

# PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

## DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

### A. MEMORIA DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

## A10. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN POR NÚCLEOS

## ÍNDICE

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE PUNTA DEL HIDALGO       | 6  |
| 1.1. Delimitación y descripción general                            | 6  |
| 1.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación | 7  |
| 1.3. Ordenación estructural                                        | 9  |
| 1.3.1. Elementos estructurantes y usos globales                    | 9  |
| 1.3.2. Clasificación y categorización                              | 10 |
| 1.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas                   | 10 |
| 1.4. Ordenación pormenorizada                                      | 11 |
| 1.4.1. Trama urbana                                                | 11 |
| 1.4.2. Usos                                                        | 12 |
| 1.4.3. Edificación                                                 | 12 |
| 1.5. Gestión urbanística                                           | 13 |
| 2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE BAJAMAR                 | 14 |
| 2.1. Delimitación y descripción general                            | 14 |
| 2.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación | 15 |
| 2.3. Ordenación estructural                                        | 16 |
| 2.3.1. Elementos estructurantes y usos globales                    | 16 |
| 2.3.2. Clasificación y categorización                              | 18 |
| 2.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas                   | 19 |
| 2.4. Ordenación pormenorizada                                      | 20 |
| 2.4.1. Trama urbana                                                | 20 |
| 2.4.2. Usos                                                        | 20 |
| 2.4.3. Edificación                                                 | 21 |
| 2.5. Gestión urbanística                                           | 22 |
| 3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TEJINA                  | 23 |
| 3.1. Delimitación y descripción general                            | 23 |
| 3.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación | 24 |
| 3.3. Ordenación estructural                                        | 25 |
| 3.3.1. Elementos estructurantes y usos globales                    | 25 |
| 3.3.2. Clasificación y categorización                              | 27 |
| 3.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas                   | 28 |
| 3.4. Ordenación pormenorizada                                      | 29 |
| 3.4.1. Trama urbana                                                | 29 |
| 3.4.2. Usos                                                        | 30 |
| 3.4.3. Edificación                                                 | 30 |
| 3.5. Gestión urbanística                                           | 31 |



|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| 4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE VALLE DE GUERRA -             | 32 |
| 4.1. Delimitación y descripción general-----                             | 32 |
| 4.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación ----- | 33 |
| 4.3. Ordenación estructural -----                                        | 34 |
| 4.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----                    | 34 |
| 4.3.2. Clasificación y categorización -----                              | 36 |
| 4.3.3. División en áreas urbanas homogéneas-----                         | 37 |
| 4.4. Ordenación pormenorizada. -----                                     | 38 |
| 4.4.1. Trama urbana-----                                                 | 38 |
| 4.4.2. Usos -----                                                        | 38 |
| 4.4.3. Edificación -----                                                 | 39 |
| 4.5. Gestión urbanística.-----                                           | 40 |
| 5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GUAMASA -----                 | 41 |
| 5.1. Delimitación y descripción general-----                             | 41 |
| 5.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación ----- | 42 |
| 5.3. Ordenación estructural -----                                        | 43 |
| 5.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----                    | 43 |
| 5.3.2. Clasificación y categorización -----                              | 44 |
| 5.3.3. División en áreas urbanas homogéneas-----                         | 45 |
| 5.4. Ordenación pormenorizada -----                                      | 46 |
| 5.4.1. Trama urbana-----                                                 | 46 |
| 5.4.2. Usos -----                                                        | 47 |
| 5.4.3. Edificación -----                                                 | 47 |
| 5.5. Gestión urbanística.-----                                           | 48 |
| 6. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS RODEOS -----              | 49 |
| 6.1. Delimitación y descripción general-----                             | 49 |
| 6.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación ----- | 50 |
| 6.3. Ordenación estructural -----                                        | 52 |
| 6.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----                    | 52 |
| 6.3.2. Clasificación y categorización -----                              | 53 |
| 6.3.3. División en áreas urbanas homogéneas. -----                       | 54 |
| 6.4. Ordenación pormenorizada -----                                      | 55 |
| 6.4.1. Trama urbana-----                                                 | 55 |
| 6.4.2. Usos -----                                                        | 55 |
| 6.4.3. Edificación -----                                                 | 56 |
| 6.5. Gestión urbanística.-----                                           | 56 |

