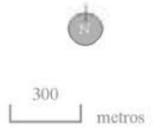
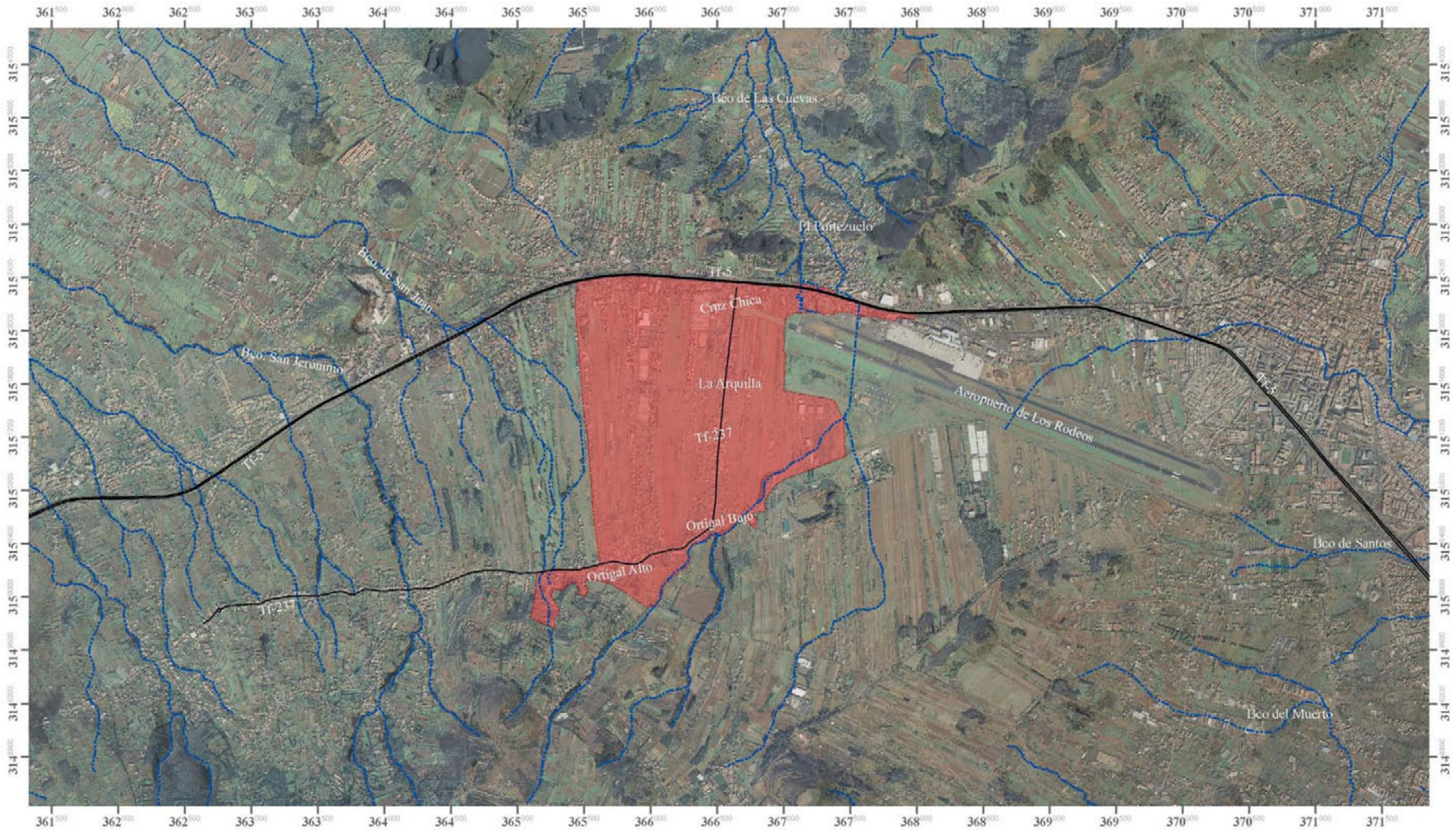


B6. Los Rodeos

B6.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

- Encuadre geográfico*
1. La zona de Los Rodeos es un ámbito de dimensiones intermedias dentro de los delimitados en este estudio, disperso, situado al sur de la autopista TF-5, al oeste del término municipal en su límite con Tacoronte, y que linda al sur con el Ortigal y Los Baldíos . Es un núcleo de orografía muy plana, y solo en su borde sur aparecen desniveles importantes. Su pendiente media es solo del 6,53%.
- Apunte histórico*
2. La zona de Los Rodeos enclavada dentro del término municipal de San Cristóbal de La Laguna tiene como barrio La Cruz Chica de carácter agrícola. Dicho barrio a mediados del siglo XIX constituía un pequeño núcleo habitado al borde del camino que conducía a Tacoronte y por otro camino hacia el interior por Agua García hasta La Orotava, llamado históricamente Camino Real o de La Villa. Apenas contaba con media docena de casas. A principios del siglo XX, fue de gran auge agrícola, especialmente en el sector cerealero gracias a modernas técnicas como trilladoras, segadoras, y otros artilugios. Eran frecuentes las imágenes de las carretas cargadas de gavillas que se trasladaban al molino creado por los Abades que convirtió a toda esta zona en centro de acogida de todas las mieses que producían no solo los cercanos campos del Rodeo, sino incluso de Tacoronte, La Esperanza e incluso más lejanos. La cría del ganado era escasa, debido al efecto del cultivo general y de no haber dehesas ni prados artificiales (todo lo contrario a la utilidad como dehesa que daban los guanches a esta zona para pastoreo). La Cruz Chica fue lugar de paso obligado desde muy antiguo. Primero fue lugar de estancia y de tránsito para los primeros guanches, que utilizaron las zonas de Los Rodeos como pastizales para sus ganados. Más tarde, hacia el año 1797 un viajero francés nos habla de la fértil llanura existente antes de llegar al Monte de Agua García, se refería a Los Rodeos, Cruz Chica, Ortigal. El Aeropuerto cuya cabecera se halla prácticamente enclavada en la Cruz Chica, en unos terrenos casi en planicie y fáciles de explanar tuvo su primer vuelo en 1929. En 1930 se aprueba la designación como aeropuerto nacional, se construye la terminal (finalizada en 1943) y en 1946 una orden ministerial abre oficialmente al tráfico el aeropuerto a todo tipo de tráfico nacional e internacional.
- Características generales*
3. Los Rodeos es una zona eminentemente de uso agrícolas de la que procede su estructura de la propiedad actual. Sufre una creciente presión para albergar usos residenciales en todo su ámbito. Tiene dos áreas urbanas una al norte junto a la carretera de servicio de la autopista y perpendicular a ella y otra conocida con el nombre de la Cruz Chica articulada en torno a la carretera del Ortigal. También puntualmente aparecen los usos industriales y terciarios convirtiendo los bordes de la vía de servicio en una zona de ocio en los fines de semana con salas de fiesta y recreo. La edificación se ha ido disponiendo tradicionalmente en los bordes de la vías de comunicación y de los caminos agrarios.
- Datos generales del núcleo*
4. El núcleo de Los Rodeos, tiene una superficie de 357.59 Has, siendo el sexto de mayor extensión entre los 14 delimitados en este documento comparable a otros núcleos como Los Baldios (390.05 Has), Taco (320.33Has) o Las Mercedes (380.92 Has). La superficie de Los Rodeos representa el 3.49% del total de La Laguna. Tiene la mayor altura media de los 14 núcleos (662.58m.) siendo su cota máxima 836.89 m y la mínima 610.00m. El municipio en su conjunto tiene terrenos en la costa con lo que la altura mínima es el nivel del mar, y la máxima llega a alcanzar 1.031,38m, con una altitud media de 451,62m. Las pendientes en este núcleo tienen un máximo de 71,09 ° siendo su media de 3,69°. Si lo referimos a porcentaje 291.90 y 6,53 respectivamente siendo ambas de las menores pendientes de los núcleos estudiados. Solo Guamasa y Coromoto Aeropuerto tienen pendientes ligeramente inferiores
- Descripción general del núcleo*
5. Urbanísticamente la estructura de Los Rodeos es lineal al borde de la carretera con predominio de la vivienda de tipo unifamiliar. A esta presencia mayoritaria se unen promociones de viviendas en formato adosado o pareados, con dos alturas (tres a la suma) que mantienen la continuidad visual del conjunto si bien ofrecen una variación en la tipología edificatoria. Junto a este uso aparece, puntualmente, el industrial y el terciario. El núcleo mantiene un abundante suelo agrícola que se cultiva sólo en parte. La trama resultante de la implantación de estos usos está fuertemente condicionada por la estructura de la propiedad del suelo de origen agrícola y que paulatinamente va dando paso a estos nuevos usos. La gran parte del ámbito mantiene aún el uso agrícola contando con dos áreas urbanas que aún se mantienen inconexas entre sí articuladas a través de la vía de servicio de la TF-5. La primera de estas zonas se desarrolla a partir de esa vía de servicio y de forma perpendicular a ella desde el pasaje de

Las Viudas y la calle Vergara y sus límites por el sur son la calle Alfredo Hernández Canino (Camino del Medio) y el camino El Majano. La segunda de estas áreas llamada La Cruz Chica se articula en torno a dos ejes viarios, la carretera del Ortigal que la atraviesa longitudinalmente de Norte a Sur, desde las inmediaciones de la cabecera del aeropuerto de Los Rodeos hasta la calle Vereda Alta y la calle Alfredo Hernández Canino (Camino del Medio) que la atraviesa transversalmente de Oeste a Este, desde la calle Suprema hasta la calle el Hoyo. Fuera de estas zonas urbanas se disponen gran cantidad de viviendas unifamiliares en los bordes de caminos asociadas a parcelas agrícolas.



