

# PLAN DE MOVILIDAD DE LA LAGUNA

## FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO



## PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA



**FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL  
DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO  
PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA**

**ÍNDICE GENERAL**

**DOCUMENTO: MEMORIA**

1. INTRODUCCIÓN
2. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y VIVIENDA
3. DESARROLLO URBANÍSTICO
4. TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS
5. TIPOLOGÍA DE USOS
6. DISPERSIÓN DE LA EDIFICACIÓN

**DOCUMENTO: PLANOS**

1. SISTEMA DE ASENTAMIENTO DE LA POBLACIÓN
2. DESARROLLO URBANÍSTICO
3. OTROS ELEMENTOS URBANÍSTICOS



**FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL  
DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO  
PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA**

**DOCUMENTO: MEMORIA**



**FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL  
DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO  
PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA**

**ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN
2. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y VIVIENDA
3. DESARROLLO URBANÍSTICO
4. TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS
5. TIPOLOGÍA DE USOS
6. DISPERSIÓN DE LA EDIFICACIÓN



**FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL**  
**DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO**  
**PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA**

**1. INTRODUCCIÓN**

Es evidente que existe una estrecha relación entre los modelos espaciales, modelos urbanos y territoriales, y la demanda de movilidad. Puede así aceptarse que un territorio donde las zonas residenciales están alejadas de las zonas de empleo, experimentará desplazamientos diarios y masivos, entre unas y otras, o que una ciudad concentrada en un escaso perímetro tendrá longitudes medias de viaje inferiores a las de las ciudades que se desarrollan de forma dispersa o difusa en ámbitos territoriales amplios.

Esta relación entre modelo espacial y movilidad es lo que confiere al planeamiento urbanístico una gran importancia en el desarrollo de una determinada política de transporte. De esta forma, el planeamiento, al definir la localización e intensidad de las actividades en el espacio, influye decididamente en la demanda de desplazamientos e, incluso, en el tipo de medios de transporte adecuados para su satisfacción.

La caracterización urbanística del municipio se ha llevado a cabo a partir de información existente entre las que se destacan las siguientes:

- Ficheros de información georreferenciados entregados por la Gerencia del Urbanismo y elaborados dentro de los trabajos de redacción del PGO. Los ficheros tienen información referente a usos del suelo, altura de la edificación, infraestructuras y equipamientos y estado de la edificación. La documentación completa no se dispuso hasta muy avanzados los trabajos por lo que se recurrió a la segunda fuente.
- Censo de Viviendas 2001. La información está referenciada a secciones censales, que no aportan el detalle que la primera fuente, pero permiten hacer un primer análisis del territorio completo. Por otro lado, el hecho de que los datos sean del 2001 no presenta importantes dificultades, en tanto que las variables de estudio en este apartado representan elementos bastante estáticos en el tiempo.

En cuanto a los elementos de estudio, se han considerado los siguientes:

- Sistema de asentamiento de la población. De forma concreta, las variables de análisis a nivel de sección censal son: número de habitantes, densidad de población, altura de la edificación, tipología edificatoria, número de viviendas y densidad de las mismas.
- Desarrollo urbanístico. Como elemento de estudio se ha tomado la edad de la edificación, partiendo de la sección censal.
- Otros elementos urbanísticos factores en la movilidad: usos de la edificación, edificios de residencia con garaje y número y densidad de locales.



Las variables de análisis se han representado en una amplia batería de cartografía temática. De esta forma, se han generado los siguientes mapas:

- Distribución de la población y densidad año 2007
- Altura media de los edificios por unidad y por sección censal
- Distribución del número de viviendas y densidad
- Edificabilidad
- Tipología de usos
- Tipologías edificatorias
- Dispersión/concentración de la edificación
- Año de construcción de la vivienda
- Oferta de aparcamientos y locales