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| 7. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DEL COROMOTO -----               | 58 |
| 7.1. Delimitación y descripción general-----                             | 58 |
| 7.2 Problemática urbanística y criterios y objetivos de ordenación-----  | 59 |
| 7.2. Ordenación Estructural-----                                         | 61 |
| 7.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----                    | 61 |
| 7.3.2. Clasificación y categorización-----                               | 63 |
| 7.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----                   | 64 |
| 7.4. Ordenación pormenorizada -----                                      | 65 |
| 7.4.1. Trama urbana-----                                                 | 65 |
| 7.4.2. Usos -----                                                        | 67 |
| 7.4.3. Edificación -----                                                 | 68 |
| 7.5. Gestión urbanística -----                                           | 69 |
| 8. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA VEGA LAGUNERA              |    |
| -----                                                                    | 71 |
| 8.1. Delimitación y descripción general-----                             | 71 |
| 8.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación ----- | 72 |
| 8.3. Ordenación estructural -----                                        | 73 |
| 8.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----                    | 73 |
| 8.3.2. Clasificación y categorización-----                               | 75 |
| 8.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----                   | 76 |
| 8.4. Ordenación pormenorizada -----                                      | 77 |
| 8.4.1. Trama urbana-----                                                 | 77 |
| 8.4.2. Usos -----                                                        | 78 |
| 8.4.3. Edificación -----                                                 | 79 |
| 8.5. Gestión urbanística -----                                           | 79 |
| 9. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LAS MERCEDES -----            | 81 |
| 9.1. Delimitación y descripción general-----                             | 81 |
| 9.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación ----- | 82 |
| 9.3. Ordenación estructural -----                                        | 83 |
| 9.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----                    | 83 |
| 9.3.2. Clasificación y categorización-----                               | 85 |
| 9.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----                   | 85 |
| 9.4. Ordenación pormenorizada -----                                      | 87 |
| 9.4.1. Trama urbana-----                                                 | 87 |
| 9.4.2. Usos -----                                                        | 87 |
| 9.4.3. Edificación -----                                                 | 88 |
| 9.5. Gestión urbanística -----                                           | 89 |



|                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| 10. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE ZONA CENTRO -----            | 90  |
| 10.1. Delimitación y descripción general-----                            | 90  |
| 10.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación----- | 91  |
| 10.3. Ordenación estructural -----                                       | 92  |
| 10.3.1. Elementos estructurantes y usos globales-----                    | 92  |
| 10.3.2. Clasificación y categorización-----                              | 96  |
| 10.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----                  | 97  |
| 10.4. Ordenación pormenorizada -----                                     | 98  |
| 10.4.1. Trama urbana -----                                               | 98  |
| 10.4.2. Usos-----                                                        | 99  |
| 10.4.3. Edificación -----                                                | 101 |
| 10.5. Gestión urbanística -----                                          | 101 |
| 11. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA CUESTA -----              | 103 |
| 11.1. Delimitación y descripción general-----                            | 103 |
| 11.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación----- | 104 |
| 11.3. Ordenación estructural -----                                       | 106 |
| 11.3.1. Elementos estructurantes y usos globales-----                    | 106 |
| 11.3.2. Clasificación y categorización-----                              | 110 |
| 11.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----                  | 111 |
| 11.4. Ordenación pormenorizada -----                                     | 112 |
| 11.4.1. Trama urbana -----                                               | 112 |
| 11.4.2. Usos-----                                                        | 113 |
| 11.4.3. Edificación -----                                                | 115 |
| 11.5. Gestión urbanística -----                                          | 115 |
| 12. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TACO -----                   | 117 |
| 12.1. Delimitación y descripción general-----                            | 117 |
| 12.2 Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación-----  | 118 |
| 12.3 Ordenación Estructural-----                                         | 119 |
| 12.3.1.Elementos estructurantes y usos globales-----                     | 119 |
| 12.3.2 Clasificación y categorización -----                              | 120 |
| 12.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----                  | 121 |
| 12.4. Ordenación pormenorizada. -----                                    | 122 |
| 12.4.1. Trama urbana -----                                               | 122 |
| 12.4.2. Usos-----                                                        | 123 |
| 12.4.3 Edificación-----                                                  | 124 |
| 12.4. Gestión urbanística -----                                          | 125 |