- Viario principal
- Barrancos
- Los Rodeos

Plano Nº **IA.06.RD.01**
Los Rodeos
DESCRIPCIÓN GENERAL

B6.2. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

- Datos cuantitativos totales*
1. La población de los Rodeos en 2.007 se ha estimado en 2.270 habitantes cifra que representa el 1.57% del total del municipio. Esta cifra lo sitúa como el núcleo menos poblado de todos los analizados, con un peso poblacional similar a La Punta del Hidalgo (2.327 hab.) Bajamar (2.654 hab.) Guamasa (2.520 hab.) o los Baldíos (2.743 hab.). La edificación se encuentra bastante dispersa en un ámbito territorial que es respecto a esta, extenso, es decir poca intensidad de población. Así la densidad de población en habitantes por Hectárea de Los Rodeos es de 6.35 H/has. que también es la menor de todos los núcleos, solo comparable con la de Los Baldíos (7.03 h/Has.) y muy lejos de otros núcleos de número de población similar como La Punta del Hidalgo con una densidad de 33.88 habitantes/Has, o Guamasa (16.30 h/Has.) con la que comparte otras similitudes tipológicas.
- Evolución demográfica*
2. Las cifras absolutas de población muestran una evolución poco dinámica, con una tasa de crecimiento medio anual del 0,82% que enmascara una línea de altibajos. A pesar de estos altibajos, la tasa media es positiva gracias, a los crecimientos registrados en 2.004 y 2.005, ya que en gran parte del resto del periodo los valores de crecimiento son negativos. El decrecimiento detectado entre 1.996-2.001 fue del 0,54% aumentando a principios del siglo XXI (-0.91% en 2002), para recuperarse en los años siguientes (2.53% de aumento en 2004 y 6.90% en 2005) y finalizar 2006 con un nuevo decrecimiento, eso si, de menor entidad (-0.14%). Nuevamente, se percibe una fuerte fluctuación en torno al año 2001, lo que puede estar relacionado con reajustes de cifras propios de años en los que se realizan operaciones estadísticas (Censo de 2001). En resumen, el ámbito de Los Rodeos presenta una evolución negativa hasta 2003 y positiva a partir de ese año.

Tomando como base de cálculo los datos del periodo 1.996-2.006 el crecimiento esperado para los próximos años por este núcleo se situaría en el 0.73% anual, valor inferior a la media municipal, que implicaría una pérdida de peso demográfico. Sin embargo la pequeña dimensión del núcleo impide que de estas cifras se obtengan conclusiones relevantes y menos que las tendencias de evolución sean fiables.
- Características de la población*
3. La pirámide de población es la mejor herramienta para interpretar la estructura por edad y sexo de una población. Como el resto de pirámides del ámbito de estudio, su perfil es muy clásico siguiendo el esquema general de las poblaciones desarrolladas y se corresponde al de un proceso de envejecimiento demográfico. El perfil general de la pirámide es estrecho en su base, ensanchando en los sectores adultos y nuevamente estrecho en los tramos mayores. El estrechamiento por la base viene de la incorporación, cada vez menor de jóvenes a la población, por lo que los amplios estratos de adultos pasan progresivamente a ir aumentando su edad media. Esto provoca que la incorporación de efectivos a los estratos adultos maduros sea mayor que a los estratos de adultos jóvenes, por lo que la población tiende a envejecer. En este caso el proceso esta menos avanzado que en otros núcleos (el máximo se sitúa entre los 25-34 años), aunque la menor incorporación de jóvenes es evidente.
- Parque de viviendas*
4. El número de viviendas existente en Los Rodeos se ha estimado en 848¹, lo que representa un 1.19% del parque residencial del municipio, peso menor que el que le corresponde al núcleo en términos demográficos. Del total de viviendas, las principales (ocupadas de primera residencia) alcanzan las 723 viviendas, equivalente al 85,31% del total, porcentaje superior a la media municipal (66,49%), y que es el segundo más alto del municipio después del de Las Mercedes (87.14). A partir de este dato, resulta que el tamaño medio familiar en Los Rodeos se sitúa en torno a 3,14, valor superior a la media del municipio que se sitúa en 3,05.
- Actividad económica*
5. Las variables analizadas para conocer la situación del panorama laboral de la población de este núcleo son las que recogen los datos de: población activa/inactiva y población ocupada/parada. Los valores de activos de Los Rodeos presentan porcentajes ligeramente inferiores a los del municipio, mostrando cierta concentración de los activos en los grupos de adultos jóvenes, que son más numerosos que en otros núcleos. Los porcentajes de población ocupada por grupos de edad también permanecen en valores similares a las medias municipales.

¹ 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.

B6.3. TRAMA URBANA

Descripción general

1. Los elementos fundamentales y articuladores de la trama urbana de Los Rodeos son la carretera del Ortigal, la vía de servicio de la TF-5 en su límite norte y el Camino Real en su límite sur. Se configura una trama lineal secundaria de norte a sur paralela a la carretera del Ortigal. Resulta un esquema morfológico de unos caminos que parten de la carretera y que va dando apoyo a las edificaciones que se van construyendo en sus márgenes. Se origina una trama rectangular con parcelas extremadamente alargadas orientadas norte-sur y donde la conexión este oeste solo se produce en los bordes de la cuadrícula y en la zona central por el llamado camino Alfredo Hernández Canino o Camino del Medio. Rompiendo este esquema tan marcado sólo aparece el denominado camino Majano que discurre diagonalmente. Los Rodeos es un núcleo de vivienda unifamiliar, con numerosos parcelas vacantes en su estructura y dotado de un viario insuficiente e inacabado para la edificación existente, distando su realidad actual del límite de colmatación residencial. El área de estudio carece de localización estratégica y selectiva de los equipamientos en la estructura urbana, careciendo de sistema de espacios públicos y destacando los espacios libres privados, lo que va a coadyuvar a configurar el paisaje urbano del nuevo modelo de ordenación.

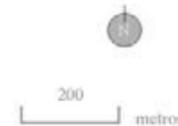
Cuantificación (ABC)

2. De la división del núcleo urbano en espacios A, B y C² (véase plano adjunto IA.06.GM.02. Trama Urbana (ABC) LOS RODEOS), se obtiene que el 44.38% de la extensión del núcleo puede considerarse ocupado por trama urbana. Este porcentaje significa que Los Rodeos junto con Las Mercedes (32.94) y Los Baldíos (31.69) es uno de los núcleos de menor urbanidad del municipio. Los espacios C vacíos interiores al perímetro urbano carentes de urbanización del núcleo se disponen, principalmente, de forma paralela en franjas de norte a sur separados entre sí por otras franjas urbanizadas (suelos A y B) e igualmente alargadas. También se han considerado otros suelos tipo C al sur del camino Real intercalados con zonas tipo A y B. Los suelos C representan el 55.62 % del total del núcleo, valor significativamente alto. Considerando sólo los suelos con trama urbana (A+B), el porcentaje de viario sobre el conjunto del núcleo es del 16.30%, valor inferior a la media municipal (21.70%), y que nos caracteriza a Los Rodeos como un área con un grado bajo de urbanización.

Parcelación

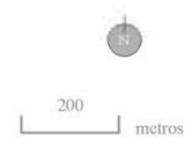
3. En el plano adjunto IA.06.RD.03. Parcelación LOS RODEOS, se recoge la parcelación del núcleo en los espacios A (si bien, en algunas manzanas no se ha dispuesto de la información catastral). La parcelación proviene del origen agrícola de la zona, de pequeñas o medianas unidades de cultivo que poco a poco han sufrido una progresiva subdivisión siendo sustituido el uso agrícola por el residencial, así las diferentes servidumbres y caminos de acceso a las unidades originales han dado lugar al viario actual. Es de destacar referente al tamaño de las parcelas la existencia de una cierta correlación entre el tamaño de la parcela y la antigüedad de la edificación y también con las diferentes formas de promoción de las edificaciones, es decir, las viviendas unifamiliares de autopromoción suelen tener asociadas unas parcelas de más dimensión que aquellas promociones con destino al mercado inmobiliario. Las primeras suelen tener una antigüedad mayor y las parcelas suelen seguir dedicadas al cultivo. Esta tendencia a la subdivisión de la originaria estructura de la propiedad supone un cambio en la morfología de implantación y lleva consigo además la variación de las proporciones de las parcelas, que dejan de ser tan alargadas.

² Véase en el capítulo B0 la explicación de la metodología aplicada en este análisis.



■ A ■ B ■ C

Plano N° **IA.06.RD.02**
Los Rodeos
TRAMA URBANA



parcelas A B C

Plano Nº **IA.06.RD.03**
Los Rodeos
PARCELACIÓN

B6.4. VIARIO Y MOVILIDAD

Cuantificación básica

1. En Los Rodeos existen unos 25.86 Has. de viario lo que representa un 7.23 % de la superficie total del núcleo y el 16.30% de la superficie urbanizada (A+B). Este porcentaje es inferior al de la media del municipio que ronda el 13.08% y el 21.70% respectivamente. Si analizamos la superficie de viario respecto a otros indicadores relacionados con el uso del núcleo, como son el número de viviendas o la superficie construida los resultados que se obtienen son: 304.95² de viario/vivienda y 0.91 m² de viario/m² construido. Estos valores son mayores a los medios municipales (74,55m² de viario/vivienda y 0.43 m² de viario por m² construido lo que explica la poca intensidad funcional del núcleo, es decir un bajo índice de ocupación del suelo urbanizado motivado por la tipología edificatoria con muy poco edificabilidad y por la existencia de un amplio porcentajes de parcelas sin ocupación.

