

3.3.4.2. Socioeconomía

En este apartado se realiza el análisis de las afecciones que el sistema viario propuesto para el Área Metropolitana de Tenerife genera en el entorno socioeconómico del área delimitada para la instalación de las infraestructuras planteadas.

3.3.4.2.1. Circunvalación Oeste

El trazado de la Circunvalación Oeste conecta el Enlace de Guamasa con la TF-1 en el tramo de la Autopista del Sur localizado entre Radazul y Añaza. Para ello, bordea por el sur las instalaciones aeroportuarias para girar en dirección sur y dejar al este a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

Como se ha señalado en puntos anteriores, el ámbito geográfico es 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 afectada por la red viaria de la Circunvalación Oeste.

El análisis del área afectada por el trazado de la Circunvalación Oeste nos permite diferenciar dos zonas. La primera, abarca el espacio que desde Guamasa se extiende en dirección este hasta Guajara, hasta encontrarse con la TF-5. Mientras, la segunda zona presenta una dirección norte – sur, y se extendería desde la zona de Montaña La Mina hasta la zona costera situada entre Radazul y Añaza.

La primera zona, como se ha analizado en el estudio territorial del ámbito socioeconómico afecta en su inicio a la zona urbana emplazada en el entorno del Enlace de Guamasa. A partir de aquí, la zona sur del aeropuerto presenta un componente agrario elevado, por lo que se produce una clara afección sobre estos usos relacionados con la explotación directa de la tierra. En algunas parcelas se han establecido métodos intensivos de explotación como queda patente con la presencia de cultivos en invernaderos.



Al sur del aeropuerto, los usos agrarios conservan una presencia significativa en el territorio.

La traza bordea los espacios situados al sur de las instalaciones aeroportuarias, afectando de igual modo a las instalaciones militares. El vial que se propone discurre en superficie, salvo en la zona de Rodeo Alto en la que se plantea la ejecución de un túnel de aproximadamente 450 metros de desarrollo, y lo más cerca posible de los límites del aeropuerto con el fin de minimizar los impactos sobre la vega. En la zona central, un enlace conecta con el tramo del Anillo de La Laguna que, mediante un túnel atraviesa las pistas e instalaciones del aeropuerto, motivo por el que la afección en superficie se incrementa por la serie de viales que se plantean para la conexión. La misma circunstancia se plantea con el enlace que, situado al oeste de la Carretera de La Esperanza ofrece la posibilidad de optar entre la dirección sur, dirección TF-1, o bien dirigirse hacia el este con el fin de acceder a la TF-5.

Desde el punto de vista meramente espacial, el aeropuerto dificulta las comunicaciones terrestres al constituirse en una barrera física. El sistema viario que se estudia para el Anillo de La Laguna solventa este problema mediante la ejecución de un túnel que atraviese las pistas de aterrizaje de tal manera que al sur del aeropuerto se produce la convergencia de dos trazados propuestos en el presente estudio: el propio de la Circunvalación Oeste de Santa Cruz de Tenerife y el Anillo de La Laguna. Ambos se conectan mediante el oportuno enlace, y a partir del mismo avanzan en dirección oeste por

medio de trazados diferentes, al norte y al sur respectivamente, para evitar la convergencia de los diferentes tráficos apuntados con anterioridad.



Carretera de La Esperanza. Al oeste de la zona urbana de la imagen se proyecta el enlace que conduce a la Circunvalación Oeste hacia el oeste o bien hacia el sur.

La sección de los mismos es también diferente. La Circunvalación Oeste presenta una tipología de autovía con un único enlace intermedio situado al sur del campus universitario, mientras que el Anillo de La Laguna, situado al sur del anterior, tiene el carácter de vía o boulevard urbano, con mayor número de enlaces con la red viaria local.

El crecimiento urbano que ha experimentado el entorno de La Laguna es el que motiva que se opte por duplicar la red propuesta entre la Circunvalación Oeste y la TF-5. Se pretende con ello evitar que la expansión del hecho urbano que se prevé al sur de La Laguna colapse en un periodo temporal relativamente breve el tramo de autovía a construir entre la Circunvalación Oeste y la TF-5 restando funcionalidad a la misma. Este hecho explica el vial sur, perteneciente al Anillo de La Laguna, más integrado con el entorno urbano y dotado de una sección suficiente para dar servicio local al entorno urbano inmediato, con un número significativo de enlaces que vertebran y articulen la trama local.

Los usos espaciales presentes se caracterizan por la variedad, situación común a los entornos urbanos en desarrollo en los que los aprovechamientos tradicionales coexisten con la implantación

de otros nuevos de tipo residencial, productivo industrial o terciario. La zona presenta a pesar de ello unas zonas de actividades agrarias que permiten trazar el viario de tal forma que sean estas superficies la empleadas para servir de base para acoger la nueva infraestructura, si bien diferentes construcciones se verán afectada. En la zona final del trazado, un túnel permitirá la conexión con el enlace de la TF-5 y permitirá reducir los impactos visuales de los diferentes viales existentes en este entorno urbano, tanto los existentes como por los planteados por la Circunvalación Oeste como por el Anillo de La Laguna. La nueva infraestructura va a representar una nueva reordenación de los usos y viales presentes en esta zona de La Laguna.



