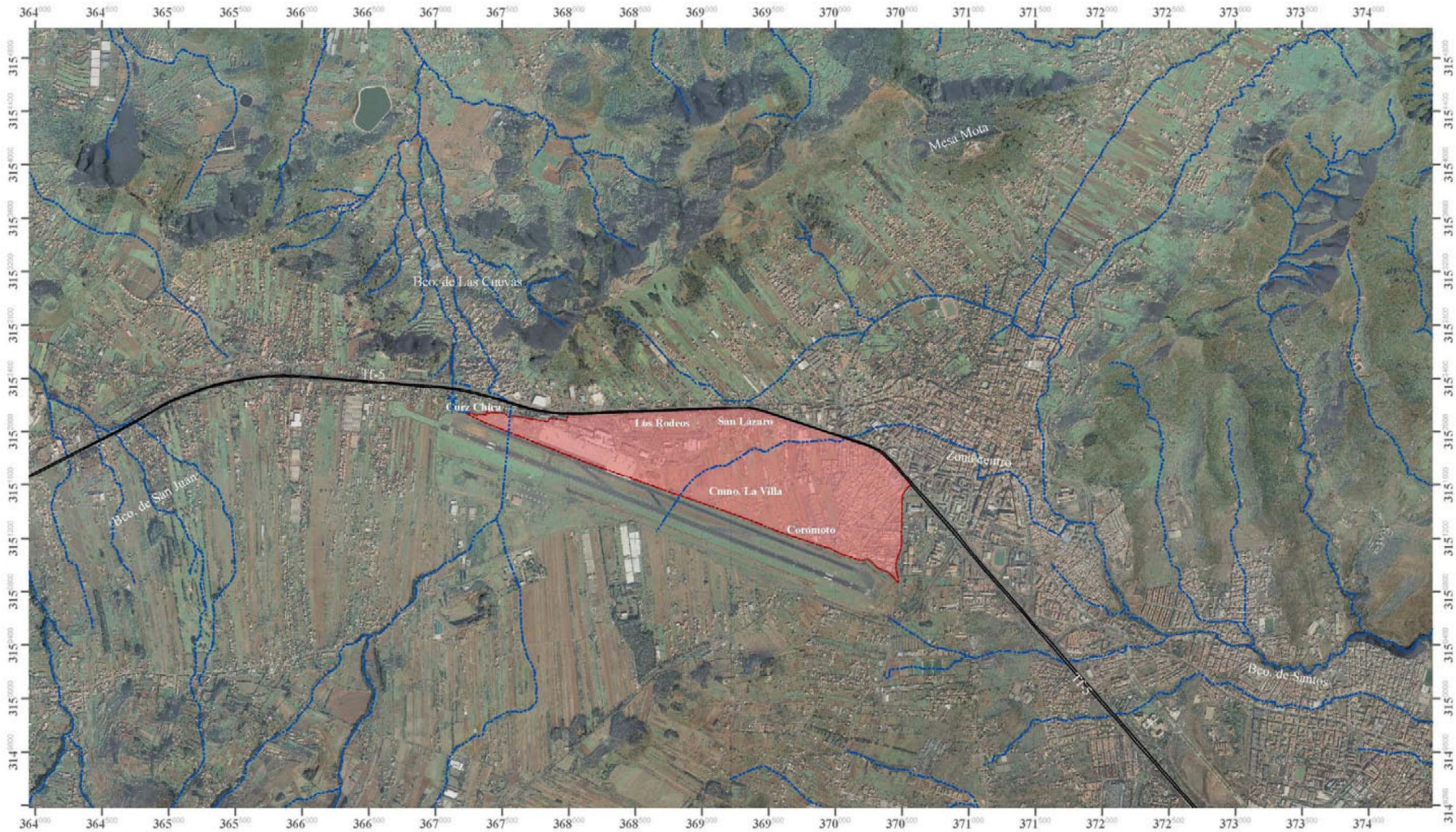


B7. Aeropuerto Coromoto

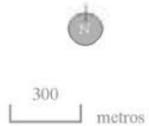
B.7.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

- Encuadre geográfico*
1. En el centro geográfico del municipio de San Cristóbal de La Laguna, está el aeropuerto de Los Rodeos y el asentamiento urbano El Coromoto. Este es un espacio geográfico específico que no está delimitado por accidentes naturales, sino por elementos artificiales que se han dispuesto sobre el territorio como son la autopista del Norte (TF-5) y el propio aeropuerto. El espacio es longitudinal y se desarrolla en dirección sureste-noroeste, con una pendiente media del 5,4%. Este es el valor más bajo entre los núcleos delimitados para este trabajo.
- Apunte histórico*
2. En origen este es un área agrícola que se encuentra próximo a San Cristóbal de La Laguna. Los caminos de La Villa y San Lázaro se enlazan respectivamente con las calles San Antonio y Marqués de Celada que van hasta el centro de la ciudad. Esta continuidad de las vías permite que existan flujos de intercambio entre ambas zonas y garantiza el traslado de los productos agrícolas para su posterior distribución y comercialización. Con el paso del tiempo, el crecimiento de la ciudad ejerce más presión sobre esta área. Esta situación motiva la aparición de El Coromoto como asentamiento urbano planificado de carácter residencial, que convive con los asentamientos agrícolas originarios de la zona. Hay que señalar que con la implantación del aeropuerto de los Rodeos y de la autopista TF-5 el panorama insular y municipal cambia. Las comunicaciones dan un salto cualitativo y cuantitativo, la puerta de entrada y salida de la isla ya no es exclusivamente marítima y se mejora la comunicación rodada entre los municipios del norte. Para el área que nos ocupa, esto supone la creación de dos límites físicos que tienen las siguientes particularidades: una es la fisura que crea la TF-5 sobre la continuidad de la trama urbana de la ciudad en su proceso de crecimiento y la otra es la grieta que produce el aeropuerto sobre la trama agrícola y la frontera artificial que representa para la ciudad.
- Características generales*
3. La plataforma horizontal del núcleo Aeropuerto-Coromoto mantiene en la zona central la construcción territorial agrícola de caminos principales y secundarios y parcelaciones alargadas y estrechas. Otro elemento territorial de notable relevancia es el tejido urbano planificado que se localiza en el extremo sureste del núcleo. Pero los elementos territoriales más significativos que actúan directamente sobre el paisaje son la TF.5 y el aeropuerto de los Rodeos que representan las estructuras más rígidas y difíciles de articular.
- Datos generales del núcleo*
4. La superficie del Aeropuerto-Coromoto que resulta de la delimitación hecha para los núcleos de este trabajo, es de 187,38ha. Esta superficie representa el 4,03% de la total de los núcleos delimitados y es comparable con los 154,64ha de Guamasa y los 163,53 de Tejina. que son los únicos núcleos que tienen una extensión comprendida entre las (100-200)ha.. La altitud máxima y mínima son respectivamente 630,55m y 560,00m lo que hace que tenga una altitud media de 595,70m y se aproxima a los núcleos de mayor altitud media que tienen valores comprendidos entre los 600m y 662m.
- Descripción general del núcleo*
4. El núcleo El Coromoto-Aeropuerto presenta tres zonas bien diferenciadas. En el extremo sureste está El Coromoto definido por una trama urbana convencional de vías longitudinales, enlazadas con la autopista, y vías transversales que dan acceso a la edificación. En el área central del núcleo se localiza el asentamiento más tradicional, sobre la trama agrícola se dispone una vía principal con caminos perpendiculares que dan apoyo a la edificación. En el extremo noroeste está el aeropuerto de Los Rodeos una infraestructura de morfología y dimensión específica



Plano N° IA.07.AE.01

Aeropuerto-Coromoto DESCRIPCIÓN GENERAL



-  Viario principal
-  Barrancos
-  Aeropuerto-Coromoto

B.7.2. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

- Datos cuantitativos totales*
1. En 2007 la población del núcleo Aeropuerto-Cormoto ha sido estimada¹ en 4.007 habitantes, cifra que representa el 2,77% de la total municipal. En relación a los núcleos individualizados en este trabajo², el Aeropuerto-Coromoto se encuadraría en el grupo con baja población, todos entre 3.000 y 5.000 habitantes, y en el que, además, estaría Valle de Guerra. Las semejanzas entre estos dos núcleos, no obstante, son meramente cuantitativas, ya que la distribución de la población en los correspondientes ámbitos territoriales es muy distinta. Así, mientras en El Coromoto-Aeropuerto puede hablarse de áreas suficientemente concentrados (puede definirse un perímetro urbano en cuyo interior la proporción de áreas no urbanizadas es relativamente poco significativa), ocurre lo mismo en Valle de Guerra aunque tiene una estructura del territorio distinta, con una baja planificación del perímetro urbano. Así, respecto a la superficie de los núcleos delimitados en este trabajo, comprobamos que la densidad bruta en el Aeropuerto-Cromoto es de 21,38 hab/Ha, relativamente similar a la de Valle de Guerra (22,01 hab/Ha), valores que nos muestran alto grado de concentración urbanizadora.
- Evolución demográfica*
2. La población del Aeropuerto-Coromoto hasta mediados del siglo pasado era casi inexistente; es a partir de los años 50 cuando se produce el primer incremento significativo. Este proceso significa la primera presión que ejerce la ciudad de La Laguna sobre el núcleo en su proceso de crecimiento, apareciendo edificaciones en un área periférica. La segunda presión que provoca de nuevo un aumento importante de la población, es la aparición del aeropuerto, que ayuda a consolidar al núcleo tanto en la edificación como en la población. Desde los años 90 ha mantenido un crecimiento sostenido con un ritmo muy alto y sensiblemente superior a la media municipal. En todo caso, tenemos que hablar de un proceso de expansión claro de la ciudad, que genera una nueva población primero “periférica, pero que paulatinamente se ha adherido a” la evolución demográfica de la ciudad”.
- Características de la población*
3. Las principales notas caracterizadoras de la población del Aeropuerto-Coromoto son las siguientes:
 - a) Una estructura de edades propia de las sociedades occidentales, donde predomina una base limitada en número, resultado de los bajos niveles de natalidad que se vienen arrastrando hace dos décadas, y un segmento de habitantes envejecidos que se incrementa paulatinamente resultado del descenso de la tasa de mortalidad. Los segmentos de edad cuantitativamente mejor representados son los comprendidos entre los 30 y 49 años. Sin embargo, la situación descrita se ha matizado considerablemente resultado de la aportación de efectivos jóvenes inmigrantes en la última década.
 - b) Aeropuerto-Coromoto tiene una alta proporción de población local originarios de Tenerife, con un valor por encima de los medios del conjunto insular y del municipio; la población nacida en el municipio se aproxima al 50%. Es significativo el porcentaje de residentes nacidos en el extranjero, (en principio de origen venezolano y en los últimos años de países sudamericanos), con porcentajes superiores al municipal, pero no al insular.
 - c) La tasa de paro en el Aeropuerto-Coromoto no supera la media municipal (8,46%). El porcentaje de pensionistas en el núcleo no es de los más elevados en el municipio. Por último, la cualificación profesional de los residentes en el Aeropuerto-Coromoto ofrece un perfil poco especializado, con un peso significativo de trabajadores en el sector servicio y operarios sin cualificar no agrarios .
- Parque de viviendas*
4. El número de viviendas existente en el Aeropuerto-Coromoto se ha estimado³ en 2.393, cifra que representa un 3,36% del parque residencial del municipio, este valor le da un peso mayor que el que le corresponde al núcleo en términos demográficos. Del total de viviendas que pertenecen al núcleo, están ocupadas como primera residencia o principales 1.826, que equivale al 76,31% del total, porcentaje que supera a la media municipal (66,50%). A partir de este dato, resulta que el tamaño medio familiar en el Aeropuerto-Coromoto se sitúa en torno a 2,19, y es el más bajo de todos los núcleos (la media municipal se sitúa en 3,05). La suma de viviendas secundarias y de viviendas no ocupadas alcanzan en el núcleo el porcentaje del 23,69% donde el número de viviendas no ocupadas es mayor que el de vacías. Por último, el peso de las viviendas vacías se aleja de la media municipal.

¹ Los datos de población provienen de la información estadística del Padrón Municipal de Habitantes (INE) desagregados a nivel de sección censal. La población de cada uno de los núcleos se ha estimado sumando la facilitada por el INE para las secciones cuya extensión queda incluida totalmente en el perímetro del núcleo más la parte proporcional de las secciones parcialmente incluidas. La proporcionalidad se ha calculado atendiendo al número de edificaciones de la sección dentro y fuera del núcleo.

² Se trata de los 14 núcleos que se relacionan en el capítulo B0. Introducción.

³ El número de viviendas de cada núcleo se ha determinado a partir de los datos del Catastro, corregidos puntualmente en aquellas parcelas que se detectaban erróneas (normalmente por falta de actualización) mediante la información de campo y de fotografía aérea. Además, a escala núcleo se han hecho algunos ajustes en base a datos e indicadores del censo de población y viviendas del 2001.