Jerarquización viaria

2. En el plano adjunto IA.06.RD.04 jerarquización viaria Los Rodeos se recoge la clasificación del viario del núcleo en categorías jerárquicas. Esta estructuración es la que sigue:

Viario territorial:

La Autopista del norte TF-5, y un tramo de la vía de servicio de la misma que da acceso a zonas de servicio del aeropuerto

Viario urbano básico:

La vía de servicio de la TF-5, que configura el borde norte del núcleo. La carretera del Ortigal perpendicular a la anterior y que llega hasta el borde sur del ámbito, siendo la única vía urbana de carácter básico que lo recorre en sentido norte sur. En su borde sur se encuentra el camino Real paralelo a la vía de servicio de la TF5. Entre ambos viales uno al norte y el otro al sur y paralelo a ellos está la calle Alfredo Hernández Canino (camino del Medio) que como su propio nombre indica se encuentra a mitad del núcleo (dirección este-oeste).

Viario urbano local:

Se desarrolla fundamentalmente en vías paralelas entre sí en sentido norte-sur que arrancan desde la vía de servicio o desde el Camino Real, si bien no todas atraviesan el núcleo de lado a lado. Este esquema de cuadrículas muy alargadas solo lo modifica la calle Camino El Majano que discurre de forma oblicua desde el borde noroeste del ámbito al borde sureste.

Viario secundario:

Constituido por algunos caminos agrarios poco significativos en fondo de saco que dan servicio a algunas viviendas aisladas o alguna explotación agrícola ganadera.

Estado del viario

3. En el plano adjunto IA.06.RD.05 Estado del Viario Los rodeos se grafían tres servicios básicos de urbanización para cada uno de los tramos viarios³ del núcleo: pavimentación, aceras y alumbrado público. Gran parte del viario se encuentra asfaltado pero muchos pasajes y caminos secundarios de accesos a viviendas no lo están. Aproximadamente la mitad del camino Majano la única vía diagonal del núcleo se encuentra sin asfaltar. El estado de conservación del firme tanto en los caminos asfaltados como en lo que no lo están (especialmente estos últimos) es malo y se encuentra muy deterio-

³ La unidad espacial respecto a la cual se aporta la información es el tramo viario. En cada núcleo se han dividido todos los viarios entamos, entendiendo 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.

rado. El tránsito por ellos especialmente en épocas de lluvia es muy dificultoso. Respecto al acerado, este es aún más deficitario. Salvo un tramo del Camino Real al suroeste del núcleo y parte de la carretera del Ortigal en su inicio (actualmente en ejecución) el resto carece totalmente de aceras, esto obliga a que la circulación peatonal discurra por el asfalto con los riesgos a la seguridad vial que esto conlleva. El alumbrado no cubre la totalidad del viario, hay caminos que no cuentan en ningún punto con este servicio y otros que es muy deficitario y se encuentra en mal estado.

Es importante reseñar el problema que supone las deficitarias secciones de las vías interiores del núcleo. Estas vías que provienen de los caminos y servidumbres necesarios originalmente para la explotación agrícola del suelo han visto paulatinamente modificada su función para ir dando acceso a las edificaciones que se iban asentando en sus márgenes, pero en la mayoría de los casos este proceso no se ha visto acompañado del necesario ensanchamiento de las mismas. Existen pasajes o caminos que incluso no permiten el paso en un solo sentido con comodidad y menos aún su acondicionamiento para el tráfico peatonal. Por otro lado las vías principales también han modificado su función originaria como carreteras a un uso más urbano más cercano al concepto de calles (carretera del ortigal, camino real o la vía de servicio) sin que esta transformación halla supuesto hasta el momento la variación de su sección tipo adaptándola a las necesidades peatonales o de aparcamiento. Esta necesidad empieza a ser satisfecha en las zonas donde las promociones de adosados con destino al mercado inmobiliario la hacen imprescindible (actualmente se construyen aceras y se ensancha algunos tramos de la carretera del Ortigal). Salvo esos casos puntuales los recorridos peatonales tienen que efectuarse por los márgenes y arcenes de las carreteras con el consiguiente peligro a la seguridad vial, donde son frecuentes los obstáculos como postes de instalaciones o árboles. No existen circuitos adaptados. El núcleo carece de todo tipo de mobiliario urbano (papeleras, bancos, etc.)

Movilidad y tráfico

4. Al estar próximo a vías de carácter insular como la autopista del norte TF-5 su accesibilidad con el resto de municipio o de la isla en general es óptima. En la vía de servicio de la TF-5 se producen densidades de tráfico muy altas, ya que sus bordes se han convertido en zona de ocio donde se localizan numerosas salas de fiesta, bares, restaurantes, etc. Esto puede generar, y genera, que en horarios nocturnos de fines de semana el tráfico sea muy intenso y peligroso. Así mismo en horas laborales la intersección de la vía de servicio que pasa por el Aeropuerto TF Norte con la Carretera a El Ortigal genera ciertos problemas de tráfico por la confluencia de las dos vías y lo difícil de la incorporación (sobre todo para vehículos pesados como los que acuden al cercano Matadero Insular de Tenerife).

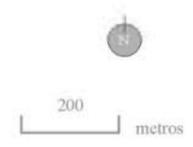
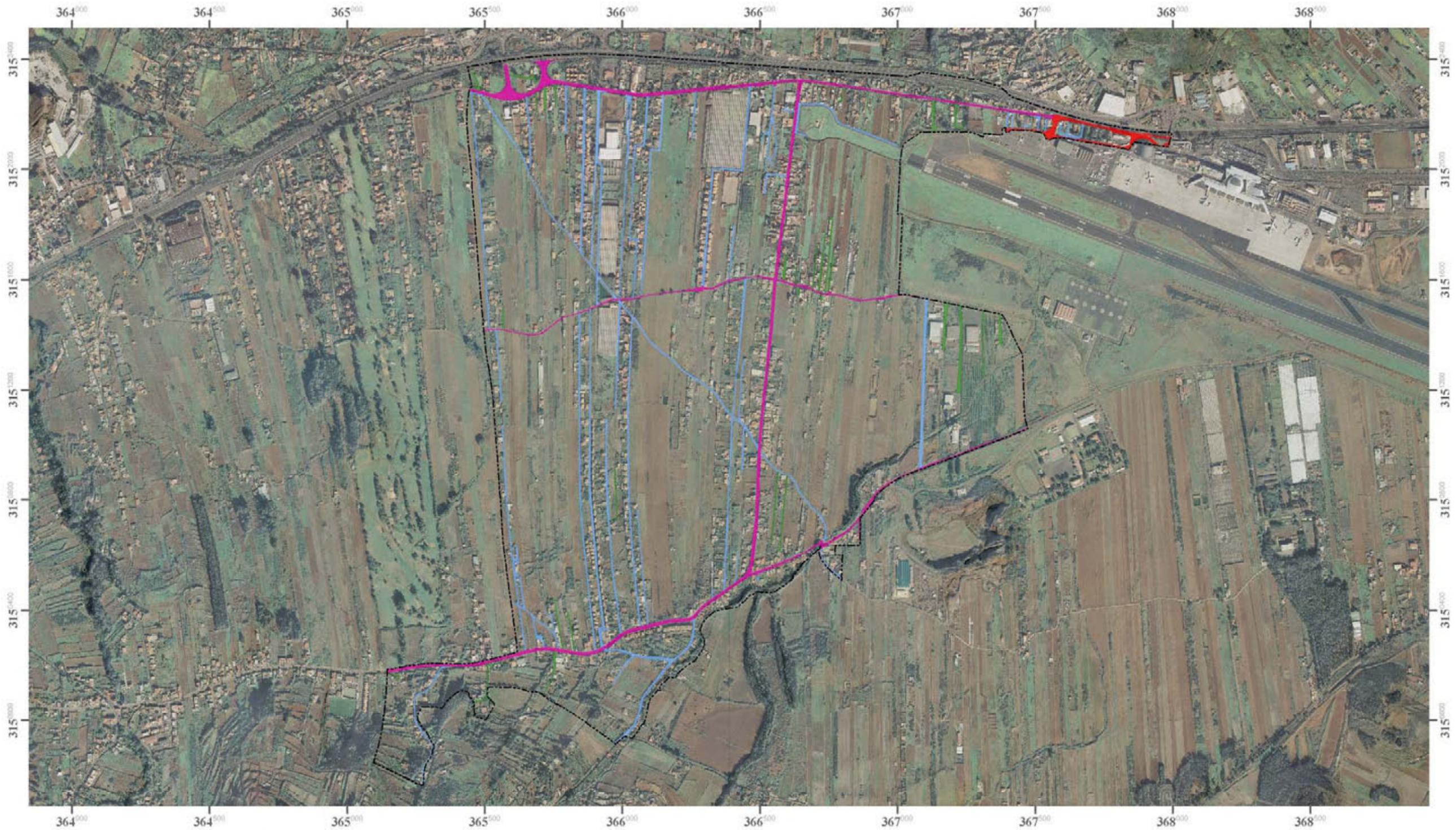
La propia configuración del núcleo con una edificación dispersa alejada conlleva a que la movilidad este basada en el vehículo privado. Los desplazamientos a otros núcleos del municipio tienen que ser siempre con coche o transporte público pues carece de recorridos peatonales o de carriles bici que lo permitan si bien la topografía de escasa pendiente los haría factibles. La movilidad interior del núcleo se ve perjudicada por el estado de las vías que ya se analizó en el apartado anterior (discontinuidad del viario, inexistencia de aceras, presencia de árboles y o postes, inexistencias de circuitos adaptados).

