

ARQUITECTO: FEDERICO GARCÍA BARBA CRISTINA GONZÁLEZ VÁZQUEZ DE PARGA
 COLABORADORES: PATRICIA GONZÁLEZ FERNÁNDEZ Arquitecto CECILIO M. PÉREZ CÁCERES Delimitante
 JORGE MOSQUERA PANIAGUA Arquitecto ALICIA ACOSTA MORA Delimitante
 M. JOSÉ DÍAZ FERNÁNDEZ Arq. Técnico DANIEL HERRERA CANINO Delimitante
 M. PILAR DÍAZ FERNÁNDEZ Administrativa



Legenda:

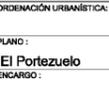
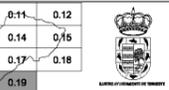
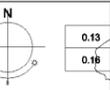
SISTEMAS
 Límite del Territorio Municipal
 Sistema General de Vías
 Zona de Reservación y Afijación
 Sistema General de Equipamientos
 Sistema General de Espacios Libres
 Sistema General de Infraestructuras

SUELO URBANO
 S. URB. U1: AMBITO DE SUELO URBANO
 S. URB. U2: AMBITO DE SUELO URBANO CONSOLIDADO
 S. URB. U3: AMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 S. URB. U4: SUELO URBANO CONSOLIDADO
 S. URB. U5: SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 S. URB. U6: SUELO URBANO CONSOLIDADO
 S. URB. U7: SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

SUELO URBANIZABLE
 S. URB. UZ: SECTOR DE SUELO URBANIZABLE
 Límite de Sector Urbanizable

SUELO RÚSTICO
 S. RUS. NAT: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN NATURAL
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PARLAMENTARIA
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN CULTURAL
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Valores Específicos
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ADMINISTRATIVA
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ADMINISTRATIVA
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN FORESTAL
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN HISTÓRICA
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE BIENES CULTURALES
 S. RUS. PAI: SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE BIENES CULTURALES



ORDENACIÓN URBANÍSTICA: PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE
 Adaptación de las NSP a la Ley 1/2000
 PLANO: El Portezuelo CLASIFICACIÓN DEL TERRITORIO MUNICIPAL
 Ordenación Estructural
 ENCARGO: ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE TEGUESTE
 ESCALA: 1:5000
 FECHA: Noviembre de 2002

GB 29 O.19

2.2.2.4. Desarrollo previsto en los planeamientos municipales

Dentro de este apartado se procede a analizar las determinaciones de los planeamientos municipales en lo referente a la concepción que del espacio geográfico poseen desde el punto de vista urbanístico e industrial al tratarse de los dos aspectos que mayor incidencia sobre el espacio generan y por motivar las grandes infraestructuras viarias que articulan el territorio.

Para ello, manteniendo la división realizada en el sentido de analizar de manera individualizada los diferentes planeamientos, se analizan éstos centrandó la atención en la implicación espacial derivada de las determinaciones en ellos presentes.

2.2.2.4.1. Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife

El objetivo de este apartado consiste en aportar una visión global de la situación actual y del desarrollo futuro previsto desde el punto de vista urbanístico e industrial para el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.

El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife ha dividido su territorio municipal en 5 áreas diferenciadas para cada una de las cuales, propone de manera general, lo siguiente:

- ✓ Zona 1: Zona norte en la que se ubica el macizo de Anaga

La topografía del terreno (debido a la presencia de la cordillera de Anaga) en esta zona, implica una difícil accesibilidad y comunicación con el resto de términos de la zona, **condicionando prácticamente cualquier actuación urbanística.**

- ✓ Zona 2 y 3: Centro-Colinas y La Salud-Ofra

En esta zona se prevé un **crecimiento urbanístico escaso** debido a que el área está completamente consolidada. En la zona de las Colinas, gracias a la Vía de Cornisa se desarrollarán espacios libres de uso público con zonas nuevas de aparcamientos, mientras que en el área de La Salud-Ofra (Cuchillitos de Tristán) o en el barrio de La Salud (coincidente esta última zona con una de las glorietas

de la Nueva Vía de Circunvalación Norte) se prevén moderados crecimientos urbanos.

- ✓ Zona 4: Área Costa Sur

Esta zona de marcado carácter industrial prevé el desarrollo de los sectores de Hoya Fría y de Los Llanos (Refinería) próximo al Alto del Carmen aunque **no se esperan importantes desarrollos urbanos.** Los crecimientos provendrán fundamentalmente como consecuencia de la construcción de nuevas áreas de ocio con carácter costero, como es el ejemplo del Palmetrum.

- ✓ Zona 5: Suroeste

La zona litoral cuenta con un alto grado de consolidación por lo que no se prevén crecimientos importantes de población en esta zona, sin embargo en la zona interior adquieren protagonismo las operaciones urbanísticas con alcance comarcal e incluso insular. Esta área territorial es la que cuenta con **mayores expectativas de crecimiento** (superior al 60% en 12 años).

Por otra parte, desde el punto de vista del desarrollo industrial, el municipio de Santa Cruz de Tenerife siempre ha estado directamente relacionado con el desarrollo de su Puerto y con las actividades que en él tienen lugar.

En el *Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife* se contempla la posibilidad de que el Puerto de Santa Cruz se convierta en un nodo de referencia en el Atlántico. Sin embargo, para conseguir este objetivo sería necesario llevar a cabo ampliaciones para dar cabida a las nuevas necesidades generadas, bien en la zona propia del puerto mediante la ampliación del muelle Norte ganándole terreno al mar para aumentar el calado del puerto, o bien en la zona sur de Tenerife, con la construcción del nuevo puerto de Granadilla.

Por otro lado la puesta en servicio del nuevo parque tecnológico, así como la nueva zona de actividades logísticas, en la zona suroeste de Santa Cruz permitirán especializar y diversificar las actividades económicas del municipio.

