

3.2.3.2.2. Circunvalación Norte

La Circunvalación Norte tiene por finalidad constituirse en vía de cierre y colectora longitudinal del franco norte de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Ha de permitir conectar la TF-5 con la TF-11 de manera que permita mejorar la situación del tráfico liberando 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.

Para ello se propone una infraestructura que discurre por una zona complicada, dificultad derivada de la orografía de la zona, por tratarse de las faldas del macizo de Anaga y el Barranco de Santos. Junto a esta realidad natural, el borde norte urbano, el espacio construido, ocupa los espacios situados hasta el borde de las mismas.



En las inmediaciones de Valleseco se ha de producir la conexión del nuevo vial con la TF-11; en este área existe una cierta limitación espacial, en el que la población ha desarrollado su hábitat por la ladera del barranco. La instalación de determinadas actividades ha necesitado la excavación de la ladera para generar un espacio que reuniese las condiciones (superficie, horizontalidad, etc.) necesarias para su establecimiento.

Esta zona cuenta como principal uso la función residencial que coexiste con la ubicación de determinadas infraestructuras y dotaciones, como depósitos de combustible, centros escolares, centros sociales (Casa del Mar Policlínica), etc.

Coexisten con estos usos urbanos el paisaje natural de la Montaña de Anaga y los bancales levantados en las laderas para propiciar su explotación por las actividades agrarias.

El espacio urbano muestra una clara diferenciación en cuanto a la tipología, materiales y acabados entre las zonas urbanas tradicionales y las modernas zonas residenciales que se expanden por el entorno de la ciudad y de los núcleos tradicionales. Este crecimiento por los bordes conlleva la incorporación e inserción de éstos al área urbana de Santa Cruz de Tenerife.



El crecimiento del espacio urbano residencial genera una presión creciente sobre los otros grandes espacios insulares, tanto sobre los naturales (laderas del espacio rural de Anaga) como sobre el espacio ocupado por las grandes infraestructuras (puerto, refinería u otros depósitos de combustibles, etc.).

La aproximación física del espacio residencial a otros espacios productivos genera consecuencias paralelas no del todo deseables, en lo referentes a las interferencias que se producen en el normal funcionamiento de ambos, así como las consecuencias y riesgos que en lo referente a cuestiones de seguridad se generan.

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.

Es en la Circunvalación Norte donde tales aspectos presentan una manifestación más clara.



La peculiar orografía de la zona conjuntada por la presencia de edificaciones en la zona llana y la progresión que las mismas han tenido por la zona de ladera constituyen factores a tener en cuenta en el trazado de la vía de Circunvalación Norte.

El extremo NE de Santa Cruz de Tenerife se encuentra formado por una zona con alto componente natural; se trata del Macizo de Anaga, espacio protegido bajo la figura administrativa de Parque Rural de Anaga. La vigorosa orografía ha impedido una ocupación masiva de este territorio, de tal manera que ha sufrido leves transformaciones, dominando en él ese carácter agreste y natural. Constituye un fondo escenográfico para la ciudad santacrucera y una imagen enriquecedora del paisaje insular de Tenerife.

El Macizo de Anaga ha orientado el crecimiento urbano hacia La Laguna, ocupando amplias superficies que anteriormente tenían una orientación agraria.

El espacio urbano se encuentra separado espacialmente del macizo por la presencia del Barranco de Santos, que recorre y drena una parte importante de la zona norte de la

ciudad para desaguar, tras atravesar la ciudad de noroeste a sureste, en la zona portuaria de la Dársena de Los Llanos. De esta manera el Barranco de Santos se convierte en el colector natural de la escorrentía proveniente de las laderas ubicadas al norte de la ciudad.



La Circunvalación Norte se desarrolla por zonas relativamente diferenciadas.

Una primera zona se desarrolla entre la conexión con la Avda. de Anaga y la zona urbana conocida como las Acacias. La característica que presenta este primer tramo es la de tratarse de las laderas de Anaga, esculpidos por diferentes barrancos, en cuya base se ha desarrollado los núcleos de población, cuyo crecimiento les ha llevado a la ocupación de la parte inferior de las laderas adyacentes (barrios de Anaga, Pino de Oro y Las Acacias).