Transporte público

5. La línea 012 va desde La Laguna a El Sauzal pasando por Los Rodeos, con horarios todos los días de 3:20 de la mañana a 22:55 horas, siendo la duración aproximada del trayecto de 35 minutos. La línea 052 la cual va desde La Laguna a Las Toscas pasando por Los Rodeos, sus horarios son de lunes a viernes de 5:45 de la mañana a las 21:00 horas, los sábados de 6:10 de la mañana a 19:45 horas, los domingos y festivos de 7:00 de la mañana a 19:45 horas, la duración aproximada del trayecto es de 23 minutos. La Línea 053 que va desde La Laguna a la Garimba pasando por el cruce de Los Rodeos, opera todos los días excepto los sábados por la tarde, domingos y festivos, sus horarios son de lunes a viernes de 5:50 de la mañana a 19:20 horas y los sábados de 7:00 de la mañana a 12:55 horas, la duración del trayecto es aproximadamente de 15 minutos. La línea 054 cuyo recorrido es desde La Laguna a El Ravelo (Altos del Sauzal) pasando por Los Rodeos, sus horarios son de lunes a viernes de 5:20 de la mañana a 22:00 horas y los sábados, domingos y festivos de 5:45 de la mañana a 22:00 horas, con una duración aproximada de trayecto de 35 minutos.

Aparcamientos

6. Debido a la baja intensidad funcional de núcleo este apartado no es de los que en su aspecto cuantitativo presenta una problemática grave para los residentes. Sin embargo se detectan problemas cualitativamente importantes que afectan a la seguridad vial. El más importante de ellos viene determinado por las actividades de ocio que se desarrollan los fines de semana, la escasez de aparcamientos hace que estos se improvisen en los márgenes de la vía de servicio con los riesgos a la seguridad vial que esto conlleva. Las reducidas secciones de muchas de las vías no son suficientes para albergar el tráfico rodado, aparcamiento y el peatonal, repitiéndose los problemas de seguridad vial. Un aumento poblacional agravaría estas circunstancias.

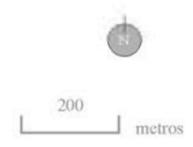
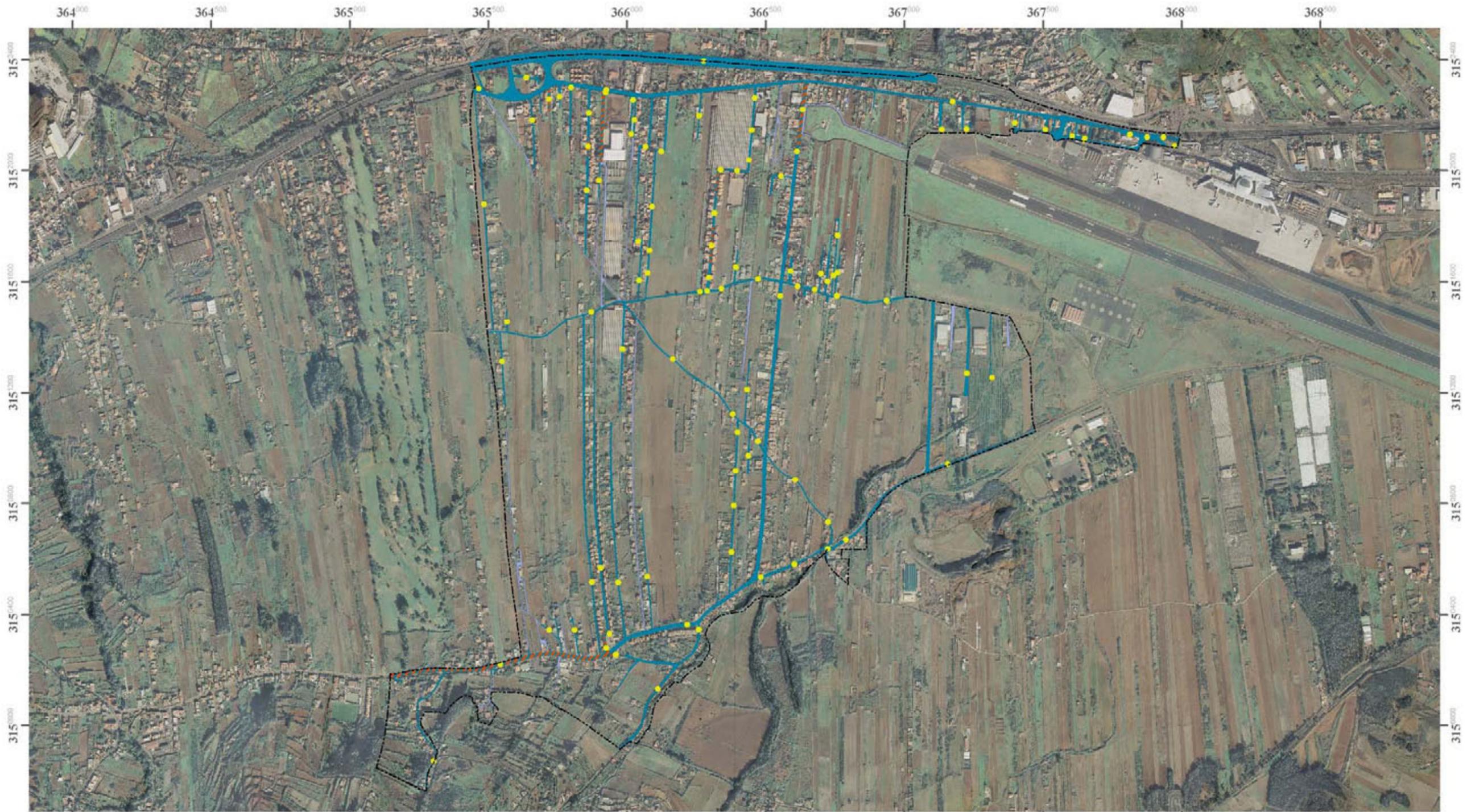


- | | |
|---|---|
| ■ Viario Territorial | ■ Viario Urbano Local |
| ■ Viario Urbano Básico | ■ Viario Secundario |

Plano N° **IA.06.RD.04**

Los Rodeos

JERARQUIZACIÓN VIARIA



- Alumbrado
- Acera
- Pavimentado
- No Pavimentado

Plano N° **IA.06.RD.05**
Los Rodeos
ESTADO DEL VIARIO

B6.5. EDIFICACIÓN

Descripción general

1. En este núcleo la edificación predominantemente es de autoconstrucción y de tipo tradicional propia de un núcleo de carácter agrícola donde la edificación está ligada a la explotación de las parcelas de cultivo. Esto produce una dispersión de las viviendas que suelen ser de una planta o a lo sumo dos. También son frecuentes las viviendas bifamiliares fruto de una ampliación de la vivienda unifamiliar originaria construyendo una segunda planta para que se instalen otros miembros de la familia, que constituye una subdivisión de la propiedad en altura. La subdivisión en planta de las parcelas originarias en otras de menor tamaño va dando lugar a la aparición de nuevas viviendas y una ocupación mayor de los suelos. Esta ocupación incontrolada en muchos aspectos produce por un lado impacto sobre el medio natural, una desintegración de la estructura urbana, la ausencia de equipamiento y dotaciones y la dificultad de su futura implantación, y la necesidad de un modelo de transporte basado casi en exclusividad al vehículo privado, aunque por otra parte mantiene un acercamiento directo a la naturaleza y el mantenimiento de la actividad agrícola y de su paisaje.

Esta vinculación directa de la edificación con el mantenimiento de la actividad agrícola se pierde con las más recientes promociones de carácter inmobiliario donde la tipología edificatoria pasa a ser de adosados o unifamiliar abierta de dos plantas de altura pero con unas parcelas de dimensiones mucho más reducidas. Este cambio tipológico deja en evidencia la falta de dotaciones del ámbito.

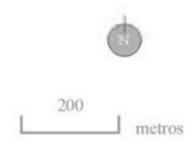
También nos encontramos junto a viviendas unifamiliares algunas edificaciones de carácter industrial, viveros de plantas y edificaciones destinadas al comercio, restauración y ocio nocturno que se concentran mayoritariamente en los márgenes de la vía de servicio de la TF-5. En las zonas internas del núcleo se mantienen instalaciones agrícolas abandonadas (invernaderos, almacenes) con el consiguiente impacto visual.

Espacios vacantes y edificados

2. En el plano adjunto IA.06.RD.06. Edificación Los Rodeos 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; Las edificaciones que se disponen sobre los espacios C son pocas.