El modelo de transporte propuesto por el PGOU de Santa Cruz de Tenerife se basa por una parte en el aumento del uso del transporte colectivo proponiendo medidas como la

construcción del nuevo tranvía, que recorrerá el municipio siguiendo un eje longitudinal que partirá del intercambiador de transportes (ubicado en el barrio Los Llanos en las proximidades de la avenida tres de Mayo) hasta llegar al límite municipal entrando en el municipio de La Laguna. Cabe resaltar que está prevista la implantación de un nueva variante que utilice parte del trazado de la TF-5 con el objetivo de implantar un sistema de transporte colectivo competente desde el punto de vista del tiempo de viaje.

Este modelo por otra parte propone medidas para mejorar las condiciones de los viales existentes en la zona, siendo estas las siguientes:

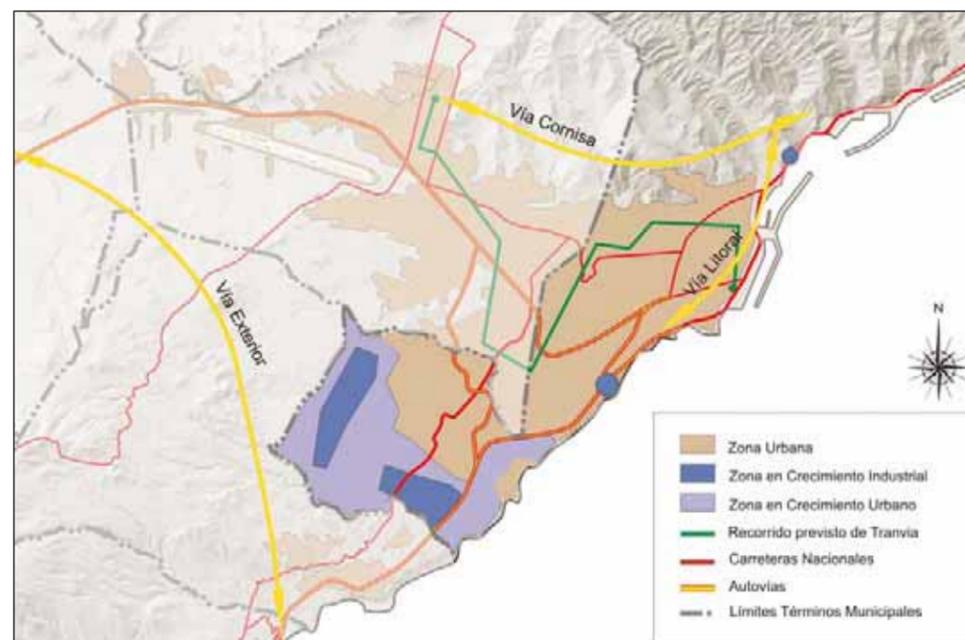
- Una propuesta de **remodelación de la TF-5**, flanqueándola con vías de servicio a cota de ciudad y dotándola de sistemas que permitan unas mejores conexiones urbanas entre las zonas de ambos márgenes, además de la diversificación de los accesos a Santa Cruz, lo cual sólo es posible una vez concluida la ejecución de la Vía Exterior, de conexión entre la TF-5 y la TF-1.
- **Ampliación de la TF-1**, a tres carriles hasta el Puerto de Güimar, con modificaciones de enlaces y el establecimiento de vías colectoras y distribuidoras en determinados tramos.

Por otra parte las principales actuaciones que propone el PGOU en materia de nuevas infraestructuras, con el objetivo de mejorar la movilidad del municipio con el resto de núcleos poblacionales del entorno son las siguientes:

- La nueva **Vía Litoral**, vial de nueva ejecución que permitirá diferenciar entre los tráficos urbanos y los de largo recorrido especializando de esta manera el viario, favoreciendo a su vez la actividades industriales de Puerto de Tenerife.
- La **Vía Cornisa** que permitirá conectar los barrios altos residenciales de Las Colinas con el entramado urbano a través de las glorietas de nueva construcción. Cabe destacar que la vía litoral confluirá en esta vía complementando el tráfico hacia/desde el Norte.
- La **Vía Exterior** (unión de la TF-1 y la TF-5) cerrará el anillo insular y conseguirá realizar una adecuada articulación del sistema viario, permitiendo el desarrollo

urbanístico previsto en la zona suroeste, así como la construcción del parque tecnológico y la nueva zona de actividades logísticas.

A continuación se adjunta un esquema con los desarrollos urbanos e infraestructuras comentados:



2.2.2.4.2. Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna

En el presente apartado se realizará una descripción acerca de las previsiones de crecimiento urbanístico e industrial del municipio de San Cristóbal de la Laguna, contempladas dentro de su *Plan General de Ordenación Urbana*, cuya fecha de aprobación definitiva, data de Noviembre de 2004.

El PGOU establece un modelo de asentamiento urbano para el municipio de San Cristóbal de La Laguna basado en la descentralización de su población entre los diferentes núcleos urbanos a lo largo del área municipal, siendo los más poblados los situados en la zona sureste, como La Laguna, Taco y La Cuesta.

Este tipología de asentamiento, junto el desarrollo de Santa Cruz de Tenerife por la zona suroeste, ha motivado que actualmente no exista diferenciación por la expansión habida entre ambos municipios, por lo que se ha producido una unión física de los dos núcleos, integrándose ambos, dentro del Área Metropolitana de Tenerife.

Actualmente, el principal foco de **desarrollo urbano** previsto dentro del PGOU se localiza al sureste de San Cristóbal de la Laguna, en las proximidades de Geneto y la Universidad de la Laguna, con grandes superficies de terreno urbanizable.