A partir de Las Acacias y hasta la carretera de los Valles, la traza en su desarrollo hacia Gracia discurre por el borde norte de la zona urbana, en la cota superior del Barranco de Santos. Se consigue de este modo una mejor conexión con la red viaria de este entorno urbano y se solventan los accidentes geográficos de la zona, puesto que a las laderas de Anaga se suma la orografía generada por el barranco y el tajo generado por el mismo.

El área delimitada penetra por ello nuevamente en una zona residencial, si bien las características de la misma son notablemente diferentes a la vista en la zona inicial. Las diferencias se refieren a tipología edificatorias, concepción del tramo urbano, base social del mismo, etc.



Se trata de un espacio urbano de mayor antigüedad, constituido por barriadas de planta más compacta, integradas por edificios de diferente cronología y con menor número de alturas. La planta de la ciudad en esta zona no presenta un aspecto único: las calles poseen diferentes orientaciones y las manzanas cuentan con diferentes tamaños motivadas por el trazado de las calles.

En esta zona urbana que presenta un aspecto continuo en cuanto a los caracteres morfológicos, sociales y económicos es donde se encuentra la línea que divide los municipios de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife. Este hecho muestra de manera clara cómo el crecimiento urbano se ha traducido en la unión física de antiguos núcleos mediante los crecimientos producidos a partir de los márgenes de los mismos.



La función residencial coexiste con vestigios de la actividad agraria, relegada en la actualidad a algunas parcelas situadas en la zona inferior del barranco o bien mediante la adecuación de algunas de sus laderas mediante el sistema de terrazas ó bancales. En líneas generales son pequeñas parcelas de escasa significación espacial y económica.

Junto al área residencial y compartiendo espacios se ubican diferentes servicios y equipamiento urbanos.: zonas deportivas, educativas, mercados, etc.

El resto del espacio aparece constituido por las laderas en las que se mantiene una vegetación natural o seminatural, áreas en las que las elevadas pendientes han dificultado su puesta en explotación.

El área específica penetra en un espacio con caracteres físicos claramente diferenciados. La abrupta orografía relacionada con el Macizo de Anaga deja paso a

superficies de menores pendientes, a raíz de lo cual la intervención humana ha permitido adecuar dichas superficies para destinarlas a su puesta en explotación con fines agrarios.

En la actualidad, algunas parcelas han perdido el usos agrario original, de tal manera que ha cesado la explotación de las mismas, presentado una imagen de abandono reflejo de las nuevas circunstancias por las que atraviesa la economía local. Constituyen por ello un mercado potencial para aquellos que mantienen las explotaciones agrarias en producción y vean afectado la superficie de las mismas por la ocupación directa generada por la infraestructura que se plantea.

La zona espacial delimitada para la futura Circunvalación Norte a la altura de la confluencia del barranco de Gonzalínez con el de Santos abandona la zona urbana para atravesar por el norte el Pico Cho Canino. Esta área se trata de una nueva zona naturalizada, de mayor energía de relieve perteneciente al municipio de San Cristóbal de La Laguna.