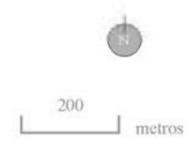
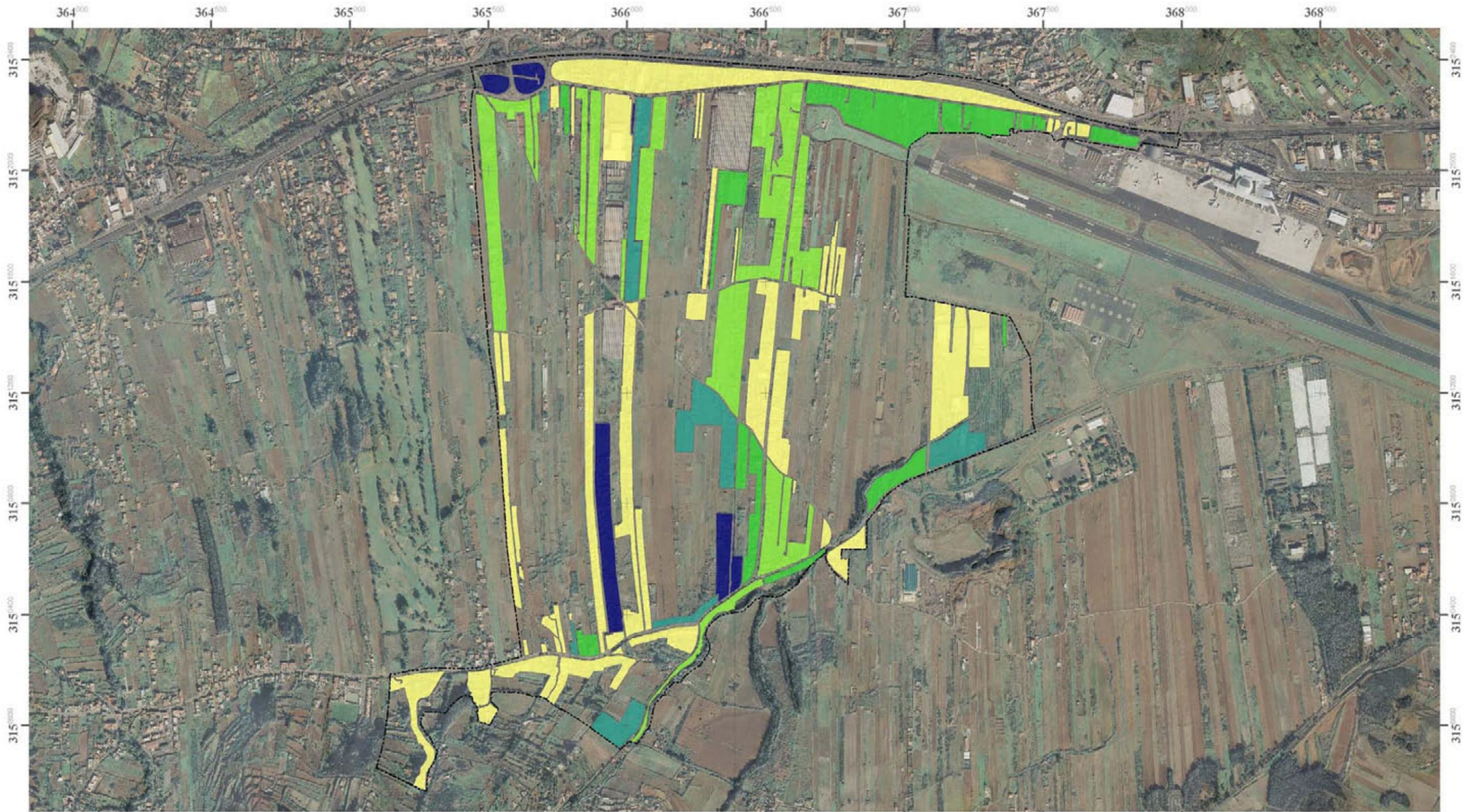
Los espacios A de Los Rodeos representan una superficie de 132.82 Has. De los cuales se encuentran vacantes (no edificadas) 20.38 Has. Lo que representa el 15.34% de la superficie total de los terrenos tipo A. Este valor es inferior al de la media del municipio que es del 20.58%, siendo el quinto núcleo con menos suelo A vacante. Estos datos nos indican que dentro de los espacios tipo A, el suelo vacante no es mucho, si bien entendiendo que la superficie de suelos A respecto al total de superficie del núcleo es de las más bajas. Los suelos tipo C representan el 55.62 % del total.

La distribución de las parcelas vacantes puede apreciarse en el plano adjunto IA.06.RD.07. porcentaje de parcelas vacantes por manzana. En el vemos que la zonas con menos parcelas vacantes se encuentran en el borde norte del núcleo entre la autopista y la carretera de servicio, el tramo central de la carretera del Ortigal, el tramo más oeste del camino Real, algunas franjas internas longitudinales como son el camino del Millo y el de Sta. Ana y la zona este al sur del aeropuerto. Si bien algunas de estas parcelas aparecen como ocupadas no quiere esto decir que sea una ocupación intensiva en cuanto a índices de edificabilidad sino que se trata de parcelas de considerable tamaño con usos distintos al residencial (naves industriales o agrícolas como ocurre en la zona situada al este del núcleo al sur del aeropuerto que aparece en el plano con un índice de parcelas vacantes por manzana inferior al 10 % o también a muchas de las parcelas situadas en los márgenes de la vía de servicio).



- Edificación
- A
- B
- C

Plano Nº **IA.06.RD.06**
Los Rodeos
EDIFICACIÓN



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

Plano N° IA.06.RD.07

Los Rodeos

PORCENTAJE DE PARCELAS VACANTES POR MANZANA

Datos cuantitativos

3. La superficie total construida⁴ en Los Rodeos asciende a la cantidad de 28.38Has. La superficie ocupada en planta por los edificios asciende a 22.36Has., mientras que la altura media de los edificios en el núcleo es de 1.25 plantas. A partir de estos datos, cabe extraer los siguientes indicadores:

Si tenemos una superficie en planta de la edificación de 22.36Has. y una superficie neta de 112.44Has.. La ocupación media en planta de la edificación es del 19.88% un valor sensiblemente inferior a la media municipal que se sitúa en el 40.53%. Es el índice de ocupación en planta más bajo de todos los estudiados. El núcleo que más se le aproxima es el de Guamasa (26.11) con el que mantiene algunas semejanzas tipológicas por la proximidad. Si analizamos el plano IA.06.RD.08 ocupación edificatoria podemos observar que esta se distribuye uniformemente en el ámbito y no supera en ningún punto el 20%

De todo lo anteriormente expuesto podemos concluir que las parcelas situadas en los suelos tipo A tienen un alto grado de encontrarse ocupadas (mayor al de la media municipal y mayor al de Guamasa) pero que esta ocupación en cuanto a superficie es muy baja (muy por debajo de cualquier otro núcleo). Ello viene motivado porque aún existe un alto porcentaje de viviendas asociadas a la explotación agrícola con parcelas de tamaño más grande, o por la existencia de parcelas con actividades industriales o terciarias que requieren mayor espacios libres.

La altura media de la edificación⁵ en Los rodeos es de 1,27 plantas, valor que es el más bajo de todos los núcleos analizados (el que más se le aproxima es Guamasa con 1.32) considerablemente inferior al de la media municipal que ronda el 2.01 plantas. En el plano adjunto IA.05.RD.09. Altura Edificación, se ha representado la altura (en número de plantas) de la edificación del núcleo. Se comprueba que la totalidad de los edificios tienen una o dos plantas y que esta se reparte muy uniformemente en todo el territorio. Si analizamos el porcentaje de viviendas según el número de plantas vemos que las de una planta representan el 58.38%, de dos plantas el 39.18% y de tres plantas el 2.44%. De todos los núcleos estudiados es el que tiene un porcentaje más alto de viviendas de una planta, y el segundo más bajo de viviendas de tres plantas, después de Guamasa que tiene solo 0.65%.

En concordancia con todo lo anterior la edificabilidad neta⁶ en Los Rodeos es de 0.25m²c/m²s que es el valor más bajo de todos los núcleos y muy inferior al de la media municipal que ronda el 0.81% m²c/m². Si observamos el plano IA.06.RD.10 Edificabilidades vemos que esta se distribuye muy uniformemente en todo el ámbito y solo en un par de manzanas esta aumenta a unos parámetros por encima del 0.5 m²c/m²s.