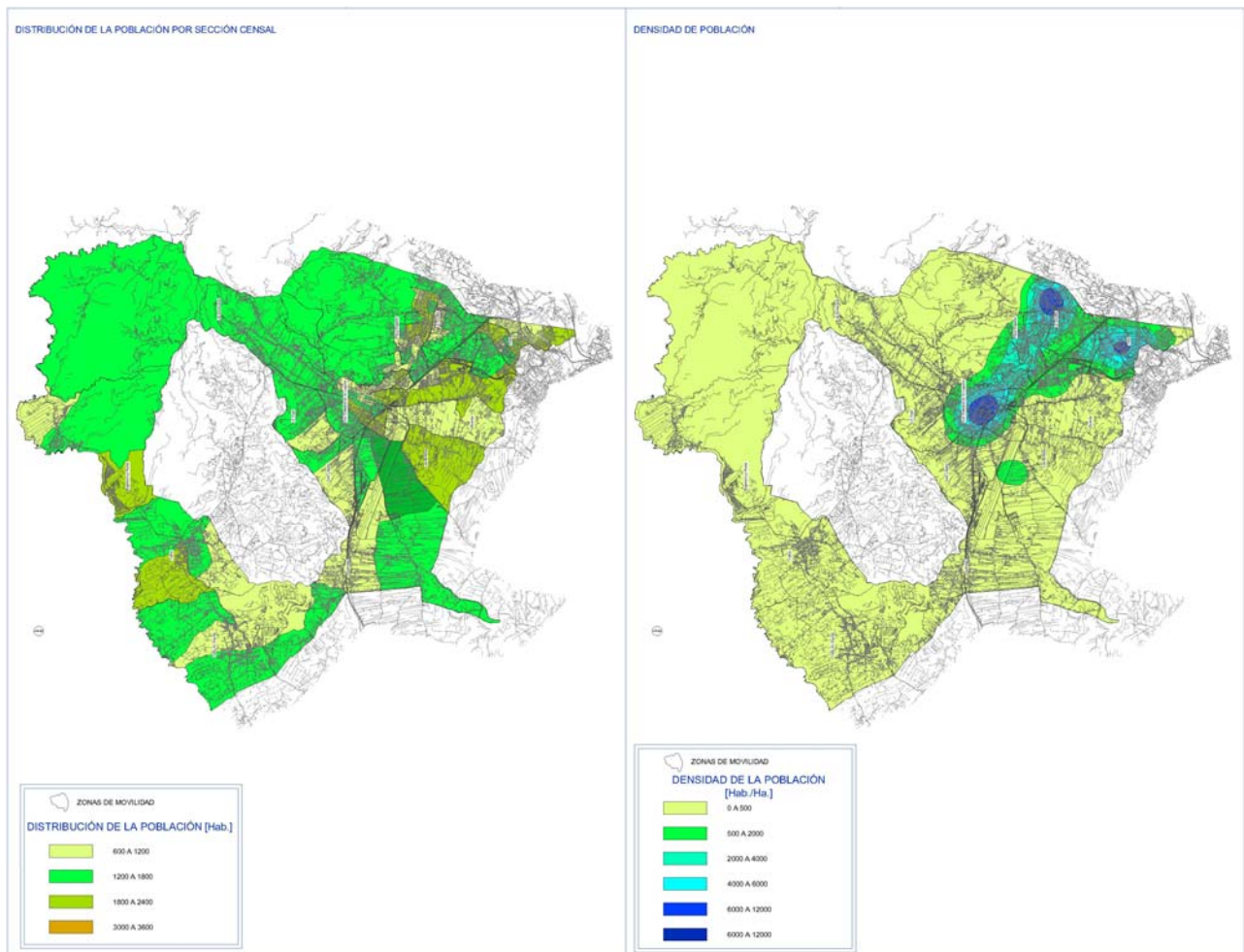


Imagen nº 1: Indicadores relativos a la distribución y densidad de población.



## 2. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y VIVIENDA

Como se observa en la cartografía temática, la población se encuentra distribuida por todo el municipio, aunque existe una clara concentración, correspondiente con las mayores densidades en el Casco, La Cuesta y Taco, por encima de los 150 hab/ Ha. El triángulo formado por estas tres zonas tiene una densidad menor, entre los 25 y 100 hab/Ha, concentrándose en mayor medida en torno a la carretera TF-180, Santa Cruz- Laguna y la Verdellada y Las Chumberas. El resto del municipio tiene una densidad inferior a los 25 hab/Ha.