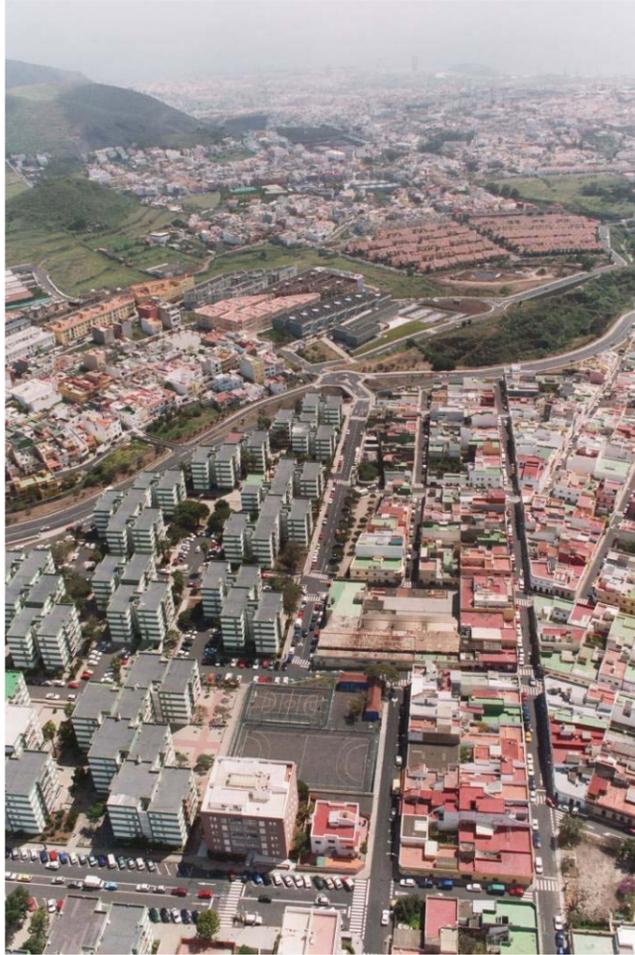


Las zonas residenciales del margen norte de la aglomeración integrada por Santa Cruz de Tenerife y La Laguna se caracteriza por la existencia de una serie de naves industriales constituidas a modo de pequeños polígonos donde coexisten los pequeños talleres con aquellas otras empresas destinadas al almacenamiento y distribución de diferentes productos.



El proceso de desarrollo urbano ha motivado que superficies significativas hayan sufrido un proceso de urbanización restando superficies a las tradicionales actividades agrarias.

Se encuentran en la zona diferentes tipologías edificatorias. Junto a las manzanas cerradas de viviendas que aparecen en la zona de La Verdellana, en los límites de Finca España se han ejecutado una serie de urbanizaciones que mantienen la tipología imperante en esta área: las viviendas unifamiliares adosadas con la parcela individual, modelo que en Pueblo Hinojosa es el predominante. Se crean de igual manera nuevos espacios libres y deportivos, centros docentes y asistenciales que vienen a dar servicio a los habitantes de las zonas urbanas adyacentes y contribuyen a mejorar la calidad urbana de los diferentes núcleos y barrios del área metropolitana.



En resumen, la zona de estudio de la Circunvalación Norte se ejecuta por unos espacios con interesante variedad paisajística con traducción en la realidad socioeconómica: espacios naturales de las laderas de Anaga, espacios de tradición agraria (zona de la carretera de Los Valles) en estado de retroceso ante el desarrollo urbano y la competencia frente a los nuevos usos y actividades, proceso constructivo reciente en su establecimiento o bien integrante de unidades y barriadas establecidas en los inicios del desarrollo urbano...