El resto de áreas municipales presentan desarrollos urbanos dispares. Mientras que la zona noreste de San Cristóbal se encuentra totalmente condicionada por la presencia de la cordillera de Anaga no previéndose crecimientos urbanos, en la zona noroeste es necesario distinguir entre la zona litoral, en la que se sitúa el núcleo de Tejina, en donde si están previstos desarrollos, complementados con la elaboración de un plan especial de desarrollo para el litoral costero; y por otra parte, la zona interior donde se ubica el Valle de Guerra, caracterizada por ser una zona dedicada a actividades del sector primario, contando con un alto grado de consolidación urbana. Por último, cabe destacar el núcleo de Guamasa, situado al oeste de San Cristóbal, entre los municipios de Tegueste y Tacoronte, que presenta zonas de suelo urbanizable.

Por otro lado, desde el punto de vista del **desarrollo industrial** previsto dentro del PGOU, cabe resaltar que los principales crecimientos se aglutinan en torno al aeropuerto de los Rodeos y en la zona de Geneto, al sureste de San Cristóbal de la Laguna.

En relación a las **nuevas infraestructuras** en materia de transporte previstas, el PGOU de San Cristóbal de La Laguna considera las siguientes:

- ✓ **La vía Exterior:** el trazado de esta nueva carretera de interés general, coincide prácticamente con el eje del núcleo de Geneto, prolongándolo desde el límite de la actual Autovía Santa María del Mar-Las Chumberas.
- ✓ **La nueva autopista del Norte** desde Guajara hasta Guamasa. Este nuevo vial ha sido modificado desde la cabecera del aeropuerto hasta el enlace de Guamasa, habiéndose suprimido la alineación recta paralela a la pista del aeropuerto con un trazado formado por dos alineaciones curvas, con el objetivo de evitar el paralelismo con la pista de aterrizaje del aeropuerto.
- ✓ **Vía de cornisa**, vial este, que permitirá una conexión directa entre San Cristóbal de la Laguna y la autovía de San Andrés, núcleo urbano situado dentro de Santa Cruz de Tenerife.
- ✓ **Nueva variante de Tejina**, este tramo forma parte del subanillo Guajara-Tacoronte y permitirá conectar en su extremo noreste, con el eje comarcal que llega hasta la Punta del Hidalgo, mientras que en el otro extremo enlazará con el corredor insular.

A continuación se adjunta un esquema donde se pueden apreciar, por una parte, la zona urbana y los crecimientos previstos dentro del PGOU, así como las infraestructuras viarias previstas:

2.2.2.4.3. Plan General de Ordenación Urbana de Tegueste

El objetivo de este apartado consiste en describir el modelo de asentamiento urbano del municipio de Tegueste, así como las previsiones de crecimiento desde el punto de vista de su desarrollo urbano e industrial, contenidas dentro de su *Plan General de Ordenación Urbana*, cuyo documento se encuentra en aprobación provisional.

Cabe destacar que el **crecimiento poblacional** previsto del municipio de Tegueste dentro del PGOU, se concentra principalmente en la zona del casco urbano situado en el centro del término municipal, debido a su mayor desarrollo en materia de infraestructuras y servicios, y a la limitación que supone la presencia de la cordillera de Anaga en la zona norte del municipio. El Plan General de Ordenación Urbana de Tegueste divide el territorio municipal en 5 sectores desde el punto de vista de suelo urbanizable, proponiendo para cada caso lo siguiente:

✓ Sector 1: **Los Remedios** (Tegueste Casco)

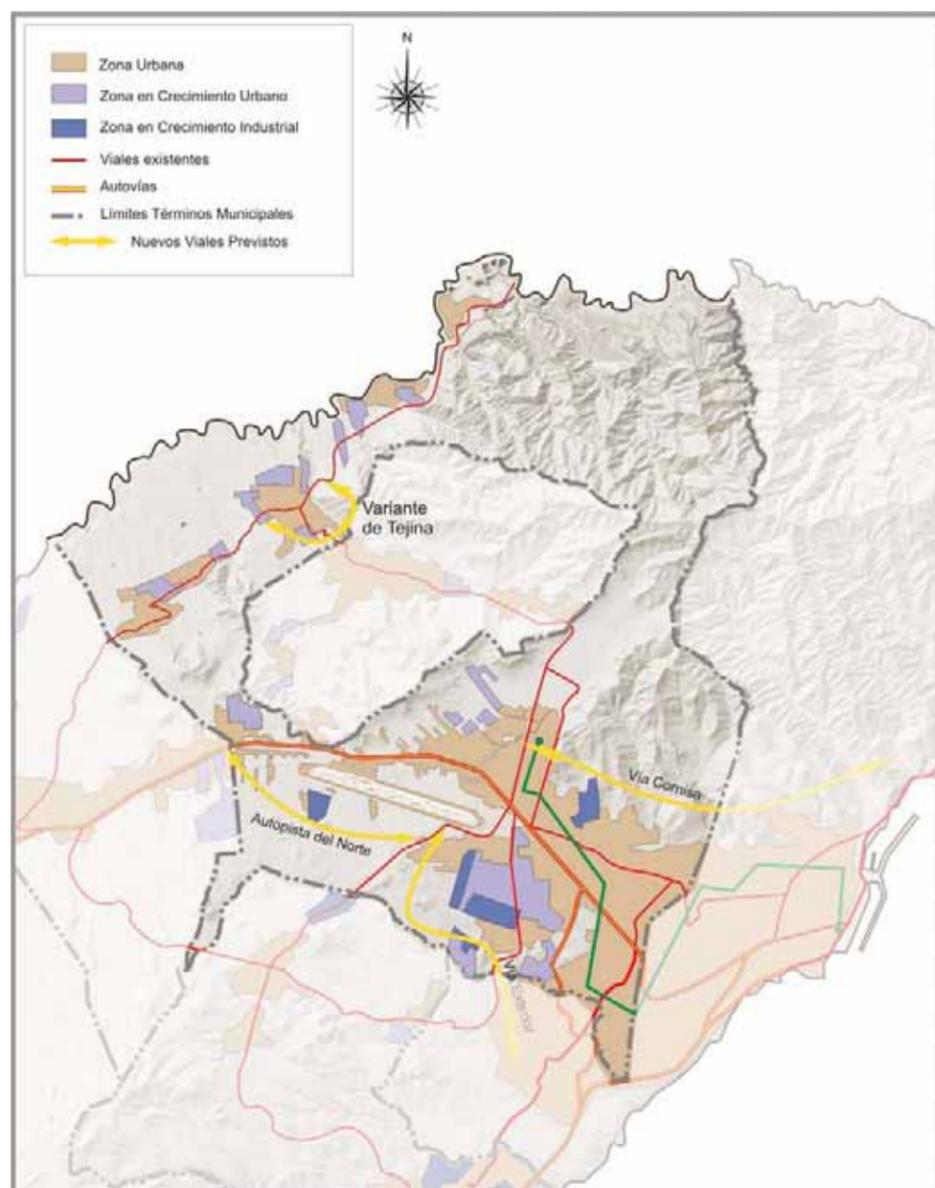
En esta zona situada próxima al casco histórico en torno a la Plaza de San Marcos, se prevé una ordenación residencial de baja densidad, así como la construcción de una serie de instalaciones específicas, tales como el centro de Alta Tecnología y el Instituto de Bachillerato.