|                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| 13. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GENETO-----                  | 127 |
| 13.1. Delimitación y descripción general-----                            | 127 |
| 13.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación----- | 128 |
| 13.3. Ordenación Estructural-----                                        | 130 |
| 13.3.1. Elementos estructurantes y usos globales-----                    | 130 |
| 13.3.2. Clasificación y categorización-----                              | 132 |
| 13.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----                   | 133 |
| 13.4. Ordenación pormenorizada-----                                      | 134 |
| 13.4.1. Trama urbana-----                                                | 134 |
| 13.4.2. Usos-----                                                        | 136 |
| 13.4.3. Edificación-----                                                 | 138 |
| 13.5. Gestión urbanística-----                                           | 138 |
| 14. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS BALDÍOS-----             | 139 |
| 14.1. Delimitación y descripción general-----                            | 139 |
| 14.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación----- | 140 |
| 14.2. Ordenación Estructural-----                                        | 141 |
| 14.3.1. Elementos estructurantes y usos globales-----                    | 141 |
| 14.3.2. Clasificación y categorización-----                              | 142 |
| 14.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----                   | 142 |
| 14.4. Ordenación pormenorizada-----                                      | 143 |
| 14.4.1. Trama urbana-----                                                | 143 |
| 14.4.2. Usos-----                                                        | 144 |
| 14.4.3. Edificación-----                                                 | 145 |
| 14.5. Gestión urbanística-----                                           | 146 |

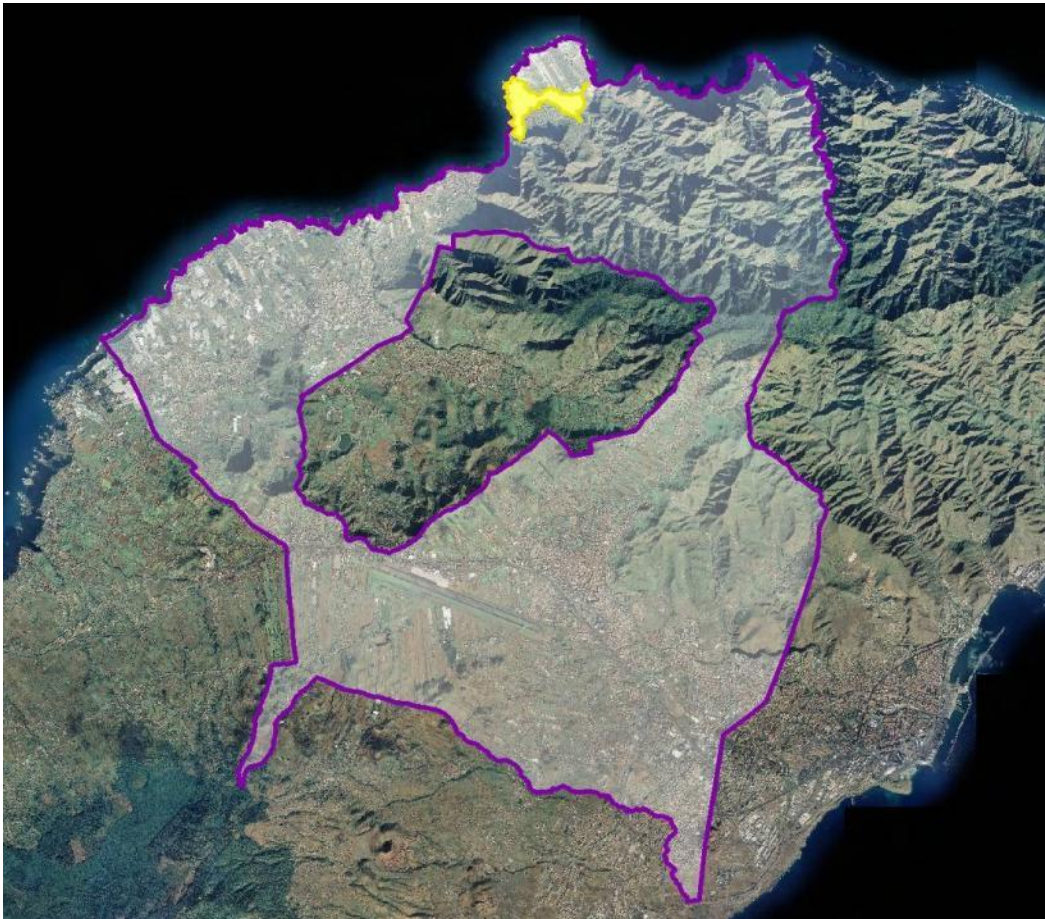


## 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE PUNTA DEL HIDALGO

### 1.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Punta del Hidalgo se encuentra ubicado al noreste de la isla, en una plataforma que compone una península entre el Macizo de Anaga y la costa de 1.600 metros de ancho, con una pendiente media del 12%. Su lado occidental se desarrolla a lo largo de la línea marítima, desviándose hacia el interior siguiendo el trazado de la Carretera General TF-13 y queda delimitado:

- a) Al sur, por el Barranco de la Hoya.
- b) Al oeste, por el borde costero.
- c) El límite norte discurre en su extremo occidental por el Barranquillo Perera hasta quedar sensiblemente paralelo a la TF-13, avanzando por ésta hasta el mirador.
- d) El límite este sigue la Carretera General de La Punta, desviándose sólo para incluir los barrios del Homicián y El Carmen.



*Figura 1: Ubicación del núcleo en el municipio*

Se distinguen dos zonas, la ubicada al oeste de la Carretera TF-13 que se desarrolla junto a la costa, y la situada al este del mismo eje viario, en la que destaca por su dimensión y sus características morfológicas El Homicián. En la parte costera la Urbanización Tesesinte es la única que dispone de una trama urbana dotada de los servicios básicos propios del suelo urbano consolidado, el resto se desarrolla en torno a vías de escasa sección y carácter prácti-



camente peatonal. El Homicián y El Carmen se extienden a lo largo de sendos caminos que parten de la Carretera General, Calle Sebastián Ramos y Camino del Callejón, viarios de escasa sección con pasajes transversales que configuran dos áreas de difícil accesibilidad.

La densidad poblacional de Punta del Hidalgo es baja y tiene un carácter predominantemente residencial, aunque cuenta con algunas instalaciones turísticas y presenta inmejorables condiciones paisajísticas y de acceso al mar para que se pueda considerar potenciar este uso. De hecho el PTOTT así lo establece planteando mantener la compatibilidad de usos turísticos y residenciales en este núcleo.

## 1.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El propio enclave territorial del núcleo urbano constituye uno de sus principales problemas urbanísticos al estar encorsetado entre el mar y la montaña con una topografía compleja, que ha llevado a una ocupación del suelo carente en ocasiones de estructura urbana.

Su integración en una "unidad territorial" que queda estructurada por la Carretera Insular TF-13 desde el núcleo urbano de Bajamar hasta Punta del Hidalgo, ha propiciado un desarrollo longitudinal con escaso cosido transversal. Es aquí donde este eje viario termina y al tratarse de una vía "de ida y vuelta" sin posibilidad de recorrido alternativo, es preciso considerar las situaciones de tráfico intenso que se producen especialmente en la época estival.

El estudio del núcleo y sus áreas urbanas pone de manifiesto varios aspectos de los que deriva su problemática urbanística:

- a) Los viarios son insuficientes y de escasa sección, carecen de condiciones adecuadas de urbanización, de servicios básicos y disponen de poca capacidad de aparcamiento. La Urbanización Tesesinte es la única AUH (0102) de las que integran el núcleo que dispone de unas condiciones de urbanización y una red viaria con las condiciones propias de un suelo urbano consolidado.
- b) Gran parte del parque residencial está formado por segundas viviendas de uso estacional, lo que genera un desequilibrio en las necesidades según la época del año.
- c) Dentro del núcleo coexisten instalaciones turísticas hoteleras apoyadas en viarios peatonales transversales al borde marítimo y piezas residenciales, por tanto la ordenación del área se regula por las exigencias del PTOTT (Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife) cuyo artículo 2.1.3.4 define la zona de Punta del Hidalgo como área con destino mixto.
- d) El litoral cuenta con algunas infraestructuras para el disfrute de la costa, entre las que destaca la piscina o el paseo peatonal y su posible ampliación hacia el este hasta la ensenada de Los Troches, espacios muy frecuentados y que constituyen uno de los principales atractivos del núcleo.
- e) Como núcleo costero se ve afectado por la zona de servidumbre de protección establecida por la Ley de Costas (Ley 22/1988) que, en la Disposición Transitoria 3ª, establece una salvedad para los terrenos clasificados como urbanos con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley. En el borde del paseo marítimo existen numerosas edificaciones afectadas por esta zona de servidumbre, en ellas se respetan los usos y construcciones existentes ya que estaban en suelo urbano consolidado a la entrada en vigor de la Ley de Costas.
- f) El AUH-0104: El Homicián, ubicada al noreste del núcleo, se estructura a lo largo del Camino del Callejón, que se desarrolla sobre una ladera transversal con una pronunciada pendiente. No existe viario urbano transversal y en su lugar antiguas ser-





ventías rurales interiores han producido numerosos procesos de subdivisión parcelaria dando origen a lotes sin accesibilidad directa y una situación de colmatación de la edificación desordenada, por lo que no existe estructura urbana, servicios urbanísticos mínimos, espacios libres ni dotaciones. Estas circunstancias son similares en el barrio del Carmen, que se desarrolla a lo largo de la calle Sebastián Ramos.

