UNA PROPUESTA PARA TENERIFE.

CIRCUNVALACIÓN PARCIAL SANTA CRUZ DE TENERIFE – LA LAGUNA.

I.- INTRODUCCIÓN.

La Federación Regional de Distribuidores e Importadores de Automóviles es una organización empresarial sin ánimo de lucro, representativa de las empresas cuya actividad consiste en la venta y prestación de servicios de posventa de marcas oficiales en las Islas Canarias.

No obstante esto, durante años la Federación ha sido igualmente un punto de referencia en defensa de los automovilistas canarios, partiendo de la base de que el automóvil en Canarias constituye un pivote básico de la movilidad de los isleños. Al tiempo se destaca la inexistencia de organizaciones defensoras de una mayoría silenciosa, los conductores, muchas veces perjudicados sin que nadie tome postura a su favor. No se trata de una defensa a ultranza de una determinada forma de transporte (vehículo privado) frente a otras, sino a la necesidad de hacer comprender nuestra realidad, de forma que se planifique y se legisle teniendo en cuenta la misma. Una realidad que implica al 70% de la movilidad y que por tanto, no puede ser obviada.

Esta circunstancia ha hecho que durante años el sector del automóvil se haya posicionado respecto a cuestiones que por el motivo aludido, afectan directamente a miles de ciudadanos, fundamentalmente cuestiones relacionadas con la movilidad y el transporte.

Vinculado a ello, las infraestructuras constituyen otras de las bases fundamentales a tener en cuenta para entender la movilidad insular como, igualmente, elemento imprescindible para planificar el futuro del transporte en esta región. De ahí que esta Federación se haya posicionado en diferentes ocasiones, desde posturas sobre documentos de planificación urbanística como al respecto de planteamientos y posiciones sobre determinadas inversiones en infraestructuras concretas de transporte, como las propuestas ferroviarias.

II.- EL PROBLEMA DE LA TF-5.

En Tenerife la carretera TF-5 ha servido a los todos los tinerfeños de manera eficiente durante prácticamente cuarenta años. Sin embargo, en los últimos ejercicios se están produciendo situaciones de congestión al principio puntuales, y ahora con mayor asiduidad, fundamentalmente en determinadas franjas horarias. A ello las autoridades isleñas han respondido con reformas o actuaciones puntuales sobre la misma vía. FREDICA no es un despacho de ingeniería, ni un gabinete técnico, pero si considera que se debe enriquecer el debate que esta situación ha generado en la sociedad tinerfeña, entre otras cosas porque tiene un importante efecto en la economía y en la calidad de vida de los ciudadanos.

FREDICA plantea una propuesta que simplemente pone sobre la mesa un planteamiento a debatir. Por tanto, no es una postura cerrada ni una exigencia. Se trata simplemente de hacer pensar si se debe seguir actuando sobre un mismo punto o afrontar la situación desde otra perspectiva.

III.- ALTERNATIVA TENERIFE-5.

El crecimiento espectacular de la economía insular en los últimos treinta años en la isla de Tenerife no ha venido sin embargo, acompañada con el desarrollo de infraestructuras básicas, al menos para una de las zonas de mayor dinamismo económico y social no solo Tenerife, sino de Canarias.

El eje Santa Cruz de Tenerife – San Cristóbal de La Laguna es un nudo de tráfico que vertebra y que sobrepasa por su dimensión la mera comunicación entre estos dos núcleos urbanísticos principales, radiando tráfico al conjunto de la isla.

Si bien es verdad que la modernización y adaptación de la isla tendrá un complemento importante con el demandado anillo insular, tal vez por el carácter señalado para esta conexión, desde las instituciones isleñas y desde el Gobierno de Canarias, hubiera sido necesario plantear hace tiempo una alternativa factible para este importante punto de la red de carreteras de Canarias.