✓ Sector 2: **Los Laureles** (Tegueste Casco)

En esta zona se prevén nuevos usos residenciales para, de esta manera, ampliar el casco histórico hacia el oeste con modelos edificatorios de baja densidad.

✓ Sector 3: **El Codezal** (El Portezuelo)

Esta zona urbanizable se sitúa próxima al enlace entre el Portezuelo y el Socorro, previéndose en ella ordenaciones en ciudad jardín con parcelas de tamaño medio.



Esquema de los crecimientos urbanos previstos y de los nuevos corredores viarios

✓ Sector 4: **San Gonzalo** (El Socorro)

Esta zona ha experimentado un alto crecimiento residencial en los últimos años. El PGOU propone realizar en esta zona una estructuración de las nuevas urbanizaciones apoyándose en dos vías. La primera, supondría la ampliación de un camino rural existente, mientras que la segunda sería de nueva creación y discurriría por el lindero de la propiedad que limita con la parcelación San Gonzalo.

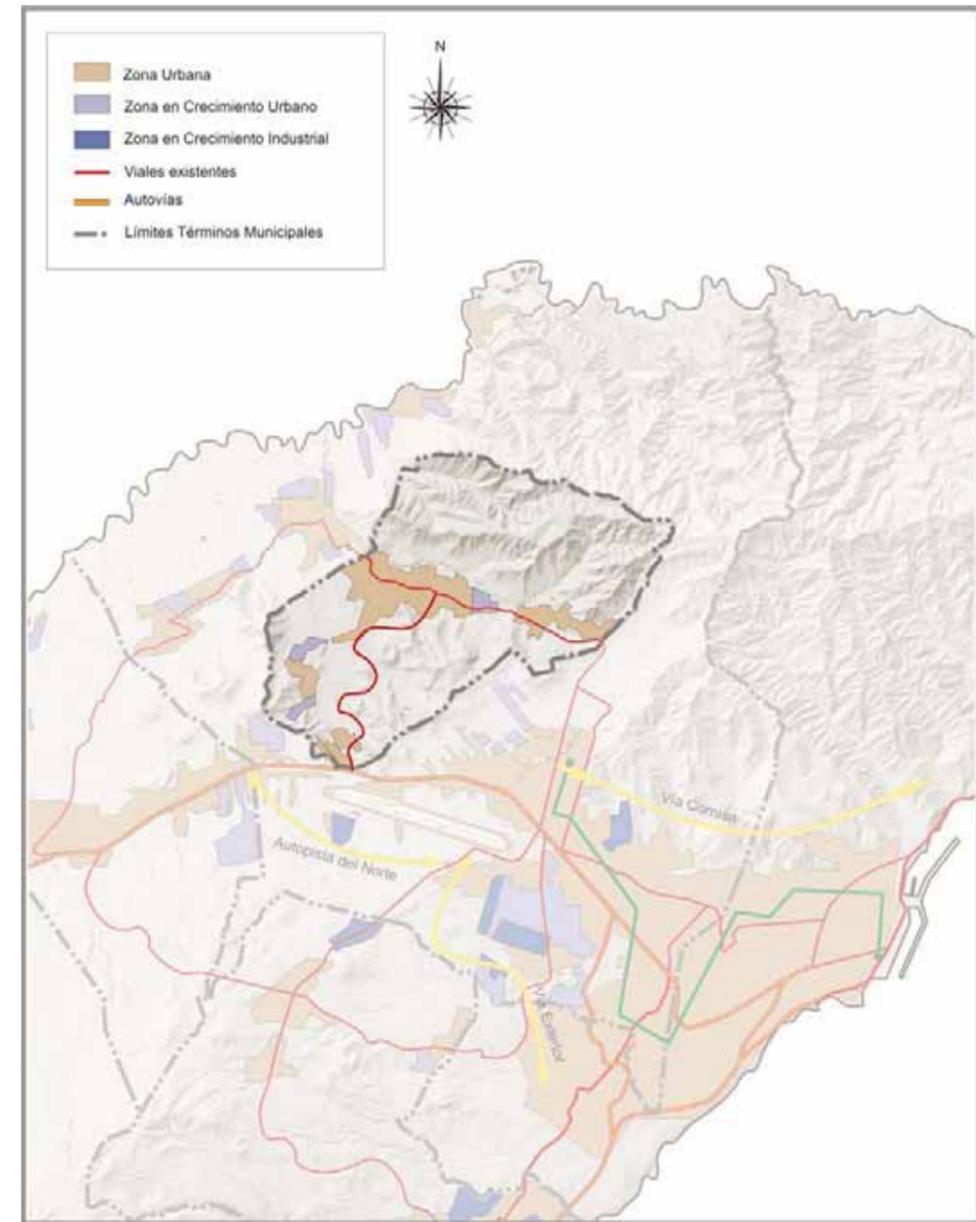
✓ Sector 5. **La Miravala** (El Socorro)

Esta zona se corresponde con la ampliación natural del casco de El Socorro hacia el Norte, previéndose dos áreas de crecimiento a ambos lados del barranco de El Mulato. Esta zona se caracteriza por presentar unos modelos de asentamiento con alta densidad poblacional.