Edad de la edificación

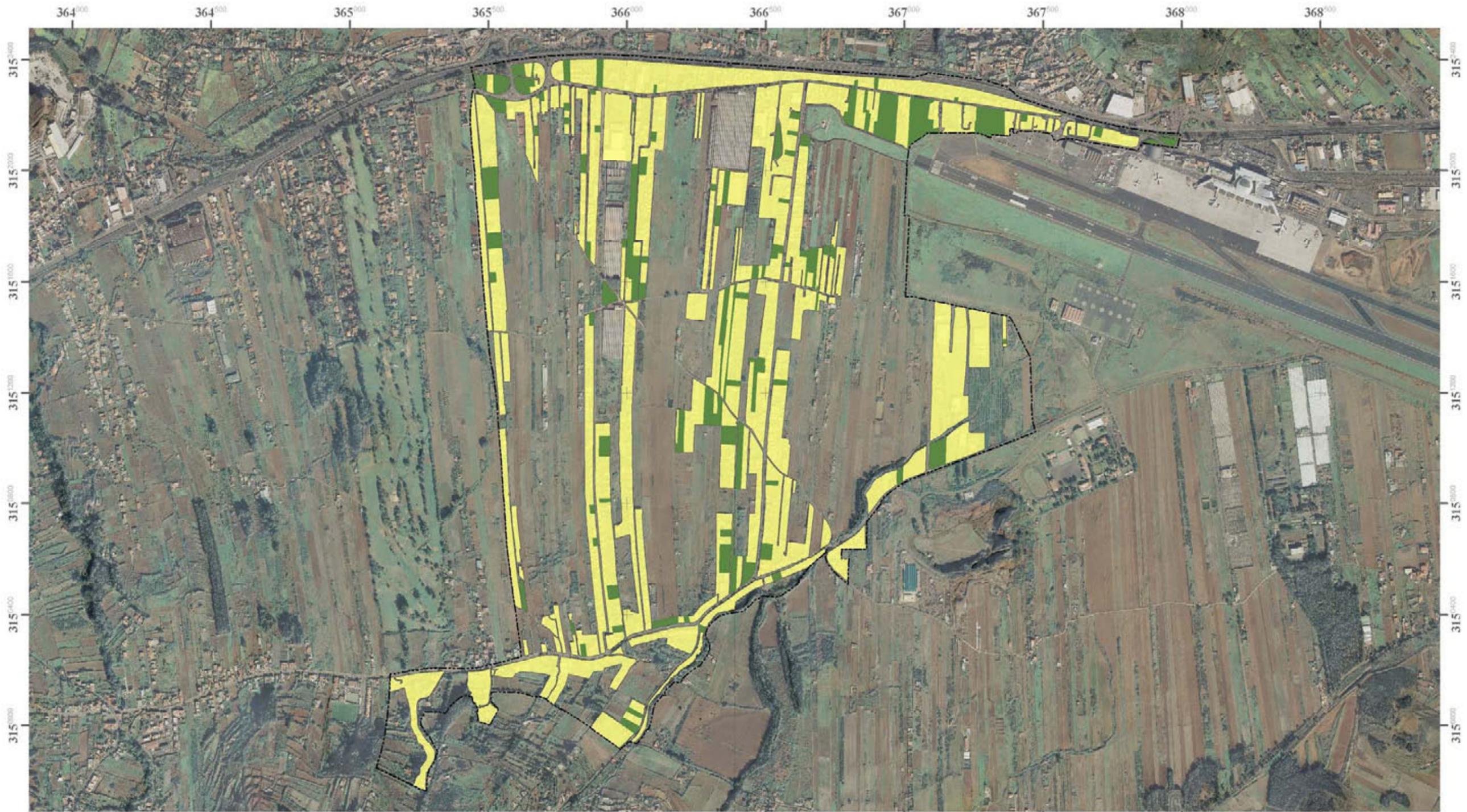
4. La edad media de la edificación⁷ en Los Rodeos es de 39 años (1.969), valor muy parecido al de la media del municipio que es de 37 años (1.971). En el plano IA.06.RD.11 Edad media de la edificación, podemos apreciar que las zonas de más antigüedad corresponden a las edificaciones al borde de la carretera del Ortigal y su encuentro con el camino real en el borde sur del núcleo. También los márgenes de la vía de servicio de la TF-5. Corresponde al modelo tradicional en Canarias de ocupación paulatina de los bordes de las vías principales de comunicación.

⁴ 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.

⁵ La altura media de un núcleo urbano se ha calculado dividiendo la superficie edificada total entre la superficie total ocupada en planta.

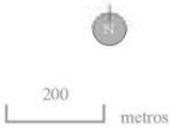
⁶ La edificabilidad neta del núcleo se ha calculado dividiendo la sumatoria de las superficies edificadas de todos los edificios (en espacios A) entre la superficie total de A excluyendo parcelas vacantes.

⁷ La edad media de la edificación de un núcleo se ha calculado dividiendo la sumatoria de los productos de la superficie edificada de cada edificio(en espacios A) del núcleo, por su edad, entre la superficie edificada total 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.



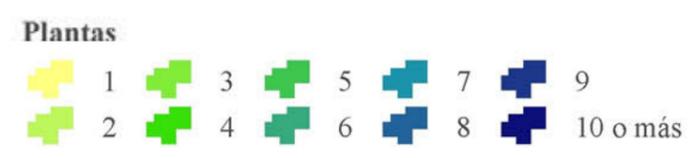
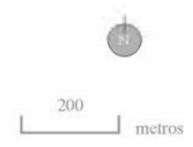
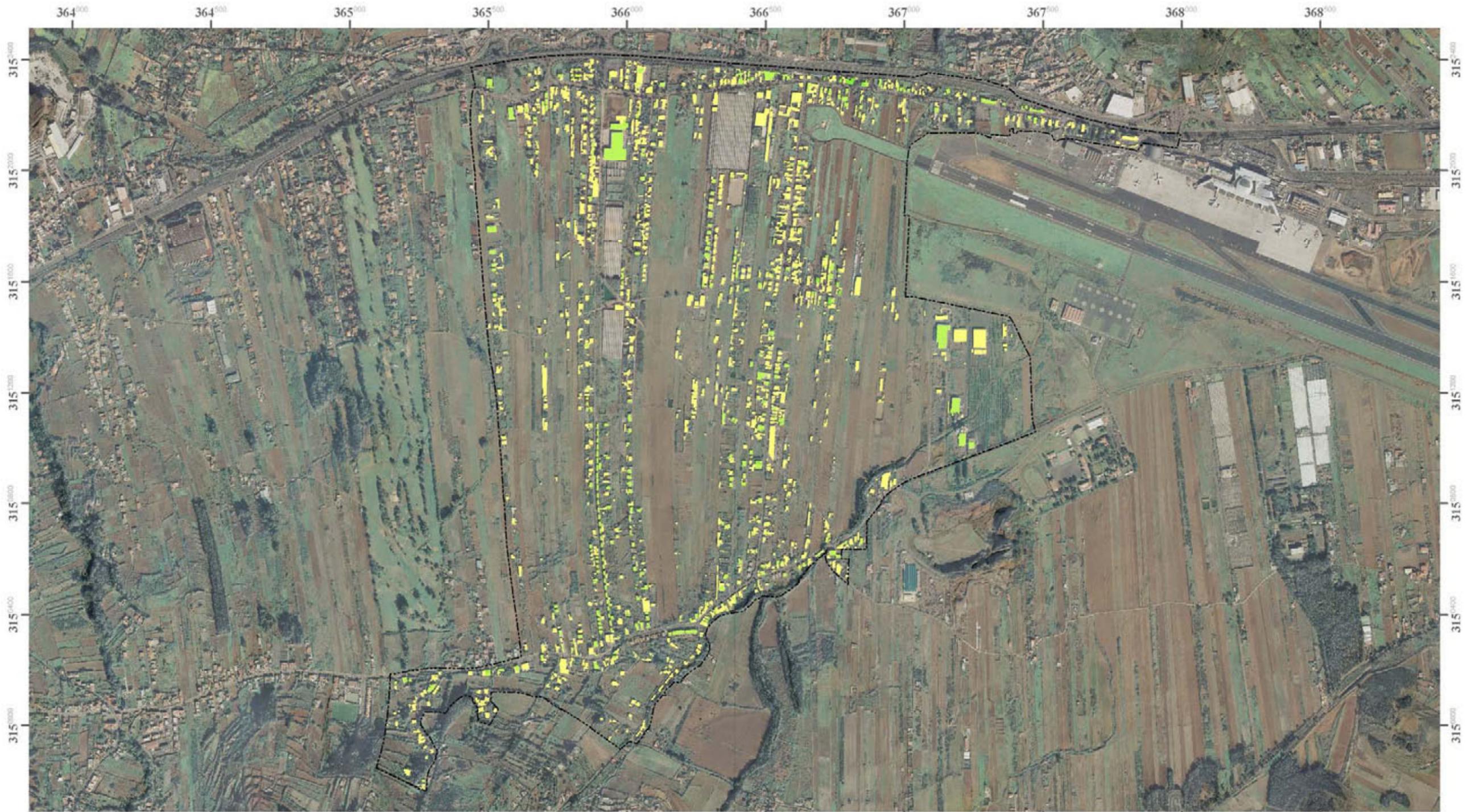
364⁰⁰⁰ 364⁰⁰⁰ 365⁰⁰⁰ 365⁰⁰⁰ 366⁰⁰⁰ 366⁰⁰⁰ 367⁰⁰⁰ 367⁰⁰⁰ 368⁰⁰⁰ 368⁰⁰⁰

