

2.2.6. DIAGNÓSTICO

2.2.6. Diagnóstico

Tras la exposición de la información recopilada del Ámbito extenso en los campos relativos al sistema territorial, socioeconomía, tráfico y medio ambiente, el presente apartado realiza una síntesis del citado capítulo.

Así, de los datos expuestos en la fase de Información hay algunos que resultan especialmente significativos a la hora de establecer un diagnóstico global del Ámbito Extenso, los cuales se reiteran a continuación en la medida en que permiten poner de relieve las características del modelo territorial del Ámbito.

2.2.6.1. Sistema territorial.

En el presente apartado se expone un diagnóstico del Sistema Territorial del ámbito Extenso definido para el *Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife*.

Para llevarlo a cabo se sintetizan las principales conclusiones de la fase de información en relación al Sistema Territorial, agrupada en los siguientes puntos:

- ✓ Aún no se ha desarrollado completamente el modelo de ordenación del PIOT para el Ámbito Extenso.
- ✓ Los núcleos de Santa Cruz y La Laguna están unidos y se está produciendo una dispersión de población residencial a los municipios adyacentes.
- ✓ Existen zonas ocupadas por la edificación de modo inadecuado.
- ✓ Existen zonas de Suelo Rústico de especial importancia dentro del Ámbito Extenso, tanto por sus valores productivos como por los relacionados con sus valores naturales y paisajísticos.
- ✓ La estructura de Sistemas Generales Viarios presenta carencias de accesibilidad y de ubicación con respecto a la edificación consolidada.
- ✓ Dentro del Ámbito Extenso existen dos elementos fuertemente estructurantes: el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Aeropuerto de Tenerife Norte.
- ✓ El Casco Histórico de San Cristóbal de La Laguna posee la declaración por la UNESCO de Patrimonio de la Humanidad desde el año 1999.

A continuación se describe cada uno de estos diagnósticos, siempre en relación con el Ámbito Extenso delimitado.

✓ **Aún no se ha desarrollado completamente el modelo de ordenación del PIOT para el Ámbito Extenso.**

El PIOT marca un modelo de ordenación insular y comarcal que ha sido descrito en el punto de información correspondiente, y que es heredada por la zona que abarca el Ámbito Extenso. Sin embargo se observa que este modelo no está materializado, fundamentalmente en dos aspectos:

- La ordenación del suelo municipal y la indicativa del PIOT difieren en su estructura.
- Faltan de ejecutar algunas obras propuestas por el PIOT para el Ámbito Extenso en relación a red viaria y de transportes.

Con respecto al primero, se tiene que, en líneas generales, el modelo municipal en desarrollo y las propuestas del PIOT son tendentes a una concentración del suelo urbano y urbanizable en la zona este del Ámbito Extenso, con crecimiento hacia suroeste del mismo, y planteando como barrera las proximidades a la Autopista Exterior. Sin embargo, se observan diferencias en la zona sur del Aeropuerto de Tenerife Norte y de Guamasa, donde el planeamiento vigente reserva suelos con carácter urbanizable, mientras que éstos terrenos asociados a la agricultura tradicional presentan protección económica por parte del PIOT preservándolos de procesos de consolidación edificatoria.

En segundo lugar, el PIOT propone un sistema viario y de transporte general estructurando el Ámbito Extenso de modo que se obtenga un sistema viario con estructura de malla, buena accesibilidad y multimodalidad, dando cabida a transportes colectivos de nueva incorporación, como el tranvía o el tren.

