

#### 3.2.3.2.4. Anillo de La Laguna

Una de las mayores problemáticas con las que cuenta la ciudad de La Laguna se encuentra relacionada con el hecho de dar servicio mediante su red viaria interior a los movimientos de tráfico generales de carácter insular.

El estudio de la red viaria del Área Metropolitana de Tenerife pone de manifiesto la necesidad de proceder a plantear una actuación que proyecte un trazado a emplazar al sur del aeropuerto y permita liberar de tráfico a la actual TF-5. Esta actuación permitiría de manera paralela adecuar el actual trazado de la autovía mediante una intervención tendente a convertirla en un paseo urbano integrado con el entorno al que presta servicio. De igual manera, parece necesario completar el Anillo de La Laguna mediante la ejecución de uno por el oeste y el sur del núcleo urbano, éste último independiente de la Circunvalación Oeste del área Metropolitana.



La ubicación de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna motiva que se haya convertido en la vía de comunicación con la zona norte de la isla de Tenerife, Tegueste, Tejina, Valleguerra, Bajamar y Punta Hidalgo. En la actualidad, la ciudad cuenta con una vía de circunvalación por el este (TF-13) que permite absorber parte del tráfico que desde Santa Cruz de Tenerife se dirige hacia la parte norte. Con la actuación que se proyecta se procedería a completar el denominado Anillo de La Laguna.

El entorno geográfico de la ciudad de La Laguna presenta notables diferencias con respecto al visto en el caso de Santa Cruz de Tenerife.

En el caso de la capital insular, el espacio circundante se encuentra prácticamente colmatado al haberse expandido hasta la base misma de la Montaña de Anaga. La Laguna mantiene en su entorno norte y oeste amplios espacios dedicados a la actividad agraria, si bien en los últimos años se está produciendo un paulatino proceso urbanizador que adquiere unos caracteres diferentes en cuanto a tipologías y densidades respecto al generado en el entorno de Santa Cruz de Tenerife.



La zona de estudio puede diferenciarse en dos zonas. La primera se sitúa al norte de la actual carretera, espacios en los que la vega presenta notable significación espacial delimitada por la línea de montañas que delimitan por el norte la vega de La Laguna, mientras que la segunda se emplaza al sur del aeropuerto, más influida por la presencia del aeropuerto y la serie de instalaciones e infraestructuras situados en su entorno.

El primer tramo tiene su origen en el actual enlace con la TF-5 con dirección NW hasta alcanzar la parte inferior de las laderas de la línea de montañas que delimitan la vega. Estos espacios son predominantemente agrarios al tratarse de óptimas tierras por sus caracteres edafológicos.

La actuación implica la ocupación de una franja de terrenos agrarios, que presentan un parcelario formado por propiedades de carácter alargado y estrecho. Tierras de labor y cultivos herbáceos son los usos y cultivos dominantes. Se trata de unas tierras con alta capacidad agrológica por la calidad que los suelos poseen.

La creciente tendencia urbanizadora se manifiesta en este sector de La Laguna en el proceso constructivo que ha afectado a estos espacios.



Las laderas en este sector del territorio presentan unas pendientes menores a las existentes en la zona de Anaga. La mayor suavidad de este sector del relieve tinerfeño se traduce en una mayor profundidad de tierra vegetal y en la mayor posibilidad de explotación que de parte del mismo se ha producido a lo largo de la historia.

Montaña La Atalaya, El Boquerón, Montaña La Bandera son algunas de las montañas que se encuentran en estas áreas de orografía más enérgica situadas al noroeste. Es precisamente en estas zonas en las que se localizan masas arbóreas de porte significativo que contribuyen a enriquecer el paisaje insular de este entorno del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife, además de constituir una fuente alternativa de ingresos de la economía local y regional.



El espacio agrario es de tipo abierto, en el que la diferencia entre parcelas se percibe por los distintos cultivos o por las labores realizadas. La orientación de las parcelas es perpendicular a la línea de montañas que delimitan el espacio por el NW. Los caminos agrarios, que presentan similar orientación, han servido de base para la nueva red viaria de acceso a las nuevas viviendas y urbanizaciones que se han construido en estos espacios.