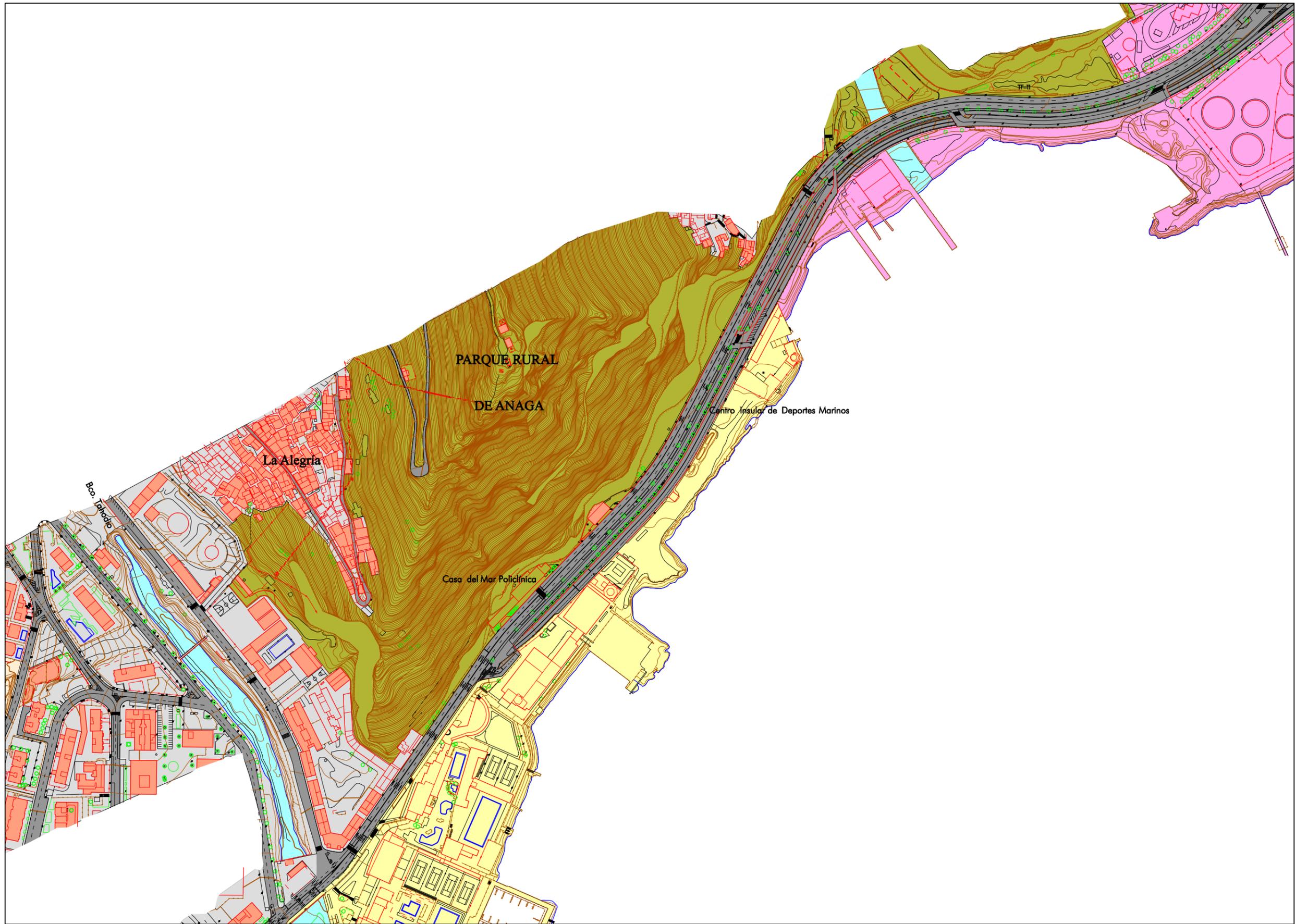
Característica del borde norte de la zona es la carencia de una vía colectora que absorba los movimientos de tráfico que se generan, de tal manera que todo el área en lo referente a los desplazamientos viarios bascula de la red viaria situada al sur de la zona.

Desde un punto de vista más general, a escala metropolitana, se considera necesario un vial que dirija los movimientos de tráfico desde la TF-5 a la TF-11 sin que para ello sea necesario atravesar y servirse de la red viaria urbana.

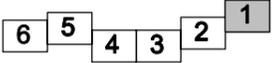
Los factores socioeconómicos en el área de estudio restringida se caracteriza por el predominio de las zonas residenciales, zonas agrarias en menor medida y amplios espacios con elevados niveles de naturalidad, en los que los usos potenciales (en base a los desarrollados en el entorno) se han visto dificultados por las especiales características del territorio.

La ejecución del proyecto ha de incidir de manera positiva en un ámbito espacial superior, por la clara mejora que ha de representar sobre el conjunto de los movimientos de tráfico con la incidencia que ello ha de generar en las conexiones del área con el exterior.

Se presentan a continuación los planos de usos del suelo en los que puede observarse las incidencias que el trazado presenta sobre las delimitaciones de los aprovechamientos establecidos y diferenciados.