En relación a los **desarrollos industriales** previstos en el territorio del municipio de Tegueste, cabe destacar que dentro del Plan General de Ordenación, **solo se autorizan los Usos de Talleres, Almacenaje y Garajes**, al no existir Polígonos de uso exclusivo industrial dentro del municipio, es decir, para el caso de talleres, sólo se contemplan aquellas actividades que impliquen el uso de maquinaria o instalaciones de pequeña magnitud, debiéndose realizar estas actividades en la zona del casco de Tegueste. Mientras que las actividades industriales dedicadas al almacenaje sólo se contemplan, en el caso de estar destinadas al uso residencial.

En cuanto al sistema general viario considerado dentro del PGOU, cabe resaltar la presencia de eje longitudinal formado por la TF-13 que atraviesa completamente el municipio a través del casco urbano en dirección este-oeste, así como la carretera TF-154 que lo hace transversalmente partiendo del barrio de El Portezuelo para finalizar en su intersección con la TF-13.

A continuación se muestra un esquema con las zonas de crecimiento urbano comentadas.



Esquema de los crecimientos urbanos

2.2.2.4.4. Plan General de Ordenación Urbana de Tacoronte

El objetivo de este apartado consiste en describir brevemente las previsiones de crecimiento del municipio de Tacoronte, desde el punto de vista urbanístico e industrial, contenidas dentro de su *Plan General de Ordenación Urbano* (2005).

Actualmente, la mayor parte del suelo urbano del Municipio de Tacoronte se concentra en tres zonas:

- ✓ La zona costera noroeste, como Guayonje o Puerto de la Madera
- ✓ Las poblaciones ubicadas próximamente al trazado de la autovía TF-5, son las más consolidadas desde el punto de vista urbanístico, destacando entre estas, el núcleo municipal de Tacoronte, Lomo Colorado, Los Naranjeros, La Caridad y Guamasa.
- ✓ Finalmente, los núcleos de medianías como puede ser Agua García.

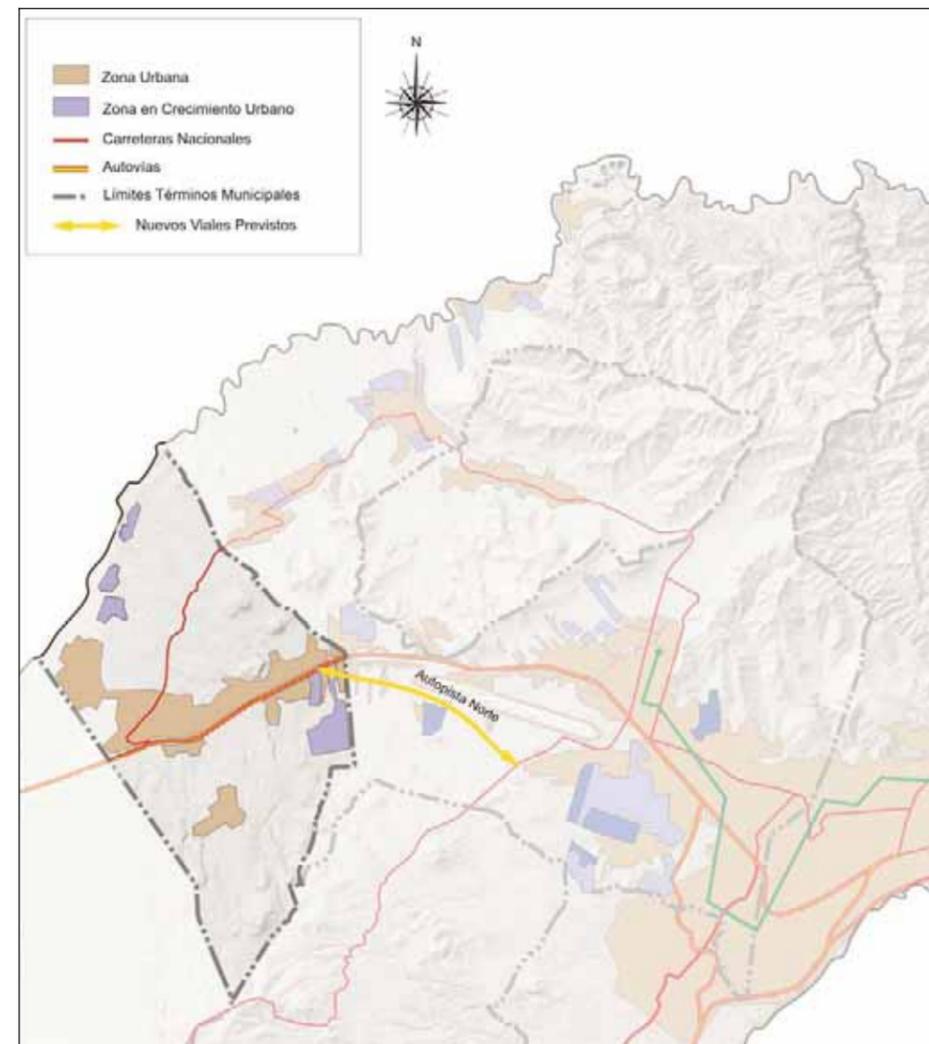
En relación al suelo urbanizable previsto dentro del PGOU de Tacoronte, cabe mencionar que se distribuye principalmente en torno a los núcleos urbanos anteriores. La zona sur del municipio se caracteriza por la presencia de amplias zonas de suelo rústico de protección natural y agraria, mientras que la zona norte presenta un modelo de asentamiento rural, con zonas dedicadas a actividades agropecuarias.