La Circunvalación Oeste va a representar una reorganización de las comunicaciones de la zona sur de la ciudad de La Laguna

El tramo de la circunvalación que se dirige al sur, permite establecer una nueva zona de estudio, zona que en su tramo inicial mantiene los caracteres reseñados; es decir, espacios agrarios de la vega son los que han de soportar el establecimiento de la nueva infraestructura viaria.

La fertilidad de estos suelo motiva que se encuentren en estos momentos en explotación, de tal forma que el trazado que se desarrolla en superficie implica la ocupación de unas franjas de superficies agrarias.



En su progresión hacia la costa, la Circunvalación Oeste ocupa aún los espacios agrarios de la Vega de La Laguna

En su progresión hacia el sur, el trazado propuesto bordea la montaña Bachiller para tomar dirección oeste para, una vez que rodea la Montaña de Giles por el suroeste retomar la dirección sur.

La superficie agraria se presenta como un continuo hasta la zona situada al sur de la Montaña Bachiller, puesto que hasta la Montaña de Giles, a ambos lados de la carretera TF-265 se incrementa el número de construcciones, aparecen campos de deporte y antiguas tierras agrarias sin explotar, junto a los que se encuentra una zona industrial (INTERTRAC, INOXTER, CELGAN).

La afección del trazado es más amplia, en el sentido de implicar a un mayor número de aprovechamientos. A la altura de la Montaña de Giles se plantea la ejecución de un enlace hecho que acrecienta la afección por la mayor necesidad de espacio que se precisa, de tal manera que en esta zona se afecta a una reciente ampliación ejecutada por la firma INOXTER.

La mayor variedad de aprovechamientos y las nuevos caracteres que presenta el espacio motiva que se pueda hablar de un nuevo tramo de la Circunvalación.

La nueva zona delimitada en el tramo que desde el sur del aeropuerto se dirige hacia la costa, aparece integrada también por un área no urbanizada situada al sur de una línea imaginaria que uniese La Esperanza con Geneto. Puede considerarse que se ha rebasado los límites de la Vega de La Laguna. En su progresión hacia la TF-1, la Circunvalación Oeste se encuentra con una superficie que se quiebra por la presencia de barrancos y pequeñas elevaciones o montañas (Montaña Biamagen, Montaña Talavera, etc.). Entre la Montaña de Giles y la zona de El Tablero el trazado del vial propuesto se desarrolla de manera paralela a la topografía. A partir del último punto citado, el relieve desciende paulatinamente hasta la costa tras adoptar una dirección NW-SE. En este último tramo, el trazado evoluciona en dirección transversal a la topografía.



Nuevos espacios agrarios cincelados por la presencia de barrancos y por la orientación que el relieve toma en suave caída hacia la costa.

Este aspecto tiene su manifestación espacial en el parcelario agrario, 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.

Si en el entorno de la Montaña de Giles puede hablarse de una mayor variedad de los aprovechamientos en superficie, a partir del Barranco Mocán se retoma cierta uniformidad en la que el mayor peso superficial corre a cargo de antiguas superficies agrarias, atravesadas en determinadas zonas y con orientación oeste – este por zonas de barrancos. Esta falta de explotación de las antiguas tierras agrarias reduce los impactos generados por el trazado, puesto que en la zona de barranco las oportuna estructuras minimizarán el impacto directo del vial. Pasado el barranco de la Monja se ejecuta un túnel de unos 800 metros de desarrollo con los que la afección superficial se reduce.

Entre el Llano del Moro y el Barranco de la Monja se plantea la realización de un enlace sobre espacios considerados como tierras de cultivo abandonadas, del mismo a lo que sucede en el enlace que se proyecta en el cruce con la carretera TF-194.



Junto a la Autopista del Sur, TF- espacios industriales. El nuevo vial puede actuar de revulsivo para la economía local.

Llegados a la zona de los Llanos del Tablero aparecen nuevos usos que se verán físicamente afectados en mayor o menor grado por el nuevo trazado. Nos referimos a los usos productivos relacionados con la industria que se prodigan según nos aproximamos a la Autopista del Sur, la TF-1. Junto a ellos, pequeñas zonas residenciales a la altura de la TF-

28 y todo ello, industrias y viviendas, en un contexto en el que las antiguas tierras de labor constituyen el grueso de los usos presentes en el territorio.

La zona comprendida entre la TF-1 y la costa experimenta un notable desarrollo de tipo residencial, con pervivencia de zonas de mayor grado de naturalidad en el entorno del Barranco del Pilar.