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

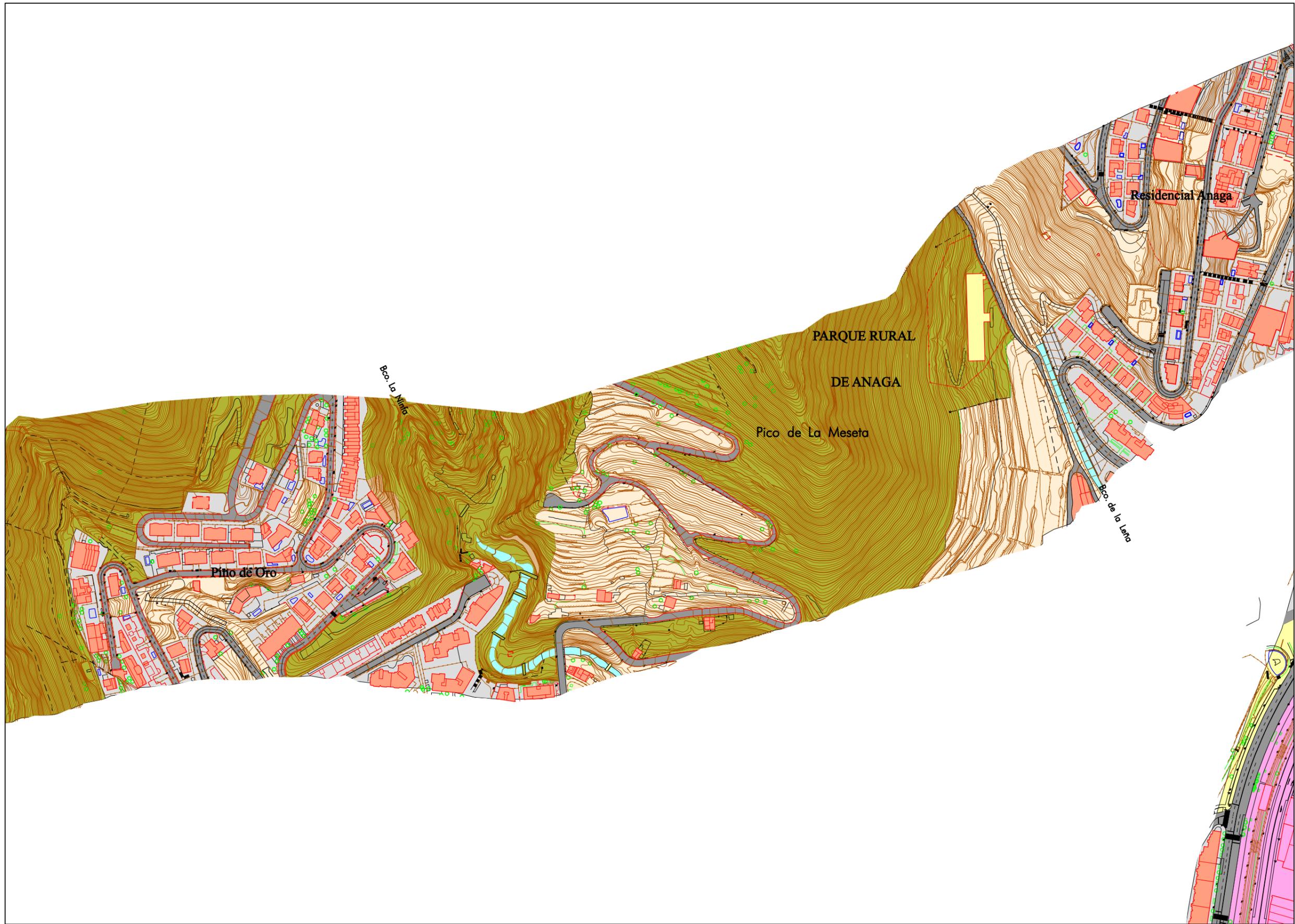
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

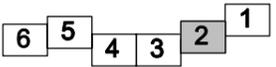
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
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:

N e. 1:2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO



Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife

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

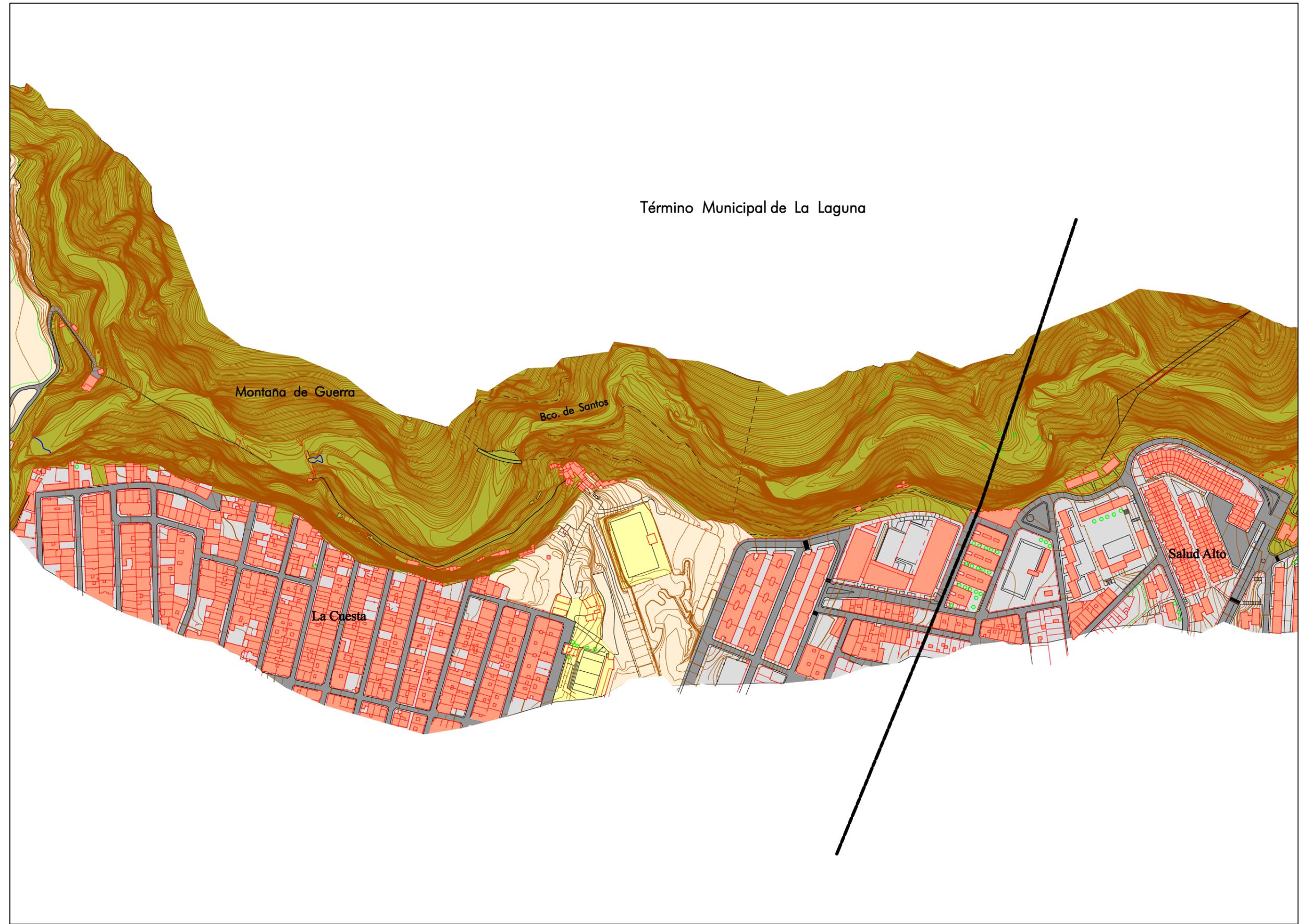
Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:



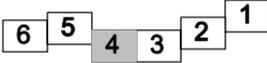
e. 1:2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO



Término Municipal de La Laguna

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

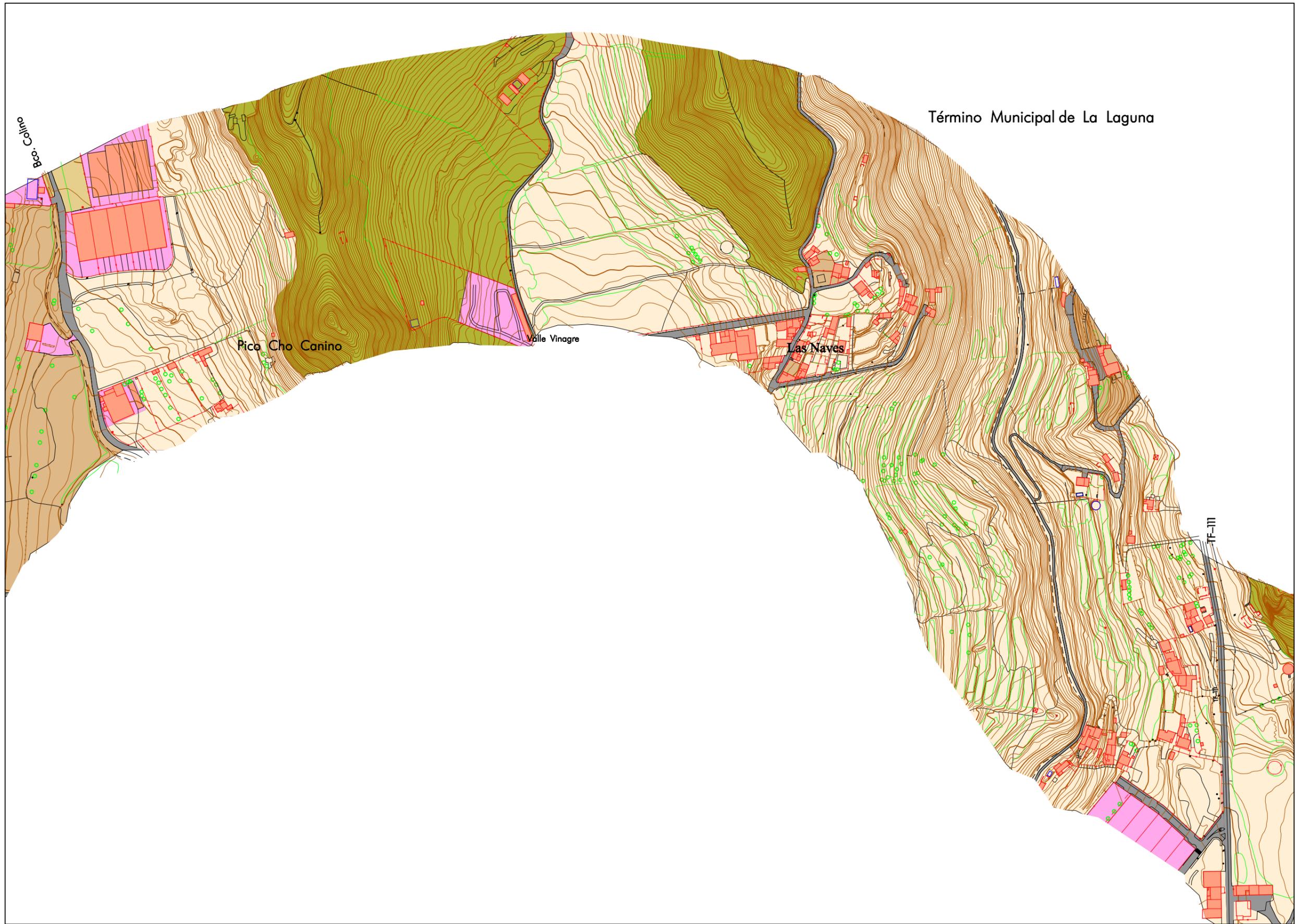
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

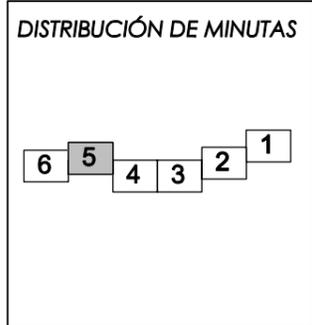
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1:2000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO



Término Municipal de La Laguna



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

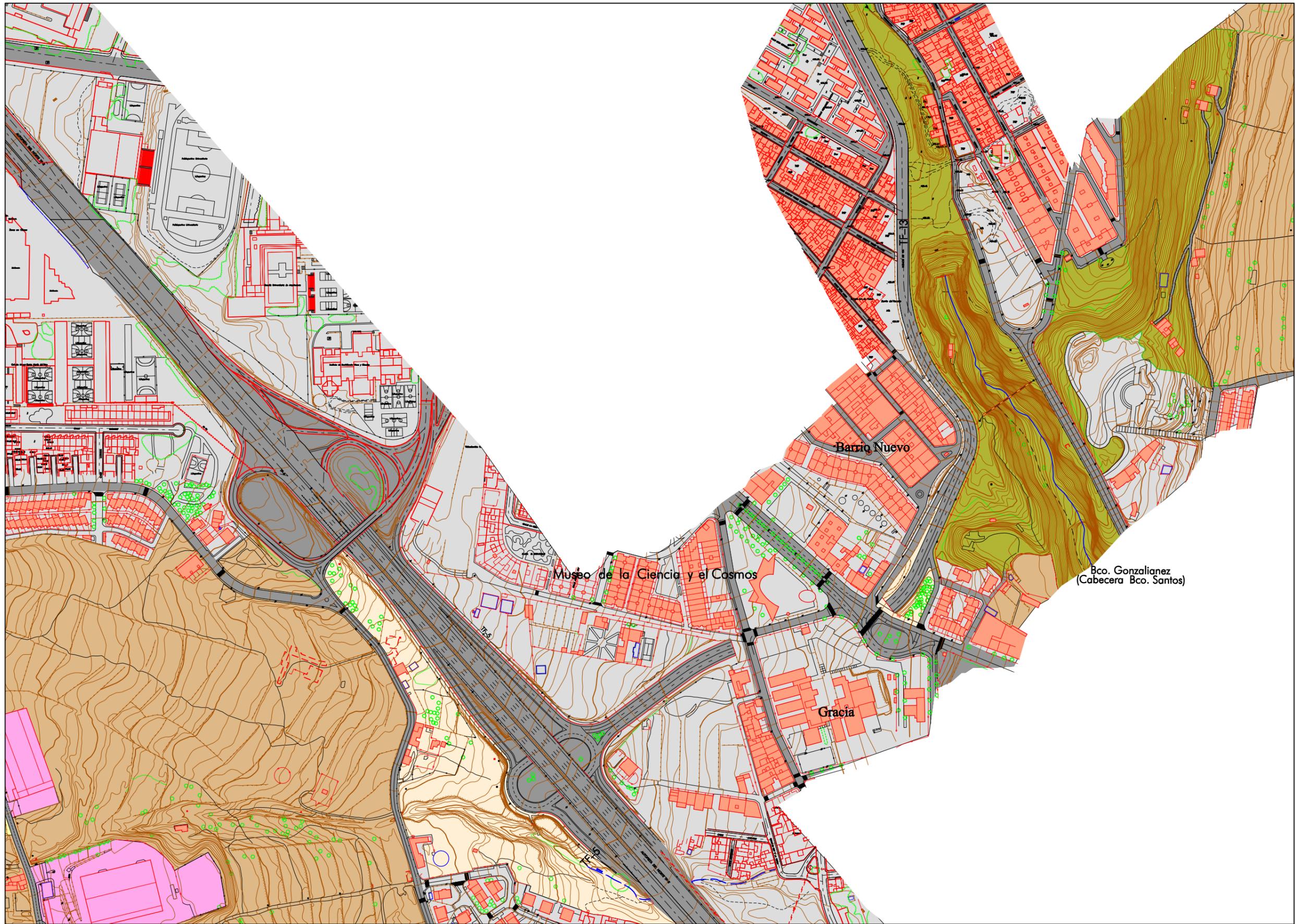
Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

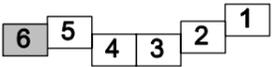
N e. 1:2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO

Hoja 5 de 6 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. 1:2000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO

Hoja 6 de 6 Abril 2.006