

### **3.2.3. SOCIOECONOMÍA**

### 3.2.3.1. Introducción

En este apartado se realizará el estudio de los aspectos referentes a la demografía y la actividad económica de los espacios situados en el ámbito específico en el que se plantea la ejecución de la infraestructura viaria del entorno del área Metropolitana de Tenerife.

Como especificado ha quedado en el apartado correspondiente, el área objeto de delimitación se localiza al NE de la Isla de Tenerife. Se pretende con el análisis de la red viaria formular una actuación con la que proceder al cierre del anillo insular en el tramo situado al oeste de la capital tinerfeña, del mismo modo que se persigue una mejora de la conectividad espacial de la ciudad por su franco norte y marítimo litoral.

La realidad física del área metropolitana de Tenerife implica la concentración de población, actividades y dotaciones que suponen un atractivo no sólo para la población de la capital insular sino para el conjunto de la Isla. El carácter insular del territorio limita los grandes desplazamientos, pero dota de mayor trascendencia al transporte marítimo y aéreo y al acceso a los citados ámbitos para su comunicación exterior, bien con el resto de las islas o con espacios geográficos más alejados.

El medio humano engloba un amplio abanico de realidades que van desde la población al sistema cultural (patrimonio, sistema educacional, modos y estilos de vida) y al territorial (planeamiento, servicios existentes) pasando por la actividad económica del área.

La premisa de partida es aquella que nos permite afirmar que la infraestructura viaria que se estudia va a generar una serie de impactos en el ámbito espacial que la va a acoger. A priori éstos impactos pueden ser de dos tipos no excluyentes, positivos y negativos. La labor de planeamiento ha de procurar que la nueva realidad resultante sea asimilada e integrada en el contexto territorial de la que forma parte minimizando los impactos.

Analizado en el ámbito extenso el contexto socioeconómico de los municipios con lo que se ha obtenido una visión de la realidad del territorio sobre el que se realiza el presente trabajo y la forma en que puede influir en los objetivos que lo motivan, en este apartado del estudio se reduce el área de estudio al formado por la franja que contiene el trazado potencial propuesto.

### 3.2.3.2. Análisis socioeconómico del territorio

La reducción espacial del área delimitada implica un replanteamiento de la metodología, en el sentido de proceder a un análisis con mayor grado de detalle que ha de centrarse necesariamente en la información que nos proporciona el conocimiento directo de la zona concreta afectada, y de la información gráfica de la misma. Más que de cifras, se describe la afección que el trazado puede ejercer en la realidad espacial que en su vertiente social, humana y económica se traduce de la actual ocupación del territorio por el se plantea el nuevo sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife.

La zona de estudio se limita a la franja de terreno que bordea por el oeste y el norte a las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y de San Cristóbal de La Laguna. Abarca de este modo una amplia superficie en sentido longitudinal N-S y E-O, espacio caracterizado por una cierta diversidad en lo referente a las características definitorias del mismo. Esta variedad es el resultado de la diferente ocupación que bien de manera directa o indirecta se ha realizado del mismo.

Una de las mayores problemáticas con las que cuenta la ciudad de La Laguna y por extensión Santa Cruz de Tenerife está relacionada con el hecho de dar servicio mediante su red viaria interior a los movimientos de tráfico generales de carácter insular. La alternativa a ésta situación es la de impulsar la construcción de la denominada **Circunvalación Oeste**. El estudio de la red viaria ha motivado que se plantee ésta intervención por medio un trazado viario que desde Guamasa se aleje de la zona urbana de La Laguna por el sur del aeropuerto para tomar una dirección sur bordeando el Área Metropolitana por su frente oeste hasta conectar con la TF-1 en las inmediaciones de Añaza.

Por el este, la zona geográfica arranca en la zona de La Atalaya, territorio en el que el macizo de Anaga entra en contacto de forma directa sobre el Atlántico por donde una estrecha zona llana en cuya generación ha participado la acción humana y permite una conexión directa con la zona NE de la isla.

En esta zona el área delimitada se divide en dos direcciones. La primera de ellas con dirección E-W es la que se denomina **Circunvalación Norte**, cuya finalidad es la de constituirse en vía de cierre y colectora longitudinal del franco norte de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, que permita conectar la TF-5 con la TF-11 y libere la zona urbana de

determinados movimientos con la incidencia positiva que tal hecho ha de producir en la calidad de vida de los ciudadanos tinerfeños.

La segunda dirección que toma la actuación se adentra por el primer tramo del frente marítimo de la capital tinerfeña, hasta las inmediaciones de la refinería de petróleos. Por ello, a esta actuación se la denomina **Vía Litoral**. En esta zona la ciudad entra en contacto con el Atlántico, frente marítimo que se encuentra en un interesante proceso de renovación urbana, enriquecido por las recientes actuaciones que, como el nuevo Auditorio de Tenerife, el Parque Marítimo César Manrique, el Centro Internacional de Ferias y Congresos de Santa Cruz de Tenerife revalorizan el espacio urbano y contribuyen a enriquecer la calidad de vida de los habitantes y constituyen elementos que favorecen la calidad y atractivos turísticos de la capital, lo que repercute en el conjunto de Tenerife.

La red viaria se completa por medio de una nueva propuesta con la que se pretende completar el que pudiera denominarse **Anillo de La Laguna**, ejecutado en parte con la TF-13. Con ello se propiciaría la ejecución de una vía de comunicación con la zona norte de la isla de Tenerife, Tegueste, Tejina, Valleguerra, Bajamar y Punta Hidalgo sin interferir en los movimientos diarios propios de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna.

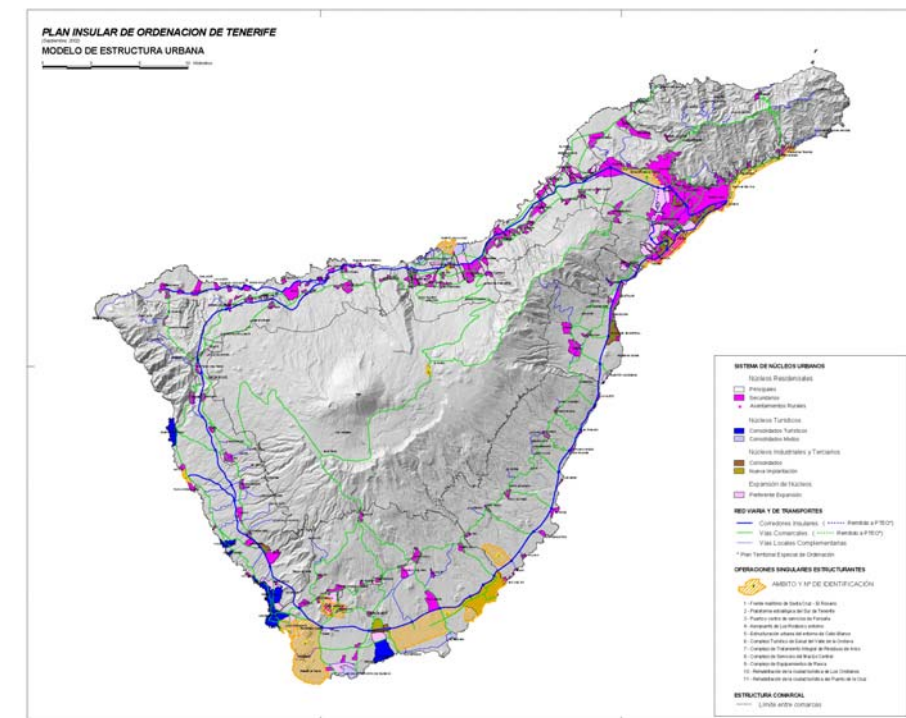
El espacio objeto de estudio se trata en líneas generales en un medio altamente urbanizado, si bien determinados ámbitos territoriales conservan grado de naturalidad digno de destacar, y por ello han sido reconocidos como lo ponen de manifiesto las diferentes figuras administrativas que los protegen, si bien los espacios del ámbito específico no se ven afectados por las medidas de protección por valores naturales al quedar en su caso en el borde de las zonas bajo protección.