Actividad económica

5. La superficie agrícola en explotación dentro del núcleo se ha visto reducida por la falta de competitividad de los productos agrícolas en el mercado y por la oportunidad que supone el suelo rústico para el desarrollo del sector inmobiliario y de la construcción; por ser un suelo más barato que además está situado próximo a la ciudad de San Cristóbal de La Laguna. El carácter residencial de El Coromoto, permite la aparición del sector empresarial más específico, como la restauración y la alimentación y no ha impedido que dentro del área conviva con otras actividades de tipo industrial, o que pertenezcan al sector terciario. El aeropuerto tiene la posición más importante dentro del entramado productivo. Ocupa el mayor porcentaje de trabajadores en la zona y un alto porcentaje en el municipio. A pesar del potencial económico que tiene el aeropuerto, no resulta competitivo frente a los servicios portuarios de la isla, que mueven el mayor volumen de mercancías de importación y exportación porque los costes que genera el tráfico marítimo son menores que los aeroportuarios. Esta circunstancia ha impedido el desarrollo de una logística empresarial entorno al aeropuerto. En resumen:
 - a) Insignificante peso del sector primario en el Aeropuerto-Coromoto, por la baja competitividad de la producción agrícola.
 - b) Cierta peso del sector industrial, con naves próximas a la autopista del Norte y al aeropuerto que permiten una buena localización.
 - c) En el área urbana El Coromoto hay cierta actividad del sector empresarial, con servicios generales y otros más específicos.
 - d) El aeropuerto aparece como una fuente de actividad dentro del sector servicio, que fortalece a la industria del turismo y mejora el transporte general de pasajeros con rutas nacionales e internacionales.

B.7.3. TRAMA URBANA

Descripción general

1. Las tramas en el núcleo Aeropuerto-Coromoto presentan tres estructuras distintas. La más antigua y tradicional es la que está sobre la trama agrícola, un mallado elemental de caminos principales (San Lázaro y la Villa) y caminos perpendiculares que dan acceso a la edificación, dispuesta en los bordes de la vía. Esta trama se interrumpe con la autovía y con la pista del aeropuerto. La trama planificada de El Coromoto, es una malla que se estructura a través de ejes principales en forma de tridente, como son la avenida Bartolomé Cairasco, la avenida República de Venezuela y el camino El Valla- do; que se enlazan con el núcleo Zona Centro atravesando la autopista o accediendo a ella. Esta trama tiene sin resolver tres de sus bordes que son: el área de contacto con la TF-5, el encuentro con la trama agrícola y el contacto con el área de influencia de la pista del aeropuerto. Por último la trama del aeropuerto es una estructura lineal que se articula con la TF-5 con una gran rotonda sobre la autopista y con otra más a su entrada en el núcleo.

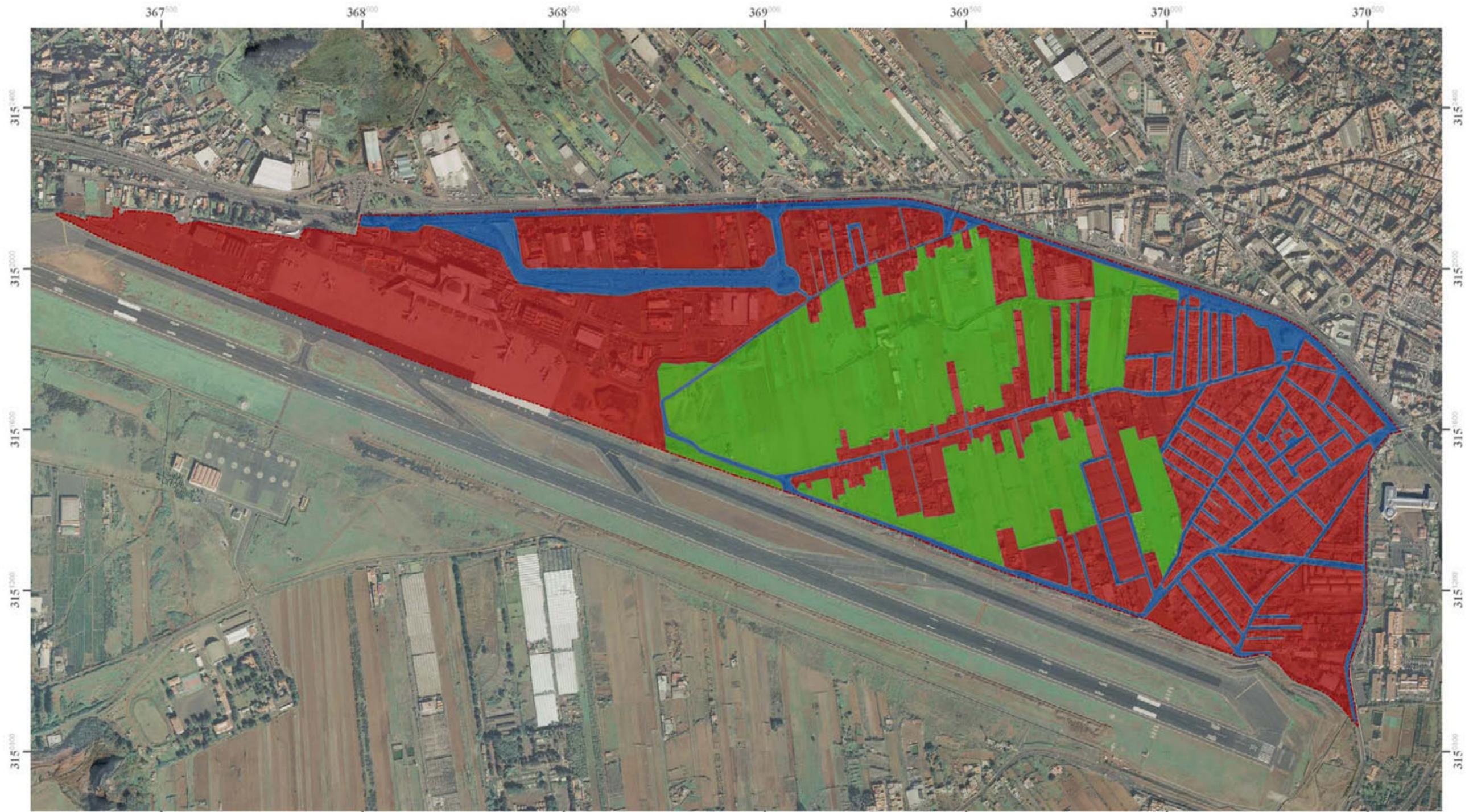
Cuantificación (ABC)

2. De la división del núcleo urbano en espacios A, B y C⁴ (véase plano adjunto IA.07.AE.02. Trama Urbana (ABC) AEROPUERTO-COROMOTO), se obtiene que el 73,11% de la extensión del núcleo es ocupado por trama urbana. Este porcentaje significa que El Coromoto-Aeropuerto tiene una alta extensión urbana que se aproxima a los núcleos de mayor porcentaje del municipio, como son Zona Centro, Taco y La Cuesta. Los espacios C (vacíos interiores al perímetro urbano carentes de urbanización) del núcleo se disponen, principalmente, entre el camino de San Lázaro, el camino de la Villa y la pista del aeropuerto. Considerando sólo los suelos con trama urbana (A+B), el porcentaje de viario sobre el conjunto del núcleo es del 18,08%, valor cercano a la media municipal (21,70%), y solo superado por el núcleo de La Punta, lo que los caracteriza a como áreas con un grado medio de urbanización. Sin embargo, dicho grado no es en absoluto homogéneo ya que el porcentaje sube en el área del aeropuerto y en El Coromoto (trama planifica- da) y, en cambio, es inferior en los tramos de los caminos de San Lázaro y la Villa (estructuras elementales de trama lineal).

Parcelación

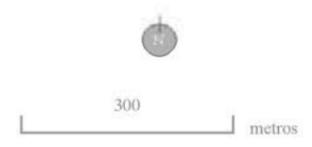
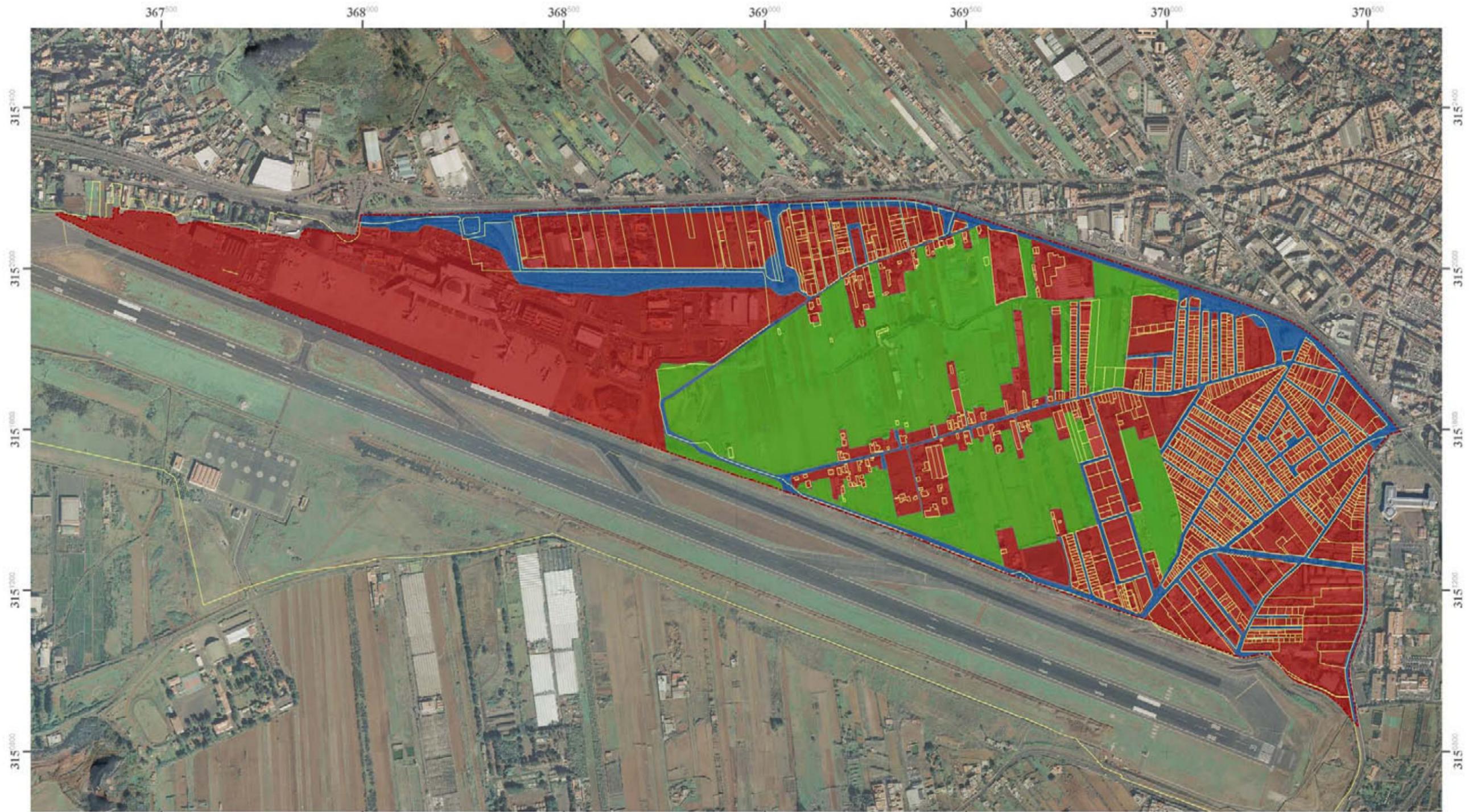
3. En el plano adjunto IA.07.AE.03. Parcelación AEROPUERTO-COROMOTO, se recoge la parcelación del núcleo en los espacios A. En El Coromoto donde la trama está planificada se producen diferentes maneras de parcelación: por un lado están las parcelas atomizadas (de menor tamaño y cuya su- perficie coincide con la edificada) resultado de divisiones sucesivas; también hay parcelaciones similares en el perímetro de la manzana que dejan un vacío central libre de edificación; por último están las parcelas de mayor tamaño divididas en lotes que permiten una mayor libertad en el tipo y dispo- sición de la edificación. Las parcelas que se apoyan sobre la trama agrícola y que tienen mayor tamaño están entre el camino de San Lázaro y la auto- pista TF-5 y permiten la disposición de edificaciones residenciales o de uso terciario; las de menor tamaño son residenciales del tipo unifamiliar.

⁴ Véase en el capítulo B0 la explicación de la metodología aplicada en este análisis.