Por otro lado, en relación a las **infraestructuras** consideradas dentro del PGOU de Tacoronte, cabe destacar lo siguiente:

- ✓ En relación a la autopista TF5, como único vial de alta capacidad que en la actualidad discurre por Tacoronte, atravesándolo en dirección oeste-este, considera su futura conexión con la nueva autopista, por el sur del aeropuerto de Los Rodeos.

- ✓ En cuanto a la red primaria de carreteras y vías distribuidoras, considera que han de garantizar por una parte, el acceso a los núcleos edificados y sectores del municipio, y por otra, asegurar los largos recorridos a través del municipio como viales complementarios de la autopista TF-5

A continuación se adjunta un esquema con las zonas urbanas actualmente consolidadas y en las que está previsto un desarrollo urbano dentro del PGOU de Tacoronte.



2.2.2.4.5. Plan General de Ordenación Urbana de El Rosario

En este apartado se describirán las previsiones de crecimiento del municipio de El Rosario, desde el punto de vista urbanístico e industrial, contenidas dentro de su *Plan General de Ordenación Urbana*. Cabe resaltar que está previsto que el Plan vigente sea modificado próximamente.

Los principales núcleos poblacionales dentro del término municipal del Rosario, se localizan en Llano Blanco al sureste, y en la Esperanza, al norte del municipio.

El núcleo de Llano Blanco aglutina en su entorno una gran diversidad de suelo, incluyendo zonas periféricas de suelo industrial, suelo rústico potencialmente productivo, y suelo apto para urbanizar en la zona más próxima a la costa, con mención especial al Plan Especial de Ordenación del Litoral de Santa Cruz-El Rosario.

El núcleo poblacional de La Esperanza por su parte, se caracteriza por disponer de suelo urbano consolidado, estando rodeado principalmente por suelo rústico, por lo que no se prevén crecimientos urbanos dentro del PGOU.

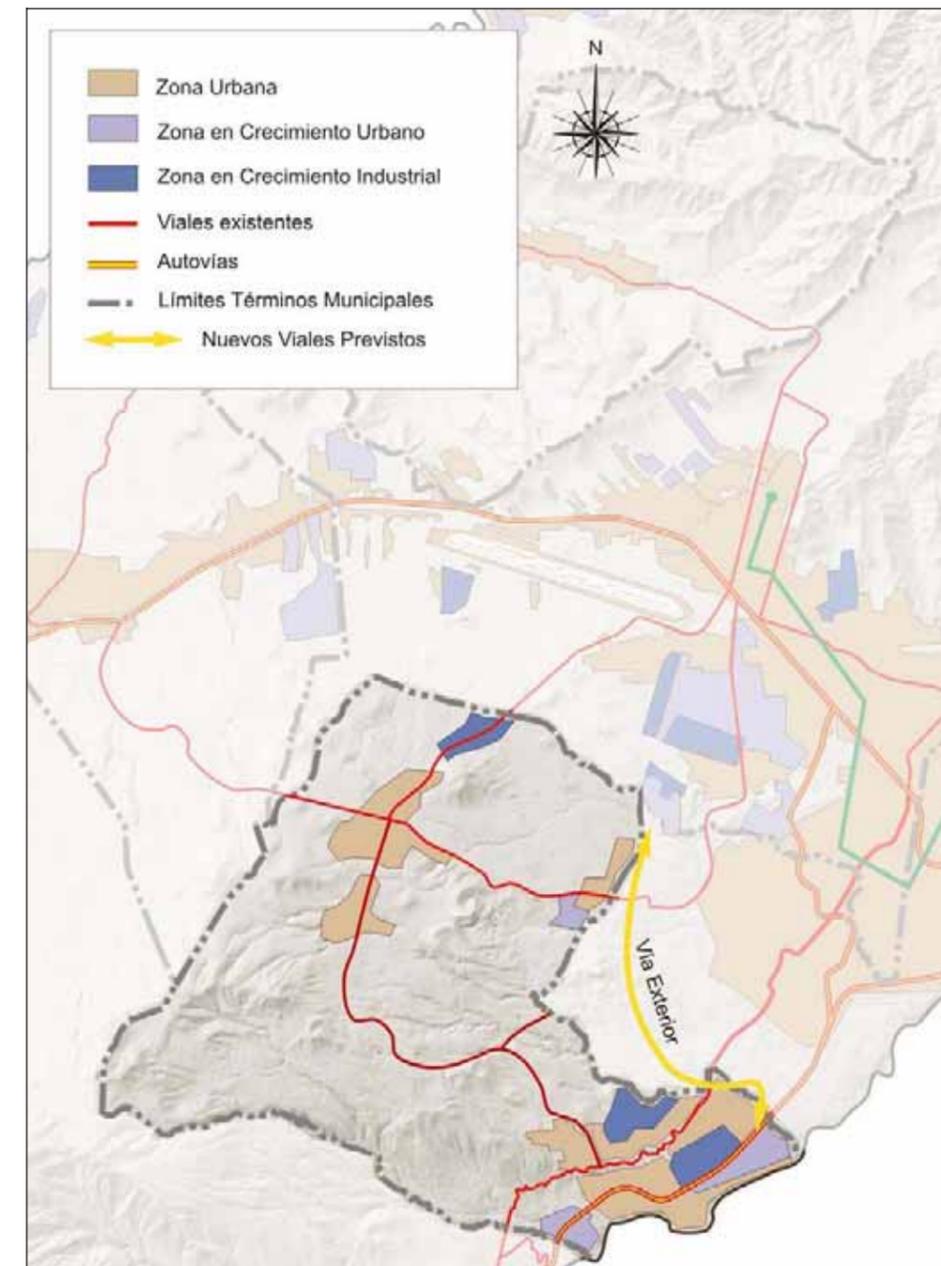
En el resto de áreas del municipio predomina el suelo rústico, con un gran porcentaje perteneciente al paisaje protegido de las Lagunetas en la zona oeste del municipio; el resto abarca básicamente suelo rústico potencialmente productivo, con zonas de protección alterna, así como algunas urbanizaciones eminentemente turísticas, como Costa Caricia y Radazul.