En este tesitura, la Tenerife 5 ha estado soportando crecimientos de uso constantes en los últimos veinte años, frenado en parte durante de los años coincidentes con la crisis económica. En la actualidad, con una economía en recuperación, esta carretera vuelve a tener problemas de embotellamiento. Si bien, hasta ahora se trata de problemas de carácter puntual, coincidiendo con fechas y horas concretas, también soporta graves limitaciones ante cualquier eventualidad, como averías, accidentes o reparaciones.

En el año 2015, coincidiendo con la recuperación económica, la prensa se ha hecho eco de sonados atascos que colapsan accesos y que prácticamente actúan como un embudo en las conexiones con el centro de la capital, conexiones al sur, como hacia la Punta del Hidalgo. Igualmente, se obstruyen cuando se dan estas situaciones, las entradas y salidas a San Cristóbal de La Laguna. A ello unimos que esta carretera es una auténtica "lanzadera" hacia el norte por La Orotova y hacia el sur a través de la carretera TF-2.

IV.- PROBLEMAS Y ATASCOS.

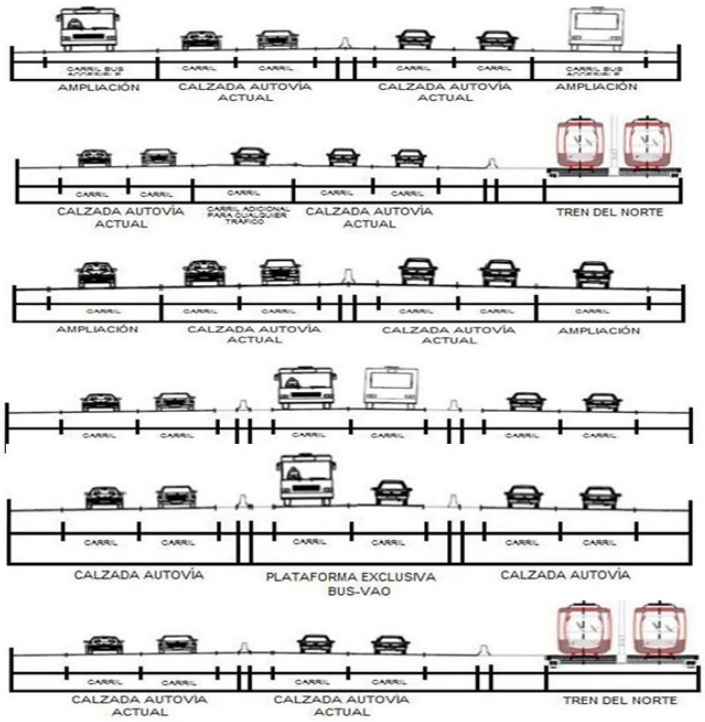
Ante los problemas de atascos señalados, las autoridades insulares, han tratado de buscar soluciones realizando actuaciones sobre la propia vía, como es el caso del enlace de Las Chumberas y el enlace de Lora y Tamayo, ya ejecutado, o las obras en los enlaces de Padre Anchieta, El Coromoto San Benito y Los Rodeos, con una mejora de la plataforma de la autopista TF-5.

Así las cosas, en 2015 se presentó un informe que señalaba hasta seis posibles actuaciones para solucionar los atascos producidos en la vía.

Primero se planteó un tercer carril desde Guamasa hasta La Laguna. El Cabildo de Tenerife ha planteado también actuaciones a más largo plazo. Las opciones que se barajan presentan un coste elevado que dificultan su ejecución y hacen dudar de su viabilidad al menos a medio plazo. Se plantea igualmente desde el carril bus-VAO hasta la justificación para implementar el tren del Norte.

Ese último discurriría por la mediana de la TF-5, tendría 34,2 kilómetros, 16 paradas y cinco accesos (Puerto de la Cruz-La Orotava, Santa Úrsula-La Victoria-La Matanza, Tacoronte, La Laguna y Santa Cruz). La otra opción principal se divide en dos: añadir el tren (37,3 kilómetros) o bien incorporar este a la vez que un carril adicional. También se analizó la idea de ampliar la calzada en una vía por sentido en su parte central, lo que llevaría a la creación de 37,8 kilómetros reservados al transporte público

Completan el listado la introducción de un carril en cada dirección solo para guaguas, o bien algo similar para todo tipo de vehículos.