Las zonas de mayor densidad junto con Las Chumberas coinciden con las de mayor densidad de viviendas, con valores superiores a los 50 viviendas /Ha alcanzando en puntos concretos las 100 vdas/ Ha. La representación de la densidad de las viviendas es, incluso más, elocuente que la densidad de la población pues se tiene la distribución de edificaciones una a una mientras que la población se dispone a nivel de entidades censales (Ilustración nº 1).

Las zonas de mayor densidad de población coinciden con las mayores alturas de la edificación y edificabilidad.

Así el triángulo formado por las tres zonas mencionadas Casco, La Cuesta y Taco no es tan denso como parecía del estudio de la densidad de población tan sólo y hay bastantes intersticios o zonas sin edificación y un gran número de edificaciones con 1 o 2 plantas tan sólo. La caracterización de la edificabilidad da idea de la falta de homogeneidad en la densidad de población o viviendas pues es habitual la coincidencia de zonas con edificabilidades superiores a 2,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> con zonas inferiores a 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. Sin embargo hay cierta concentración de viviendas agrupadas en torno a viarios estrechos y residenciales, en fondo de saco en algunos casos incluso como en La Cuesta, sin viario estructurante que lo atraviese. Usualmente el viario estructurante no tiene en sus márgenes las mayores edificaciones sino que se disponen en segunda línea respecto a éste.

En el caso del Casco destaca que agrupa la mayor edificabilidad y no dispone de una sola arteria colectora distribuidora que lo atraviese.

## 3. DESARROLLO URBANÍSTICO

A partir del año de construcción de los edificios destinados a viviendas, se observa las pautas de desarrollo urbanístico del municipio.

La mayor concentración de edificación destinada a viviendas más antigua se localiza en el Casco. A partir de ese punto, destacan zonas contiguas en el Casco, San Lázaro, La Cuesta, Los Baldíos y los núcleos principales de Tejina y Valle de Guerra, en que de forma mayoritaria se localizan viviendas construidas en el periodo 1951 a 1970. A continuación, la vivienda del resto del territorio de forma sobresaliente se fecha en años posteriores a 1970.



Destacar que en las zonas de Geneto, Vega- Lagunera, Bajamar-La Punta, área norte de Guamasa y el área más periférica del Casco (parte de Finca España y La Cuesta) se observa un importante volumen de viviendas construidas posteriormente a 1990, siendo así, las principales áreas de crecimiento en el municipio.

La consolidación del Casco, la Cuesta y Taco en fechas anteriores a 1970 en torno a las carreteras existentes y la ausencia de planificación en esos tiempos explica la falta de viario estructurante de mayor capacidad de en las zonas y porqué las edificaciones con mayores alturas se sitúan en primera línea, disponiendo la mayor edificabilidad normalmente detrás del viario principal, con salida a la carretera a través de viario secundario.

Zonas como la parte alta de Taco, de construcción más reciente combinan ciertos viarios de mayor capacidad con una trama viaria residual, problemas que han coexistido hasta hoy.