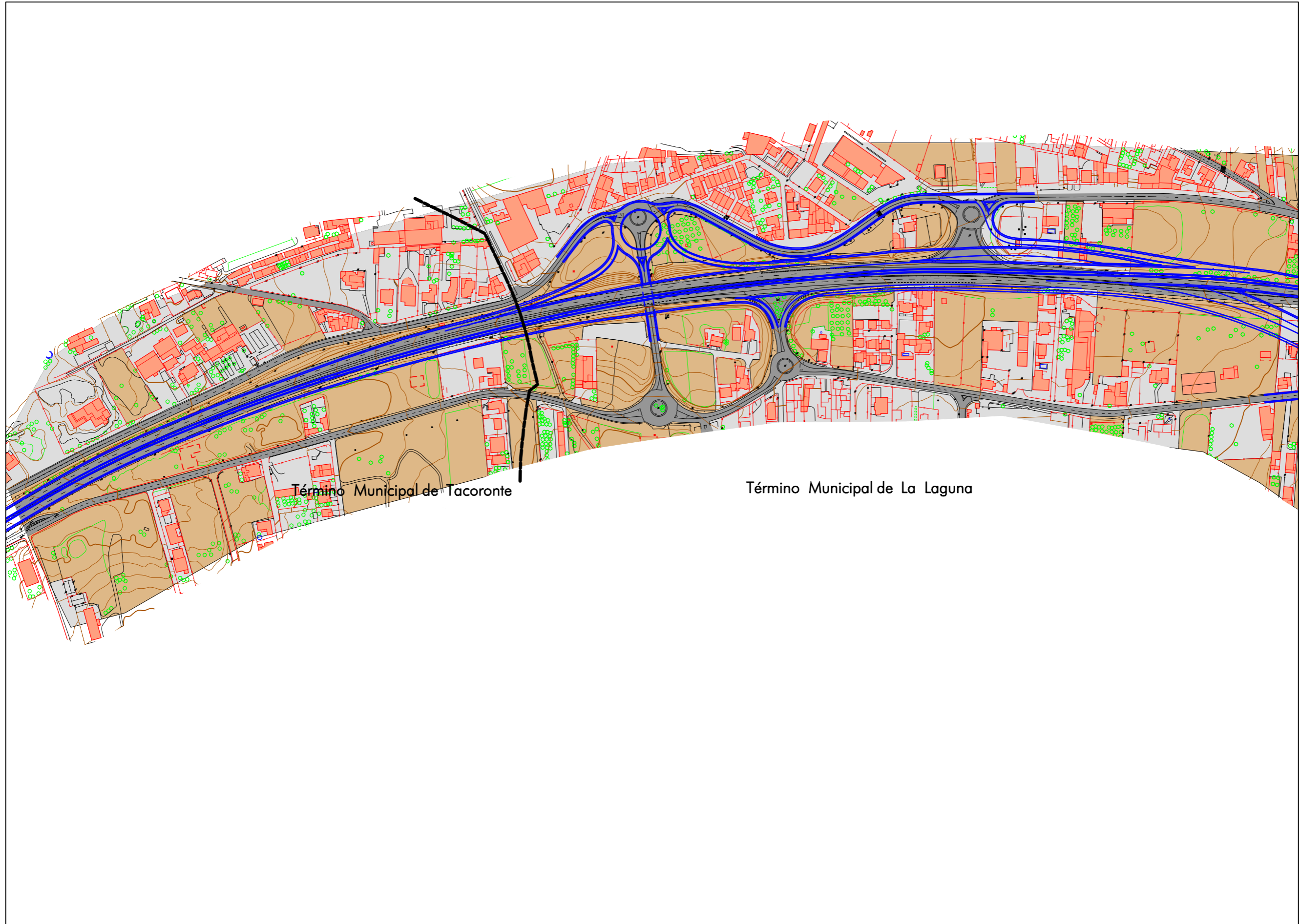


Imagen aérea con la traza superpuesta de la zona del enlace de la Circunvalación Oeste con la Autopista del Sur, TF-1.

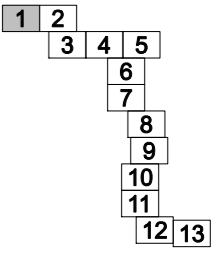
La afección a esta zona se limita prácticamente a tierras sin un aprovechamiento directo derivado de la decadencia de las actividades agrarias tradicionales. La afección por este hecho se minimiza por el estado de abandono que presentan. La ejecución del nuevo vial ha de representar un revulsivo para los usos residenciales, comerciales e industriales presentes en esta zona próxima a este sector de la costa tinerfeña.