La presencia humana, en los diferentes estadios de desarrollo que en este medio se han sucedido hasta el presente, ha provocado la paulatina transformación de los caracteres originarios del espacio. Las características naturales del territorio ha favorecido el desarrollo de las actividades agrarias, de forma más clara en los espacios de la zona norte.

La interacción creciente entre la ciudad y los medios rurales ha venido a trastocar los supuestos tradicionales sobre el estudio de estas realidades geográficas, dejando a un lado los planteamientos antagónicos para pasar a una consideración de complementariedad de ambas áreas.

La convergencia espacio-temporal facilitada por el desarrollo de las redes y los medios de transportes acerca la ciudad a su entorno y viceversa. Así de centro de mercado pasa a convertirse en motor de cambio económico y social del medio rural que le circunda. La ciudad se convierte en agente urbanizador, extendiendo su organización del espacio al marco agrario, donde el territorio sólo poseía un valor productivo.

Sus consecuencias se extienden a las formas de ocupación, usos del suelo y formas de vida de los núcleos rurales. El cambio en los sectores de actividad hacia el empleo en el terciario visto en el apartado correspondiente del ámbito extenso, la homogeneización en las pautas de conducta, el abandono o la tendencia al carácter extensivo en el uso del suelo, la nueva valoración del espacio como consecuencia de su conversión a usos urbanos, las transformaciones en la morfología urbana original y los desajustes ecológicos del paisaje fruto del establecimiento residencial incontrolado, son algunos de los principales resultados de esta expansión urbana sobre el espacio rural y que tienen su manifestación en el área de estudio.



Modelo de estructura urbana del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

### 3.2.3.2.1. Circunvalación Oeste

Una de las mayores problemáticas con las que cuenta la ciudad de La Laguna y por extensión Santa Cruz de Tenerife está relacionada con el hecho de dar servicio mediante su red viaria interior a los movimientos de tráfico generales de carácter insular.

El movimiento oeste – este se realiza en la actualidad por medio de la TF-5, seccionando a la ciudad y su zona de crecimiento en dos mitades. La actuación consiste en la ejecución de un trazado al sur del aeropuerto que permita liberar de tráfico a la actual TF-5 para proceder de este modo también a una acondicionamiento de la misma para convertirla en un paseo urbano integrado con el entorno al que presta servicio.

Los usos del suelo predominantes en esta zona son los relacionados con la proximidad de la ciudad, en la que aparecen intercalados los usos residenciales y los equipamientos colectivos con manifestaciones de las actividades agrarias de gran significación económica, social y espacial en un pasado aún no tan lejano. Junto a éstos, desde el punto de vista superficial destacan de igual forma la red viaria con el eje de la actual TF-5 como infraestructura viaria principal, reseñable por ese carácter lineal que quiebra la continuidad geográfica del territorio estableciendo una barrera física con trascendencia al ámbito social.



La gran infraestructura de transporte de trascendental importancia en el ámbito social y económico de la isla tinerfeña lo constituye el Aeropuerto de La Laguna.



El aeropuerto constituye una infraestructura peculiar en lo referente a la superficie sobre la que se asienta, bien de manera directa por la ocupación de amplias superficies, como indirecta por las servidumbres que establece sobre su entorno inmediato.

En los espacios circundantes al aeropuerto se establecen y desarrollan una serie de actividades y áreas productivas favorecidas por la proximidad al mismo, a la serie de infraestructuras que genera a su alrededor y por las limitaciones que en su entorno se establecen para otro tipo de actividades o usos. Por ello es en esta zona donde se localizan una mayor diversidad de usos, en los que los residenciales no son los mayoritarios. En estas zonas, la densidad de población es menor motivado también por el predominio de viviendas unifamiliares.

El área delimitada bordea por el sur las instalaciones aeroportuarias para girar en dirección sur y dejar al este a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

En líneas generales se trata de un ámbito geográfico dispar en sus caracteres al afectar a zonas de clara orientación agraria, propiciada por la elevada fertilidad de los suelos, junto a otras de relieve cincelado por los barrancos mientras que en otros espacios los procesos urbanísticos ejercen una mayor presión y la actividad agraria se encuentra en retroceso, como lo reflejan el abandono o falta de laboreo que presentan las superficies más próximas

a la costa sur de Radazul y Añaza, en la parte sur del área afectado por la red viaria de la Circunvalación Oeste.

Este amplio espacio geográfico limita por el norte y oeste con el área urbana de Santa Cruz de Tenerife-La Laguna. Una serie de viales atraviesan el territorio y permiten la conexión de la capital con las localidades ubicadas al oeste, mientras que otros de dirección norte-sur conectan el territorio de La Laguna con la zona costera. Estos viales secundarios sirven de nexo de articulación de la serie de barriadas y núcleos que se desarrollan por el entorno inmediato de la zona urbana (TF-24, TF-272, TF-265...).

En los límites administrativos entre Tacoronte y La Laguna, en la zona de Guamasa, la proximidad a la TF-5 motiva la existencia a ambos lado de la misma de una zona de una mayor densidad de poblamiento, caracterizado por la presencia de viviendas de baja altura con parcela individual.



El poblamiento se caracteriza por su carácter agrupado pero disperso, distribuido a lo largo del territorio, hecho relacionado en origen con la explotación agraria, en el que se intercalan las tierras dedicadas a las actividades agrícolas y las nuevas construcciones de tipo residencial en las que las parcelas son menor tamaño y presentan una dedicación diferente a la tradicional, en el sentido de aparecer destinadas a ser un elemento más de la

vivienda con la función de ser zona de esparcimiento, de recreo y descanso, de la que han sido excluidos los usos destinados a la explotación directa de la tierra.

La nueva realidad espacial que se genera constituye la manifestación del proceso de desarrollo urbano, que en este área se produce bajo la tipología de vivienda unifamiliar, bien de promoción individual o bajo la forma de urbanizaciones, en las que el suelo adquiere un valor y un diferente uso al dado de manera histórica.

La capacidad edafológica de estos suelos es elevada, y en el contexto actual se produce una pérdida de los mismos por la fuerte competencia que sobre ellos establecen los nuevos usos y demandas espaciales destinadas a actividades vinculadas con la proximidad de las áreas urbanas, en el caso concreto que nos ocupa Santa Cruz-La Laguna.



Las modernos sistemas de explotación de la tierra se manifiesta en la zona con la aparición de la agricultura bajo plástico. Los invernaderos constituyen un elemento más del paisaje, si bien su grado de expansión es inferior al presente en otras áreas de las islas. Constituyen la manifestación física del presente del agro tinerfeño y de las posibilidades y potencialidades que de cara al futuro presenta su sector agrario.

Los nuevos desarrollos urbanísticos que se han puesto en marcha se caracterizan por un mantenimiento de las características del parcelario. Éste se define por el carácter

alargado de las diferentes unidades de explotación, característica que conserva el proceso urbanizador que en este entorno se desarrolla.

El paisaje de esta zona de la isla es claramente diferente al existentes en el entorno más próximo de las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y de San Cristóbal de La Laguna. Los espacios libres, sin construcciones masivas, son los dominantes, extendiéndose desde los bordes situados al sur de las instalaciones aeroportuarias hasta la zona costera del término de El Rosario. Esta amplia superficie, topográficamente no presenta uniformidad por la diferencias físicas que la orografía establece.

La zona de La Laguna aparece constituida por una amplia vega de alta capacidad agrológica derivada de la óptima calidad de sus suelos. En su zona sur, aparecen elevaciones orográficas cubierta de vegetación, tales como la Montaña del Aire, Montaña de Charcón o la Montaña de Marreros.



Una segunda subzona se encuentra integrada también por un área no urbanizada situada al sur de una línea imaginaria que uniese La Esperanza con Geneto. El área de estudio toma en esta zona una dirección oeste-este para girar al suroeste de la Montaña de Giles nuevamente al sur, donde en su progresión hacia la TF-1 la superficie se quiebra por la presencia de barrancos y pequeñas elevaciones o montañas (Montaña Biamagen, Montaña

Talavera, etc.). Desde la zona de El Tablero el relieve desciende paulatinamente hasta la costa tras adoptar una dirección NW-SE.