En relación a las zonas estipuladas por el PGOU vigente, donde están previstas nuevos **desarrollos industriales**, cabe destacar fundamentalmente, la zona de San Isidro-El Chorrillo y en menor medida, la zona norte de la Esperanza, en el extremo norte del término municipal.

Por otro lado, el sistema viario contemplado dentro del PGOU está compuesto por la autopista TF-1, cuya principal función consiste en servir de corredor insular, y por una serie de viales que comunican unos núcleos con otros, como la carretera TF-272 que recorre el municipio en sentido este-oeste por su zona norte, atravesando el núcleo de la Esperanza, y la TF-24 que discurre en dirección norte-sur atravesando la práctica totalidad del municipio.

Cabe destacar que el PGOU de El Rosario, contempla el paso de la nueva Vía Exterior por el municipio a través de la zona de San Isidro, habiendo destinado zonas reservadas habilitadas para su nuevo trazado.

A continuación se presenta un esquema con los nuevos desarrollos urbanos e industriales previstos dentro del PGOU de El Rosario.



2.2.2.4.6. Plan de Ordenación Urbana de El Sauzal

El objetivo de este apartado consiste en describir brevemente las previsiones de crecimiento del municipio de El Sauzal, desde el punto de vista urbanístico e industrial, contenidas dentro de su *Plan General de Ordenación Urbana*, cuyo documento se encuentra en revisión para su aprobación provisional.

El municipio de El Sauzal se caracteriza porque el trazado de la autopista del Norte TF-5 divide al territorio municipal en dos ámbitos claramente diferenciados desde el punto de vista urbanístico. Por un lado se sitúa la zona costera al norte de la traza, con El Sauzal como núcleo más poblado del municipio, y por otra parte se encuentran las zonas situadas en las medianías, en donde existen suelos con mejores condiciones para el cultivo y donde los asentamientos se producen al borde de los caminos agrícolas, con una tipología más diseminada; en esta zona se encuentran núcleos como San Cristóbal, Lomo de Piedras y el Ravelo, con el paisaje protegido de Las Lagunetas ocupando casi el tercio superior sur del término municipal.

El Plan General de Ordenación de El Sauzal divide el término municipal en 8 sectores desde el punto de vista del suelo urbanizable, siendo el uso característico de estos, fundamentalmente residencial. El PGOU propone para cada sector lo siguiente:

✓ Sector 1: **La Ermita de los Ángeles**

El territorio correspondiente a este sector constituye un espacio residual entre las urbanizaciones existentes (La Primavera y los Ángeles), habiéndose propuesto la ubicación de una residencia geriátrica en dicha zona.

✓ Sector 2: **El Calvario**

El territorio incluido dentro de este sector constituye el ámbito natural de ensanche del núcleo urbano tradicional y del área de El Calvario, estando prevista la introducción de nuevos viales en sentido este-oeste con el objetivo de mejorar la accesibilidad y completar la trama urbana, adoptándose un esquema viario reticular.

✓ Sector 3: **El Palmeral**

Gran parte de este territorio se haya condicionado por sus características topográficas, que en muchos casos superan una pendiente del 45%, hecho que determina la catalogación del suelo como no apto para la urbanización, ante esta circunstancia, dentro del PGOU se reclasifica este sector como suelo de carácter rústico.

✓ Sector 4: **Naranjos-Puntillo**

El espacio incluido dentro de este sector se encuentra muy acotado por suelo urbano consolidado, el acantilado y la carretera de Las Breñas, previéndose fundamentalmente el uso residencial unifamiliar en tipología aislada.

✓ Sector 5: **Ravelo II**

En esta zona que constituye un espacio residual entre el núcleo urbano de El Ravelo y el barranco, se prevén crecimientos urbanos con la construcción de viviendas sociales, con el objetivo de evitar crecimientos incontrolados al borde de los caminos, crecimientos que generan una demanda de servicios e infraestructuras inabordable.

✓ Sector 6: **Parque Atlántico**

El territorio que se incluye en el presente sector está acotado por las urbanizaciones colindantes de La Baranda y el Guirriel (Suelo Urbano), la Autopista del Norte y la Urbanización "Parque Colón", contando este sector con un Plan Parcial ya aprobado para su desarrollo, con una tipología de asentamiento eminentemente residencial.

✓ Sector 7: **Parque Colón**

En este sector se distribuirá preferentemente el uso residencial unifamiliar. Las tipologías edificatorias con una mayor densidad se ubicarán prioritariamente próximas al eje viario estructurante de la zona (Rambla en el actual Camino o de San José).