Del mismo modo y por ello, 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 y de los usos vinculados con el fenómeno 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

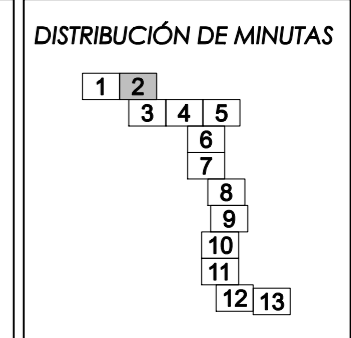
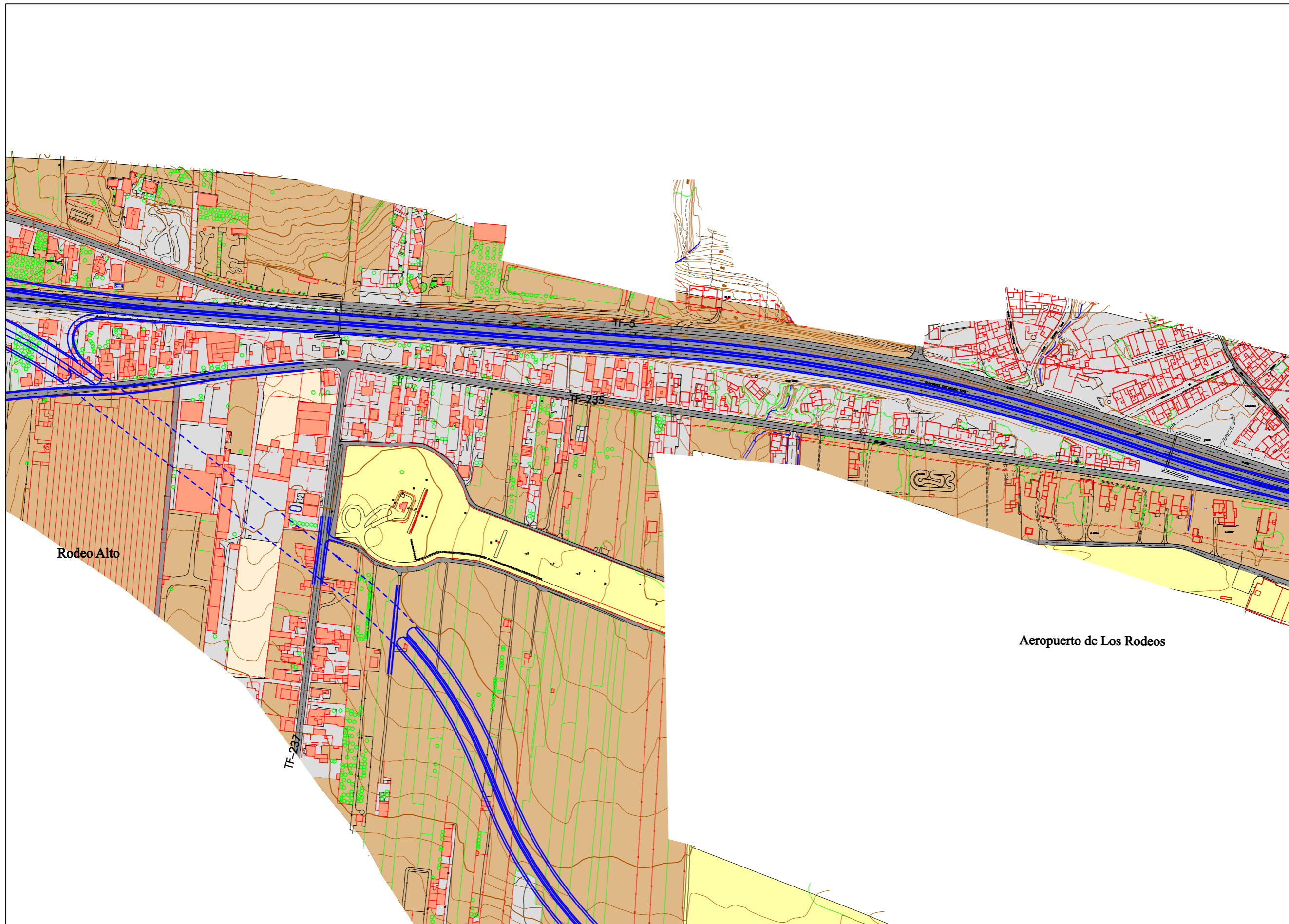
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE



EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

o. 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

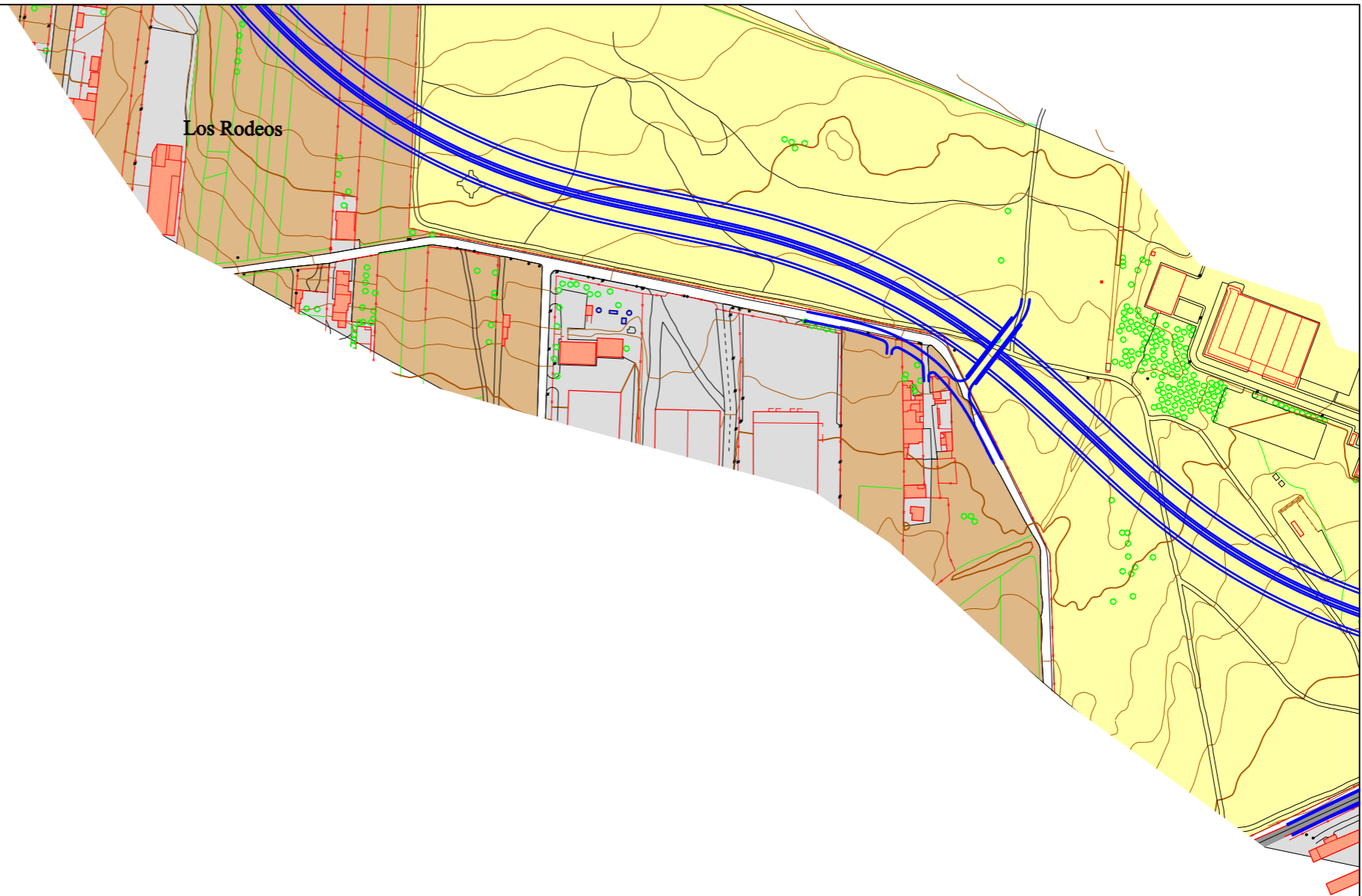
Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

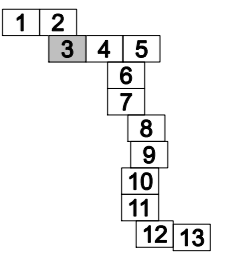
e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE
USOS DEL SUELO