■ A
 ■ B
 ■ C

Plano N° **IA.07.AE.02**
Aeropuerto-Coromoto
TRAMA URBANA



- parcelas
- A
- B
- C

Plano N° **IA.07.AE.03**
Aeropuerto-Coromoto
TRAMA URBANA

B.7.4. VIARIO Y MOVILIDAD

Cuantificación básica

1. En el Aeropuerto-Coromoto hay unas 24,77 has de superficie de viario, lo que representa un 13,21% de la superficie total del núcleo y el 18,08% de la superficie urbanizada (A+B); este porcentaje es ligeramente superior a la media municipal, de lo cual cabría deducir que la proporción de viario del núcleo se sitúa en los valores medios del resto del municipio (entre los núcleos de mayor "densidad viaria", como Zona Centro, Taco y La Cuesta. Sin embargo, si se considera la superficie de viario respecto a indicadores relacionados con el uso del núcleo, tales como el número de viviendas o la superficie total construida, los valores que se obtienen (103,5 m² de viario/vivienda y 0,53 m² de viario/m² construida) son mayores a los medios municipales, lo que se explica porque la intensidad funcional del Aeropuerto-Coromoto es menor que la media.

Jerarquización viaria

2. En el plano adjunto IA.07.AE.04. Jerarquización viaria AEROPUERTO-COROMOTO, se recoge una clasificación del viario del núcleo en categorías jerárquicas. Tienen categoría de viario territorial, la autopista TF-5 que es el eje que circunvala el núcleo y el tramo que articula el acceso al aeropuerto. En base a este eje, se ha definido como red viaria urbana básica a la sucesión de vías como son el camino de San Lázaro, el camino El Cabildo y la avenida Bartolomé Cairasco. El camino de la Villa y los caminos perpendiculares a ésta además de las vías principales y secundarias de la trama planificada, tienen la categoría de viario urbano local.

Estado del viario

3. En el plano adjunto IA.07.AE.05. Estado del viario AEROPUERTO-COROMOTO, se grafían tres servicios básicos de urbanización por cada uno de los tramos⁵ viarios del núcleo: pavimentación (sí/no), aceras (sí/no) y alumbrado público (sí/no). En general, se comprueba que la práctica totalidad de los viarios cuenta con pavimentación e iluminación y disponen de aceras. Cosa distinta es el estado de estos servicios urbanísticos y, sobre todo, las características físicas y geométricas de los distintos viarios. En este sentido, puede decirse que Aeropuerto-Coromoto presenta bastante heterogeneidad en su viario por las diversidad escalar, su trazado y su función.
 - a) El grado de urbanización del área entorno al camino de la Villa es casi inexistente. Únicamente la vía principal está pavimentada y tiene tramos con aceras y el alumbrado es escaso. La vía tiene una sección que permite el tránsito de vehículos pero las alineaciones son irregulares. Los caminos perpendiculares apenas están pavimentados, alumbrados y carecen de aceras. El estado de conservación de la vía es malo.
 - b) En el área de El Coromoto, el grado de urbanización es alto, excepto en dos casos puntuales, todas las vías están pavimentadas, tiene aceras con anchos entre uno y dos metros en ambos márgenes, disponen de alumbrado público y tienen tramos arbolados en las vías principales. Las secciones de las vías son constantes en su recorrido y las edificaciones siguen el criterio de alineación correspondiente. El estado de conservación es mejorable.
 - c) En el camino de San Lázaro el grado de urbanización es muy bajo, el camino está pavimentado, apenas tiene aceras, el alumbrado público es insuficiente y tanto la sección de la vía y las alineaciones son irregulares. Muchos de los caminos que nacen perpendiculares a esta vía no están pavimentados, carecen de aceras y de alumbrado. Estas características llaman la atención en una zona donde hay promociones de inmobiliarias de carácter residencial. El estado de conservación es malo.
 - d) El área del aeropuerto presenta un alto grado de urbanización. Las vías están pavimentadas, una excelente iluminación, hay partes de la vía con vegetación y los tramos de acceso a los edificios tienen aceras. Las secciones de la vía y las alineaciones responden a una estructura singular. Hay que destacar que es el área con mejor grado de conservación del núcleo.
 - e) El grado de urbanización de la autopista del Norte se ha mejorado en los últimos años, con la ampliación de la sección de la vía, aumentando el número de carriles y la reforma de los accesos y nudos de enlace; además la vía está pavimentada y alumbrada. Con respecto al núcleo, la ampliación de la vía supone la creación de nuevas alineaciones y la resolución de sus bordes

⁵ La unidad espacial respecto a la cual se aporta la información es el tramo viario. En cada núcleo se han dividido todos los viarios en tramos, entendiéndose como tal el comprendido entre dos cruces viarios o entre un cruce y el final del viario; en algunos casos, siempre que hubiera cambio en las condiciones de urbanización, un tramo viario se ha dividido en dos o más.

Movilidad y tráfico

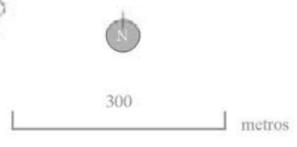
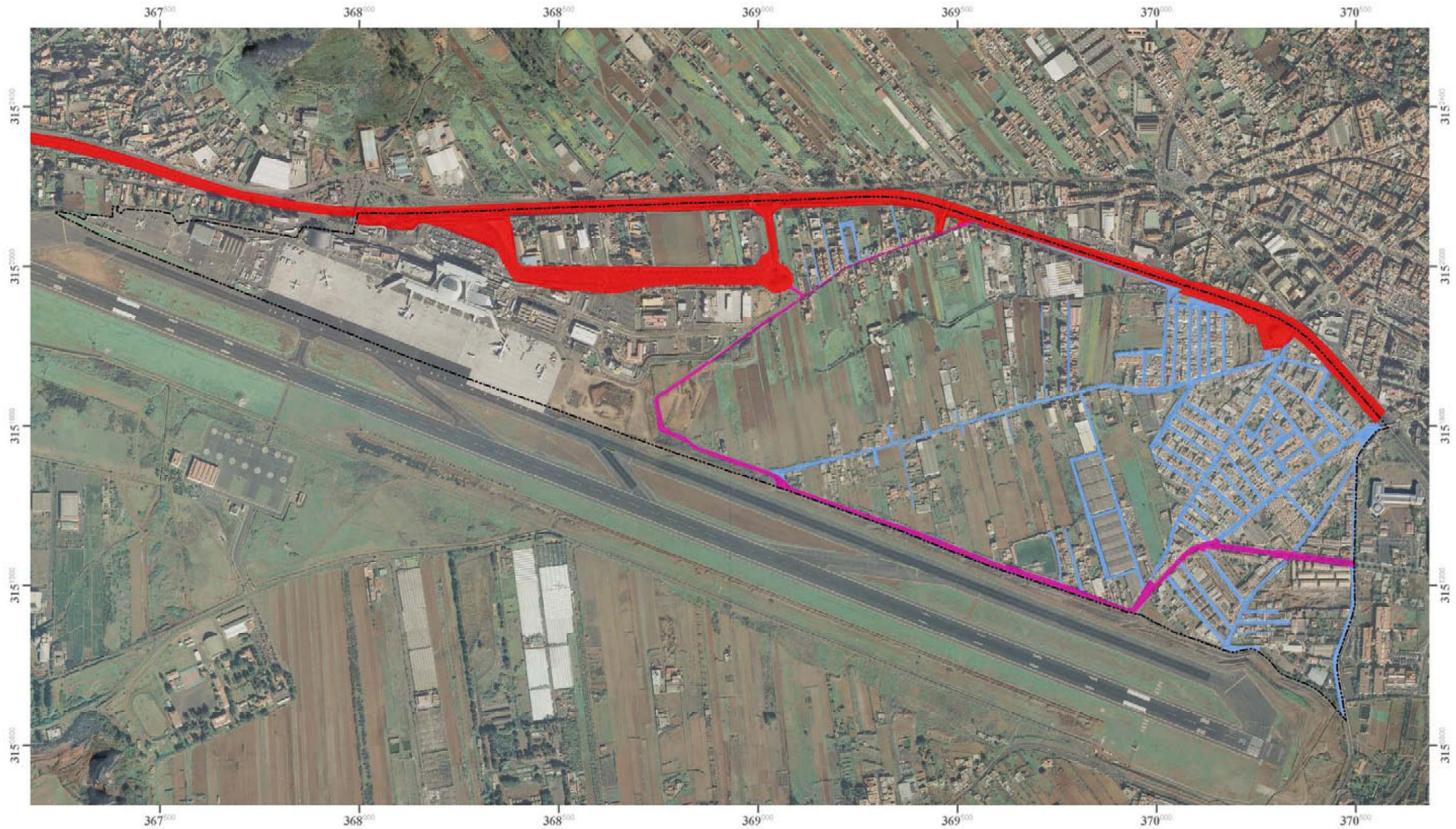
4. En el Aeropuerto-Coromoto, la vía principal es la autopista del Norte (TF-5), que además de coser el área desde el borde del núcleo, sirve de enlace con el resto del municipio y de la isla. Dentro del núcleo, es la población del entorno de los caminos de San Lázaro y La Villa los que tienen que hacer un mayor uso del coche para desplazarse por el interior del núcleo y fuera de él. En cambio la población de El Coromoto hace uso del coche principalmente para desplazarse a otros núcleos.
 - a) El acceso al camino La Villa, se produce desde el enlace con la autopista en dirección Santa Cruz y desde Zona Centro. Es una vía de tráfico rodado de doble sentido, el acceso peatonal es irregular, hay márgenes que no tienen aceras y los vehículos aparcan en muchos tramos sólo porque el ancho de la vía lo permite. La línea 27 tiene paradas a lo largo del camino.
 - b) Existe un punto conflictivo en el camino de San Lázaro en su acceso al núcleo. Tras su paso sobre la TF-5 el camino se encuentra con una salida directa de la autopista. A este punto llegan flujos de tráfico muy distintos. La salida de la TF-5 resulta peligrosa e inadecuada para poder reducir la velocidad e incorporarse en el camino, que tiene una escasa urbanización y un trazado de sección variable e insuficiente. Actualmente este camino se enlaza a través de una rotonda con la vía que da acceso al aeropuerto. La línea 27 tiene paradas a lo largo del camino .
 - c) La accesibilidad en El Coromoto está garantizada a través de los ejes principales que se enlazan con la autopista del Norte y a su vez con la ciudad de San Cristóbal de La Laguna. El camino el Vallado, la Avenida República de Venezuela y la Avenida Bartolomé Cairasco son vías de doble sentido con aparcamientos en ambos márgenes. El resto de vías dentro del área suelen ser de único sentido con fila de aparcamientos en uno de sus márgenes. La red de transporte público tiene paradas en la Avenida República de Venezuela, son las líneas 12, 56 y 60. Las dos últimas líneas parten desde la estación de guaguas en dirección Barranco Grande y Llano del Moro respectivamente.
 - d) El acceso principal al aeropuerto de los Rodeos se produce a través de la autopista del Norte (TF-5) y forma un circuito exclusivo de entrada y salida de la zona aeroportuaria. La movilidad y el flujo de personas y mercancías se absorbe a través del transporte rodado, público o privado. Hay paradas de taxis y de cuatro líneas de guaguas, que permiten trasladarnos sin nuestro vehículo particular. Si lo hacemos, en tal caso, hay un gran aparcamiento vinculado al edificio de la terminal que permite un tiempo largo de estacionamiento. La vía principal de llegada tiene tres carriles que se van enlazando sucesivamente con el aparcamiento, con la parada de las guaguas y con el edificio principal. La vía de salida es de dos carriles y da acceso a los edificios que están próximos a la terminal. Aquí también encontramos zonas de aparcamiento de uso privado.
 - e) El papel que juega la autopista del Norte (TF-5) con respecto al tráfico y la movilidad es de primer orden. El aumento del número de carriles en cada sentido, con tres principales más uno de entrada o salida, demuestra la importancia que tiene esta vía como medio de comunicación y transporte ya que atraviesa parte de los municipios del norte de la isla y forma parte del anillo insular. Su función principal es acortar las distancias y el tiempo de acceso entre las áreas que atraviesa, pero el aumento indiscriminado en el número de vehículos y de su uso, hace que se produzcan puntos de congestión en los accesos principales al municipio de San Cristóbal de La Laguna. Una de las carencias que presenta esta vía con respecto al núcleo es la insuficiente conexión transversal peatonal que permita una mejor accesibilidad a la Zona Centro. Con respecto a los medios de transporte público, en la autopista del Norte encontramos un gran número de paradas y de líneas que garantizan una comunicación intermunicipal.