El carácter alargado del parcelario tiene su reflejo en la forma que está adoptando el desarrollo urbanístico que se desarrolla en la zona. Se trata de viviendas de escasa altura, bien individuales o agrupadas formando manzanas, con la característica cubierta plana y con presencia de parcelas individuales con arbolado o bien adquiriendo el carácter de poblamiento más concentrado constituyendo un agrupamiento compacto.

Las densidades de población son menores resultado de ese crecimiento laxo habido y por la notable presencia de tierras de laboreo. Los usos residenciales y agrarios son los predominantes en la zona.

La zona se ve afectado por el proceso de rururbanización o desarrollo en los espacios considerados como rurales de usos y actividades vinculadas más con la ciudad que con los usos típicos presentes en las zonas rurales. Son usos que comparte espacios pero las relaciones de otro tipo son escasas o inexistentes.



El área de estudio en su zona norte se cierra en la zona de Las Canteras, entidad en la que se produce el cruce de la TF-13 con la TF-12; en esta zona se produce un estrechamiento o cierre de la vega por la convergencia de los dos sistemas orográficos que delimitan por el NE y NW la vega de La Laguna.

El área delimitada abarca también los espacios situados al sur de la ciudad y del Aeropuerto.

El Aeropuerto de La Laguna constituye una de las infraestructuras básicas para el normal desarrollo de la actividad insular. Su importancia trasciende por ello el ámbito exclusivamente espacial para afectar a la realidad económica y social tinerfeña.

Espacialmente, el aeropuerto se caracteriza por la ocupación de una amplia superficie de terreno, no sólo de manera directa si no también de forma indirecta por las afecciones que se establece en su entorno.

La realidad del aeropuerto se extiende a otros aspectos de la realidad insular. Su funcionamiento es vital para el mantenimiento de las comunicaciones con el exterior, tanto de personas como de mercancías con la incidencia que ambos hechos poseen sobre la economía insular.

Desde el punto de vista meramente espacial el aeropuerto es, aunque parezca un contrasentido, un “obstáculo” para las comunicaciones internas en el sentido de constituirse en una barrera en la movilidad de su entorno físico inmediato con incidencia sobre la totalidad de la isla por la especial configuración del sistema viario de la misma.

La realidad espacial del entorno del aeropuerto se caracteriza por la diversidad de usos presentes. La presencia de una infraestructura de este tipo representa un factor dinamizador de los espacios circundantes, por la serie de actividades que se generan en su entorno aprovechando las infraestructuras que se precisan para su funcionamiento y por la serie de servicios subsidiarios que induce. Los mayores cambios espaciales se ubican en la cara norte del mismo, en los terrenos comprendidos entre los límites del aeropuerto y la TF-5. Al contrario, la situación de los espacios situados al sur no difiere en exceso al existente con anterioridad a las instalaciones aeroportuarias: las mayores superficies se corresponden con aquellas en las que las actividades agraria son las dominantes. Son estas superficies las que se van a sufrir una afección directa por las infraestructuras viarias que se plantean.