Este aspecto tiene su manifestación espacial en las parcelas agrarias, en un hecho perceptible desde los bordes de la TF-24. El cambio referido se refiere a la orientación del parcelario y al tamaño del mismo. En esta zona el tamaño se reduce, cuenta con una forma más proporcional al perder al aspecto longitudinal visto en la vega y se orienta de oeste-este, más en consonancia con el relieve.

En el entorno de la Montaña de Giles existe una serie de espacios considerados como suelo urbano y urbanizable, en los que se encuentra una zona industrial, integradas por firmas como INTERTRAC, INOXTER y CELGAN.

La zona costera de los municipios de El Rosario y Santa Cruz de Tenerife presenta una mayor presión demográfica, derivada de la serie de urbanizaciones y desarrollos urbanísticos de carácter residencial que se han desarrollado; de igual manera que en la Suerte del Espino son los usos industriales los que se desarrollan, favorecidos por la presencia de la TF-1 (Polígono de El Morrillo).

La población se encuentra repartida a lo largo de todo el territorio, de tal manera que se intercalan las viviendas e instalaciones propias de la explotación agraria con las parcelas que integran las explotaciones. La manifestación espacial de la actividad agraria se refleja

en el paisaje, dominado por los tonos verdes entre los que destacan las claras tonalidades de las viviendas. En la franja más inmediata a la costa, el nuevo urbanismo desarrollado introduce claros contrastes con el interior.



En esta amplia zona geográfica se asiste a un proceso de paulatino desarrollo de procesos constructivos iniciados desde los bordes oeste de la capital tinerfeña y desde el área costera. Junto a este fenómeno se conservan amplios espacios en los que la actividad agraria sigue conservando su importancia desde el punto de vista paisajístico, económico y social.

Las nuevas urbanizaciones y desarrollos urbanísticos que se han puesto en marcha suponen una evidente modificación de las condiciones tradicionales del espacio. El paisaje del entorno de Santa Cruz-La Laguna es una realidad cambiante, con incidencia en los procesos de crecimiento que experimentan los municipios del entorno de Santa Cruz de Tenerife, en claro contraste con la realidad demográfica de la cocapital canaria.

Los actuales procesos de desarrollo urbano tiende a valorar el espacio de manera diferente en función de la distinta consideración del espacio derivado de los criterios que priman en su desarrollo: proximidad a las vías de comunicación, accesibilidad, orientación, etc.

El proceso de difusión del hecho urbano tiende a introducir nuevos usos, estilos y volúmenes constructivos en el medio geográfico. Normalmente implican un sustancial cambio con respecto a la situación originaria, caracterizada por la mayor presencia de espacios abiertos, de usos vinculados con la actividad agraria y de construcciones acordes y adaptadas a las actividades y condiciones naturales de los ámbitos espaciales.



Se ha mencionado el proceso de crecimiento y de difusión del hecho urbano por el ámbito geográfico sobre el que se plantea la red viaria en estudio. Con el concepto de rururbanización, se hace referencia a un tipo de asociación de lo rural y de lo urbano, destinada a una población de origen urbano que se instala en un marco campestre, explícitamente revalorizado, en el proceso generalizado de crecimiento urbano. Se trata de un proceso evolutivo que afecta a la periferia de las aglomeraciones urbanas, y que en la zona de estudio se refleja por la serie de construcciones, no siempre de primera residencia, que se generan aprovechando infraestructuras viarias previas.

En este proceso, el concepto rural hace alusión a la forma de ocupación del espacio de baja densidad, en un contexto espacial de dominio silvoagrícola mayoritario en superficie y un espacio construido discontinuo; el espacio rural es concebido como espacio soporte, parte estática del proceso.

La vertiente urbana se justifica porque los municipios afectados por el crecimiento que se genera tienen un saldo migratorio positivo como consecuencia de la llegada de una población principalmente ciudadana. Estamos ante la parte dinámica del proceso, puesto que conlleva los mecanismos y las estructuras que desembocarán en la concentración de personas sobre el espacio.

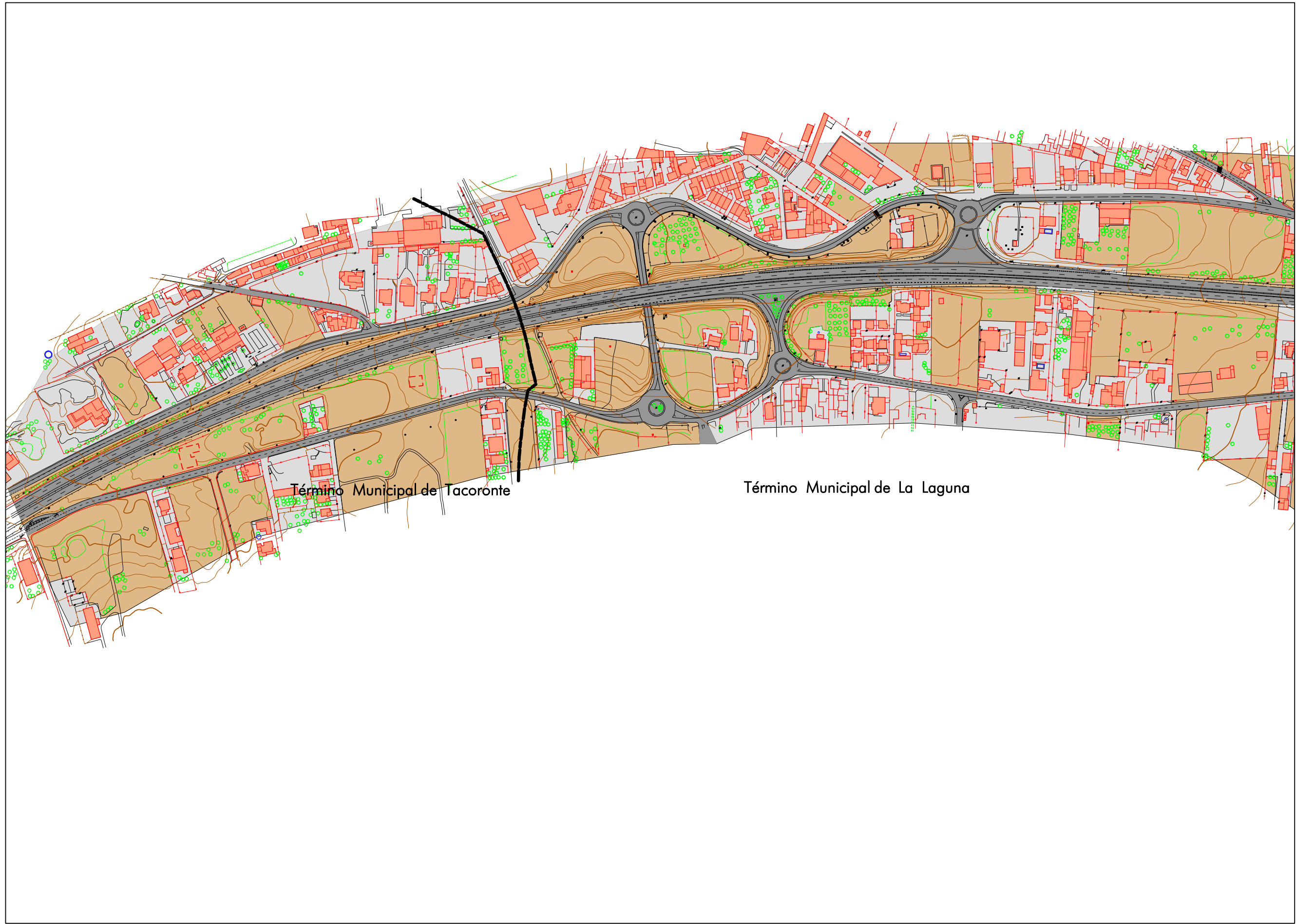
Esta difusión del fenómeno urbano ha de relacionarse de igual manera con el incremento de los desplazamientos hacia espacios geográficos más alejados. Como resultado de ello se produce una demanda de mejora de las infraestructuras viarias con las que se pretende mejorar y facilitar los citados movimientos y desplazamientos, bien por motivos profesionales, de ocio o los más cotidianos, los generados entre el lugar de residencia y el de trabajo. En este aspecto, y en el ámbito que nos afecta, el cambio más significativo desde el punto de vista espacial es el creado por la conexión de la Circunvalación Oeste con la TF-1 y los efectos inducidos que puede generar.