Transporte público

5. Hay una escasez de comunicación a través del transporte público en el interior del núcleo. La línea 27 circunvala el núcleo a través de los caminos de San Lázaro y La Villa pasando por San Benito hasta la Estación de Guaguas. Tan sólo las tres líneas 12, 56 y 60 son las que recorren El Coromoto de manera regular por la avenida de Venezuela. El aeropuerto al ser uno de los centros de transporte aeroportuario tiene enlace con las líneas 102, 107, 108 y con la 340 que tiene su origen en el Puerto de la Cruz y finaliza en el aeropuerto Reina Sofía. Pero es la autopista del Norte la que tiene el mayor número de paradas por su función de enlace intermunicipal

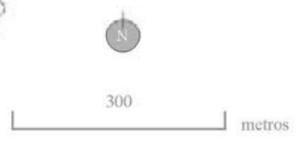
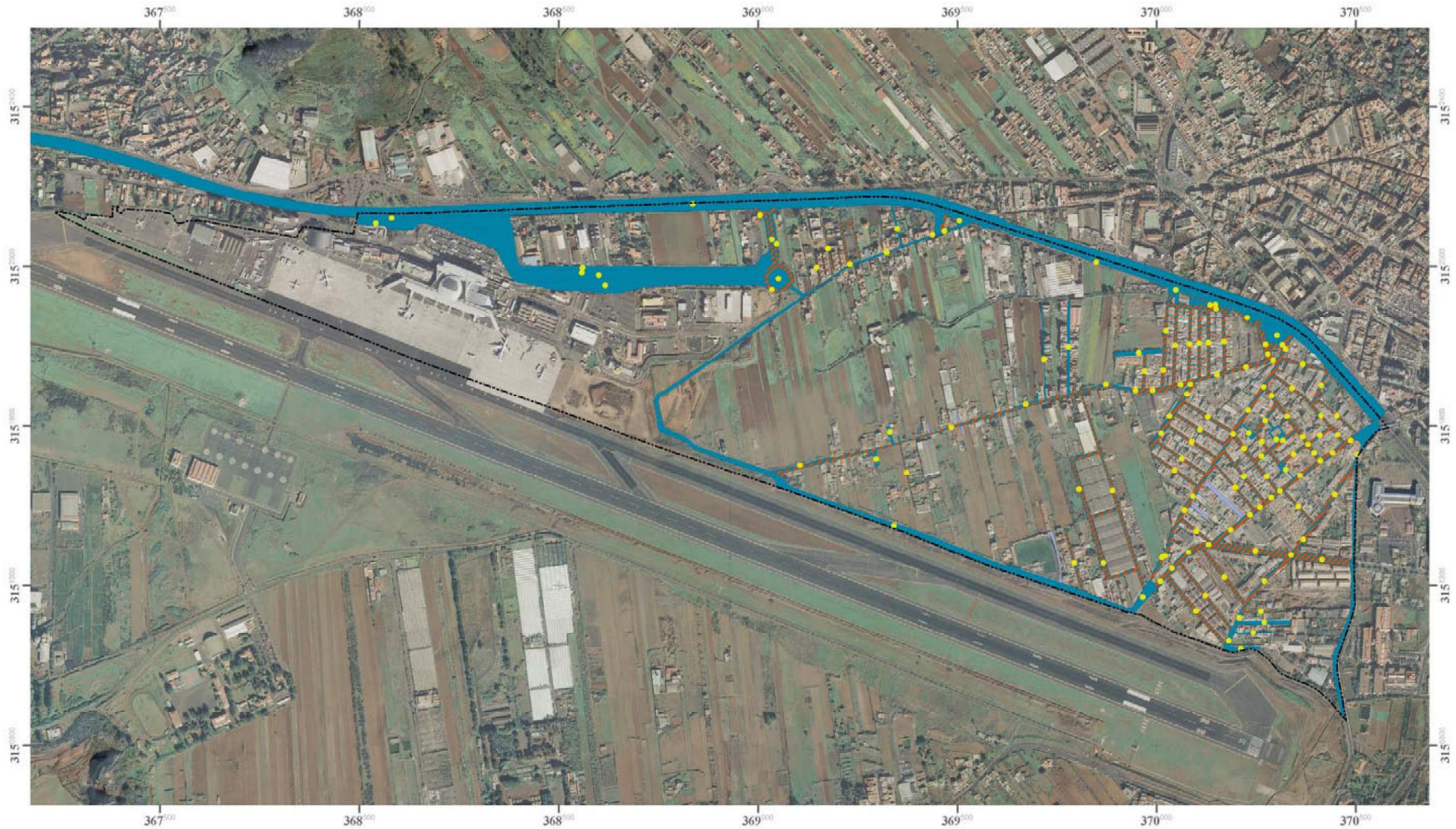
Aparcamientos

6. En el Aeropuerto-Coromoto no parece que existe un importante déficit de aparcamientos. En El Coromoto, con una urbanización más planificada y ordenada, las vías cuentan con estacionamientos en sus laterales, aunque el tipo edificatorio de viviendas sin garaje pueda resultar a largo plazo un problema. Sin embargo, el resto de áreas residenciales carece de urbanización y aparcamientos adecuados o suficientes debido a un desarrollo improvisado en lugares próximos a los caminos de La Villa y San Lázaro. En el aeropuerto de Los Rodeos existen dos bolsas o grandes áreas de aparcamientos de uso público que está vinculado al edificio de la terminal y otro de uso privado en el entorno de los edificios complementarios del aeropuerto.



- Viario Territorial
- Viario Urbano Básico
- Viario Urbano Local
- Viario Secundario

Plano N° IA.07.AE.04
 Aeropuerto-Coromoto
JERARQUIZACIÓN VIARIA



- Alumbrado
- Acera
- Pavimentado
- No Pavimentado

Plano N° **IA.07.AE.05**
Aeropuerto-Coromoto
ESTADO DEL VIARIO

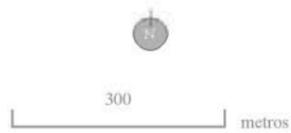
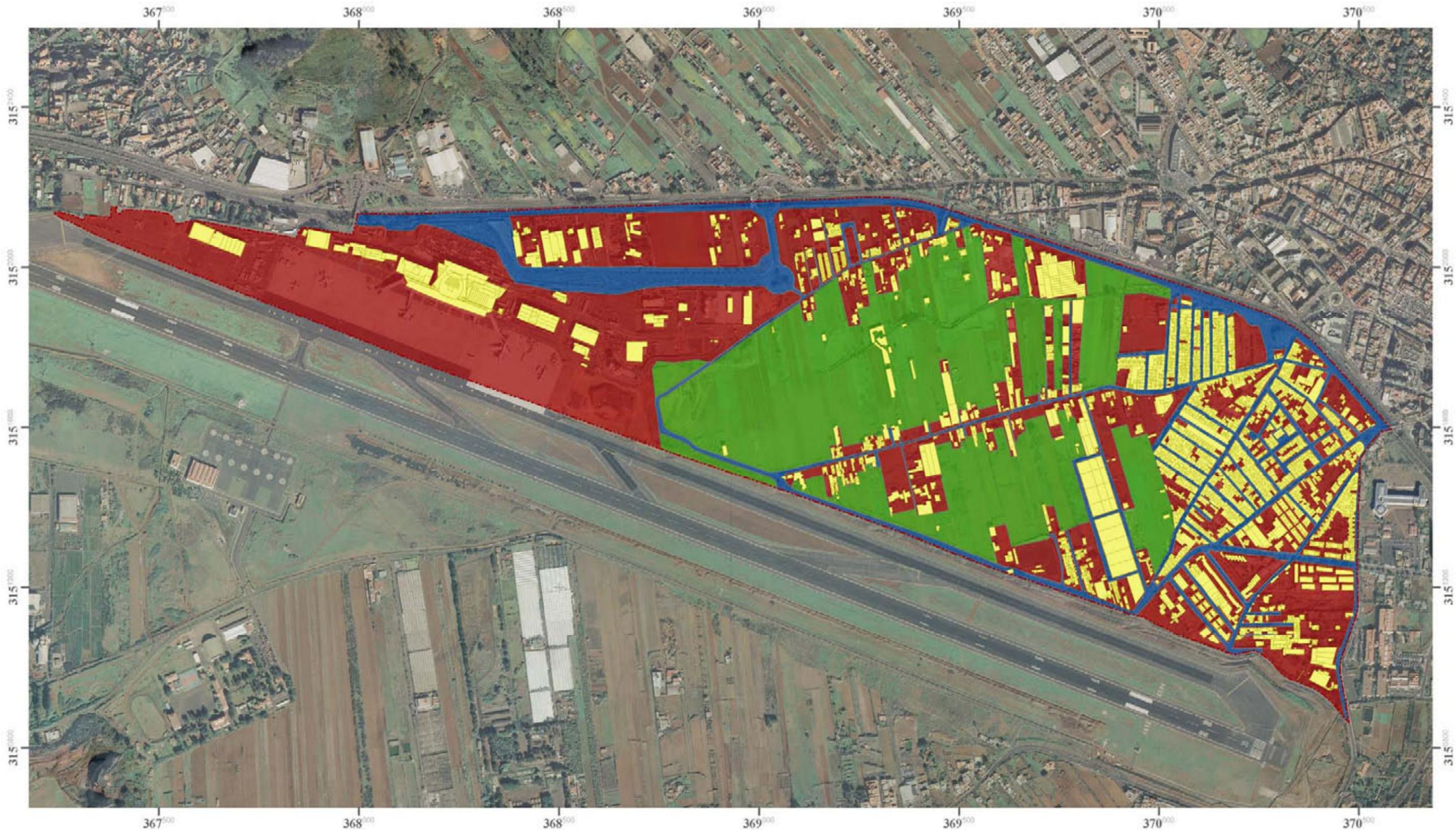
B.7.5. EDIFICACIÓN

Descripción general

1. En el núcleo Aeropuerto-Coromoto, la edificación es en sus inicios predominantemente de autoconstrucción y de matriz tradicional como corresponde a las áreas agrícolas. En los años 50 la edificación siguió siendo de autoconstrucción, pero el tipo edificatorio y la trama dejaron de ser agrícolas; es a partir de los años 70 cuando aparecen los procesos de planificación junto con las promociones públicas y privadas que se han venido sucediendo hasta ahora. Esta diversidad tiene su ejemplo más claro en el núcleo urbano El Coromoto. Describiendo por áreas:
 - a) Entorno a los caminos de La Villa y San Lázaro la edificación residencial tradicional propia de las áreas agrícolas ha ido desapareciendo. En su lugar, aparecen las viviendas autoconstruidas, con una altura máxima de dos plantas y con una ocupación edificatoria entorno al 40-60% en La Villa y con un 20-40% en San Lázaro. Las edificaciones no están alineadas y se disponen de manera libre dentro de la parcela. Es en estas zonas del núcleo donde se alcanzan los porcentajes más altos, hasta el 40%, de parcelas vacantes por manzanas. Son áreas que no están consolidadas por la edificación ni por la urbanización.
 - b) En El Coromoto al inicio de los caminos de La Villa y El Vallado, hay una atomización de las parcelas que están ocupadas por la edificación en porcentajes máximos, entre un 80-100%. Es una sucesión de viviendas unifamiliares y plurifamiliares autoconstruidas, que tienen alturas máximas entre dos y tres plantas y que están alineadas. El porcentaje de parcelas vacantes por manzanas no supera el 10%, esto significa que el área está consolidada por la urbanización y por la edificación. En la manzana definida por las calles avenida Bartolomé Cairasco, el camino San Francisco de Paula y el camino Del Medio, encontramos otros tipos edificatorios que permiten nuevas morfologías de las manzanas valorando los espacios libres de diferentes escalas, bien asociados a la vivienda o a la edificación. Son promociones públicas o privadas, capaces de alternar los bloques residenciales que dejan espacios libres intersticiales con bloques alineados a la manzana que dejan a su vez un gran vacío central. Aquí la ocupación edificatoria no supera el 60%, las alturas tiene un máximo de cuatro plantas y el porcentaje de parcelas vacantes es menor al 10%. Los tipos edificatorios de reciente construcción son variados por lo que podemos encontrar desde viviendas en hilera a pequeños bloques de viviendas. Por lo tanto El Coromoto es núcleo urbano que esté en vías de ser consolidado por la edificación y la urbanización.
 - c) Las edificaciones destinadas a uso industrial son de dos tipos. En uno la edificación ocupa la parcela entre un 80-100%, la altura máxima es de una planta, está alineada a los caminos de la parcela agrícola o a las manzanas en el área urbana y el porcentaje de parcelas vacantes por manzana es menor al 10%. El otro tipo es la vivienda con uso industrial que tiene las mismas características que la anterior pero que varía en la altura máxima que pasa a ser de dos plantas.
 - d) El tipo edificatorio en el aeropuerto es específico. Son edificaciones de uso colectivo que se disponen de manera libre pero ordenada, dentro de la parcela y que tienen una ocupación menor al 20%. La altura máxima de la edificación es de cuatro plantas y el porcentaje de parcelas vacantes por manzanas es menor al 10%.