Cuadros gráficos con las diferentes alternativas presentadas.

Para justificar la situación del tráfico que se genera en la TF-5, fundamentalmente por las mañanas, el Cabildo Insular ha puesto sobre la mesa diferentes causas: desde que Tenerife cuadruplica la cifra de automóviles por kilómetro de la Península, como el argumento de que hay un exceso de enlaces en pocos kilómetros, como en el tránsito peatonal en la rotonda del Padre Anchieta, como en la forma en que La Laguna se ha organizado en torno a esa "grieta" en el municipio que es la TF-5, como por último, en la alta tasa de motorización de la isla.

Como alternativas, junto a los planteamientos indicados, se plantean políticas de potenciación del transporte público, y las consiguientes políticas de restricción del transporte privado. Se han planteado descuentos puntuales de los tickets de TITSA a fin de favorecer esta desviación al transporte público.

Momento de un Pleno del Cabildo de Tenerife.

Todos los planteamientos realizados son, por una parte y en lo que se refiere a las infraestructuras o actuaciones propuestas, soluciones parciales y desde nuestro punto de vista cortoplacistas. Por otra parte, las soluciones de planteamientos de mejora del transporte público y las políticas para desincentivar el uso del transporte privado son igualmente soluciones que al contrario de lo pretendido no dan resultados ni a medio ni a largo plazo. Pero sobre todo estas propuestas van contra la realidad económica y social de los ciudadanos de Tenerife. Por otra parte, respecto a las intervenciones materiales, se observa que todas se centran en intervenciones puntuales o generales sobre la propia vía.

Tenerife se caracteriza en general por su dispersión urbana, situación que se repite en las zonas urbanas con los barrios y municipios que rodean los dos núcleos poblacionales de Santa Cruz y La Laguna. Desde esta perspectiva, es prácticamente imposible, aun potenciando de manera forzada y prohibiciones el transporte público, derivar una importante masa de desplazamientos realizados ahora en vehículo privado. Hacerlo sin perjudicar la movilidad actual en cuanto a tiempos y comodidad, es decir, restando calidad de vida a los ciudadanos de la isla resulta realmente muy complicado.

Parece evidente que el transporte público podría coadyuvar a aligerar las congestiones puntuales, pero entendemos que será incapaz de absorber toda la demanda que tenderá a crecer.

V.- LA PALABRA ES CIRCUNVALAR.

En estas circunstancias, la alternativa que determina una solución de futuro a muy largo plazo consistirá desde nuestro punto de vista, no en seguir intentando dar soluciones forzadas remodelando o parcheando con actuaciones puntuales una vía como la TF-5, que ha servido útilmente durante un periodo importante de años, pero que requiere ya una alternativa radical y ex novo.

Todas las grandes ciudades españolas han acometido obras de transcendencia que han supuesto un desahogo esencial para sus centros urbanos al tiempo que han dinamizado, en muchos casos, la actividad socio económica de las urbes afectadas.

En el caso de Canarias, curiosamente casi todas las capitales isleñas han desarrollado estas infraestructuras, las circunvalaciones. Es el caso de Puerto Rosario, Arrecife, Telde o Las Palmas de Gran Canaria.

Tenerife sin embargo, a diferencia de estas capitales, no ha afrontado sobre todo en los momentos de bonanza económica, una obra de circunvalación que permitiera a la capital santacrucera disponer de un aliviadero de tráfico y por tanto de ordenación que permita a la ciudad unir de manera sencilla y cómoda además de segura, la zona portuaria desde San Andrés, con los diferentes barrios, al tiempo que permitiría descargar la TF-5. En definitiva, desarrollar una circunvalación estructurante para el municipio como para el conjunto de la isla.

VI.- PROPUESTA DE FREDICA.