En el frente costero, en las zonas de Añaza y Radazul, se asiste a un importante desarrollo de urbanizaciones situadas preferentemente entre la Autopista del Sur y la línea de costa. En la zona situada al norte de la autovía se han establecido una serie de naves industriales (Polígono Industrial de El Chorrillo) que constituyen un significativo centro económico del entorno de Santa Cruz. Su desarrollo va a experimentar un notable impulso con la clara mejora que van a experimentar en sus relaciones y conexiones viarias con el resto de la isla con la ejecución de los nuevos ejes del sistema viario que se plantean.

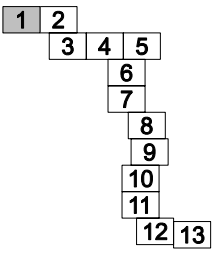
La Circunvalación Oeste va a suponer en este contexto del área metropolitana una delimitación espacial del territorio de la misma de tal manera que el trazado puede considerarse como el borde oeste del potencial crecimiento urbano.

A continuación se presentan los planos de usos del suelo en los que puede observarse las incidencias que el trazado presenta sobre las delimitaciones establecidas.





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

Término Municipal de Tacoronte

Término Municipal de La Laguna

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

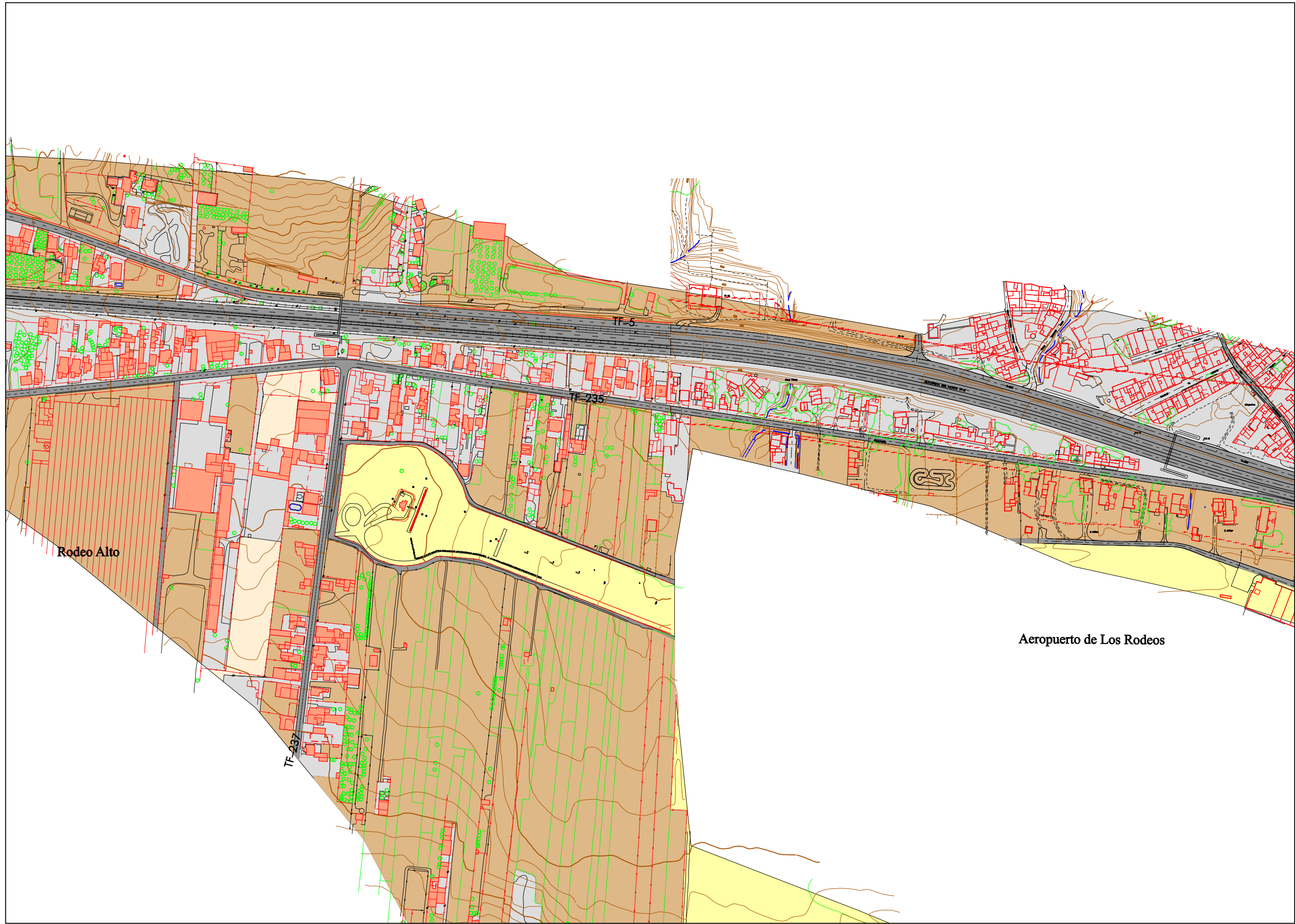
Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

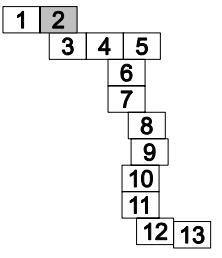
N e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

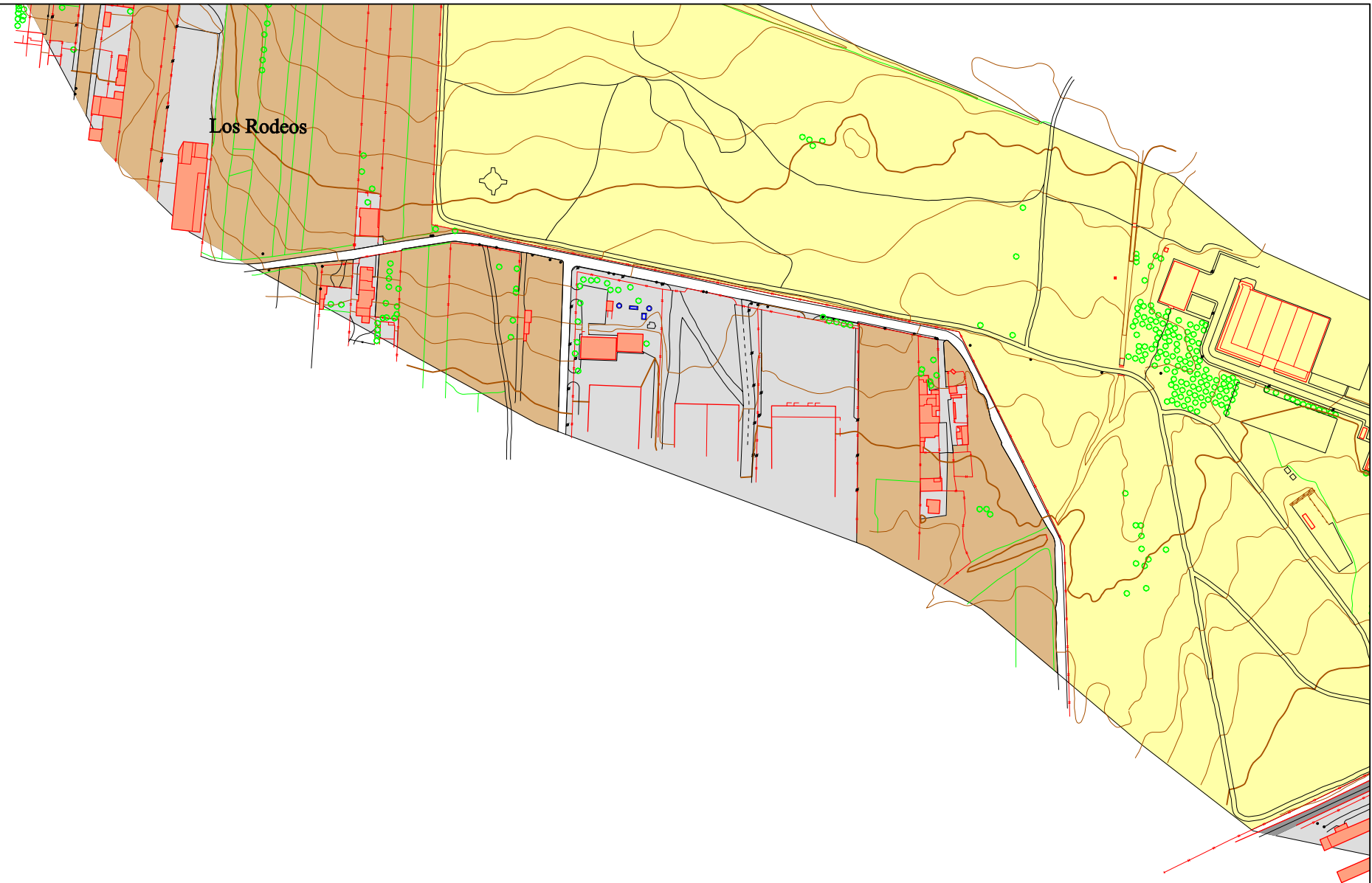
**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