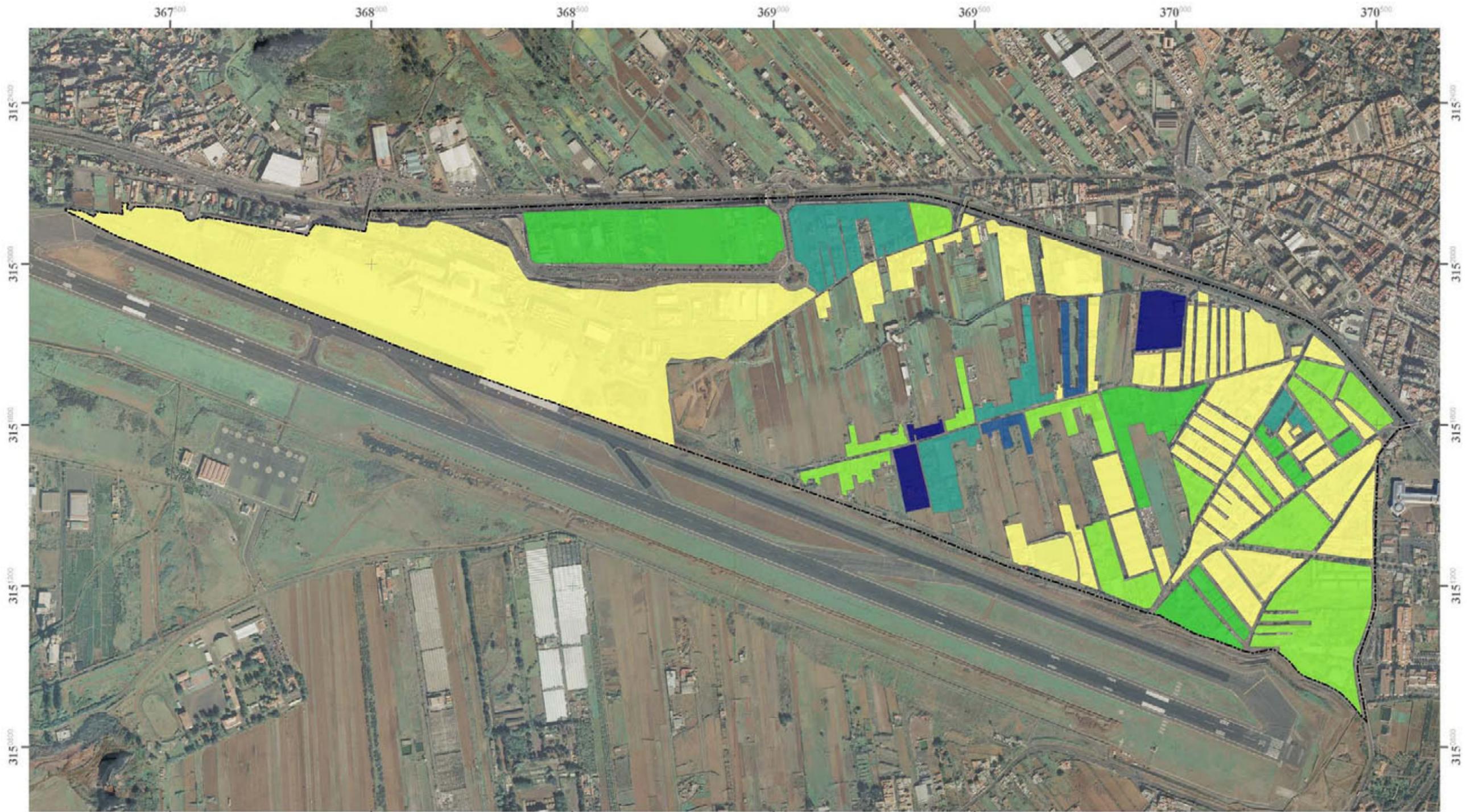
Espacios vacantes y edificados

2. En el plano adjunto IA.07.AE.06. Edificación AEROPUERTO-COROMOTO, se ha resaltado la edificación existente, sobre la división de la extensión del núcleo en terrenos A, B y C. El análisis realizado, dirigido a obtener indicadores representativos, se ha llevado a cabo sobre las edificaciones que se encuentran sobre espacios A; en todo caso, como puede comprobarse en el plano, son prácticamente inexistentes las edificaciones que se disponen sobre espacios C. Los espacios A del Aeropuerto-Coromoto tienen una superficie de 112,23ha, donde 36,71ha están vacantes, lo que representa el 11,87% de la superficie. Así pues, en el núcleo el porcentaje de suelo disponible (sin necesidad de nueva urbanización), es bastante más bajo que la media municipal (20,58%). De otra parte, la superficie media de las parcelas vacantes es bastante mayor que la de las edificadas, lo que permite una mayor flexibilidad tipológica. La distribución de las parcelas vacantes puede apreciarse en el plano adjunto IA.07.AE.07. Porcentaje de parcelas ocupadas por manzana AEROPUERTO-COROMOTO, en el que se comprueba que la superficie y morfología de estas varía según el área urbana donde se sitúen. El área central en El Coromoto presenta altos porcentajes de superficie de parcelas edificadas, mientras que encontramos mayores bolsas de suelo vacantes en sus bordes y en el entorno del camino de La Villa.



- Edificación
- A
- B
- C

Plano N° IA.07.AE.06
 Aeropuerto-Coromoto
EDIFICACIÓN

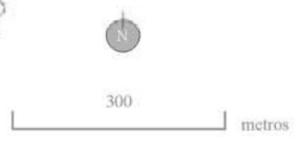


Plano N° IA.07.AE.07

Aeropuerto-Coromoto

- Más de 50%
- 40 - 50%
- 30 - 40%
- 20 - 30%
- 10 - 20%
- Menos de 10%

PORCENTAJE DE PARCELAS VACANTES POR MANZANA



Datos cuantitativos

3. La superficie total construida⁶ en el Aeropuerto-Coromoto asciende a 57,46ha y la superficie ocupada en planta por los edificios alcanza las 32,60ha m2s. A partir de estos datos, cabe extraer los siguientes indicadores:
 - a) La ocupación media en planta de la edificación sobre la parcela se sitúa en torno al 33%, valor muy inferior a la media municipal (40,53%), lo que refleja el predominio de la edificación abierta. No obstante, como puede apreciarse en el plano adjunto IA.07.AE.08. Ocupación edificatoria AEROPUERTO-COROMOTO, en el que se representan los valores medios de ocupación por manzana, en el área El Coromoto la ocupación varía al igual que el tipo edificatorio, que comenzó con manzanas y unidades compactas de edificación, y ha ido evolucionando hacia tipos edificatorios y morfologías de manzana más abierta. La ocupación entorno a las vías de La Villa y San Lázaro con edificaciones unifamiliares en parcelas con espacio libre, nos dan porcentajes máximos de ocupación de 60% y 40% respectivamente para cada una de las vías.
 - b) La altura media de la edificación⁷ en el Aeropuerto-Coromoto es de 1,76 plantas, valor inferior a la media municipal (2,01). Sin embargo, al igual que con los restantes parámetros sobre la intensidad de la edificación, este valor no se distribuye uniformemente por el núcleo. En el plano adjunto IA.07.AE.09. Altura Edificación se ha representado la altura (en número de plantas) de la edificación del núcleo. Como ya se ha señalado en la descripción general, se comprueba que en las áreas tradicionales la mayoría de los edificios tienen una o dos plantas con algunos, muy pocos, de tres. En El Coromoto se combinan los edificios de pequeño tamaño (unifamiliares adosadas) de dos plantas mayoritariamente, con los bloques de mayor dimensión de entre dos y cuatro plantas. Es un paisaje volumétrico relativamente uniforme tan solo los edificios del aeropuerto rompen con esta homogeneidad.
 - c) La edificabilidad neta⁸ en el Aeropuerto-Coromoto es de 0,58 m2c/m2s, valor inferior a la media municipal 0,81 m2c/m2s, lo que se explica en razón de los bajos porcentajes de ocupación y el predominio de la edificación abierta. También respecto a este parámetro se observa una distribución de los valores muy diferente según las distintas áreas del núcleo (véase plano adjunto IA.07.AE.10. Edificabilidad).

Edad de la edificación

4. La edad media de la edificación⁹ en el Aeropuerto-Coromoto es de 37 años (1971), tiene la misma edad que la media municipal (excluyendo el centro histórico, obviamente). Sin embargo, calculada la edad media por referencia a la superficie edificada, el valor aumenta a 39 años (1969) y se aleja algo más de la media municipal calculado de esta forma¹⁰ (1971). En el plano IA.07.AE.11. Edad media de la edificación, se representa la distribución de la edad media de la edificación (datos por manzana) en las distintas partes del núcleo, comprobándose claramente la mayor antigüedad son la edificaciones tradicionales (camino La Villa y San Lázaro), la primera etapa de crecimiento del núcleo es hacia los años 50 (en los bordes del núcleo, El Coromoto y áreas entorno a los caminos tradicionales) y resalta especialmente la segunda etapa de crecimiento a partir de los años 70 con la infraestructura del aeropuerto y la planificación de la trama en El Coromoto y para su posterior edificación. A partir de los años 90 las edificaciones son más puntuales.

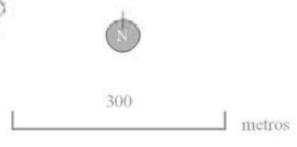
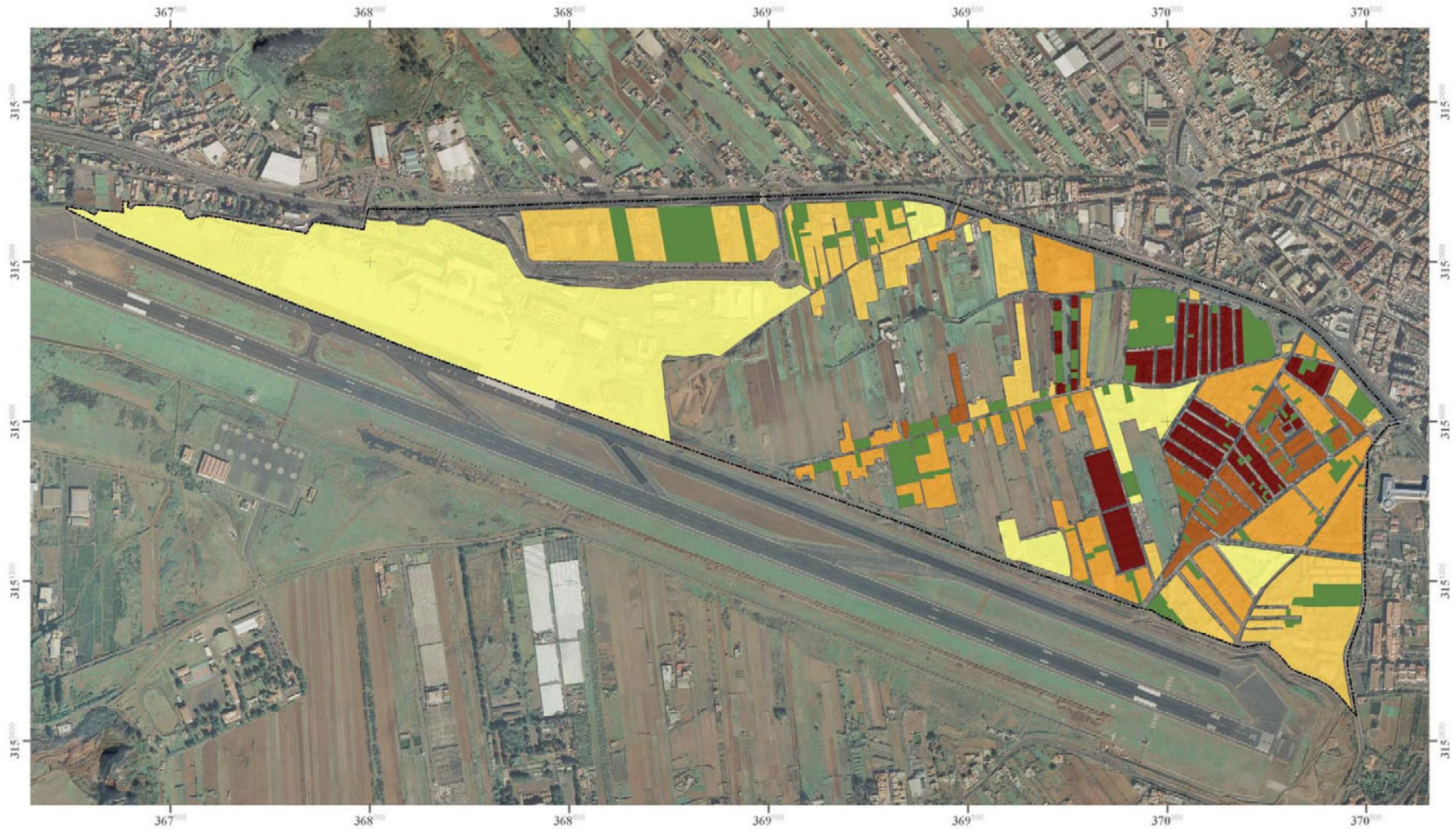
⁶ La determinación de la superficie construida de los núcleos se ha hecho por medición directa sobre cartografía actualizada de las superficies de los recintos de edificación y la multiplicación por el número de plantas, a partir de información de campos. Los datos globales por manzanas han sido ajustados ligeramente a partir de indicadores obtenidos de la información catastral.