De esta forma, en el punto de información se exponían los objetivos del PIOT en cuanto a la red básica de infraestructuras, cuyo grado de implantación se muestra en la siguiente tabla:

RED BÁSICA DE INFRAESTRUCTURAS DETERMINADAS POR EL PIOT EN EL ÁMBITO EXTENSO	
RED DE INFRAESTRUCTURAS	EXISTENCIA
TF-5	SI
Intercambiadores de transporte en el entorno de Los Rodeos	SI
Intercambiadores de transporte en el entorno de Añaza	NO
Intercambiadores de transporte en el entorno de Cabo Llano	En ejecución
Variante de la TF-5 al Sur del Aeropuerto	NO
Autopista Exterior	NO
Arteria central de La Laguna	NO
Nuevo acceso al Aeropuerto	SI
Vía de Ronda de La Laguna	SI
Eje costero	NO
Santa María del Mar – Las Chumberas	SI
Eje Salud - Chorrillo	En ejecución
Eje de la Rambla del Rosario	En ejecución
Vía de Cornisa	NO
La Laguna – La Esperanza	SI
Eje comarcal Sur	NO

Como conclusión se tiene que el modelo del PIOT en relación a la ordenación del suelo es coincidente, en su mayor parte, con el concebido desde el punto de vista municipal, y que las infraestructuras implantadas determinadas por el PIOT son un 60 % de las mismas.

- ✓ **Los núcleos de Santa Cruz y La Laguna están unidos y se está produciendo una dispersión de población residencial a los municipios adyacentes.**

Los núcleos urbanos de Santa Cruz y de La Laguna se han fusionado conformándose como un único conjunto que sigue creciendo hacia el sur; además, está en proceso de consolidación su unión con otras entidades de población, como Taco, Santa María del Mar, El Sobradillo y Añaza.



Continuación de la urbanización entre Santa Cruz y La Laguna visto desde el Barranco de Santos.

Además parte de los usos residenciales del continuo urbano de Santa Cruz – La Laguna se han trasladado a los municipios colindantes (El Rosario, Tegueste y Tacoronte), debido a la escasez de suelo en Santa Cruz – La Laguna, el alto costo del mismo y la mejora de las comunicaciones.

- ✓ **Existen zonas ocupadas por la edificación de modo inadecuado.**

Dentro de Ámbito Extenso existen suelos ocupados por la edificación que no responden a una planificación previa, aunque de modo posterior hayan sido clasificados por el planeamiento municipal como urbanos por estar ya consolidados.

Esta expansión natural de la edificación, en muchas ocasiones asociada a procesos de autoconstrucción, tiene diversas consecuencias entre las que se pueden destacar las siguientes:

- ✓ Desajustes con el modelo de ordenación y crecimiento determinado por el planeamiento municipal para su territorio de afección.
- ✓ La ocupación de suelos protegidos por el planeamiento municipal y que se desean preservar de la edificación, caso de los barrancos, generalmente categorizados como Suelo Rústico de Protección de cauces y barrancos ó de protección hidrológica.
- ✓ La existencia de tramas urbanas no continuadas adecuadamente a través de los límites de términos municipal, como ocurre en algunas zonas de la división administrativa entre Santa Cruz y La Laguna.



Viviendas situadas en el entorno del límite de Término Municipal Santa Cruz – La Laguna.

✓ **Existen zonas de Suelo Rústico de especial importancia dentro del Ámbito Extenso.**

El Suelo Rústico incluido dentro del Ámbito Extenso incluye parte de los espacios protegidos del Macizo de Anaga, la Corona Forestal y Las Lagunetas. Además, presenta en su parte más occidental suelos con protección agrícola determinada por el planeamiento municipal.



Terrenos de Los Rodeos categorizado como Suelo Rústico de protección agrícola.

✓ **La estructura de Sistemas Generales Viarios presenta carencias de accesibilidad y de ubicación con respecto a la edificación consolidada.**

Las vías de acceso insulares, que se corresponden con grandes sistemas generales, se limitan a tres, como son la TF-1 y el acceso Sur, la TF-2 y la TF-5. Desde el punto de vista de la ordenación este sistema presenta algunas deficiencias como pueden ser:

- ✓ La accesibilidad por el Norte del Ámbito Extenso está limitada a viarios insertos en el conglomerado urbano, no existiendo acceso desde el exterior del área metropolitana.
- ✓ El actual cierre del anillo insular conformado por la TF-2 ha sido absorbido por la urbanización.