Entendemos que desde el Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y los municipios de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, se debería analizar la posibilidad de desarrollar la construcción de una carretera de circunvalación que con inicio en el barrio de San Andrés cubriese un recorrido hasta Guamasa conectando así con la TF-5 hacia el norte, permitiendo a su vez su conexión radial con los diferentes barrios de Santa Cruz y La Laguna.

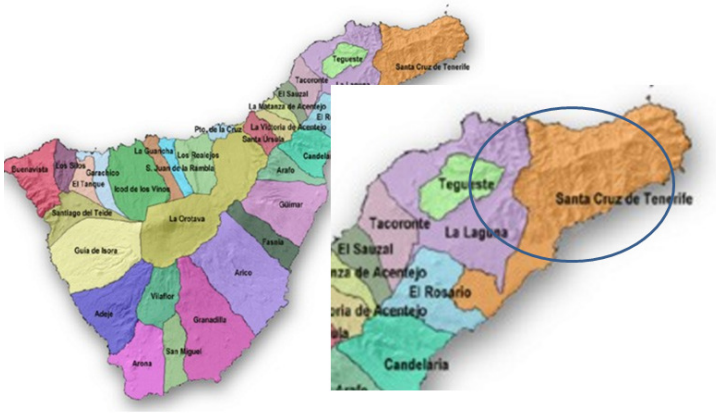
El recorrido partiría de San Andrés – María Jiménez – Las Cuevas – Valle del Tahodio – Valle Jiménez – Charca Tabares – La Laguna – Guamasa.

VII.- UBICACIÓN.

La capital de Tenerife se configura como un núcleo urbano destacado. Centro de negocios y administrativo, se encuentra enmarcado entre el mar y el imponente Macizo de Anaga. La ciudad ha crecido paralela al mar. Desde la zona portuaria hasta la refinería. La existencia del Macizo de Anaga ha limitado

el crecimiento de la urbe hacia el interior, aunque en los últimos años se han desarrollado algunos complejos residenciales.

Desde la salida de la capital hacia el norte, la carretera Tenerife-5 ha sido un núcleo sobre el que se ha extendido de facto, la unión entre la capital y San Cristóbal de La Laguna, capital del municipio de La Laguna.



Mapa político de la isla de Tenerife

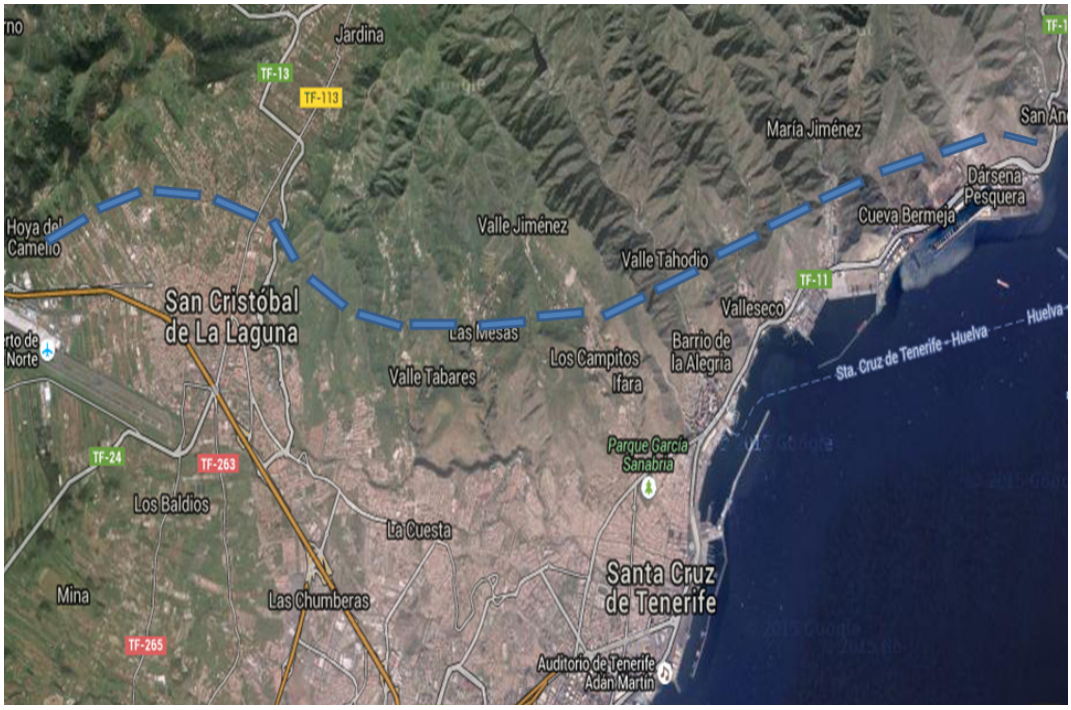
El municipio capitalino, con una población de 203.811 habitantes y una extensión de 150,56 kilómetros cuadrados, se une a San Cristóbal de La Laguna, municipio con una población de 152.843 habitantes y una extensión de 102,05 kilómetros cuadrados. Esta última ciudad se constituye en un núcleo urbano igualmente destacado, con una actividad importante en el sector servicios y la agricultura, como con un importante componente cultural.