- g) Los equipamientos se concentran al norte del núcleo, en la Calle de los Corrales, formando una franja “colchón” con el suelo rústico de protección agraria colindante, pero ocupan una posición descentrada con respecto al área residencial.

El principal objetivo de la ordenación es, entre otros, potenciar la explotación del atractivo natural con el que cuenta el lugar y generar actividades ligadas al aprovechamiento de la costa como área de esparcimiento, de manera que se propicie un desarrollo económico. Los criterios específicos de ordenación se resumen en:

- a) Integrar el eje estructural insular TF-13 en la trama urbana a fin de mejorar su funcionalidad, seguridad e imagen a su paso por este núcleo y resolver a nivel territorial los enlaces entre esta carretera y los viarios urbanos, en distintos tramos entre Bajamar-La Punta del Hidalgo, mediante glorietas de suficiente dimensión, mejorando así la accesibilidad a los núcleos.
- b) Introducir nuevos elementos viarios que sean alternativos, en la medida de lo posible, a los recorridos actuales.
- c) Punta del Hidalgo junto con Bajamar están considerados por el PTOTT como zona turística que se reserva al turismo de salud en pueblo costero para "ofrecer posibilidades de descanso y mejora de las condiciones físicas del usuario en un destino tranquilo abierto al mar, en un entorno natural muy específico, con una oferta alojativa de trato muy personalizado en establecimientos especializados". Entre sus objetivos específicos señala el de fomentar la cualificación de la oferta alojativa mediante nuevas instalaciones hoteleras de baja capacidad y categorías de cuatro y cinco estrellas que incorporen servicios de salud. El PTOTT hace una división detallada entre áreas turísticas, residenciales y mixtas, que suponen condicionantes distintos en cada caso, en especial respecto a la admisibilidad de los usos pormenorizados; en La Punta se traduce en lo siguiente:
  - c1. No se delimitan áreas turísticas exclusivas.
  - c2. Los barrios de El Carmen, La Hoya, El Homicián y La Punta se consideran áreas residenciales (no se admite uso turístico).
  - c3. La Urbanización Tesesinte se considera área mixta, por lo que al menos el 30% de su capacidad alojativa debe ser turística. La ordenación debe mantener la compatibilidad de los usos turísticos y residenciales, conservar la trama urbana existente consolidada y colmar las escasas manzanas vacantes existentes.
- d) Dada la grave problemática urbanística del Homicián y el barrio del Carmen, (AUH 0101 y 0104), la única opción es mantener la realidad existente permitiendo solamente la consolidación de la edificación existente de manera que no se podrán pedir licencia para la segregación ni parcelación.
- e) Homogeneizar en lo posible la edificación y mejorar su adaptación al territorio.
- f) Plantear un Plan Territorial Especial del Litoral en la zona este del núcleo de la Punta del Hidalgo

### 1.3. Ordenación estructural

#### 1.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Punta del Hidalgo se estructura a lo largo del tramo final de la Carretera TF-13, desarrollándose la mayor parte de su trama urbana al oeste del citado eje viario, elemento vertebrador de carácter territorial que se convierte en travesía urbana en el núcleo (viario urbano de nivel 1). En el extremo norte, para desdoblarse el tráfico, se plantea una vía paralela a la TF-13 de un solo sentido. Al oeste de la Carretera La Laguna-Punta del Hidalgo la trama se organiza mediante las calles Los Corrales, Océano Índico y Océano Pacífico hasta la Carretera General, atravesando un ámbito de suelo vacante y enlazando con ésta mediante una rotonda.

Entre las piezas de la ordenación se incluyen varios elementos estructurantes (sistemas generales) entre los que destaca el paseo marítimo en torno al cual se desarrolla la actividad de restauración vinculada a la pesca, y la piscina pública, espacio lúdico que, junto al anterior, constituye el principal y tradicional atractivo del núcleo. Otros elementos estructurantes son la piscina de los apartamentos Altagay(privada), el camping, el Complejo Deportivo Punta del Hidalgo y el Parque Altagay. Fuera del perímetro del núcleo y en suelo rústico, otro elemento estructurante es el cementerio, para el que se propone una ampliación.