- ✓ Además de la TF-2, la TF-5 se conforma como una vía de alta capacidad que atraviesa Suelo Urbano consolidado por la edificación.
- ✓ El SGV de la TF-1 presenta una importante discontinuidad en el frente marítimo del casco de Santa Cruz, en la que posee un carácter más urbano. Por otra parte, este tramo, comprendido entre en Palmetun y el comienzo de la Autovía de San Andrés, se conforma como una barrera física entre la ciudad y el mar.
- ✓ Los Barrios del Norte del continuo urbano Santa Cruz – La Laguna poseen carencias de accesibilidad por su condición de borde del Barranco de Santos, y el no tratamiento de esta circunstancia.

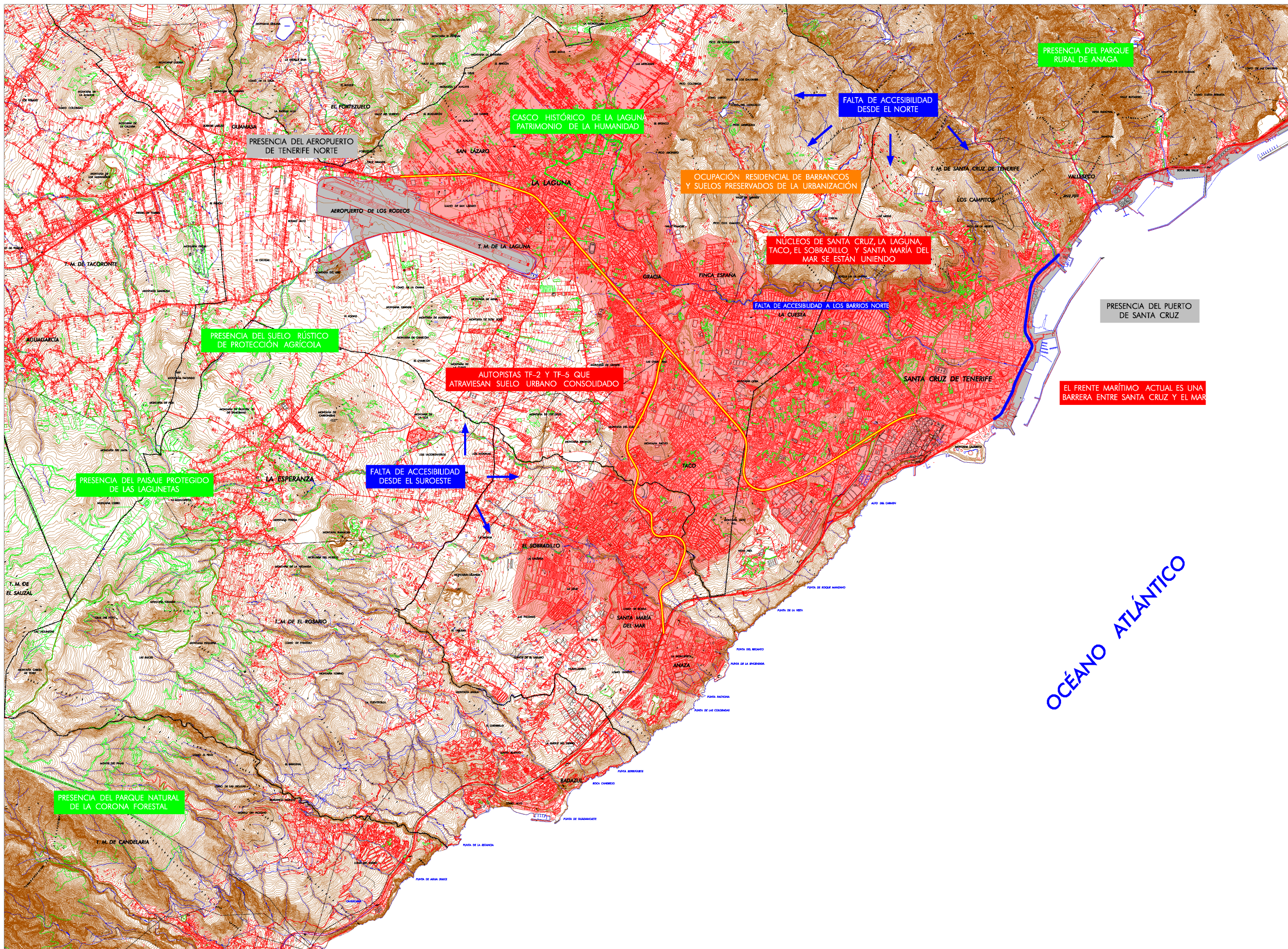
✓ **Dentro del Ámbito Extenso existen dos elementos fuertemente estructurantes: El Puerto de Santa Cruz y el Aeropuerto de Tenerife Norte.**