Un número importante de barrios, que actúan como ciudad dormitorio, unen esta ciudad con la capital santacrucera, constituyendo entre ambas un área metropolitana con una importante actividad económica y densidad de población.

Entre ambos núcleos poblacionales suman 356.664 habitantes, prácticamente el 40 por ciento de la población de la isla. Al mismo tiempo, generan una importante área de influencia sobre los municipios de El Rosario y Tegueste. La influencia de esta zona de metropolitana se expande al conjunto de la isla.

Como se ha comentado, desde el punto de vista de la movilidad y gestión del tráfico de la capital se encuentra en la actualidad estrangulada, dado que cualquier desplazamiento hacia el norte supone terminar en la carretera TF-5. En esta vía confluye igualmente el tráfico que proveniente del sur, con entrada por la TF-1 o bien la TF-2.

La alternativa que se plantea para su análisis pretende atender estas demandas para Santa Cruz, al tiempo que se constituye como un desahogo para todo el área de La Laguna.



El municipio incluye parte del parque rural protegido de Anaga. Incluye igualmente las reservas naturales integrales de Ijuana, El Pijaral y de los Roques de Anaga. Anaga cuenta con importantes endemismos. En 2015 fue declara Reserva de la Biosfera por la UNESCO. Los espacios se incluyen en la Red Natura con especial conservación. Existen zonas de especial protección de aves.

Es por todo ello que la propuesta requiera un análisis profundo y detallado de los terrenos posibles de trazado, debiendo tener muy en cuenta los posibles impactos de forma que se preserve toda la riqueza natural y paisajística de la zona.

Se trataría de plantear una intervención lo menos agresiva posible, para ello se plantea una actuación basada fundamentalmente en implementar soluciones bajo tierra, hoy absolutamente posible gracias a las tecnologías disponibles de tuneladoras, con resultados extraordinarios y con plazos de ejecución muy rápidos.

La capital de Santa Cruz de Tenerife se extiende como ciudad enmarcada por el Macizo de Anaga, que como se ha comentado ha configurado el desarrollo de la ciudad hacia el sur, con un crecimiento limitado por la Refineria. Al Norte se extiende el macizo, limitando la estrecha franja costera de tránsito hacia San Andrés. Varios barrancos se localizan en Anaga, productos de la erosión sufrida en este macizo antiguo. Los cauces más importantes son: Barrando de Tahodio, Barrando de Valleseco, Barrando del Bufadero, Barrando de Cueva Bermeja, Barrando de los Charcos o de Jagua, Barrando de San Andrés, Barrando del Balayo, Barrando de Igueste de San Andrés, Barrando de Antequera, Barrando de Ijuana, Barrando de Anosma, Barrando de Chamorga, Barrando de Benijo, Barrando de Almáciga, Barrando de la Laja o del Roque de las Bodegas, Barrando de la Cuesta, Barrando del Agua, Barrando de Afur y el Barrando de Taborno, que es el límite municipal con San Cristóbal de La Laguna. Ya en pleno centro urbano la ciudad destacar el barranco de Santos, así como por el barranco de Almeyda cuyo cauce inferior se halla canalizado bajo la ciudad. Al sur de la urbe se localizan los barrancos del Hierro, del Muerto, Barranco Grande y el barranco del Pilar.