El uso principal y mayoritario es el residencial, aunque en el centro del núcleo una amplia superficie se destina a uso mixto, residencial y turístico. En el extremo noreste predomina la vivienda unifamiliar y en el sur el uso predominante es el de vivienda colectiva.

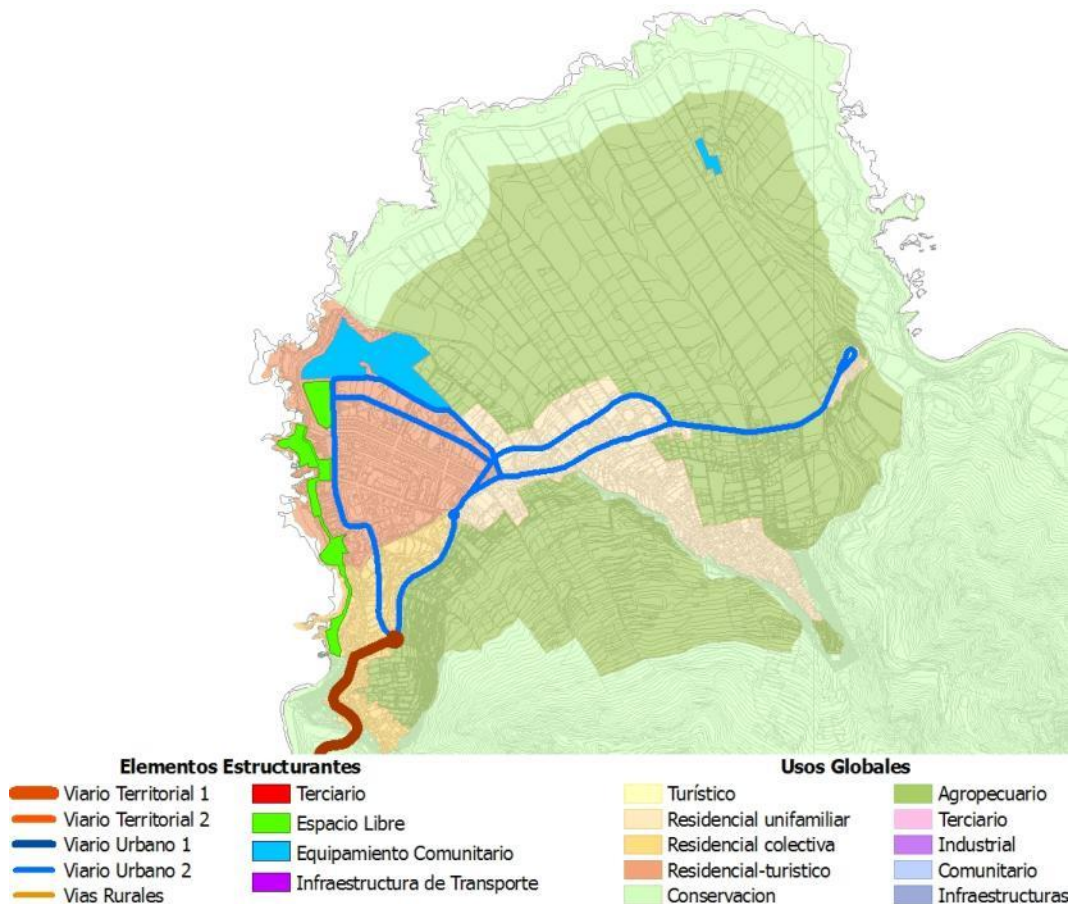


Figura 2: Modelo de ordenación estructural del núcleo

### 1.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo urbano de Punta del Hidalgo está formado mayoritariamente por suelo urbano consolidado, existiendo dos bolsas de suelo urbano no consolidado. Una, la de mayor longitud, completamente inmersa en la trama, y la segunda, de menor dimensión, en el margen oriental de la TF-13, junto al colegio.

El crecimiento del núcleo propuesto en el Plan se establece en el suelo urbanizable formado por un ámbito de urbanizable sectorizado ordenado, ubicado en el extremo noroccidental, en el AUH-0103: La Punta Casco.