Dentro del Ámbito Extenso se incluyen dos elementos de transporte que destacan por su relevancia a nivel insular. Éstos son el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Aeropuerto de Los Rodeos, ambas infraestructuras objeto de Operaciones Singulares Estructurantes del PIOT.

✓ **El Casco Histórico de San Cristóbal de La Laguna posee la declaración por la UNESCO de Patrimonio de la Humanidad desde el año 1.999.**

Por lo que deberán ser preservados los valores que presenta.

A continuación se adjunta un plano con el diagnóstico del sistema territorial del Ámbito Extenso para el presente Plan Territorial Especial, donde se pueden observar de un modo genérico las principales conclusiones del mismo.



LEYENDA

OCEANO ATLANTICO

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

DIAGNÓSTICO DEL
SISTEMA TERRITORIAL

Escala: 1:20.000 Originales en A0
Hoja 1 de 1

2.2.6.2. Socioeconomía

El área metropolitana objeto de análisis se caracteriza desde el punto de vista socioeconómico por tratarse de un espacio con alta densidad de población, por la existencia de una serie de núcleos interrelacionados y por contar con una serie de servicios, de equipamientos y de infraestructuras diversas que dan servicio a un territorio más amplio que el abarcado por la actual división administrativa.



Vista de Santa Cruz de Tenerife con la barrera de Anaga que condiciona su expansión urbana, orientándola en dirección a La Laguna y más recientemente hacia el oeste.

Las principales características de la situación socioeconómica actual se recogen a continuación:

✓ **Concentración elevada de población**

El Área Metropolitana de Tenerife se caracteriza por unas altas densidades de población, ubicada en un espacio delimitado por una orografía complicada que dificulta tanto el propio asentamiento físico de la población, su expansión, y las comunicaciones internas de y entre las poblaciones integrantes del área metropolitana.

El desarrollo de los núcleos, en el actual proceso de rururbanización del entorno urbano se efectúa sobre suelos de alta capacidad agrológica (Vega de La Laguna), con el impacto y la competencia de usos que el proceso genera. Estas zonas así ocupadas presentan, por el contrario, menores densidades de población.



Creación y urbanización del entorno para la posterior edificación de viviendas, como en la zona de El Sobradillo. El crecimiento se realiza en competencia con los usos agrícolas tradicionales y en suelos de alta calidad.

✓ **Distribución demográfica**

La característica más reseñable del poblamiento es su carácter concentrado en núcleos de peso demográfico variable, en el conjunto de los que sobresalen los ubicados en el eje Santa Cruz de Tenerife-La Laguna.

La expansión difusa de la ciudad por el entorno rural circundante se define por el carácter de baja densidad respecto a la ciudad propiamente dicha; puede hablarse de un dominio silvoagrícola mayoritario en superficie y un espacio construido discontinuo.

En la demarcación capitalina y en La Laguna predomina el poblamiento concentrado a causa del importante peso de la ciudad sobre la población del término, aunque también existen algunas áreas de poblamiento disperso, especialmente en el ámbito de Anaga, lo que acentúa las densidades en los espacios urbanos.