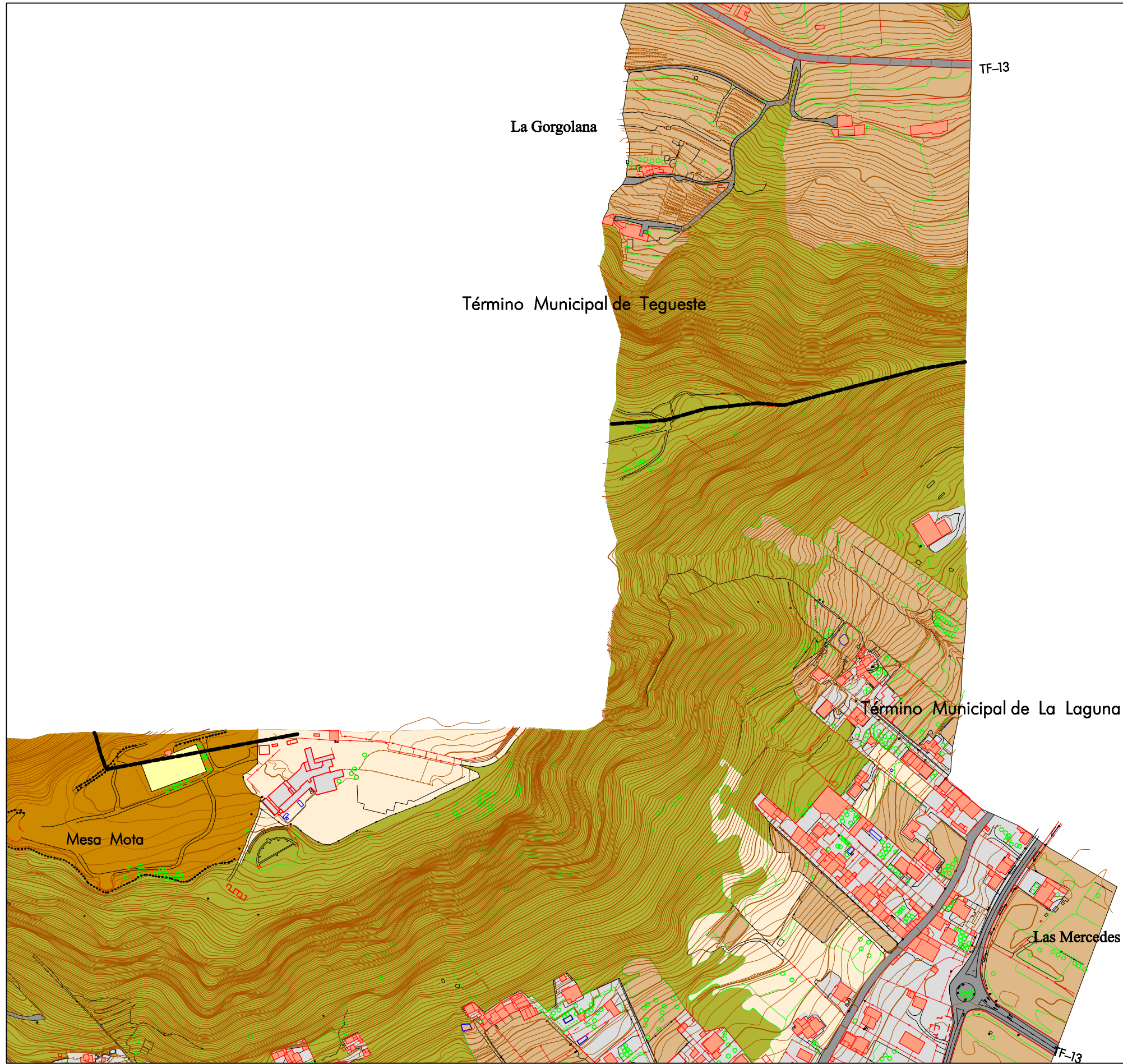
Junto a las actividades productivas generadas en los espacios próximos al aeropuerto cabe destacar la presencia de zonas residenciales (barrios de Coromoto, San Antonio...), administrativas (Dirección General de Medio Ambiente), docentes (Campus Universitario de Anchieta, centro escolares...) y deportivas localizadas en el entorno E-NE. Al sur del aeropuerto se ubican también instalaciones militares. Se trata de una nueva realidad espacial caracterizada por la diversidad de usos y actividades, muestra del proceso de desarrollo

urbano que tiene por escenario los entornos urbanos de Santa Cruz de Tenerife y de La Laguna a los que la nueva red viaria que se estudio ha de dar servicio.

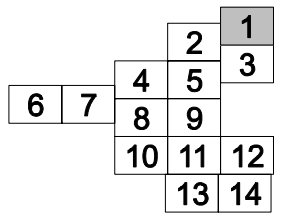


A continuación se presentan los planos del ámbito geográfico delimitado para el desarrollo del Anillo de La Laguna.