La zona sobre la que se asienta la ciudad de La Laguna es una formación derivada de la actividad eruptiva de conos volcánicos situados entre la cordillera dorsal y el macizo de Anaga, cuyas emisiones basálticas corresponden a la serie más reciente de la isla. Con anterioridad a este periodo de actividad, la Vega Lagunera era un barranco de la red hidrográfica del macizo de Anaga, que discurría hacia el suroeste en esta zona, vertiendo sus aguas en el mar.

Perspectiva de Santa Cruz de Tenerife.

Las coladas lávicas procedentes del campo volcánico de La Esperanza se derramaron en esta área con dirección norte y este, penetrando algunas de ellas por el cauce del barranco, cerrando su curso. Con posterioridad se formó una laguna con los aportes de agua de lluvia, cuyo volumen era mayor que el de las pérdidas sufridas por evaporación o desagüe. La violencia de la erosión provocó una rápida sedimentación durante el Cuaternario, que elevó progresivamente el fondo de la laguna, permitiendo la formación de limos arcillosos, con ausencias de granulometrías gruesas y potencia variable,

superando en algunos lugares los 20 metros de potencia. Desde el punto de vista geológico los sedimentos son muy importantes en la zona, destacando las arcillas lacustres de La Laguna, Los Rodeos, La Esperanza.

A raíz del poblamiento, el proceso sedimentario se intensificó. Las roturaciones desplazaron el bosque hacia el nordeste del llano, hasta su límite moderno, en el monte de Las Mercedes, los suelos, sin manto vegetal, fueron erosionados con más facilidad. Desde finales del siglo XVI la laguna tenía poco fondo y durante el verano a menudo se secaba completamente; en 1799 era sólo un pantano, y desapareció definitivamente en 1837, desecada artificialmente, y se acabó de elevar su fondo mediante los trabajos llevados a cabo con esa finalidad por la Comandancia de Ingenieros. Fruto de esta evolución, la zona ofrecía buenas condiciones para los cultivos y la posibilidad de obtener madera y piedra, sin que su transporte exigiera grandes trabajos.

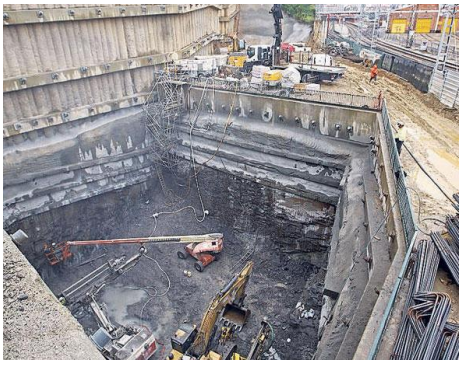
En base a todas estas consideraciones, se tendrá que tener en cuenta, junto a las limitaciones medioambientales, las condiciones geológicas de los terrenos, buscando el mejor trazado posible para planificar esta alternativa.

La zona del litoral desde San Andrés puede ser dinamizada de forma destacada con el planteamiento realizado. Igualmente, se dinamizaría la zona portuaria hasta la Dársena Pesquera, permitiendo facilitar la salida de camiones de carga desde el puerto sin necesidad de atravesar el centro de Santa Cruz por su borde costero, mejorando ostensible el tráfico rodado, eliminando el tráfico pesado y mejorando a su vez la seguridad vial.