✓ **Los ejes de comunicación, base para el crecimiento urbano**

Las vías de comunicación han tenido un papel destacado en el crecimiento de los núcleos de población. Su trazado ha servido para marcar el rumbo del crecimiento espacial de las poblaciones. A partir de ellos, los núcleos van consolidando los espacios intermedios. Las carreteras de Santa Cruz-La Laguna y de El Rosario son muestra de ello.

La conversión de las vías de comunicación intermunicipales en ejes de crecimiento de los núcleos genera como primera consecuencia su mayor utilización pero no sólo con el fin originario sino como vía interna de funcionamiento de la trama urbana en la que queda insertada e integrada como una calle más.

✓ Crear una trama urbana

El desarrollo edificatorio habido en los últimos años ha de integrarse en la trama urbana existente con lo que se favorezca el acceso a los equipamientos y servicios y se facilite la interconexión de los diferentes puntos de la trama urbana.

Importante papel en ello ha de tener la integración de las nuevas redes viarias con las existentes, favoreciendo de igual manera la conexión con los nuevos medios de transporte que se planean, caso del tren del sur o de la línea de metro ligero, permitiendo la interconexión de ambos y de ellos con la red de transporte privado (aparcamientos disuasorios en las proximidades de las estaciones, accesos peatonales, etc.), de tal forma que se favorezca el uso del transporte público por los ciudadanos.



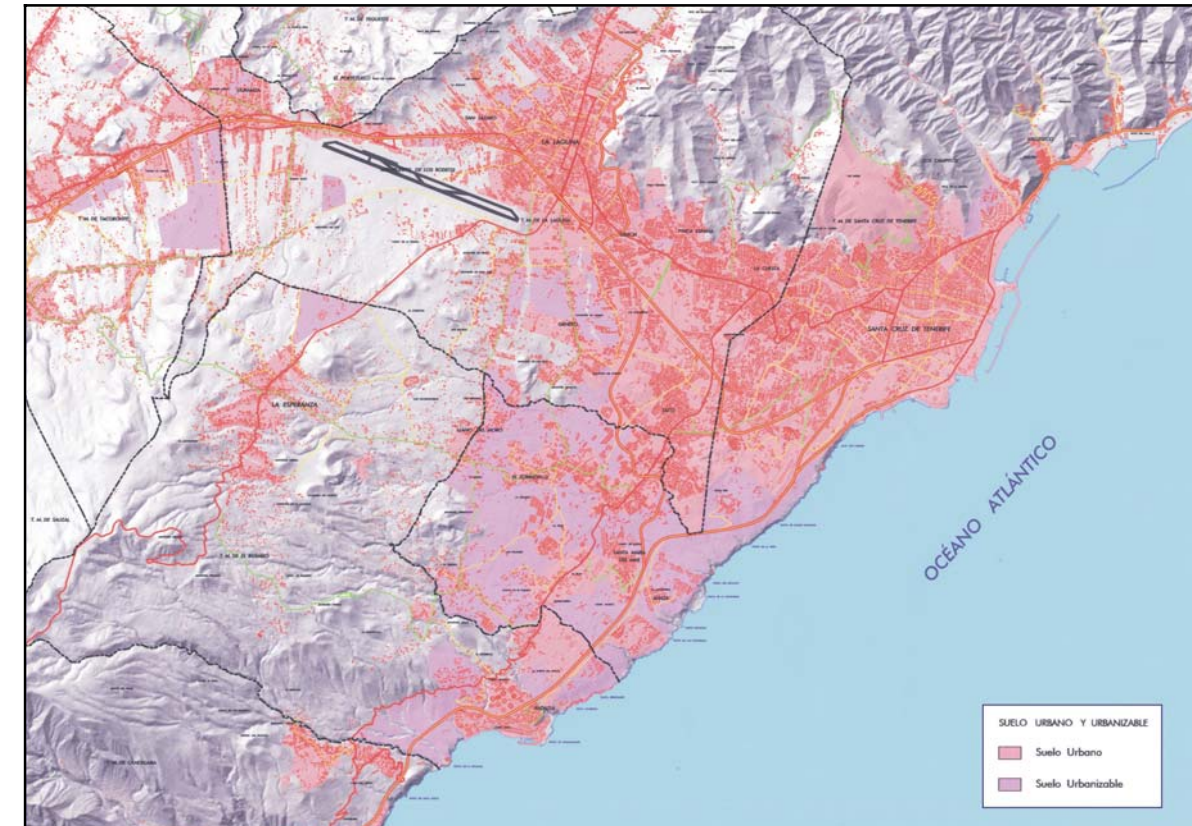
En Añaza las viviendas se ubican en una posición privilegiada sobre la costa del Atlántico. Obsérvese la diversidad de tipología edificatoria que adopta el crecimiento urbano en espacios colindantes: vivienda individual, adosados, bloques de alturas dispares hasta el rascacielos de primera línea. El crecimiento tiene el riesgo de crear barriadas aisladas, inconexas entre sí y con el resto del espacio urbano.