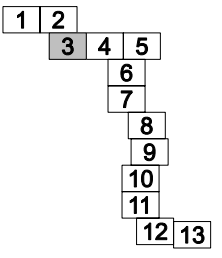
e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

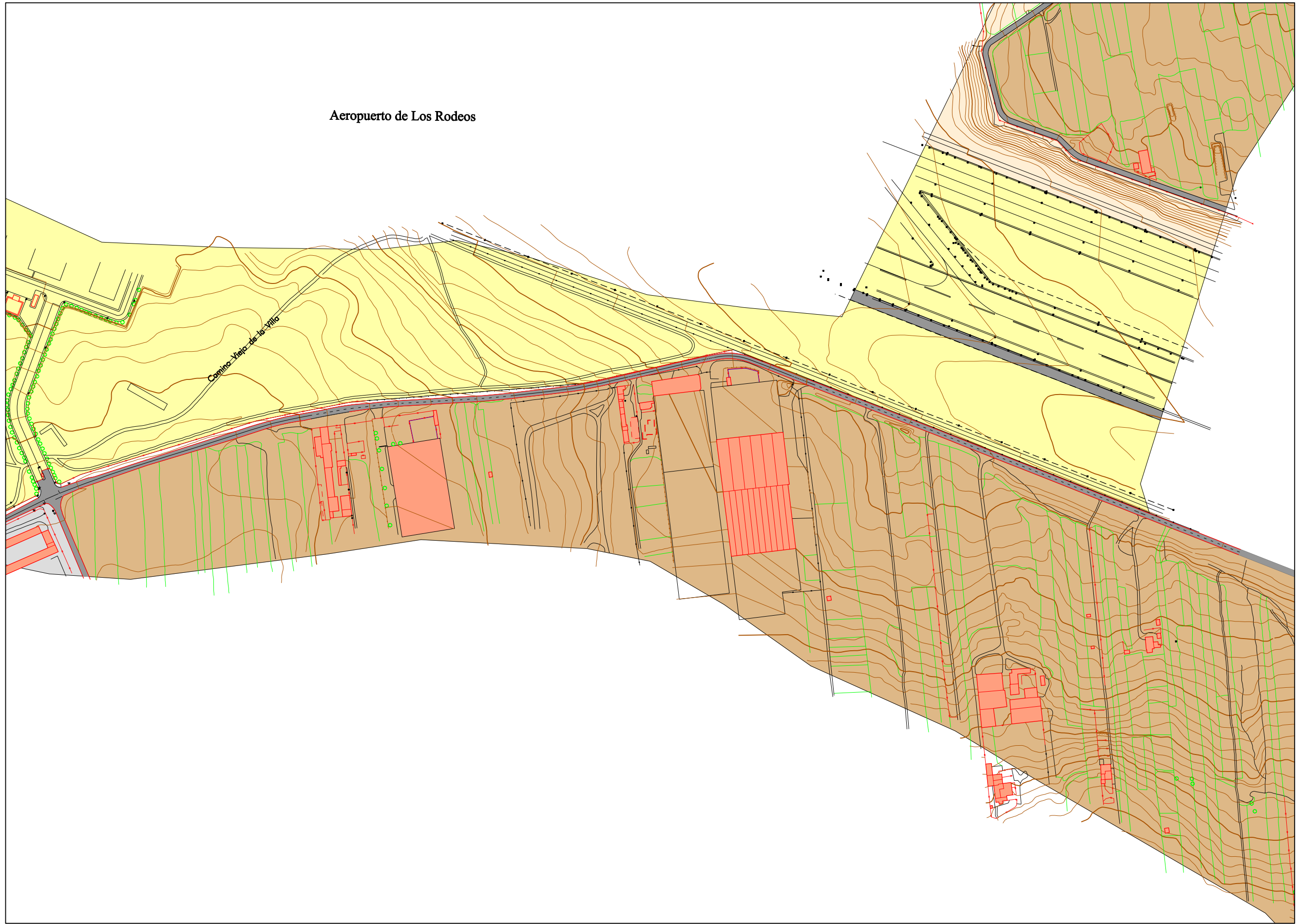


EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AFAXI**

N  
e. 1:2.000  
Original en A1

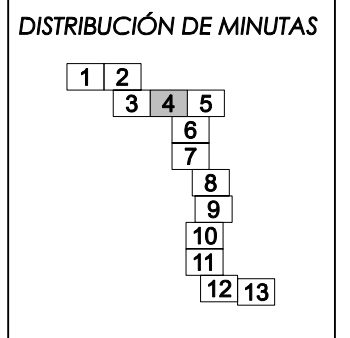
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO





Aeropuerto de Los Rodeos

Camino Viejo de la Villa



### LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

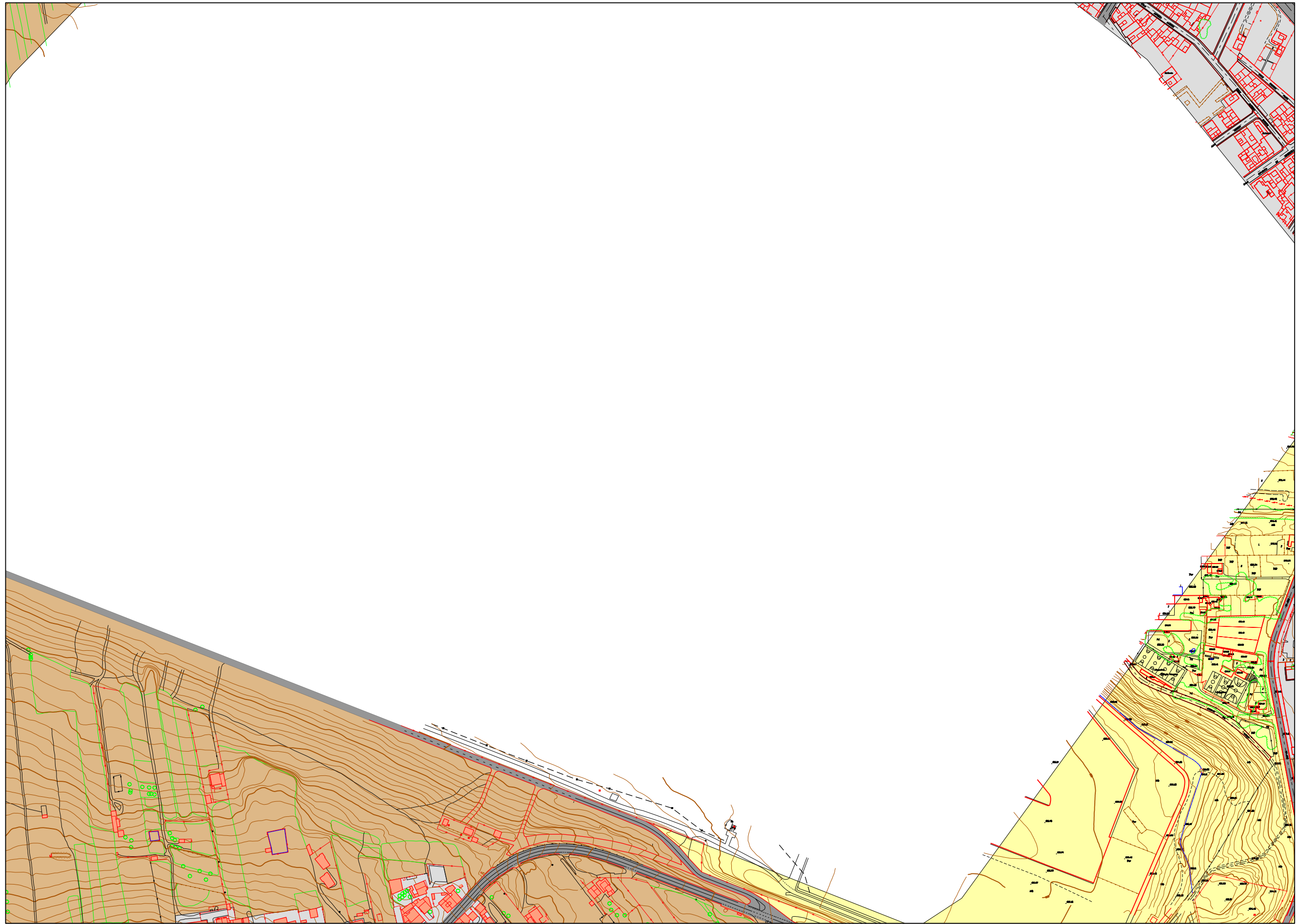
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N e. 1:2.000  
Original en A1