Hoja 2 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

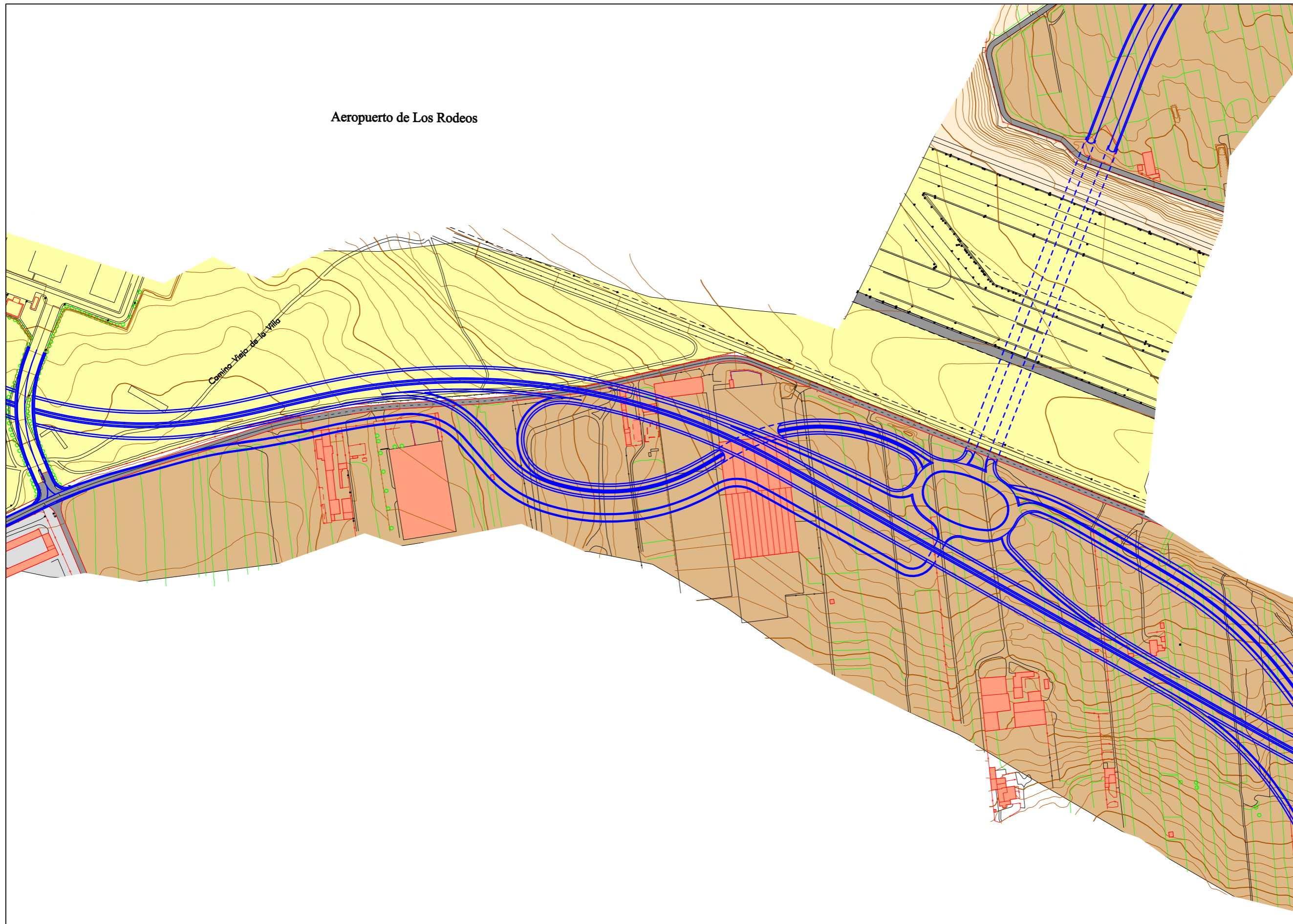


EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:



e. 1: 2.000
Original en A1

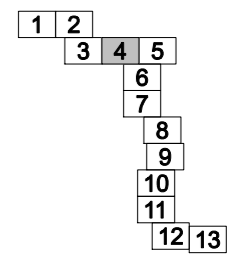
CIRCUNVALACIÓN OESTE
USOS DEL SUELO



Aeropuerto de Los Rodeos

Camino Viejo de la Villa

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

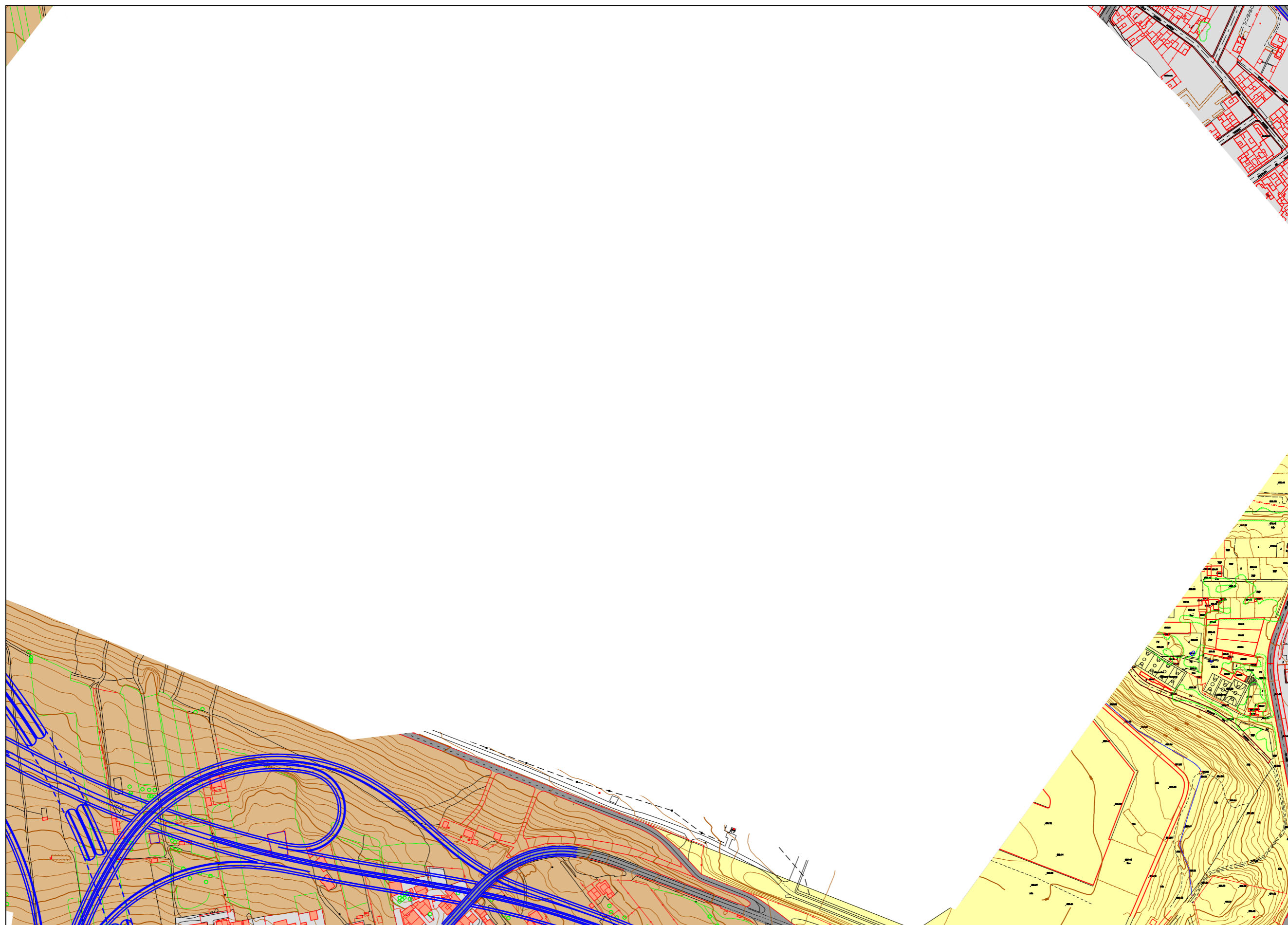
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