✓ Sector 8: **Las Breñas I**

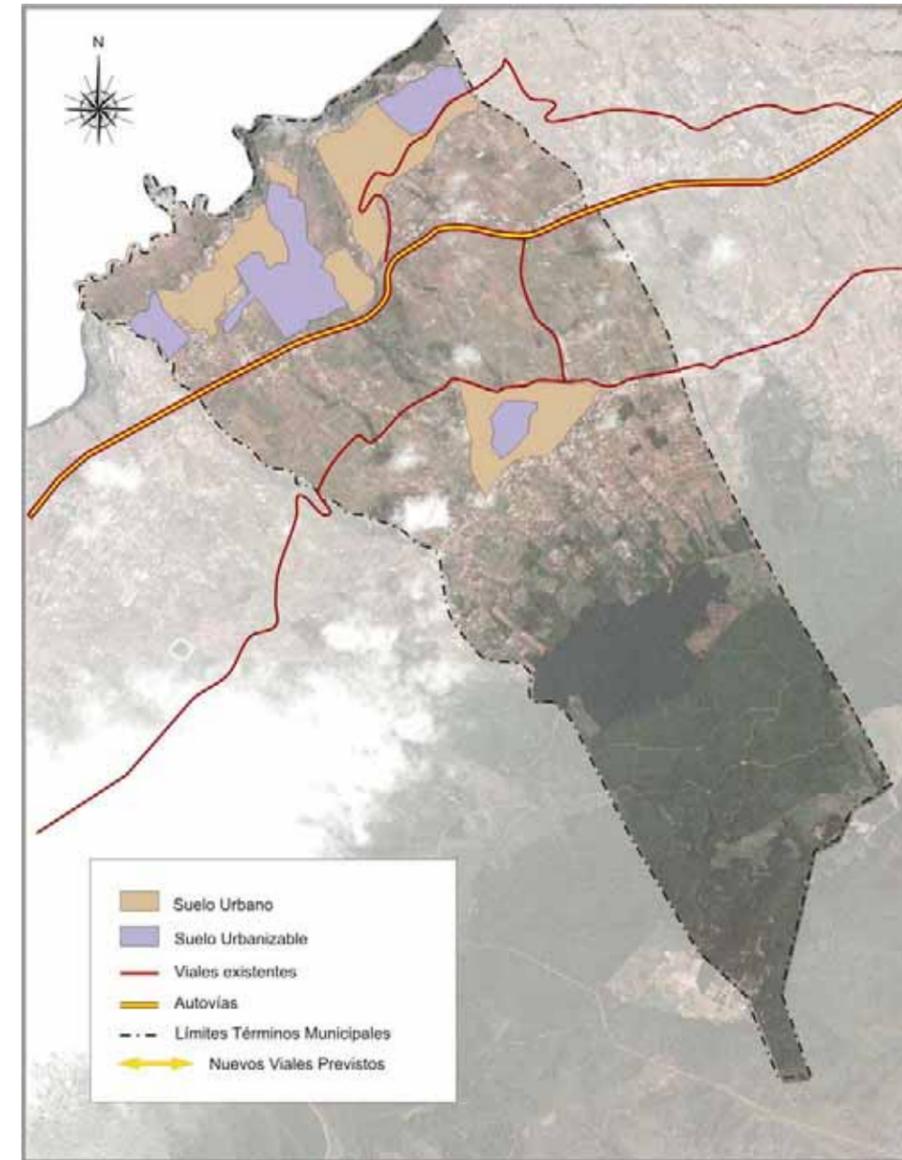
Los terrenos incluidos dentro de este sector tienen carácter residual, debido a que están constituidos principalmente por pequeñas fincas que han quedado al margen del desarrollo de las urbanizaciones colindantes de Los Naranjos y El Puertito. Las tipologías edificatorias de mayor densidad deberán ser distribuidas en las zonas próximas a la rambla central.

Cabe destacar que dentro del suelo urbanizable comentado anteriormente, el PGOU del término municipal de El Sauzal prohíbe en la mayoría de los casos, el uso industrial que no sea compatible con la zonificación residencial. Las industrias dentro del municipio se encuentran muy dispersas, destacando por ejemplo, la de tratamiento de mármoles en el núcleo de San José.

Por otro lado, el sistema viario determinado por el PGOU del municipio de El Sauzal está formado por los siguientes viales:

- ✓ La TF-5, que discurre en dirección suroeste próxima al núcleo de El Sauzal, para posteriormente continuar su traza cercana a la Costa.
- ✓ El vial Rambla de las Breñas
- ✓ La carretera Norte C-820 que discurre cercana y de forma paralela a la autovía TF-5.
- ✓ La carretera local TF-1224 (Avenida Inmaculada) que junto con la TF-5 determinan el modelo territorial del municipio, con la mayor parte de los asentamientos poblacionales situados al norte de la traza de la autovía del norte.

A continuación se muestra un esquema en el que se puede apreciar por una parte, las zonas urbanas más consolidadas del municipio y por otra, aquellas zonas que, según el PGOU de El Sauzal se espera que experimenten un mayor desarrollo urbano.



2.2.2.4.7. Plan General de Ordenación de Candelaria

El objetivo de este apartado consiste en describir brevemente las previsiones de crecimiento del municipio de Candelaria, desde el punto de vista urbanístico e industrial, contenidas dentro del avance de su *Plan General de Ordenación Urbana* actualmente en información pública.

La población de este término municipal se concentra fundamentalmente en la zona meridional y en las proximidades de la costa, con predominio de zonas llanas, siendo los núcleos más poblados, Candelaria, Barranco Hondo y Las Caletillas, distribuyéndose el suelo urbanizable previsto en torno a estos.

En el núcleo de La Candelaria y Barranco Hondo predomina el uso residencial, mientras que en el núcleo de Las Caletillas se caracteriza por su marcado carácter turístico, además del uso residencial de carácter industrial.

La influencia cada vez más marcada del Área Metropolitana de Tenerife explica la evolución reciente del municipio, lo que en su aspecto demográfico se ha traducido en un notable incremento de sus efectivos de tal manera que de los 4.795 habitantes que residían en el municipio en 1960 se ha pasado a los 14.247 que lo hacían en el 2001. El área costera ha ido perdiendo el carácter de segunda residencia y acogiendo a un contingente cada vez mayor de población foránea, atraída por la benignidad del clima y la accesibilidad que proporciona la autopista. En Candelaria el proceso de urbanización se concentra en sus zonas más próxima a los límites con El Rosario y en el frente costero del territorio municipal.

El PGOU de Candelaria distribuye el suelo urbanizable en tres zonas, proponiendo para cada una de ellas, de forma general, lo siguiente:

- ✓ La zona situada en torno al núcleo de Barranco Hondo, en esta zona se pretende consolidar el suelo urbano existente hasta el margen Oeste de la TF-1.
- ✓ El núcleo urbano 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.
- ✓ El núcleo urbano de La Candelaria, ubicado entre éste y el Polígono Industrial de Güimar, como expansión de la Cabecera Municipal.

En cuanto a los sistemas generales viarios principales contemplados dentro del PGOU del término municipal de Candelaria cabe destacar la autopista TF-1 y la vía costera.