✓ El área metropolitana va a seguir creciendo

Las mayores previsiones de incremento de edificaciones en función de la catalogación del suelo que encontramos, se sitúan la zona oeste del eje La Laguna – Santa Cruz, decreciendo a medida que nos alejamos de estas ciudades, por ello la ubicación final de la Circunvalación Exterior de Santa Cruz posee una especial relevancia desde el punto de vista de la ordenación de la zona, ya que esta vía se plantea a modo de límite de separación entre el mundo rural y natural y el urbano.

La dispersión del espacio edificado por el entorno de Santa Cruz hace prever que la población de Santa Cruz de Tenerife se estanque o tienda a disminuir por la emigración de sus habitantes hacia nuevas urbanizaciones, tendencia que se ha de ver favorecida por la mejora de la red viaria del entorno del Área Metropolitana de Tenerife, que ha de propiciar y potenciar los movimientos pendulares de población.

La tipología de los nuevos espacios es dispar: viviendas individuales, edificaciones colectivas aisladas o en polígonos residenciales, bloques de diferentes alturas,... frente a la anterior realidad de núcleos más compactos integrados en barrios.



Espacio urbano y suelos urbanizables en el área Metropolitana de Tenerife

✓ **Preservación de espacios de alta calidad agrológica**

La actividad agrícola se encuentra en retroceso; manifestación de ello lo constituye el repliegue de los espacios agrícolas ante la creciente actividad urbanística. De este modo muchos de los terrenos abandonados en etapas anteriores se están ocupando por urbanizaciones residenciales, actividades industriales e infraestructuras.

Los usos tradicionales habidos en el ámbito rural de Santa Cruz y municipios adyacentes han sido los vinculados a la explotación de la tierra.

Las condiciones edafológicas existente en la zona de estudio favorecían el desarrollo de los cultivos.

La actividad agraria, y los espacios a ella vinculada, ve comprometida su continuidad ante la competencia que en estos entornos urbanos suponen los procesos edificatorios y la baja rentabilidad de las explotaciones agrarias.

Se considerara necesario proceder a una planificación que preservara los espacios con suelos de alta calidad.

Pese a la crisis que atraviesa, la conservación de determinados espacios para los usos agrícolas debe permitir el desarrollo de una agricultura más competitiva y revalorizada (agricultura ecológica, producciones de calidad, industrias derivadas,...)

✓ **Servicios supramunicipales**

La capital tinerfeña y La Laguna cuentan con una serie de servicios de carácter supramunicipal (administración, universitaria, hospitalaria...); el acceso a los mismos para la población del resto de los municipios de la isla ha de favorecerse con los nuevos viarios definidos en el presente estudio del sistema viario del Área Metropolitana.

A continuación, se adjunta un plano donde se refleja el diagnóstico realizado del medio socioeconómico en el área metropolitana de Tenerife.