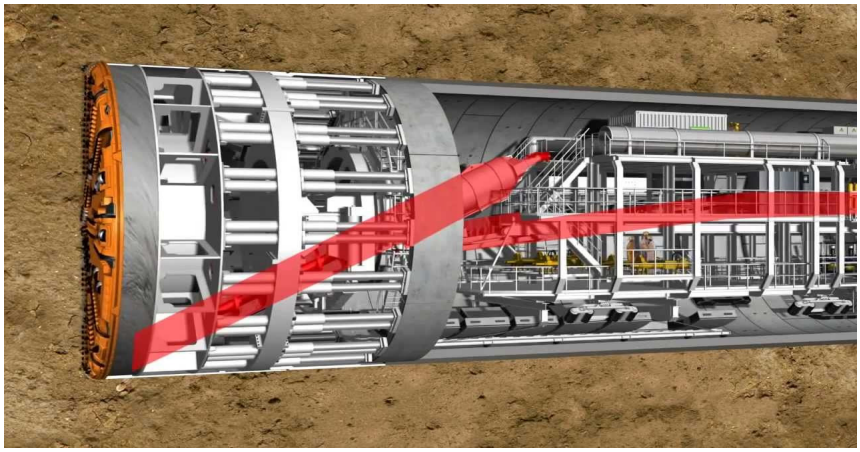
VIII.- TÉCNICAS.

La tecnología permite hoy realizar obras con seguridad, menor impacto ambiental y tiempos de ejecución más rápidos. El planteamiento realizado pasa por desarrollo de la vía por zona de bajo impacto ambiental, priorizando sistema de túneles, aplicando las últimas técnicas de ingeniería en túneles.

Por otra parte, se opta por sistema de viaductos adaptados de bajo impacto ambiental. A parte estas técnicas evitan molestias importantes durante su periodo de construcción, dado que se inician con la creación de una profundidad desde la que arrancan las tuneladoras, realizando su trabajo bajo tierra a cierta profundidad.



Los sistemas de tunelación



Ejemplo de tunelación: https://www.youtube.com/watch?v=EitdRwxfkJI

IX.- PLANTEAMIENTO.

El planteamiento a estudiar pasaría por realizar los correspondientes estudios sobre eficiencia económica y social de la propuesta. Para eso se considera necesario el desarrollo de estudio que, auspiciado por las administraciones públicas canarias, incluyendo comunidad autónoma, cabildo y ayuntamientos afectados, sea elaborado por entidades independientes, considerado básica la aportación de las universidades canarias.

Los análisis de origen destino, como de demanda de movilidad y articulación presente y futura de esta propuesta son elementos básicos para realizar un informe que sirva de base para la consideración o no de este planteamiento.

El análisis del impacto medioambiental, la determinación de las consideraciones técnicas y la viabilidad del proyecto, deberán determinar el coste de esta macroinversión.

La inversión estará justificada, como se ha comentado, si existe una justificación económica y social.

X.- CONCLUSIONES.

- La carretera TF-5 ha sido una vía fundamental para el desarrollo de la isla de Tenerife. Tras más de treinta años de operatividad, la vía se encuentra prácticamente saturada, con problemas de congestión cada vez más frecuentes.

- Los planteamientos realizados para mejorar el tránsito se han basado hasta ahora en realizar actuaciones puntuales sobre la misma, sin que los resultados sean definitivos y con pocas perspectivas de mejorar la situación a medio y largo plazo.

- Todas las grandes capitales han abordado obras de circunvalación que han sido fundamentales para estructuras la movilidad. La capital santacrucera, íntimamente ligada a La Laguna, no ha abordado la posibilidad de desarrollo de este tipo de infraestructuras.

- Debido al posible coste de una propuesta como la planteada, circunvalar la capital tinerfeña, buscando la conexión entre San Andrés y La TF-5 superando el municipio de La Laguna, se requiere un profundo estudio sobre viabilidad del proyecto, con análisis de coste y justificación socio económica, cómo análisis de la viabilidad técnica y del posible impacto ambiental, para una zona excelente de la isla.

FREDICA ABRIL 2016.