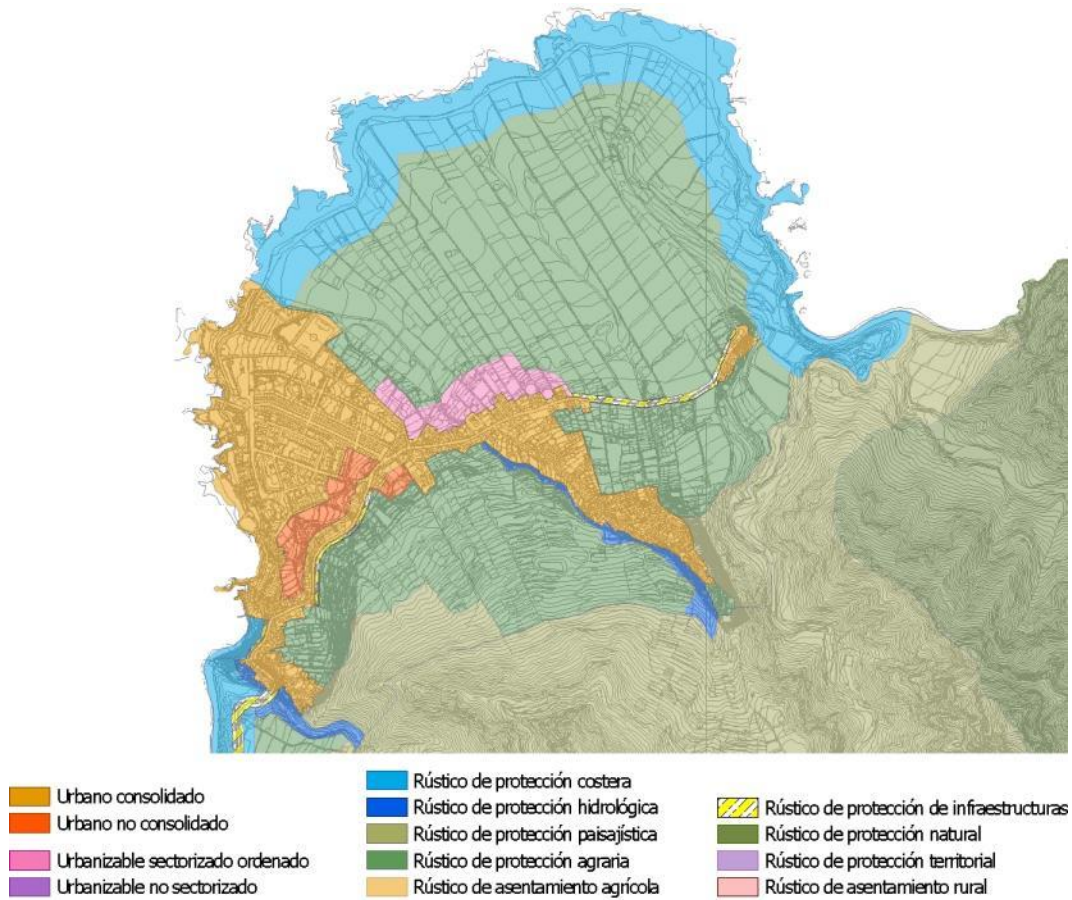


Figura 3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de La Punta del Hidalgo

### 1.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por cuatro áreas urbanísticas homogéneas (AUH):

- 1) AUH-0101: El Carmen-La Hoya
- 2) AUH-0102: Tesesinte
- 3) AUH-0103: La Punta casco
- 4) AUH-0104: El Homicián

La división se ha realizado atendiendo a la toponimia local acorde con la tradicional configuración de "barrios", conocida y asumida por los propios residentes. Los límites entre las distintas AUH se apoyan en importantes elementos viarios o territoriales, así el área cen-



tral (AUH-0102: Tesesinte) queda delimitada al sur por el Camino del Toscalito y al norte por la Calle de los Corrales y las piezas con frente a ésta. La morfología de la trama urbana, los usos principales, la tipología predominante, la funcionalidad y las dimensiones son los parámetros tenidos en cuenta para delimitar las distintas áreas urbanísticas homogéneas.