⁷ La altura media de un núcleo urbano se ha calculado dividiendo la superficie edificada total entre la superficie total ocupada en planta.

⁸ La edificabilidad neta del núcleo se ha calculado dividiendo la sumatoria de las superficies edificadas de todos los edificios (en espacios A) entre la superficie total de A excluyendo parcelas vacantes.

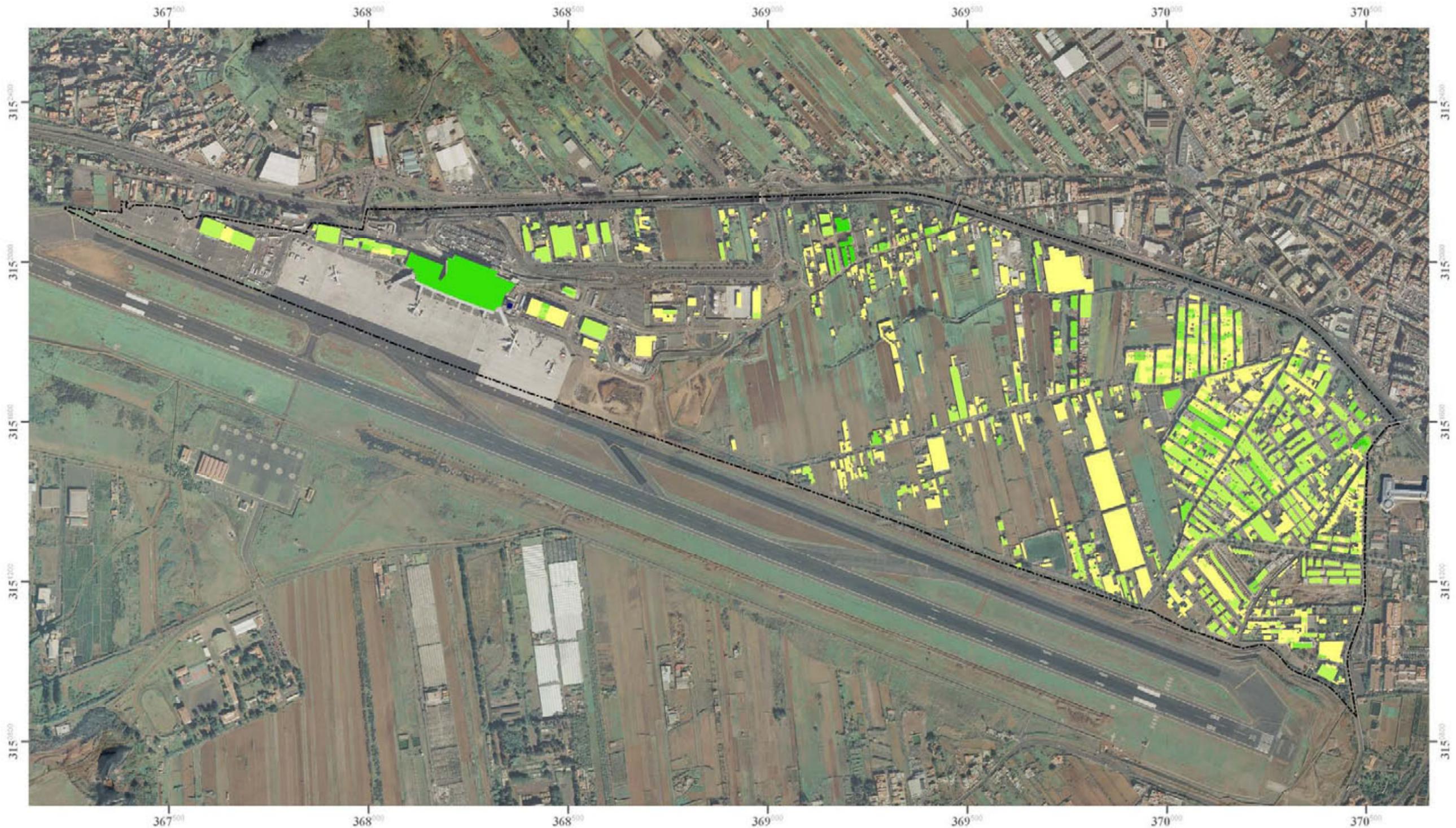
⁹ La edad media de la edificación de un núcleo se ha calculado como la media aritmética de las edades de cada uno de los edificios (en espacios A) del núcleo. La fecha de construcción de cada edificación proviene de la base de datos del Catastro, actualizada en base a trabajo de campo. Los valores obtenidos en base a este método de cálculo son los que se representan en el plano IA.01.PH.11. Edad media de la edificación.

¹⁰ El otro método de cálculo de la edad media consiste en dividir la sumatoria de los productos de la superficie edificada de cada edificio por su edad entre la superficie edificada total del núcleo.



■ Vacante	■ 40 - 60%
■ Menos de 20%	■ 60 - 80%
■ 20 - 40%	■ 80 - 100%

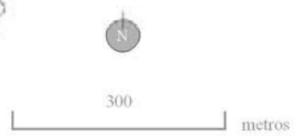
Plano N° IA.07.AE.08
 Aeropuerto-Coromoto
OCUPACIÓN EDIFICATORIA



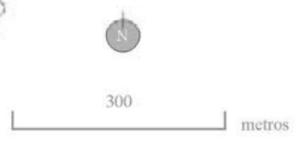
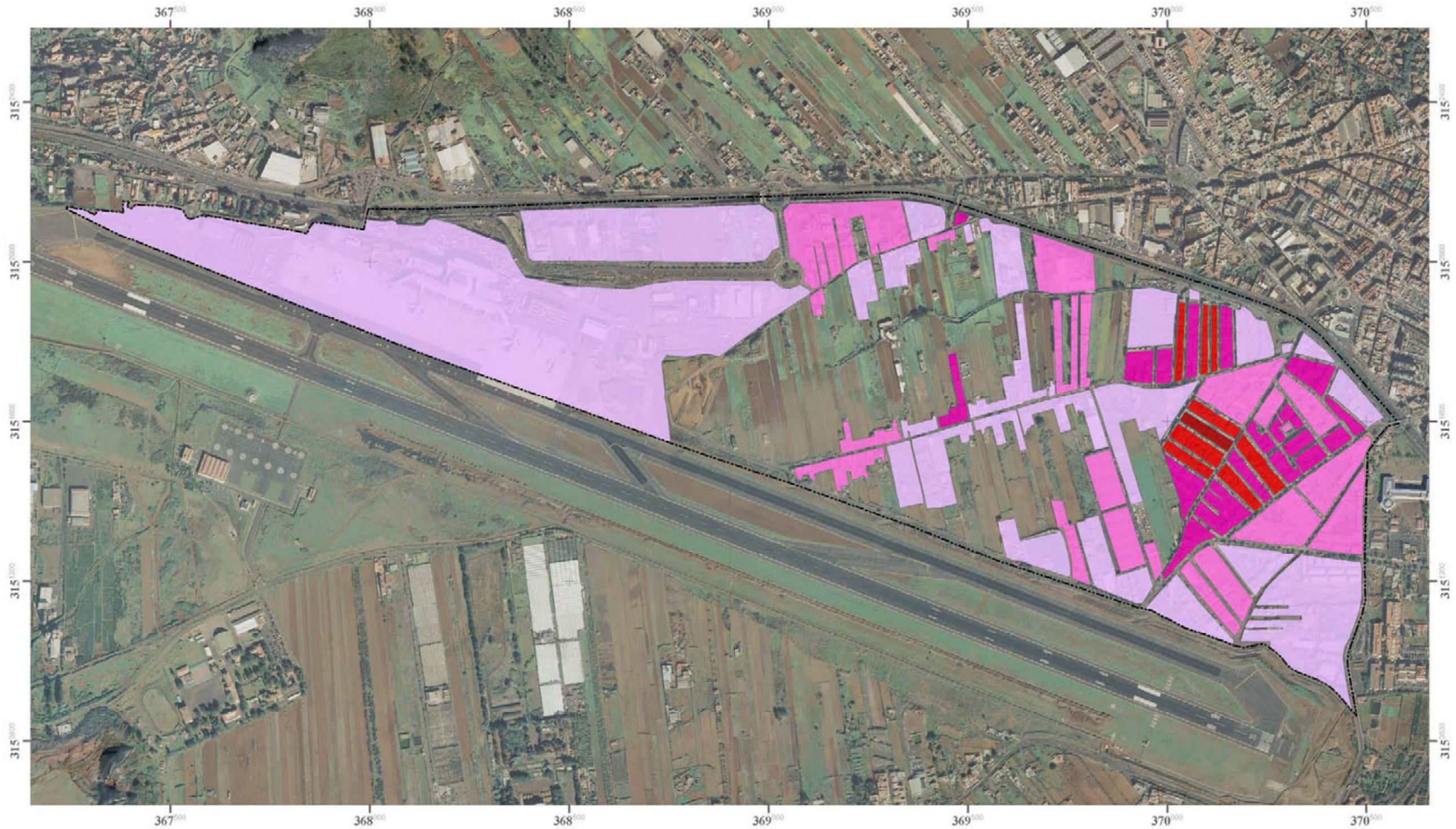
Plano N° IA.07.AE.09

Aeropuerto-Coromoto

ALTURA EDIFICACIÓN



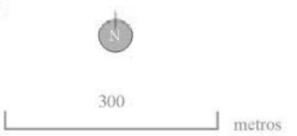
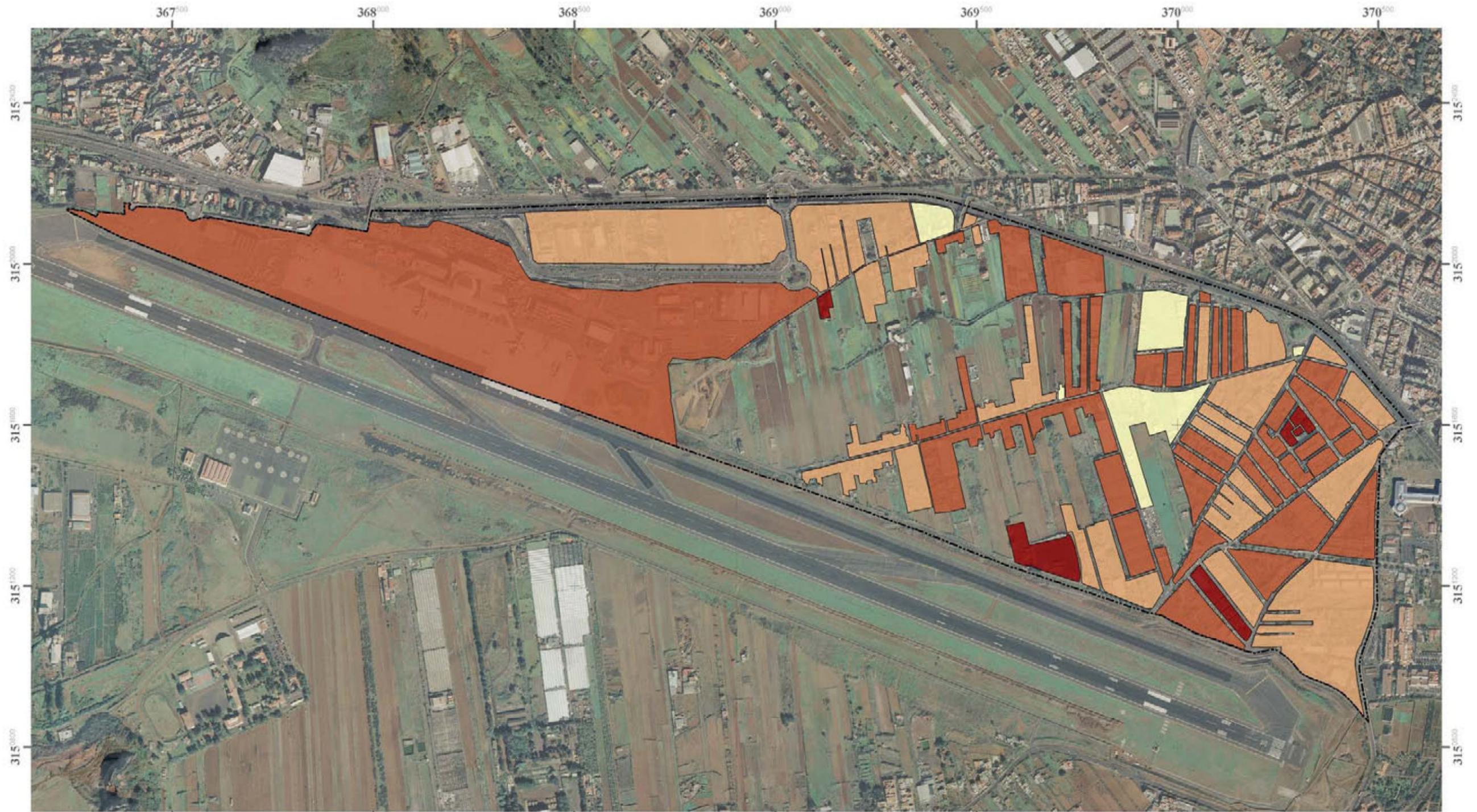
Plantas									
	1		3		5		7		9
	2		4		6		8		10 o más



m²c/m²s

Menos de 0,5	0,5 - 1	1 - 1,5	1,5 - 2	2 - 2,5	Más de 2,5
--------------	---------	---------	---------	---------	------------

Plano N° **IA.07.AE.10**
Aeropuerto-Coromoto
EDIFICABILIDAD



años

Anterior a 1950	1970 - 1990
1950 - 1970	A partir de 1990

Plano N° **IA.07.AE.11**
Aeropuerto-Coromoto
EDAD MEDIA EDIFICACIÓN

B7.6. USOS Y ACTIVIDADES. EQUIPAMIENTOS

Caracterización general

1. En el núcleo El Coromoto-Aeropuerto se da una gran variedad de usos, pero es el aeropuerto internacional de Los Rodeos el que genera una mayor actividad prestando un servicio a escala municipal e insular. La diversidad funcional que presenta el núcleo, es propia de áreas periféricas que están en transformación, presionada en este caso, por el crecimiento de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna y por el propio aeropuerto. Por lo tanto, nos encontramos con usos tan diversos como el industrial, el de servicios, el comercial, el agrícola o el residencial..