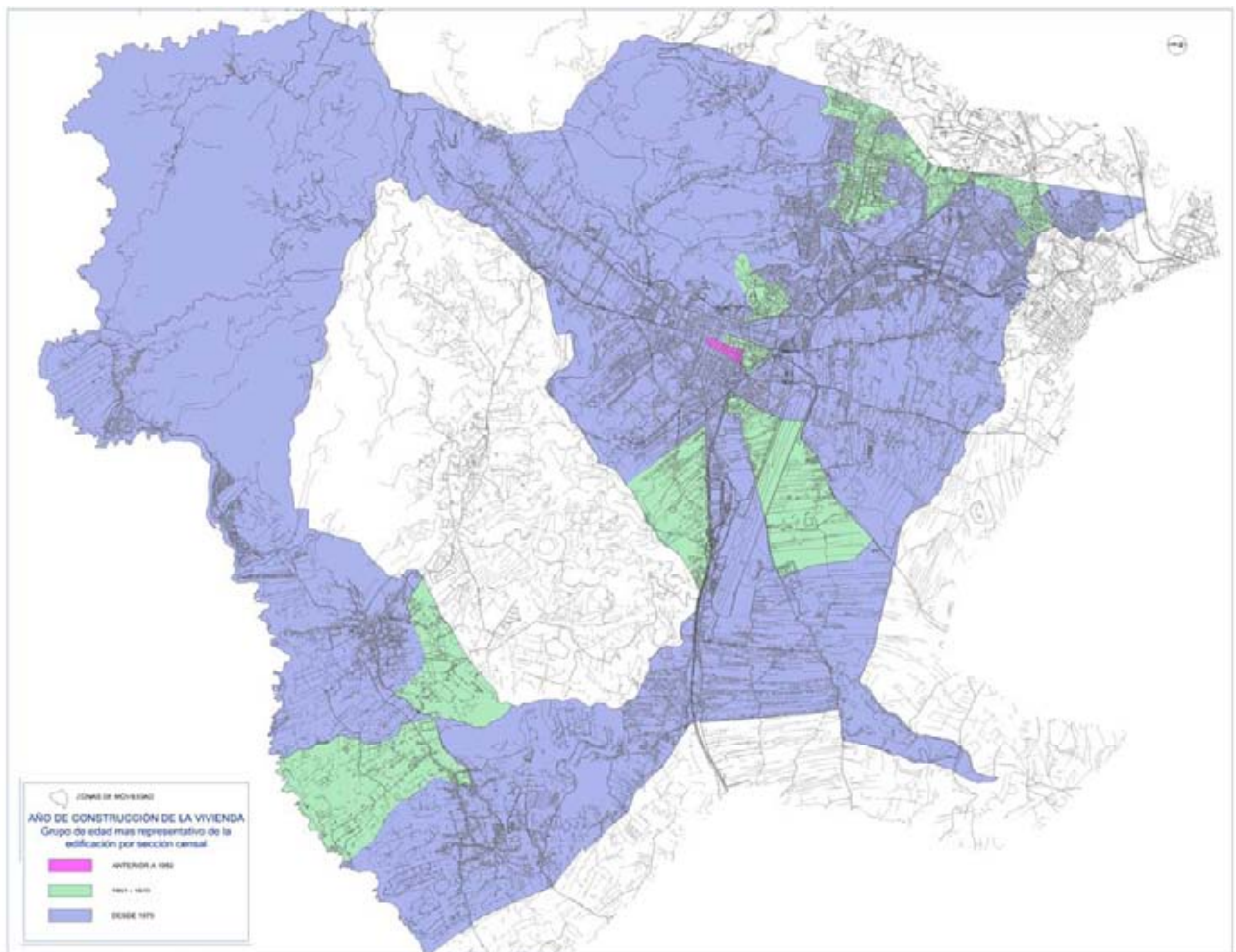


Imagen nº 2: Año de construcción de la vivienda.





#### 4. TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS

Entre las tipologías edificatorias predomina la construcción cerrada pero de baja densidad, la edificación abierta coincide con las zonas de ejecución entre 1950 y 1970 en el caso de bloques de viviendas (Taco, La Cuesta) y que además no disponen de garaje y posterior a 1970 en el caso de viviendas unifamiliares aisladas, como la Vega Lagunera, que sí disponen de aparcamiento en la parcela.

El Casco, La Cuesta, Taco y Valle Guerra son las zonas con menores porcentajes de aparcamiento en vivienda. Las secciones que mayor porcentaje de edificios de residencia con garaje presentan están fuera del Casco. En el caso de Guamasa y San Lázaro se corresponden con zonas de baja densidad y edificación de altura baja. En cuanto al resto de zonas son edificios construidos a partir de los años 70 y en muchos casos (Geneto, sur de Las Mercedes) con edificios construidos a partir del 1991.

En cuanto a la localización de locales y densidad, el mayor número de locales se presente en el Casco, Taco y en área oeste de Bajamar-La Punta. A continuación, la zona de Tejina, La Cuesta y parte de Los Baldíos también soportan un importante número de locales en edificios.

Por lo contrario, Valle de Guerra, Las Mercedes, Finca España, Vega Lagunera y el sur de Los Baldíos y Geneto, y zonas aisladas en Taco fundamentalmente, son las zonas con menor número de locales.

