte del viario y del equipamiento que se indica en los planos de ordenación de Sistemas Generales, la propuesta litoral, el sistema de suelo no urbanizable de protección (paisajística – agrícola).

En lo referente a los Sistemas Generales viarios, se consideran como tales la mayor parte de los viales existentes en el municipio, estando entre ellos la TF-1, la vía costera, las principales calles urbanas y las carreteras y caminos de conexión con el interior del Municipio.

A continuación se adjuntan los planos relativos a la clasificación del suelo y Sistemas Generales determinados por la Normas Subsidiarias del municipio de Candelaria.



DILIGENCIA.- a efectos de lo dispuesto en el Reglamento de Planeamiento Urbanístico, se ha de constatar que el presente documento forma parte del expediente del Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria de fecha 30 de Septiembre de 1.988 a efectos de dar cumplimiento a la condición impuesta en el acuerdo, de fecha 17-11-1.987, de la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Candelaria.

Candelaria, a 30 de Septiembre de 1.988



A.O. 17 H.C. 100
 T. Com. Orden
 29 DIC. 1988

CLASIFICACION DE SUELO	
Ámbito de la Ley	1.1
Ámbito de la Ley	1.2
Ámbito de la Ley	1.3
Ámbito de la Ley	1.4
Ámbito de la Ley	1.5
Ámbito de la Ley	1.6
Ámbito de la Ley	1.7
Ámbito de la Ley	1.8
Ámbito de la Ley	1.9
Ámbito de la Ley	1.10
Ámbito de la Ley	1.11
Ámbito de la Ley	1.12
Ámbito de la Ley	1.13
Ámbito de la Ley	1.14
Ámbito de la Ley	1.15
Ámbito de la Ley	1.16
Ámbito de la Ley	1.17
Ámbito de la Ley	1.18
Ámbito de la Ley	1.19
Ámbito de la Ley	1.20
Ámbito de la Ley	1.21
Ámbito de la Ley	1.22
Ámbito de la Ley	1.23
Ámbito de la Ley	1.24
Ámbito de la Ley	1.25
Ámbito de la Ley	1.26
Ámbito de la Ley	1.27
Ámbito de la Ley	1.28
Ámbito de la Ley	1.29
Ámbito de la Ley	1.30
Ámbito de la Ley	1.31
Ámbito de la Ley	1.32
Ámbito de la Ley	1.33
Ámbito de la Ley	1.34
Ámbito de la Ley	1.35
Ámbito de la Ley	1.36
Ámbito de la Ley	1.37
Ámbito de la Ley	1.38
Ámbito de la Ley	1.39
Ámbito de la Ley	1.40
Ámbito de la Ley	1.41
Ámbito de la Ley	1.42
Ámbito de la Ley	1.43
Ámbito de la Ley	1.44
Ámbito de la Ley	1.45
Ámbito de la Ley	1.46
Ámbito de la Ley	1.47
Ámbito de la Ley	1.48
Ámbito de la Ley	1.49
Ámbito de la Ley	1.50

ENCARGO: EXMO. AYUNTAMIENTO DE CANDELARIA
 CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL

REDACCION: ALBERTO LUENGO BARRETO
 HUGO LUENGO BARRETO
 ANTONIO DE CASTILLO ALBERTOS

PLANO
 CLASIFICACION DEL SUELO
 NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES
 DE CANDELARIA

ESCALA: 1:5000