Distribución espacial

2. En el plano adjunto IA.07.EA.12.usos existentes, se puede apreciar la distribución de los usos pormenorizados a lo largo del núcleo que tiene un carácter claramente heterogéneo y en el que cabe distinguir una gran diversidad funcional por las distintas áreas que lo componen:
 - a) El camino de La Villa presenta una situación singular, sobre la trama agrícola aparecen entremezclados usos tan distintos como el residencial que mantiene una relación directa con el uso agrícola; junto con los usos destinados a la industria y servicios, como es el Polígono de Marcero I y además con los dos espacios libres uno público y otro privado que son de uso deportivo. Esta heterogeneidad y mezcla de usos sobre una trama no planificada, como es la agrícola, genera un desorden en la localización y en la posible relación o no de los usos.
 - b) El uso residencial se apoya principalmente en el camino de San Lázaro. Los usos destinados a servicios y comerciales se localizan en el borde de la autopista del Norte y colinda con la zona del aeropuerto, todo ello mezclado con zonas consolidadas y suelos vacíos de uso agrícola. Esto demuestra la gran diversidad de usos en una zona poco extensa y carente de planificación.
 - c) En El Coromoto, la distribución de los usos aparece algo más ordenada pero no impide que sean de carácter diverso. Las edificaciones industriales que actualmente conviven con las de uso residencial, están desapareciendo por el crecimiento de promociones inmobiliarias de viviendas dentro de la zona. Son escasos los usos comerciales; se trata de pequeño comercio (alimentación, bazares, etc), para dar servicio a la población del núcleo. Hay que destacar la presencia de espacios libres públicos y privados que permite la trama ordenada y la edificación abierta. Cabe destacar que dentro del núcleo se localizan tres equipamientos educativos.
 - d) La infraestructura de transporte aeroportuario es la que consume una mayor cantidad de suelo, no solo por la movilidad de los aviones sino por la cantidad de servicios que genera a su alrededor. Por eso aparecen, junto al edificio de la terminal principal, otras edificaciones que prestan servicios complementarios para el funcionamiento del aeropuerto como son la torre de control, la zona de mercancías o la estación de bomberos. El conjunto de edificios del aeropuerto por su disposición y tamaño con respecto a la superficie de la parcela, permite liberar una gran cantidad de espacio libre público.

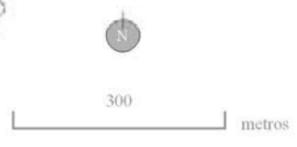
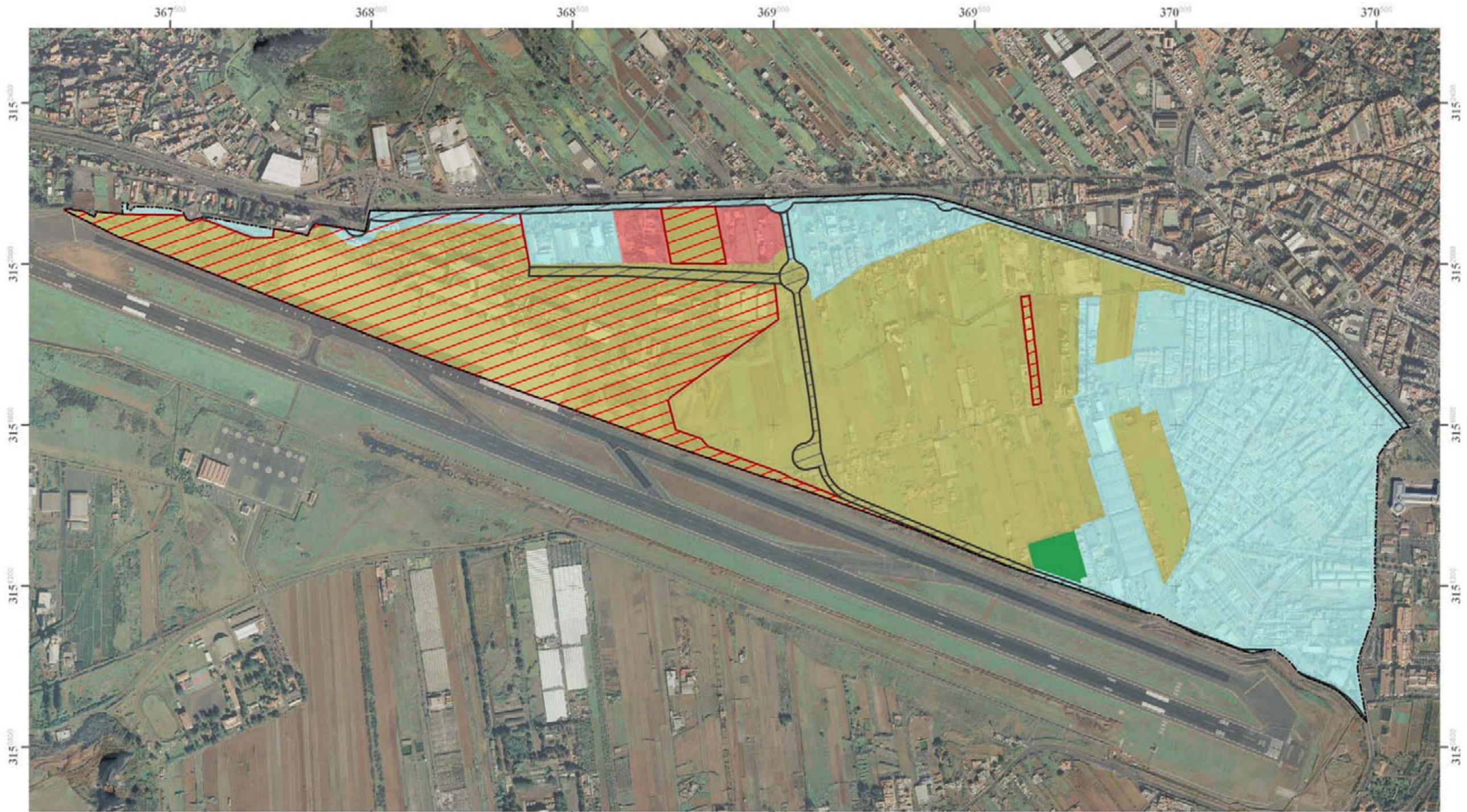
Equipamientos

3. Los equipamientos y espacios libres en el Coromoto-Aeropuerto se concentran casi en su totalidad en el área de El Coromoto. Los equipamientos existentes son principalmente de carácter educativo, recreativo y religioso, no son de reciente ejecución la mayoría de ellos, por lo que necesitan un buen mantenimiento. La distribución de los espacios libres no es en absoluto homogénea, existiendo grandes diferencias entre las distintas áreas del núcleo:
 - a) En el extremo este de la cabecera de la pista hay dos equipamientos, uno educativo y otro recreativo y tienen alrededor espacios libres públicos. El acceso principal es a través del camino de San Francisco de Paula que es límite del núcleo..
 - b) Hay dos equipamientos educativos estratégicamente situados dentro de la trama de El Cormoto, son centros públicos de enseñanza, de reciente construcción, alrededor tienen espacios libres públicos y la accesibilidad rodada y peatonal son muy buenas. Uno de los centros de enseñanza se sitúa entre el camino de La Villa y la calle Airam Los Rodeos, resuelve el límite urbanizado del área de El Coromoto, en su encuentro con la trama agrícola. El otro centro de enseñanza está situado, donde confluyen la Avenidas de Venezuela y Bartolomé Cairasco y que está próximo a uno de los espacios libres públicos ajardinados más importante del núcleo.
 - c) El equipamiento de religioso es de reciente construcción; tiene asociado un espacio libre, una plaza pavimentada que mejora su acceso.

B1.7. NORMATIVA Y PLANEAMIENTO

- Instrumentos concurrentes*
1. En este apartado se destacan los contenidos más relevantes de las normas y planes vigentes que afectan al núcleo urbano y que condicionan su futura ordenación. Con carácter específico, sobre el Aeropuerto-Coromoto inciden los siguientes instrumentos de planeamiento en vigor:
 - a) Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), aprobado el 16-10-2002.
 - b) Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte, (PDATN) aprobado el 05-09-2001.
 - c) Plan General de Ordenación (PGO) de La Laguna ,adaptación básica, aprobado el 07-10-2004.
 - d) Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife aprobado el 19-07-2006.
- Plan Insular de Ordenación*
2. El objetivo principal del PIOT, para este núcleo es la reserva del entorno del aeropuerto para garantizar la funcionalidad de sus instalaciones actuales y posibilitar las eventuales ampliaciones de éstas instalaciones y de las actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria. El cumplimiento de este objetivo prioritario debe permitir alcanzar los siguientes objetivos secundarios: dotar adecuadamente a un área que resulta idónea para la implantación de actividades que aprovechen la renta de situación generada por el aeropuerto y establecer un intercambiador de transportes ligado a un nodo fundamental en la estructura insular de transportes. Dentro de la distribución básica de usos dentro del PIOT, se establece para el sistema aeroportuario la categorización de Áreas de Interés Estratégico, ocupando parte de lo que hoy es suelo urbano consolidado de uso residencial en el Plan General de Ordenación, pero estableciéndose que habrán de restarse las áreas cuyo grado de consolidación urbanística aconseje su exclusión del ámbito de la Operación al formular el planeamiento de desarrollo.
- PDATN*
3. Este documento por un lado hace un análisis de la realidad del sistema y por otro establece las previsiones de crecimiento, las obras necesarias en función a la opción elegida, definiendo las áreas de reserva, además de las zonas de influencia y las servidumbres previstas de acuerdo a la legislación vigente. El Plan Director también recoge las limitaciones derivadas del uso militar del aeropuerto y de la zona destinada a los cuarteles de Los Rodeos situados al sur de la pista. La definición de la llamada huella sonora, área delimitada por la existencia de un nivel de ruido superior a los 60 dB, establece limitaciones importantes a los usos de los suelos colindantes al aeropuerto, afectando especialmente al residencial y dotacional educativos y sanitarios. También propone los usos de las distintas áreas dentro del sistema aeroportuario y propone otros usos alternativos de las zonas de borde del sistema con relación al resto del entorno urbano.
- Plan General de Ordenación*
4. En términos generales en el núcleo del Aeropuerto-Coromoto el suelo aparece clasificado como urbano, urbanizable y rústico y se localizan de la siguiente manera: El Coromoto y tramos del borde del núcleo comprendidos entre la TF-5 y el camino de San Lázaro son suelo urbano. Otros dos pequeños tramos del mismo borde son urbanizables. El resto del suelo es rústico, principalmente el área central del núcleo y una porción que queda en medio del suelo urbano de El Coromoto. Como sistemas generales, está la infraestructura aeroportuaria y otras dos infraestructuras no viarias propuestas, una en medio de los dos tramos de suelo no urbanizable y otra en el área central del núcleo. La infraestructura viaria propuesta, se trata de la desviación de la TF-5 que atraviesa el núcleo en dirección norte sur, desde la rotonda de acceso al aeropuerto en hacia la pista para luego seguir paralela a ella. El PGO es conservador al mantener la gran bolsa de suelo rústico, la es mantener el suelo para no imposibilitar la operación prevista por el PIOT.
- PTEOSVAM*
3. EL PTEOSVAM es un plan especial elaborado en base a las determinaciones del PIOT y su objetivo es la ordenación del viario que afecta al área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife. Dentro de las principales propuestas de ejecución está el Anillo de La Laguna, la reconversión en vía urbana de la TF-5, a su paso por La Laguna, y la ejecución de la variante de la TF-5 hasta alcanzar la variante noroeste de La Laguna, junto con la circunvalación oeste o vía exterior. El ámbito de estudio del anillo de La Laguna engloba todas aquellas infraestructuras asociadas territorialmente al núcleo de La Laguna. Afecta al núcleo, el cierre del anillo desde el nudo de enlace de la autopista del Norte TF-5 con el aeropuerto, creando un nuevo recorrido hasta su encuentro con la pista y continúa paralelo a ésta hasta su salida del núcleo.