Respecto a la concentración de locales, a partir del plano de densidad se observa que las mayores densidades (más de 25 locales/ha) se presentan en el Casco, principal punto de producción de viajes del municipio, debido a su carácter atractor sobresaliente. En segundo lugar, las densidades medias (entre 5 y 25 locales/ha) se encuentran igualmente en el núcleo del Casco, alrededor de las manzanas de máxima densidad, y en la zona más urbanizada y central de La Cuesta y Taco.

En el resto del municipio, las densidades son inferiores a 1local/ha.

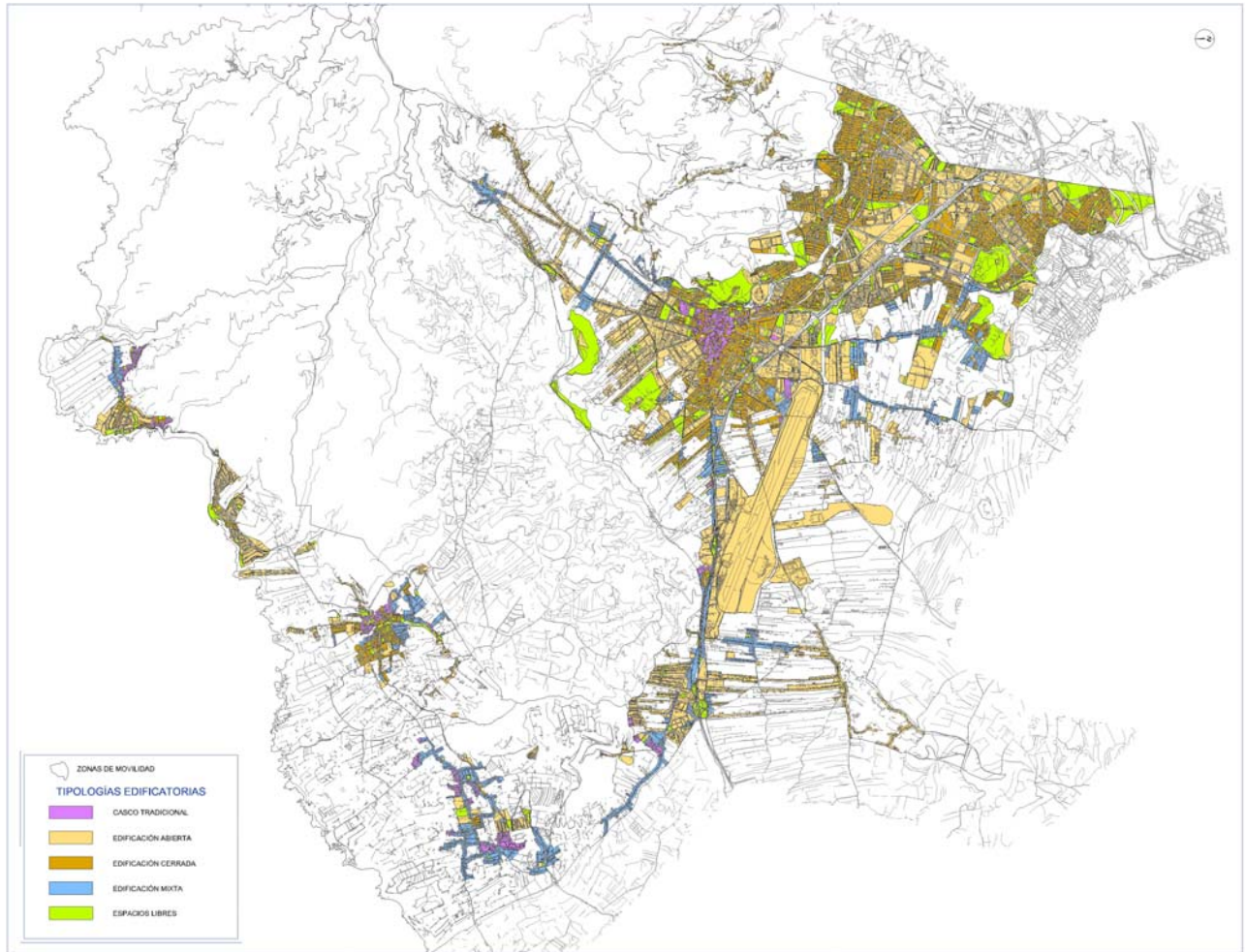


Imagen nº 3: Tipologías edificatorias.