315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰ 315⁰⁰⁰



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

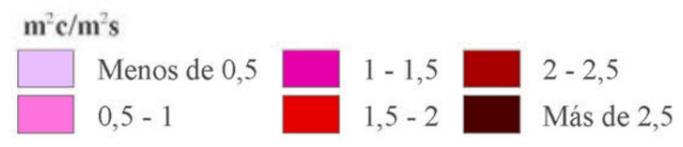
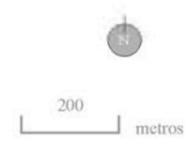
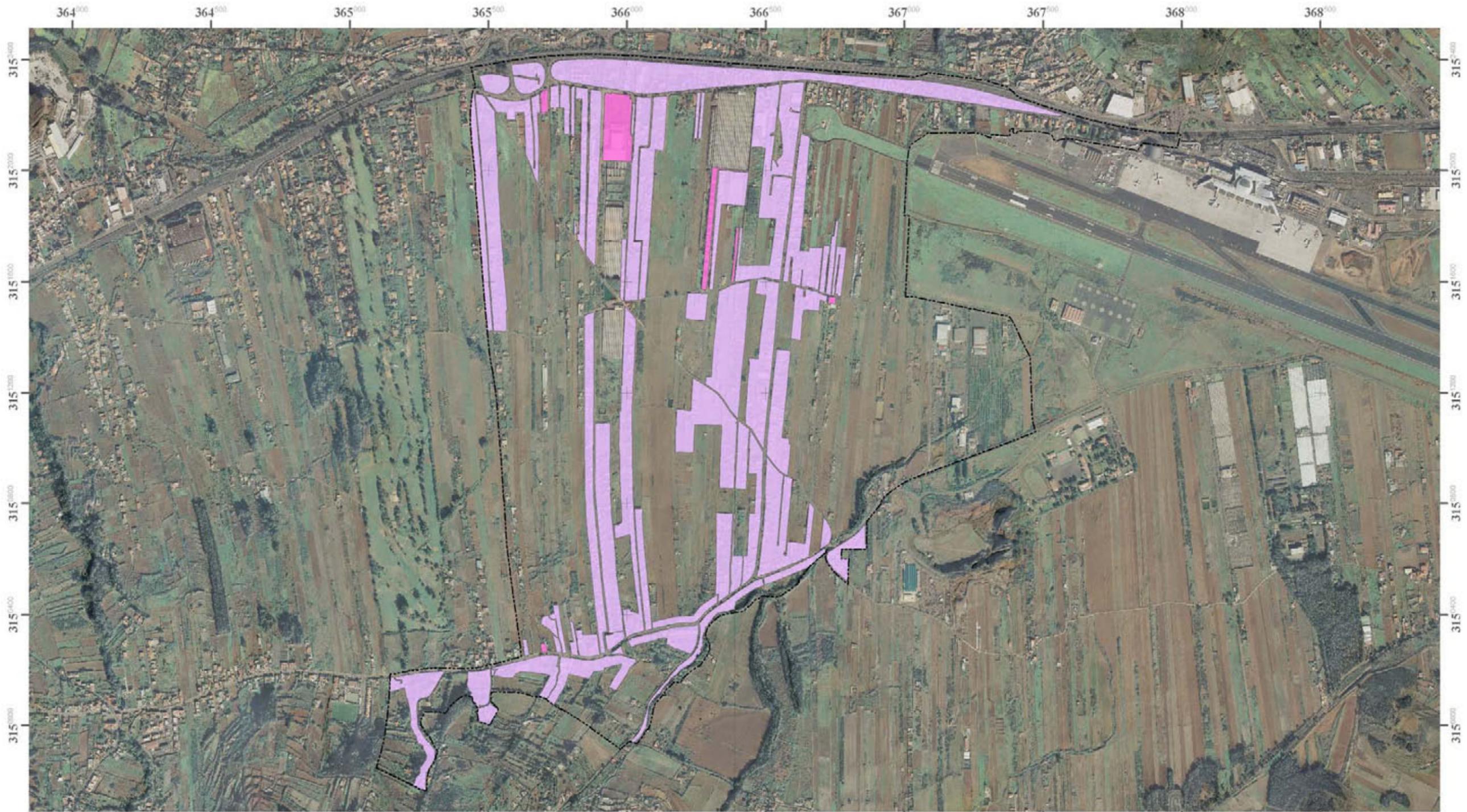
Plano N° **IA.06.RD.08**
Los Rodeos
OCUPACIÓN EDIFICATORIA



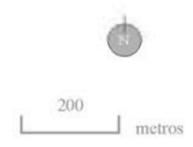
Plano N° **IA.06.RD.09**

Los Rodeos

ALTURA EDIFICACIÓN



Plano Nº **IA.06.RD.10**
Los Rodeos
EDIFICABILIDAD



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

Plano N° **IA.06.RD.11**

Los Rodeos

EDAD MEDIA EDIFICACIÓN

B6.6. USOS Y ACTIVIDADES. EQUIPAMIENTOS

Caracterización general

1. En el núcleo de Los rodeos, el uso principal y predominante es el residencial, si bien como ya se ha dicho es uno de los núcleos con mayor cantidad de suelo tipo C que mantiene el carácter agrícola, con abundantes zonas cultivadas. La superficie construida con un uso residencial representa el 82.30% del total de de la superficie edificada, valor bastante más alto de la media municipal que es de 69.01%. Es el cuarto núcleo con porcentaje más alto. Es el que tiene una tamaño medio de vivienda más alto (206m²) motivado por el mayoritario carácter de autopromoción de las mismas y su vinculación al cultivo. Junto a este uso mayoritario también se localizan actividades puntuales de carácter comercial, industrial y de ocio en los bordes de la vía de servicio.

Existe la restricción de usos debido a la huella sonora del aeropuerto para suelos en desarrollo, pero se deberá tener en cuenta a través de medidas de protección para todo tipo de edificaciones. La cabecera del aeropuerto de Los rodeos ocupa parte de los terrenos del núcleo

Distribución espacial

2. En el plano adjunto IA.06.RD.12. Usos existentes, se puede apreciar los usos y su distribución a lo largo del núcleo donde cabe señalar una limitada diversidad de usos en función de su localización.

El uso residencial se extiende por todo el ámbito ocupando los márgenes de las carreteras y los caminos y vías secundarios según la trama resultante de la estructura de la propiedad. Son en su mayoría viviendas unifamiliares o bifamiliares de dos plantas con una vivienda por planta (generalmente ampliaciones de viviendas con la de los padres en la planta inferior y la de el hijo/a en la planta superior). También aparecen algunas promociones de viviendas en hileras más recientes.

En los márgenes de la vía de servicio de la TF-5 se concentra cierta actividad comercial (viveros de planta y jardinería) industrial o de restauración (bares, restaurantes) y de ocio nocturno (salas de fiesta) que concentran gran afluencia a esa zona especialmente los fines de semana.

Equipamientos

3. Las Dotaciones y Equipamientos son escasos y mal conectados y de difícil accesibilidad por la carencia de aceras o espacio de circulación de los peatones.

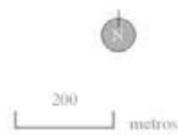
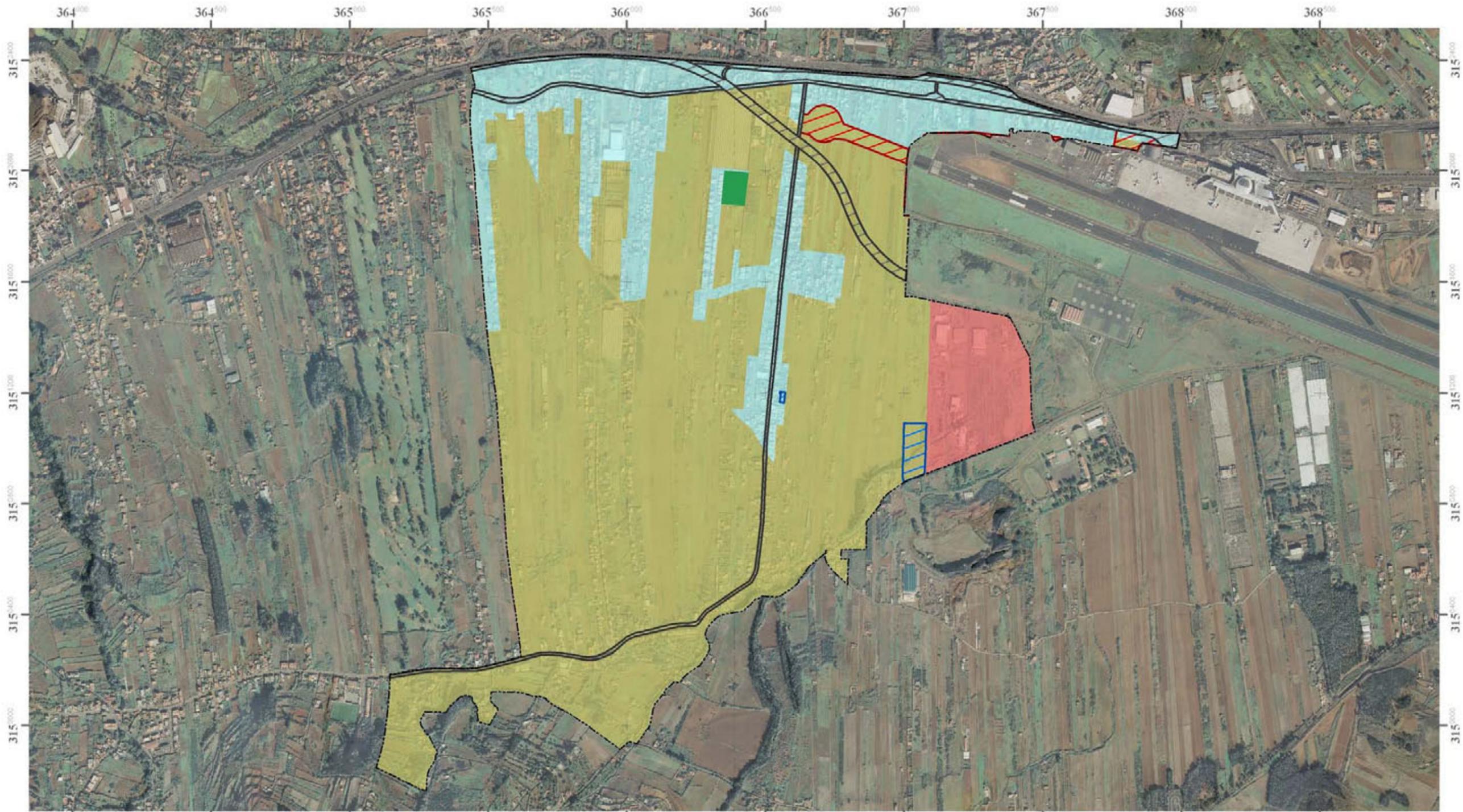
Existe un equipamiento educacional en el camino de El Medio. Equipamiento religioso en el extremo sur del núcleo (camino Real) con una pequeña Ermita y una pequeña plaza. Carece de equipamiento deportivo.