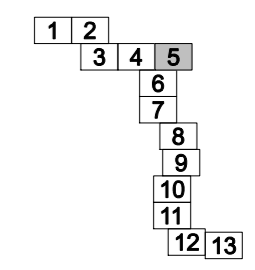
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N
e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE
USOS DEL SUELO



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

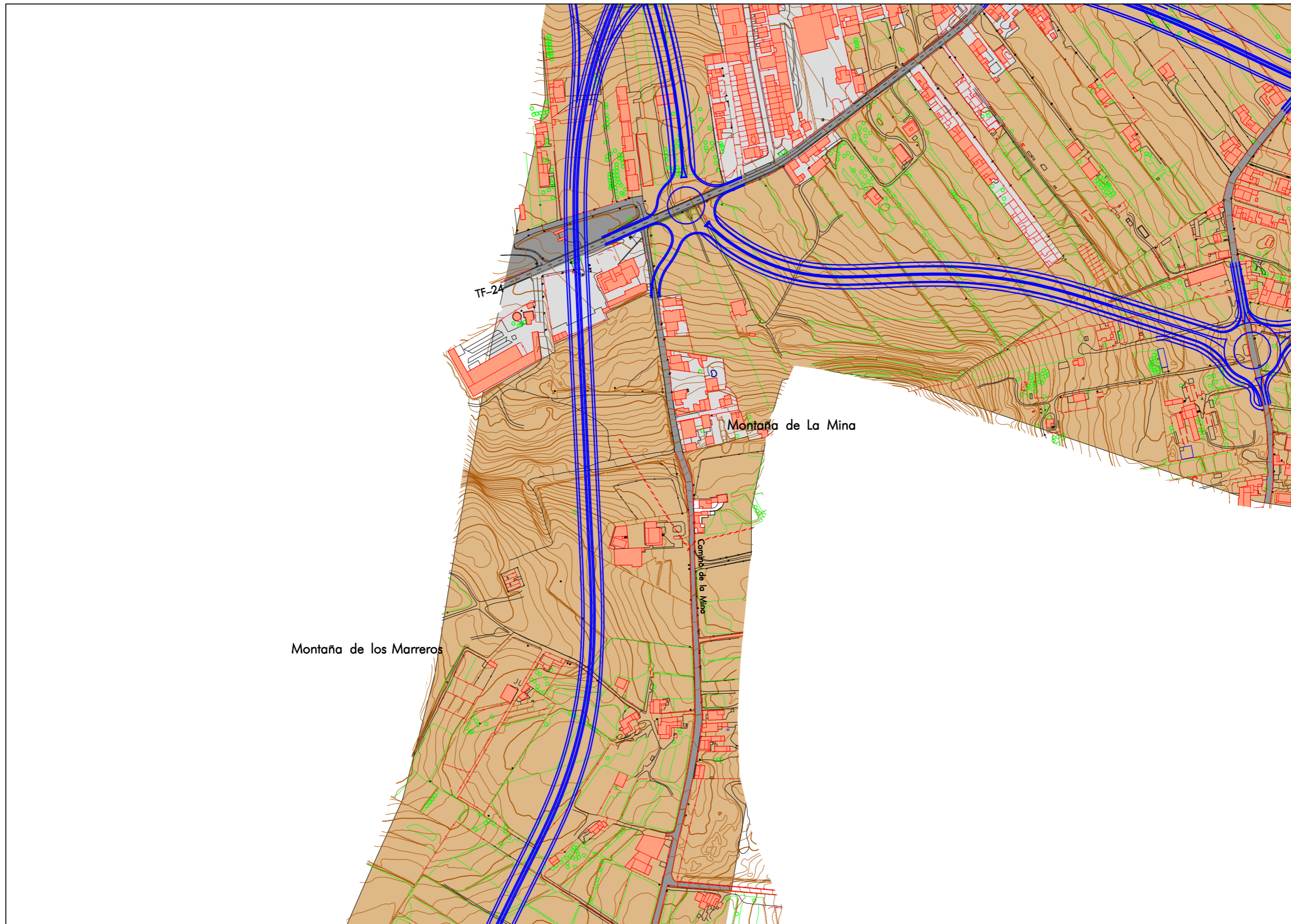
Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