## 5. TIPOLOGÍA DE USOS

En La Laguna destacan los usos residenciales, educativos, industriales y sanitarios, según orden de importancia.

Los educativos se localizan en el casco y la zona de la Cuesta y Finca España, coincidiendo con la Universidad. El suelo industrial se localiza en Taco básicamente, en la zona cercana a la TF-5. Entre el suelo sanitario destaca el Hospital Universitario de Canarias, en La Cuesta.

Destaca el Casco, Tejina, La Cuesta, Taco y Geneto como las de mayor diversidad de usos, aunque con bastante segregación respecto al uso residencial en las tres últimas. Las zonas de la Vega Lagunera, La Vega de Las Mercedes, toda la zona norte y Guamasa los Rodeos tienen como uso predominante el residencial.



## 6. DISPERSIÓN DE LA EDIFICACIÓN

La densidad de población o edificación dependen de la superficie de suelo de la zona sobre la que se calcula e incluye no sólo zonas rústicas o protegidas sino también espacios o intersticios vacíos entre la edificación. De esta forma pueden tener valores semejantes una trama urbana con edificaciones aisladas de mucha altura y mucha distancia entre edificaciones que otra con tipología de edificaciones unifamiliares adosadas de baja altura.

El que el suelo ocupado por la urbanización sea poco denso y/o discontinuo es una característica que dificulta la aplicación de propuestas tendentes a mejorar la calidad y eficiencia del transporte público y de los modos no motorizados y por el contrario, facilita la utilización del vehículo privado, modo más flexible para adaptarse a terrenos poco concentrados o "dispersos".

Como consecuencia de esto se ha buscado un indicador para intentar reflejar la dispersión de la población adimensional que tenga en cuenta la distancia entre edificaciones y surge como resultado de la siguiente metodología:

1. Se dibujan los polígonos de Thiessen entre edificaciones a partir de la distancia desde el centro geométrico de cada edificación hasta las contiguas.
2. Se calcula la relación entre la superficie de cada edificación o manzana y su polígono asociado, de tal forma que si con valores próximos o superiores a 1 el tejido urbano será más continuo. Es posible tener valores superiores a 1 pues para edificaciones muy grandes cercanas a otras muy pequeñas el polígono puede ser inferior a la propia edificación. Así se puede obtener ya un mapa detallado de las zonas con mayor o menor dispersión.
3. La comparación de zonas se hace de dos formas: Se calculan para cada zona de movilidad el valor medio de la relación anterior y también considerando que porcentaje (entre 0 y 1) de todas las edificaciones de la zona están por encima de un valor determinado que refleje concentración, que en este caso se ha considerado 0,5 después del análisis de diferentes zonas de la isla.

Respecto a la ocupación del suelo las zonas de movilidad con mayor ocupación de suelo son las zonas de Taco y La Cuesta donde las edificaciones ocupan más del 20% de la superficie total. El casco presenta similares ratios pero al incluir terreno rústico baja por debajo del valor anterior.

Con respecto a la dispersión, según la metodología de cálculo utilizada las zonas del Casco, La Cuesta y Taco presentan unos ratios de superficie de edificación concentrada frente a la edificación total por encima de 0.9, es decir son las zonas de mayor concentración. Por el contrario las zonas de mayor dispersión son las zonas de Los Baldíos, Guamasa y Valle Guerra.