En el plano adjunto IA.07.CA.13. Plan General, se recoge una síntesis de la ordenación urbanística vigente sobre el núcleo.



- Sistemas Generales**
- Inf. no viaria
 - Viario
 - Espacios Libres
 - Servicios Básicos

- Usos Comunitarios**
- Sanitario
 - Sociocultural
 - Deportivo
 - Otros
 - Docente

- Suelo**
- Urbano
 - Urbanizable
 - Rustico

Plano N° IA.07.AE.13
 Aeropuerto-Coromoto
PLAN GENERAL

Anexo 1: Inventario de equipamientos y dotaciones en Coromoto-Aeropuerto

1	<i>Denominación</i>	CAMPO DE FÚTBOL DEL COROMOTO
	<i>Uso</i>	Deportivo
	<i>Titularidad</i>	Público
	<i>Superficie</i>	8540,97 m2
	<i>Estado de conservación</i>	Bueno
	<i>Ámbito de influencia</i>	Municipio
	<i>Observaciones</i>	



2	<i>Denominación</i>	PARQUE MÓVIL
	<i>Uso</i>	Otros equipamientos
	<i>Titularidad</i>	Pública
	<i>Superficie</i>	5788,8 m2
	<i>Estado de conservación</i>	Malo
	<i>Ámbito de influencia</i>	Municipio
	<i>Observaciones</i>	Camino La Villa n° 132



3

Denominación

DEPORTIVO SAN LAZARO

Uso

Deportivo

Titularidad

Público

Superficie

1529,33 m2

Estado de conservación

Regular

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



4

Denominación

PARQUE SAN LÁZARO

Uso

Espacio libre

Titularidad

Pública

Superficie

898,57 m2

Estado de conservación

Regular

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



5

Denominación

ERMITA VIRGEN DEL CARMEN

Uso

Religioso

Titularidad

Privado

Superficie

117,52 m²

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



6

Denominación

COLEGIO DEL CAMINO DE LA VILLA CEIP

Uso

Educativo

Titularidad

Pública

Superficie

9665,22 m²

Estado de conservación

Regular

Ámbito de influencia

Municipio

Observaciones

Tiene 12 aulas y en el curso 07/08 tuvo 107 alumnos de infantil y 233 de primaria. El número de alumnos se mantiene estable desde el año 2000 hasta el 2008, pero en este periodo el número de alumnos es menor que en el periodo 1995-2000.



7

Denominación

ESPACIO LIBRE COROMOTO

Uso

Espacio libre

Titularidad

Pública

Superficie

1700,96 m2

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



8

Denominación

ERMITA VIRGEN DEL COROMOTO

Uso

Religioso

Titularidad

Privada

Superficie

29,76 m2

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



9	<i>Denominación</i>	COLEGIO MAYCO I
	<i>Uso</i>	Educativo
	<i>Titularidad</i>	Privado
	<i>Superficie</i>	1775,78 m2
	<i>Estado de conservación</i>	Bueno
	<i>Ámbito de influencia</i>	Municipio
	<i>Observaciones</i>	c/ Bartolomé Cairasco n° 40



10	<i>Denominación</i>	COLEGIO NURYANA
	<i>Uso</i>	Educativo
	<i>Titularidad</i>	Privada
	<i>Superficie</i>	13629,88 m2
	<i>Estado de conservación</i>	Bueno
	<i>Ámbito de influencia</i>	Municipio
	<i>Observaciones</i>	



11

Denominación

COLEGIO MAYCO III

Uso

Educativo

Titularidad

Privado

Superficie

1040,05 m²

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Municipio

Observaciones



12

Denominación

ESPACIO LIBRE ARALIA

Uso

Espacio libre

Titularidad

Pública

Superficie

2400,43 m²

Estado de conservación

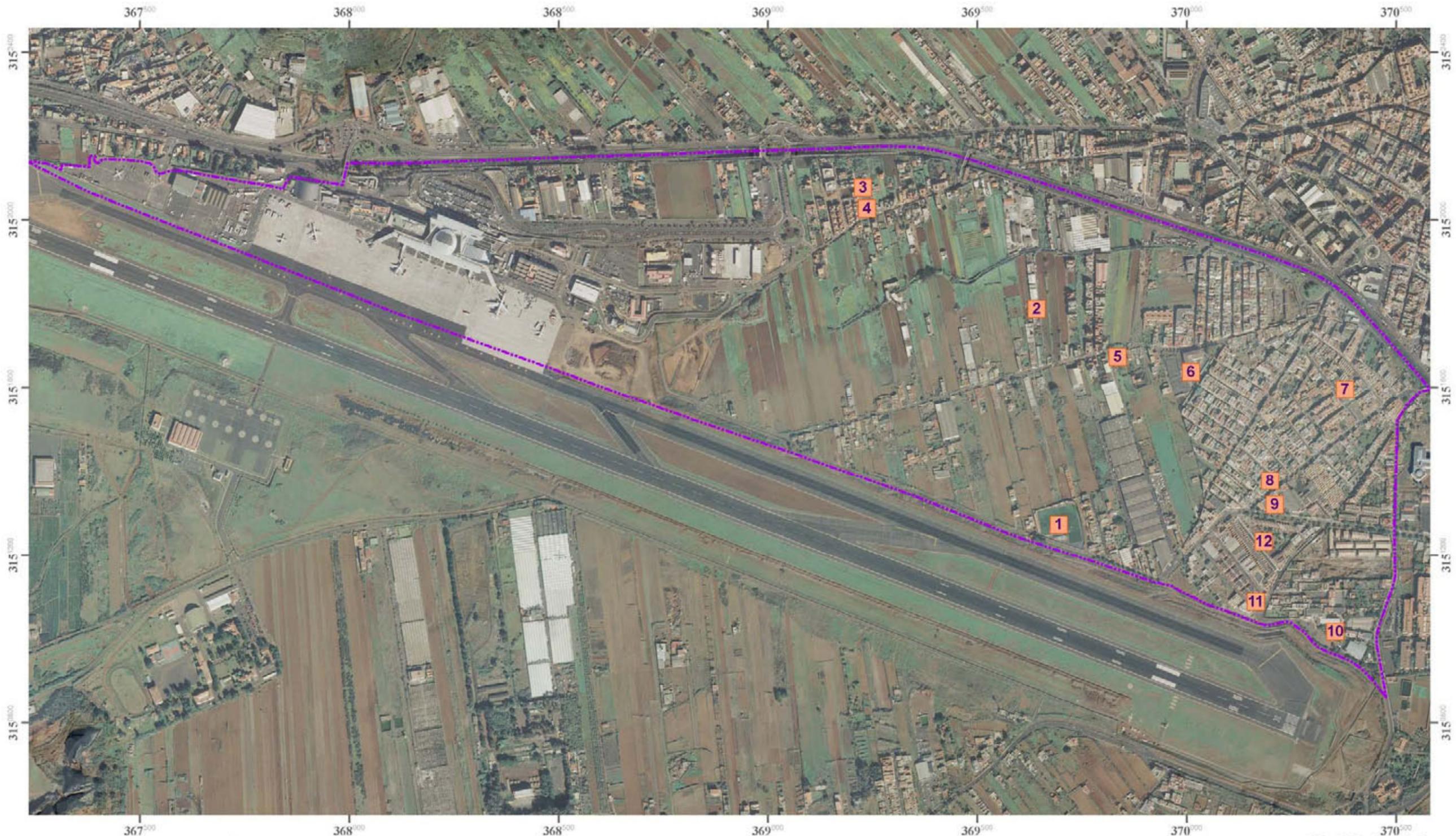
Bueno

Ámbito de influencia

Municipio

Observaciones

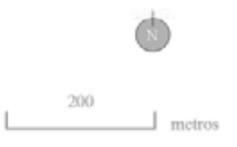




Plano N° IA.07.AE.14

Coromoto - Aeropuerto

LOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS



Anexo 2: Inventario de elementos de patrimonio cultural en Coromoto-Aeropuerto

1

Denominación

Tipo de bien

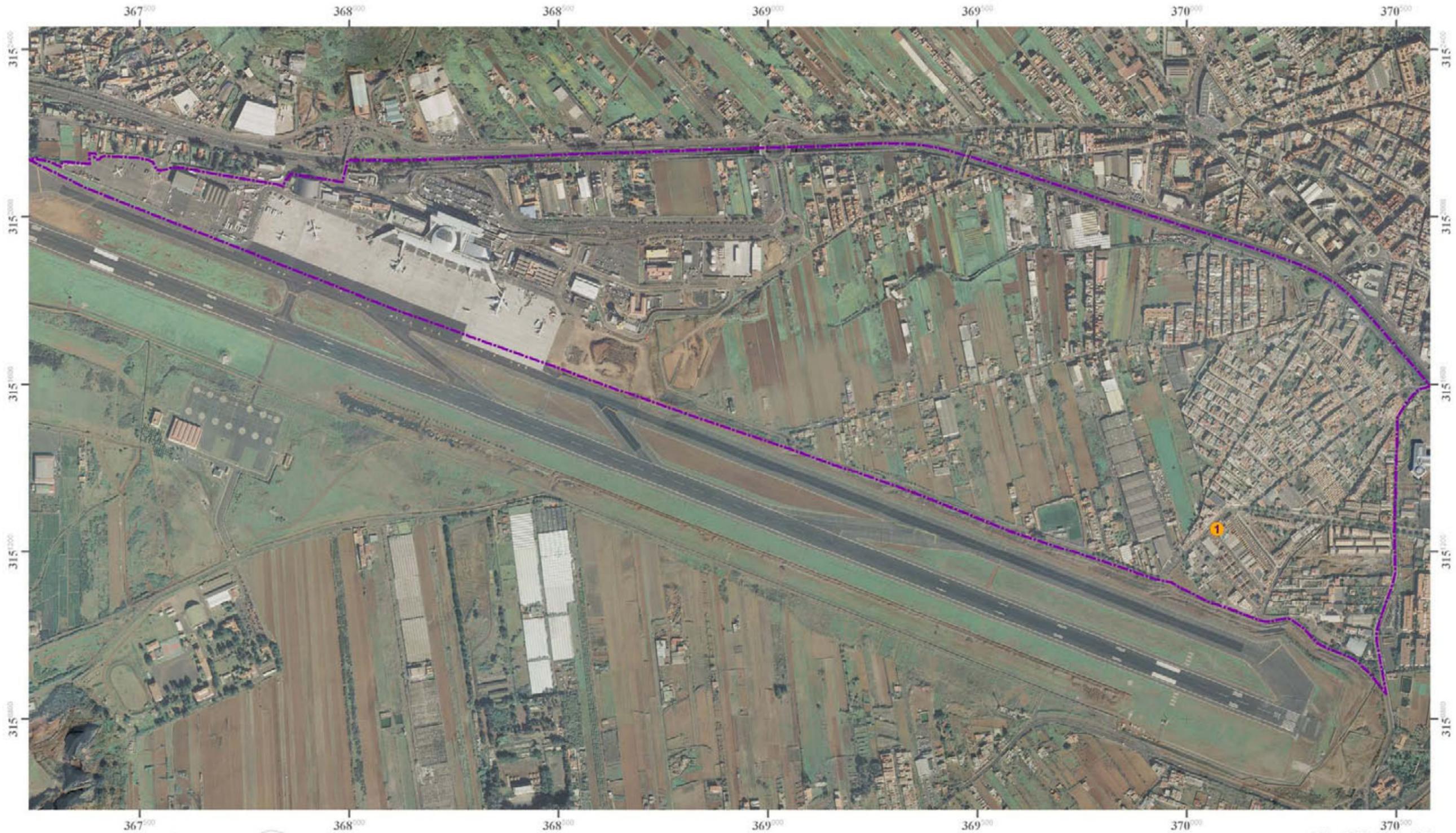
Características

Edificación singular

Arquitectónico

Casa rural de dos plantas, situada en parcela, con forma cuadrangular y tejado a cuatro aguas





Plano N° IA.07.AE.15

Coromoto - Aeropuerto

PATRIMONIO CULTURAL



- Arquitectónico
- Etnográfico

Anexo 3: Reportaje Fotográfico de Coromoto-Aeropuerto