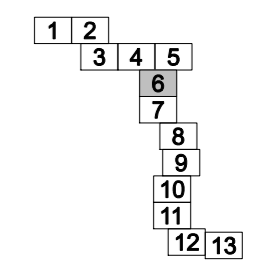
e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE
USOS DEL SUELO

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

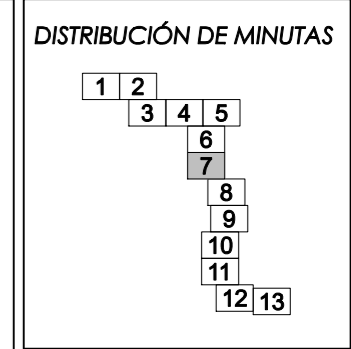
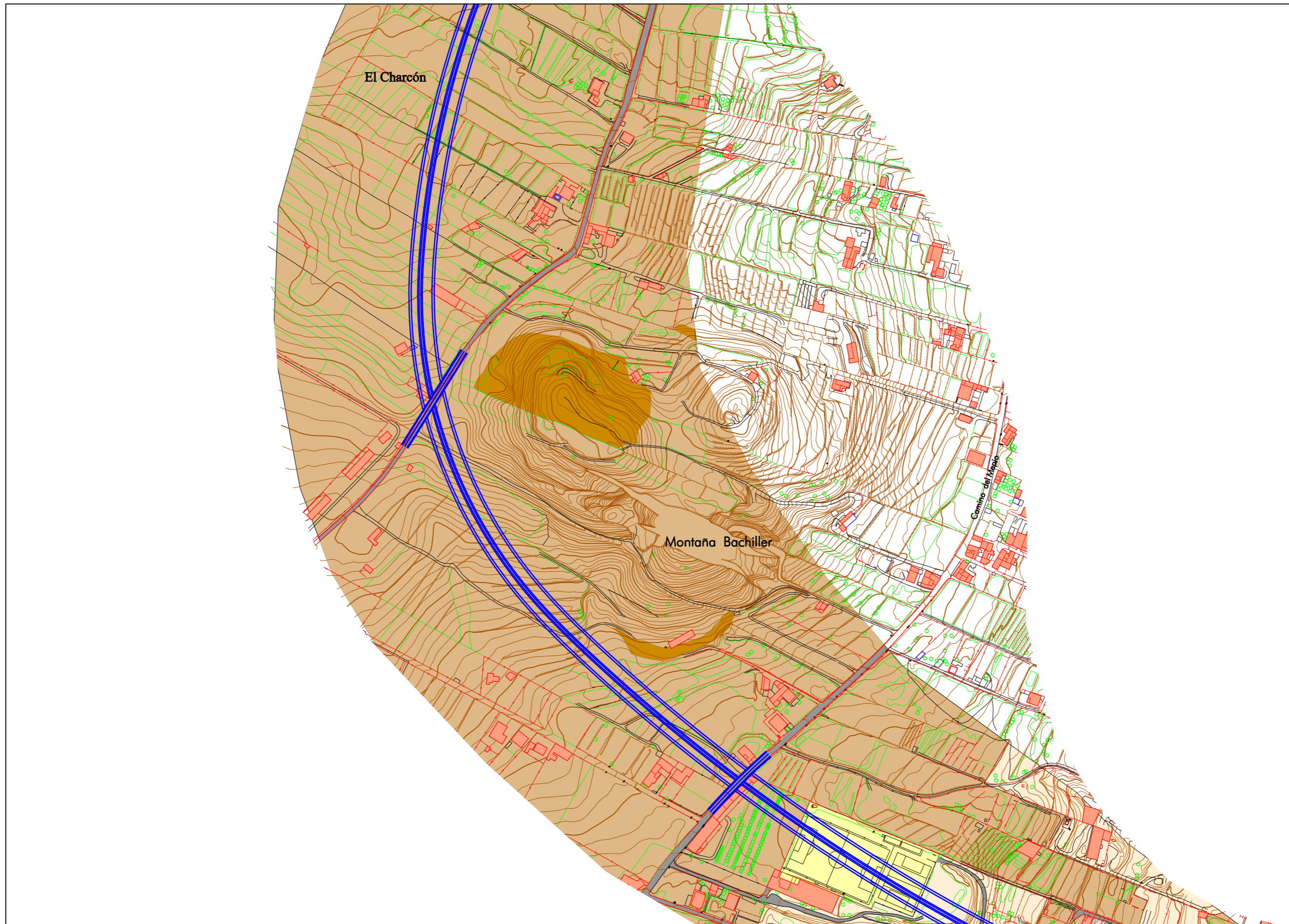
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

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 abandonados
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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



EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
PAXXI

e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE
USOS DEL SUELO

Hoja 7 de 13 Abril 2.006