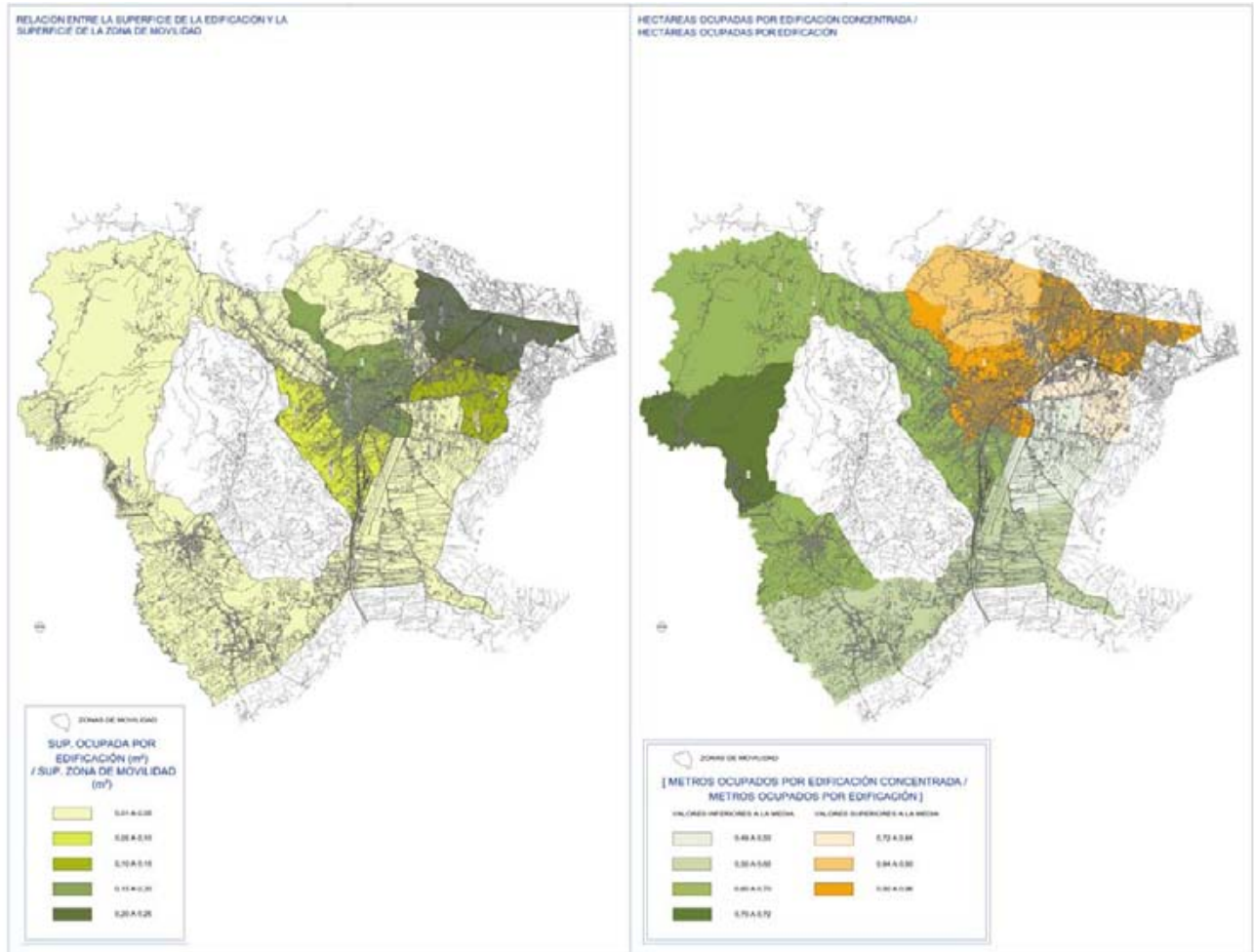


Imagen nº 4: Indicadores relativos a la superficie de edificación.



**FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL  
DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO  
PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA**

**DOCUMENTO: PLANOS**



**FASE I: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL  
DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO  
PARTE II: CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA**

**ÍNDICE DE PLANOS**

1. SISTEMA DE ASENTAMIENTO DE LA POBLACIÓN
  - 1.1. Distribución de la población y densidad
  - 1.2. Altura de la edificación
  - 1.3. Distribución del número de viviendas y densidad
  - 1.4. Edificabilidad
  - 1.5. Tipología de usos
  - 1.6. Tipologías edificatorias
  - 1.7. Dispersión / concentración de la edificación
2. DESARROLLO URBANÍSTICO
3. OTROS ELEMENTOS URBANÍSTICOS