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:

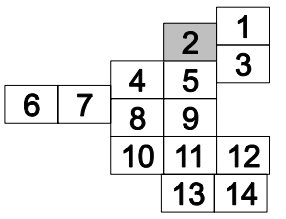
e. 1:2.000  
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA  
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

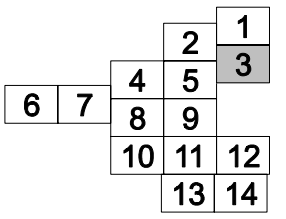
ANILLO DE LA LAGUNA  
USOS DEL SUELO







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

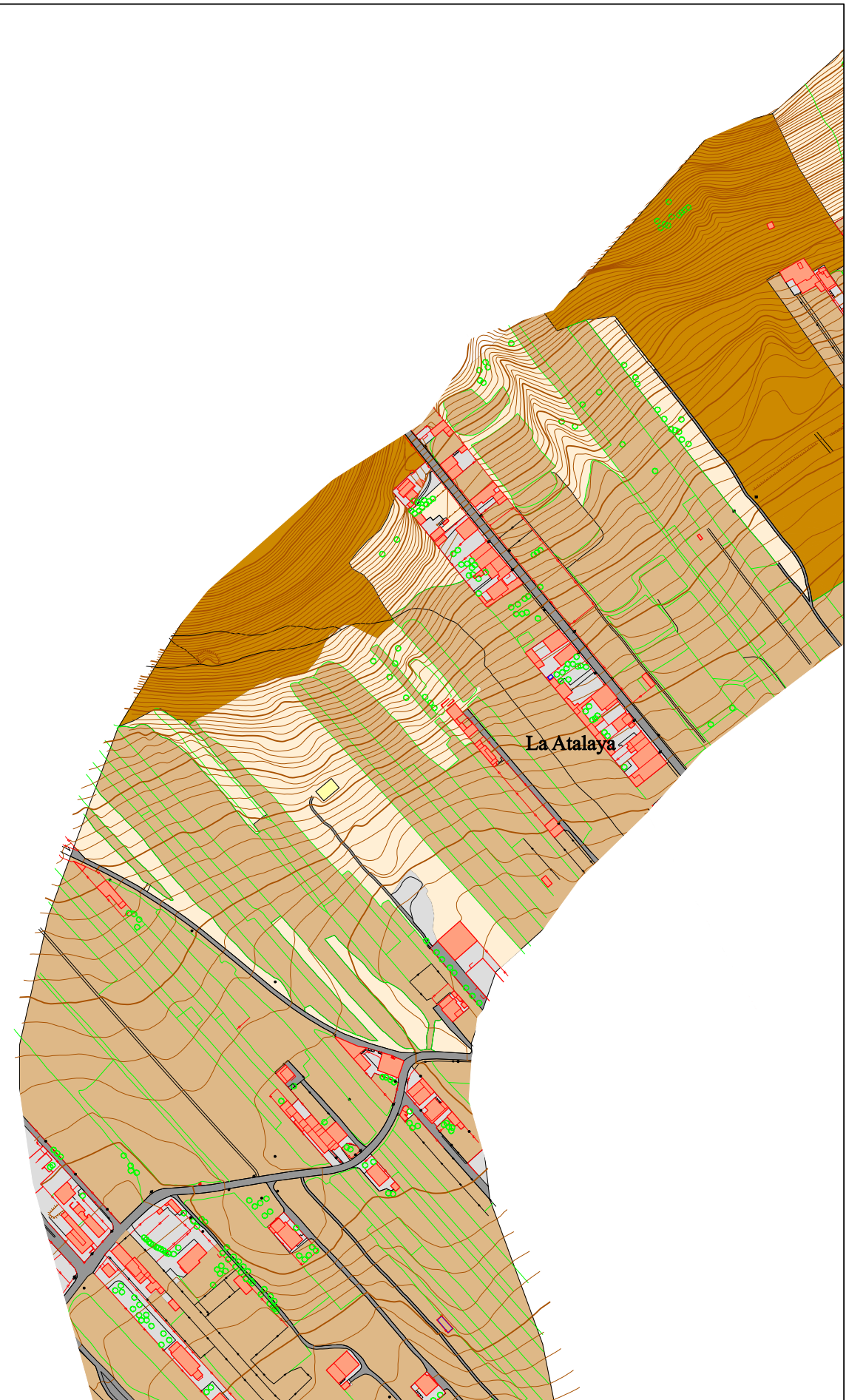
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N  
e. 1:2.000  
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA  
USOS DEL SUELO