El espacio libre público es muy escaso, la cabecera del aeropuerto constituye la mayor parte de este suelo, si bien su uso está reservado para el funcionamiento de la navegación aérea. Todo lo contrario ocurre con el espacio libre privado que es muy amplio por la tipología edificatoria y por quedar aún zonas sin edificar o destinadas al cultivo.



B6.7. 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 Los Rodeos inciden los siguientes instrumentos de planeamiento en vigor:
 - a) Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), aprobado el 16-10-2002.
 - b) Plan Territorial Parcial del Sistema Viario del Área Metropolitana (PTEOSVAM), publicándose en el número 38 del BOC miércoles 21 de Febrero de 2007 por el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife
 - c) Plan General de Ordenación (PGO) de La Laguna
 - d) otros.
- Plan Insular de Ordenación*
2. La estrategia prevista por el PIOT dice: “en el entorno del aeropuerto de Los Rodeos Guamasa: debe consolidarse como un núcleo urbano compacto de vivienda unifamiliar, colmatando los numerosos huecos que presenta su estructura y dotándose de un viario suficiente para sus necesidades en el límite de colmatación residencial. Su expansión hacia el sur (pasada la autopista) debe limitarse a una primera banda (aproximadamente, el camino del Medio), evitando la progresiva ocupación por edificaciones aisladas de las suertes agrícolas hacia El Ortigal.”.
- También en el ámbito de ordenación el PIOT incluye parcialmente el núcleo en ARH Urbana, concretamente la zona delimitada: al norte por el límite municipal con Tegueste, al noroeste con la línea trazada por la calle Tabares hasta su encuentro con la carretera del Boquerón y la calle Camino de Garimba, en el oeste por el límite municipal con Tacoronte hasta el encuentro con la calle Alfredo Hernández Canino (Camino del Medio), al sur con la misma calle, y al este con la carretera del Ortigal que atraviesa longitudinalmente, de Sur a Norte, La Cruz Chica hasta las inmediaciones de la cabecera del aeropuerto de Los Rodeos.
- PTEOSVAM.*
3. El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (PTEOSVAM), le afecta negativamente en cuanto que la nueva vía de circunvalación arranca su recorrido en el borde norte del núcleo atravesándolo diagonalmente junto a la cabecera del aeropuerto.
- Plan General de Ordenación*
4. En términos generales, casi todo el suelo del núcleo de Los Rodeos está clasificado por el PGO como suelo rústico. Los suelos de carácter urbano se encuentran fundamentalmente en el borde norte junto a la carretera de servicio y penetran en bandas de mayor o menor longitud hacia el sur y en la carretera del Ortigal. Cuenta con un sector urbanizable al sur del aeropuerto de los rodeos.
- Otros*
5. Aeropuertos y navegación aérea, por su proximidad al aeropuerto de los Rodeos. Ley 48/60, de 21 de julio de Navegación Aérea. Real Decreto 463/1.974, de 7 de febrero, (B.O.E. de 20 de febrero). Real Decreto 2591/998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Orden del Ministerio de Fomento de 3 de agosto de 2.001. En la disposición Adicional Segunda del RD 2591/98 se establece el deber de remisión de los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, al Ministerio de Fomento al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio.
- Mediante Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001, publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 219 del miércoles 12 septiembre 2001, se aprobó el Plan Director del Aeropuerto Tenerife-Norte Los Rodeos. El Plan Director establece las servidumbres aeronáuticas a que se someten los terrenos adyacentes a esta instalación
- En el plano adjunto IA.06.RD.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
- Deportivo
- Docente
- Sociocultural
- Otros

Suelo

- Urbano
- Urbanizable
- Rustico

Plano N° **IA.06.RD.13**
Los Rodeos
PLAN GENERAL

Anexo 1: Inventario de equipamientos y dotaciones en Los Rodeos

1	<i>Denominación</i>	CAMPO DE FUTBOL CRUZ CHICA
	<i>Uso</i>	Deportivo
	<i>Titularidad</i>	Pública
	<i>Superficie</i>	7853 m2
	<i>Estado de conservación</i>	Regular
	<i>Ámbito de influencia</i>	Barrio
	<i>Observaciones</i>	



2	<i>Denominación</i>	C.E.I.P. EL ORTIGAL
	<i>Uso</i>	Educativo
	<i>Titularidad</i>	Pública
	<i>Superficie</i>	4621 m2
	<i>Estado de conservación</i>	Bueno
	<i>Ámbito de influencia</i>	Barrio
	<i>Observaciones</i>	



3

Denominación

DEPOSITOS ABASTECIMIENTO DE AGUA

Uso

Infraestructura hidráulica

Titularidad

Pública

Superficie

15660 m2

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Municipio

Observaciones



4

Denominación

CENTRO CULTURAL LA MILAGROSA

Uso

Cultural

Titularidad

Pública

Superficie

393 m2

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



5

Denominación

IGLESIA SANTA ANA

Uso

Religioso

Titularidad

Privada

Superficie

359 m²

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones



6

Denominación

DOCENTE SANTA ANA

Uso

Educativo

Titularidad

Pública

Superficie

165 m²

Estado de conservación

Bueno

Ámbito de influencia

Barrio

Observaciones

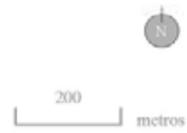




Plano N° IA.06.RD.14

Los Rodeos

LOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS



Anexo 2: Inventario de elementos de patrimonio cultural en Los Rodeos

1

Denominación

Tipo de bien

Características

Edificación singular

Arquitectónico

Casa rural de una planta, forma cuadrangular, patio delantero, con elementos arbolados y



2

Denominación

Tipo de bien

Características

Edificación singular

Arquitectónico

Vivienda rural de una planta, forma rectangular, aislada en parcela, con tejado a cuatro aguas e inmersa en su entorno agrícola original, compuesto por parcelas cultivadas y elementos arbolados



3 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Edificación singular

Arquitectónico

Casa rural de una planta y tejado a dos aguas oculto tras un frente de azotea, aislada a borde de camino



4 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Edificación singular

Arquitectónico

Casa rural de una planta a borde del camino, con forma cuadrangular, gran tamaño y tejado a cuatro aguas



5 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Ermita La Milagrosa (El Ortigal Alto)

Etnográfico

Ermita de planta rectangular y cubierta de teja a cuatro aguas, tiene una espadaña con dos campanas y una cruz. La construcción es reciente, pero está en el mismo solar que la ermita antigua.



6 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino Guillen I (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con tejado a cuatro aguas de teja inglesa, formada por dos cuerpos.



7 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino Guillen II (El Ortiga)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con tejado a cuatro aguas de teja inglesa. Tiene un porche añadido y un cuerpo anexo.



8 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino Guillen III (El Ortiga)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con tejado a cuatro aguas.



9 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino la Cañada I (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con techumbre a cuatro aguas con teja árabe. Tiene dos plantas. Carpintería de madera con ventanas de guillotina. Presenta otro cuerpo añadido.



10 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino la Cañada II (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con dos cuerpos. La techumbre es a cuatro aguas en uno de los cuerpos con teja árabe y dos plantas y en el otro con teja inglesa y una sola planta.



11

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino la Cañada III (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria. Presenta una puerta almenada.



12

Denominación

Tipo de bien

Características

Cruz de camino la Cañada (El Ortigal)

Etnográfico

Cruz de madera ubicada en una pequeña construcción con rejas, con un cerramiento en un arco de medio punto. Tiene un pequeño tejado a dos aguas. Se encuentra cerca de un pequeño barranquillo.



13

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino Guillén IV (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con techumbre a cuatro aguas con teja árabe. Presenta una puerta almenada. Ha sufrido modificaciones y restauraciones.



14

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino Guillén V (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con techumbre a cuatro aguas con teja árabe.



15

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino la Cañada IV (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con techumbre a cuatro aguas con teja árabe.



16

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino la Cañada V (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con techumbre a cuatro aguas con teja inglesa. Carpintería de madera con ventanas de guillotina.



17 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino la Cañada VI (El Ortigal)

Etnográfico

Casa con azotea. Carpintería de madera, presenta una puerta y dos ventanas de guillotina. Decoración con motivos vegetales.



18 *Denominación*
Tipo de bien
Características

Camino la Cañada VII (El Ortigal)

Etnográfico

Lugar en el que originariamente había una cruz de madera y posteriormente pusieron a San Joaquín en una capillita (que es el que se encuentra en la actualidad). Aparece una inscripción en la que pone "Recuerdo de la peregrinación de Santa Rosa de Lima en 1978". Tiene un cerramiento de cristal con rejas y un tejado a dos aguas con una cruz.



19

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino la Cañada VIII (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con cubierta de azotea. Junto a esta hay otro grupo con cubierta de teja de construcción más reciente y al lado una cuadra para animales con tejado a dos aguas.

La vivienda principal fue un antiguo comercio de víveres.



20

Denominación

Tipo de bien

Características

Camino Barranco el Rodeo (El Ortigal)

Etnográfico

Casa de arquitectura tradicional canaria con techumbre a un agua con teja árabe. Tiene añadidos, modificaciones en la fachada.

21

Denominación

Tipo de bien

Características

Calle la Higuera (El Ortigal)

Etnográfico

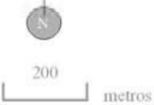
Casa de arquitectura tradicional canaria. Presenta una construcción con almenas.



Plano Nº IA.06.RD.15

Los Rodeos

PATRIMONIO CULTURAL



- Arquitectónico
- Etnográfico

Anexo 3: Reportaje Fotográfico de Los Rodeos