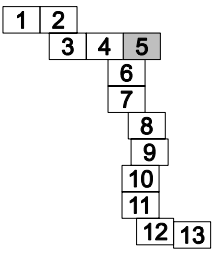
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO  
Hoja 4 de 13 Abril 2.006







DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

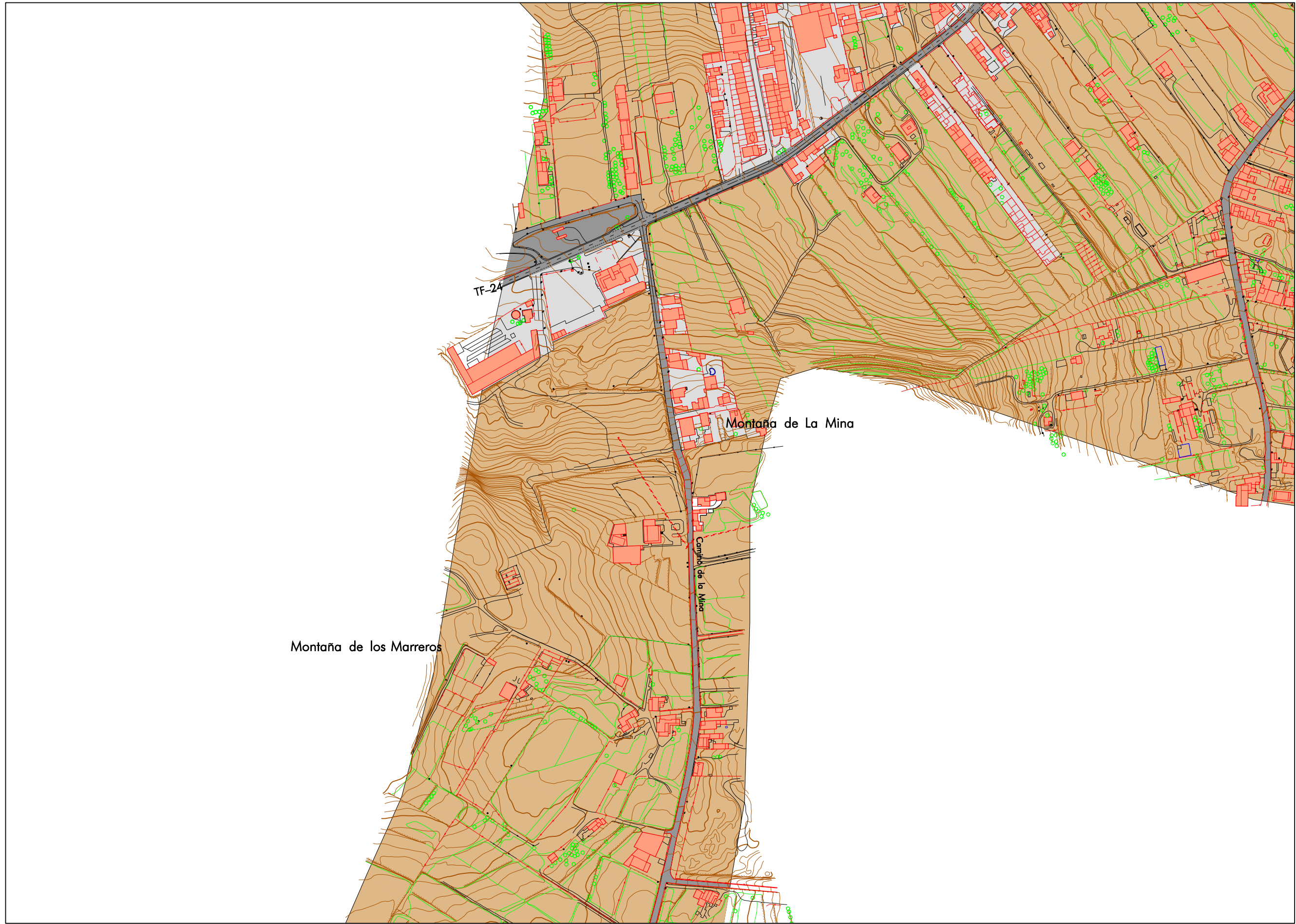
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AFAXXI**

e. 1:2.000  
Original en A1

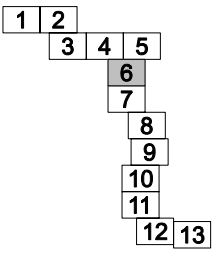
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO

Hoja 5 de 13 Abril 2.006





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

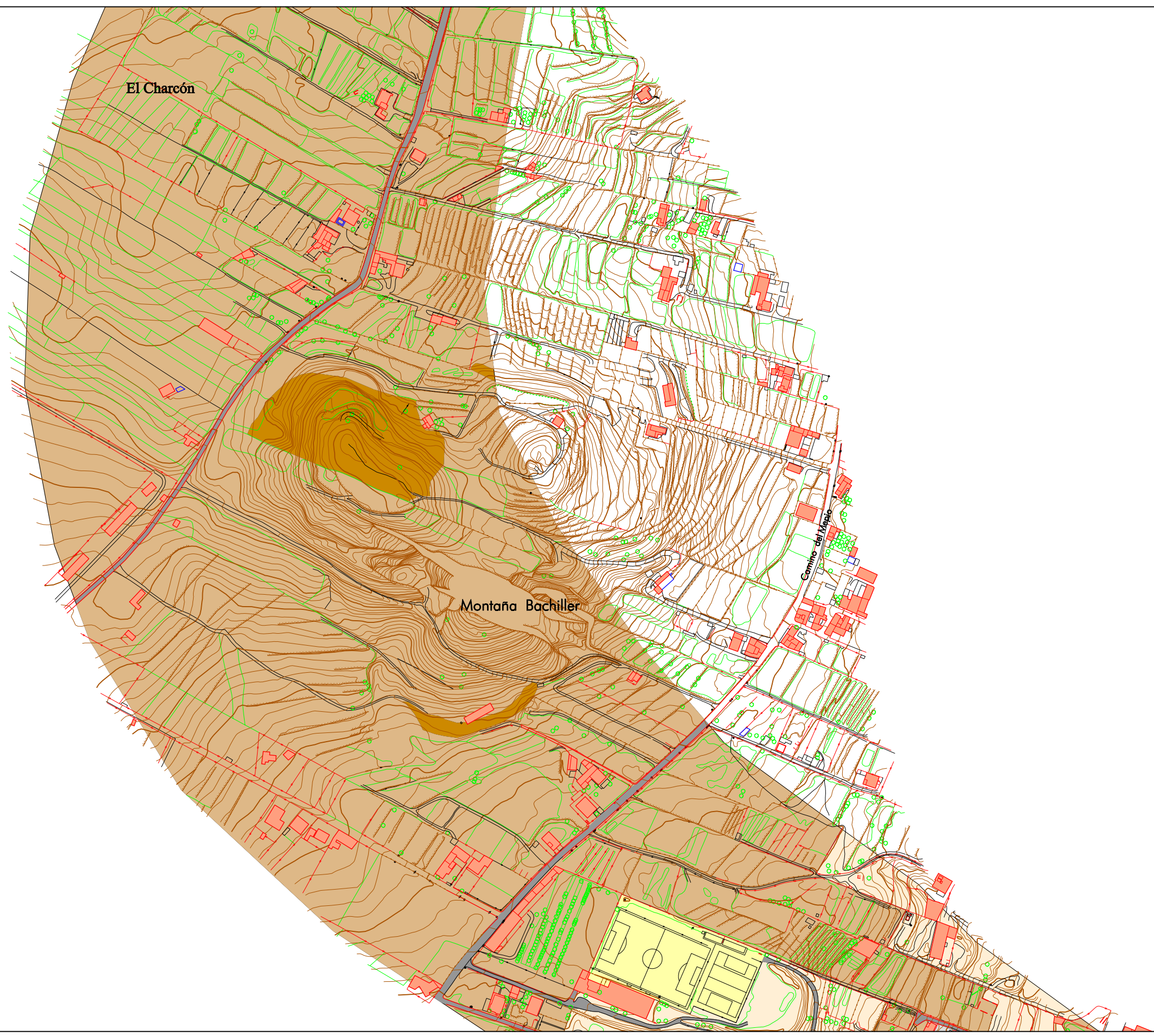
Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO





### LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

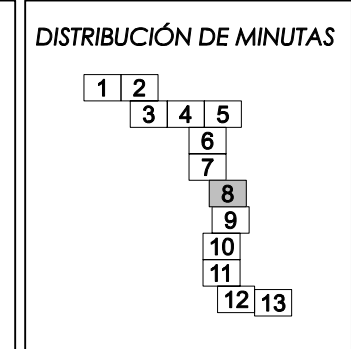
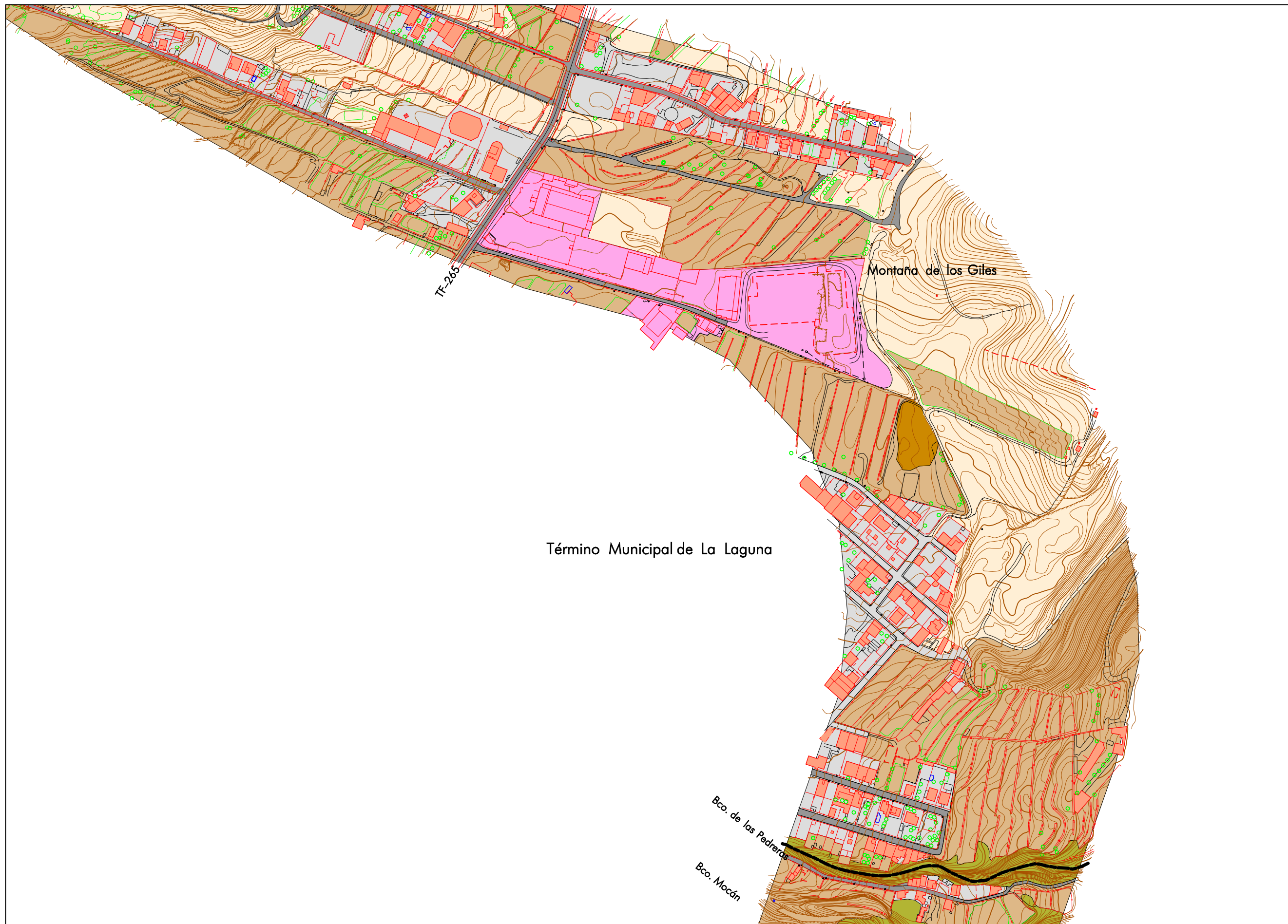
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO

Hoja 7 de 13 Abril 2.006





### LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

Término Municipal de La Laguna

Montaña de los Giles

TF-265

Bco. de las Pedreras  
Bco. Mocón

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

Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

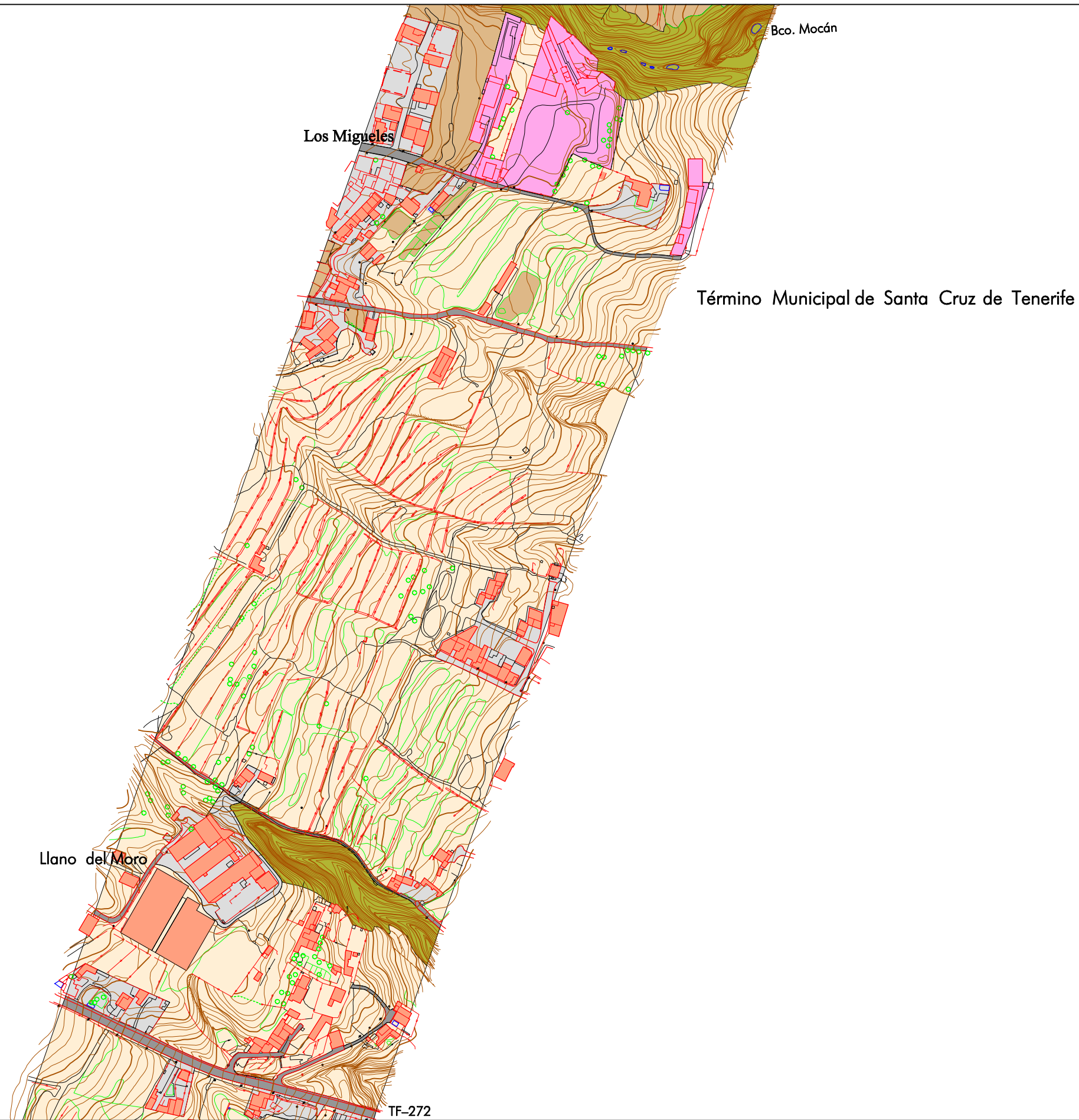
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1:2.000  
Original en A1

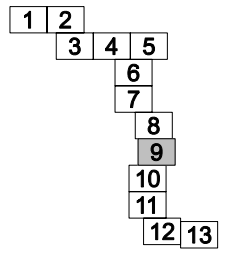
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO  
Hoja 8 de 13      Abril 2.006







DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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



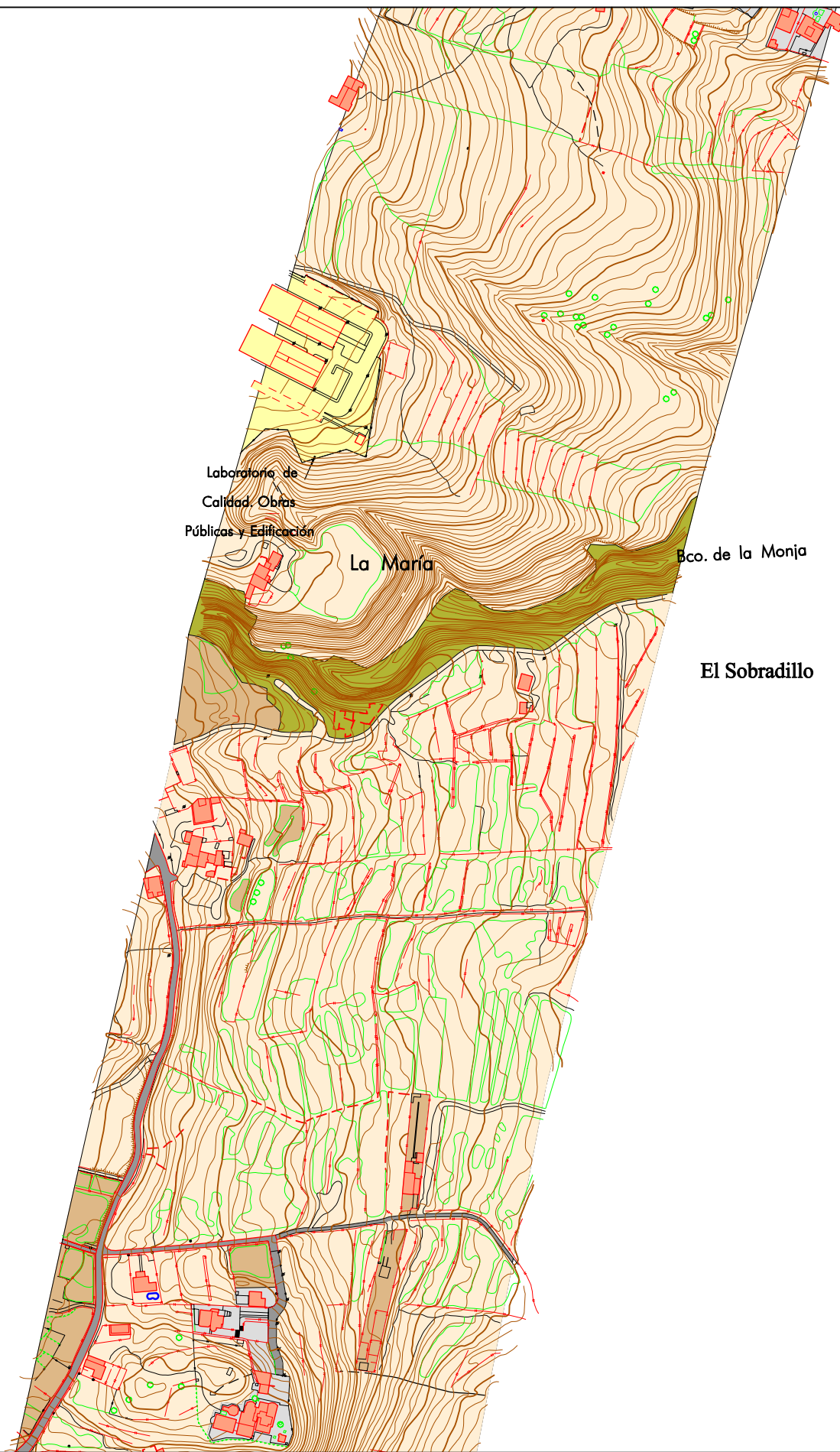
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AFAXI**

N  
e. 1:2.000  
Original en A1

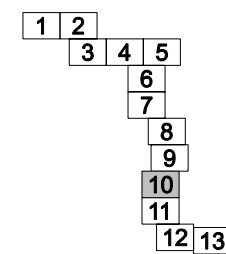
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO

TF-272





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO

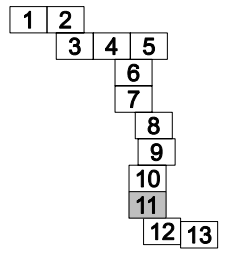


Montaña Terremoto

El Tablero

TF-194

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
AFAXI

N  
e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO

Hoja 11 de 13  
Abril 2.006



Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife

Pol. Industrial La Campaña

Llanos del Tablero

Bco. del Humilladero

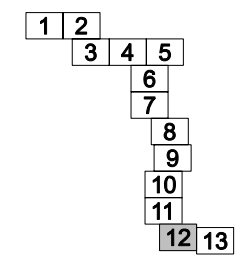
TF-28

TF-256

Colegio Rodríguez Campos

Término Municipal de El Rosario

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1:2.000  
Original en A1

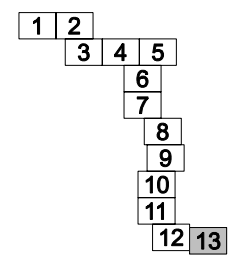
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO







DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

Término Municipal de El Rosario

Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife

Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

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

Gobierno de Canarias  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AFAXI**

N  
e. 1:2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
USOS DEL SUELO