Hoja 3 de 14 Abril 2.006





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS

				1
			2	3
		4	5	
6	7	8	9	
		10	11	12
			13	14

**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

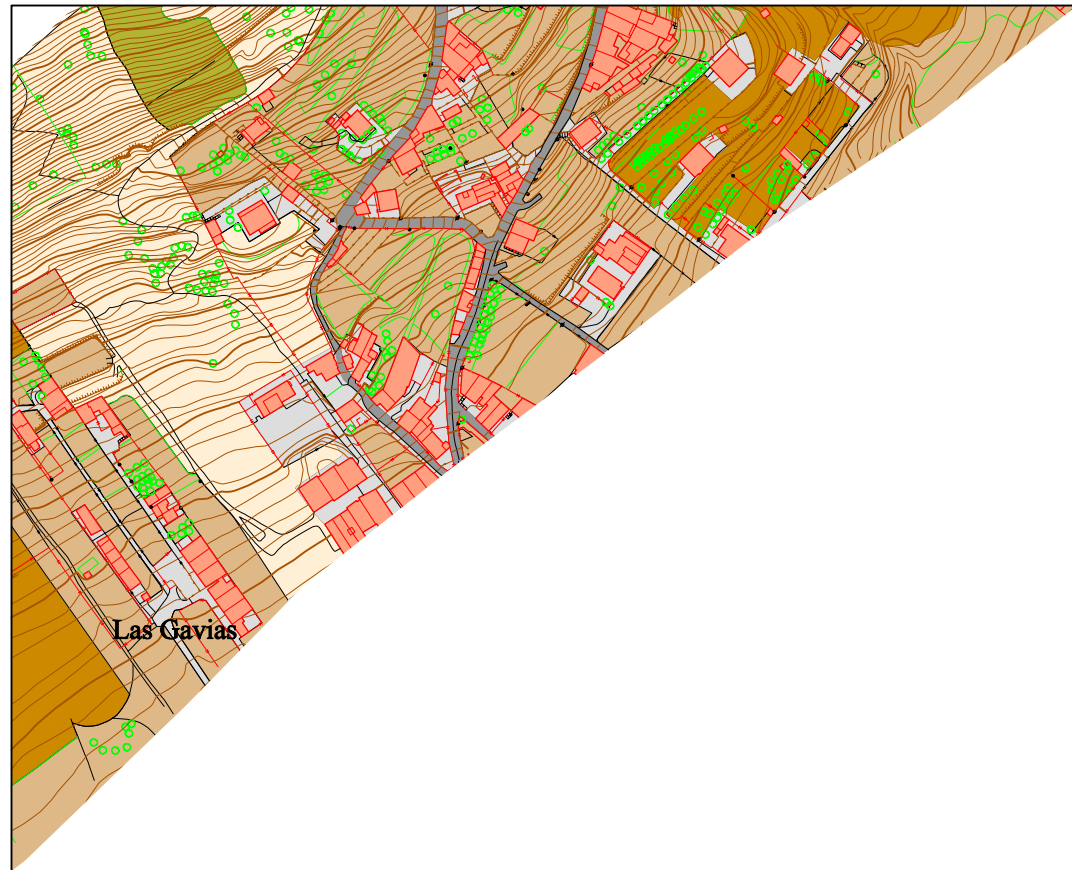
**Gobierno de Canarias**  
Consejería de Infraestructuras,  
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

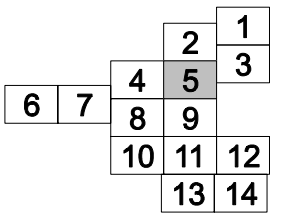
N  
e. 1:2.000  
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA  
USOS DEL SUELO  
Hoja 4 de 14  
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  
Original en A1 e. 1: 2.000

ANILLO DE LA LAGUNA  
USOS DEL SUELO

Hoja 5 de 14 Abril 2.006