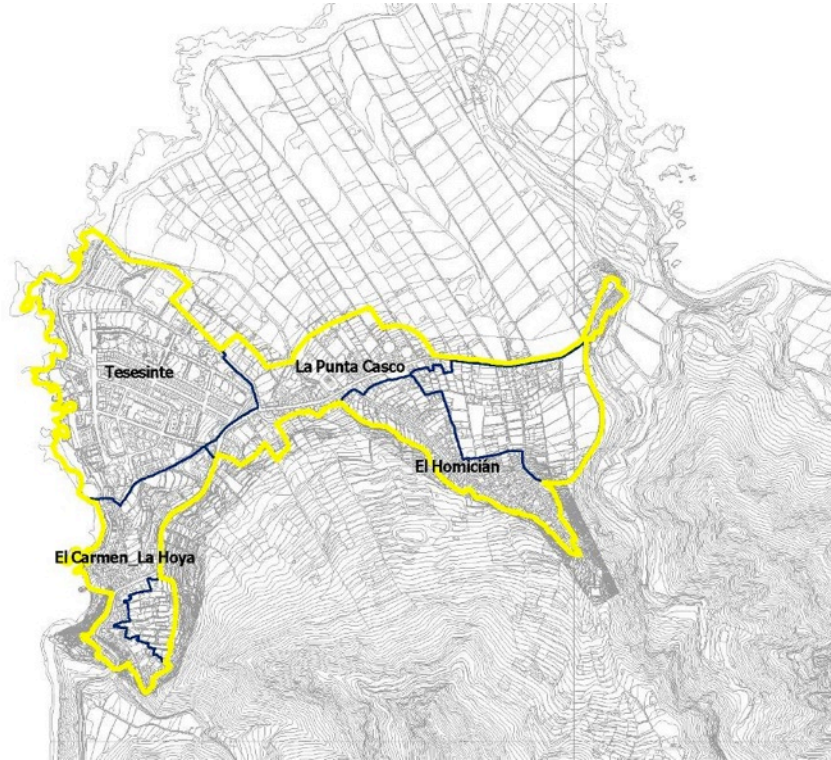


Figura 4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo

## 1.4. Ordenación pormenorizada

### 1.4.1. Trama urbana

La trama urbana recoge la existente y el objetivo de las actuaciones propuestas es dar continuidad al viario y regularizar su sección. Los nuevos trazados se plantean, en su mayoría, en los suelos urbanos no consolidados y en los urbanizables, estando incluidos en ámbitos de gestión sistemática. El viario interior existente es en general angosto, a excepción del propio de la Urbanización Tesesinte, y la imposibilidad de aumentar su sección sin generar afecciones a las edificaciones hace que se diseñe para la coexistencia del tráfico peatonal y rodado. Entre las actuaciones destaca:

- a) La creación de una vía dentro del ámbito de gestión S2 (0103\_1) paralela al eje territorial TF-13, que "cose" los estrechos viarios transversales entre éste y la Carretera General. Este nuevo viario urbano de único sentido de circulación permite desdoblarse el tráfico desahogando la TF-13.
- b) La prolongación de la Calle Océano Pacífico hasta enlazar con la TF-13, incluida también en un ámbito de gestión sistemática (0101\_1).

La mayor parte de las alineaciones viarias se consideran principales, salvo algunas alineaciones secundarias situadas en los viarios menores peatonales y algunos casos singulares.

### 1.4.2. Usos

El uso predominante es el residencial coexistiendo con el alojamiento turístico, como establece el PTOTT. Dentro del residencial predomina la vivienda unifamiliar, aunque existen piezas de colectiva con tipologías de bloque abierto y cerrado repartidas por el núcleo. Las piezas de uso turístico, aunque escasas, tienen cierto peso dentro del núcleo y para ellas se ha considerado necesario establecer una parcelación vinculante para evitar segregaciones.

Los espacios libres están situados en su mayoría en las inmediaciones de la franja litoral, a excepción de los correspondientes a los ámbitos de gestión sistemática y algunos vinculados a los equipamientos que se desarrollan a lo largo de la Calle de los Corrales.

### 1.4.3. Edificación

Es un núcleo predominantemente residencial, con viviendas unifamiliares y colectivas entre medianeras o asiladas, en una zona de uso mixto con uso residencial y alojamiento turístico. Para esta área el PTOTT establece algunos parámetros según las categorías.

Dada la diversidad de piezas del área las condiciones de edificación se han determinado con diferentes parámetros, pero mayoritariamente con condiciones de disposición en cuanto a separación mínima a linderos y porcentaje de ocupación de la edificación en la parcela. El número de plantas definida en el área es heterogéneo, fruto del desarrollo urbano en distintas fases y herencia de la época turística.

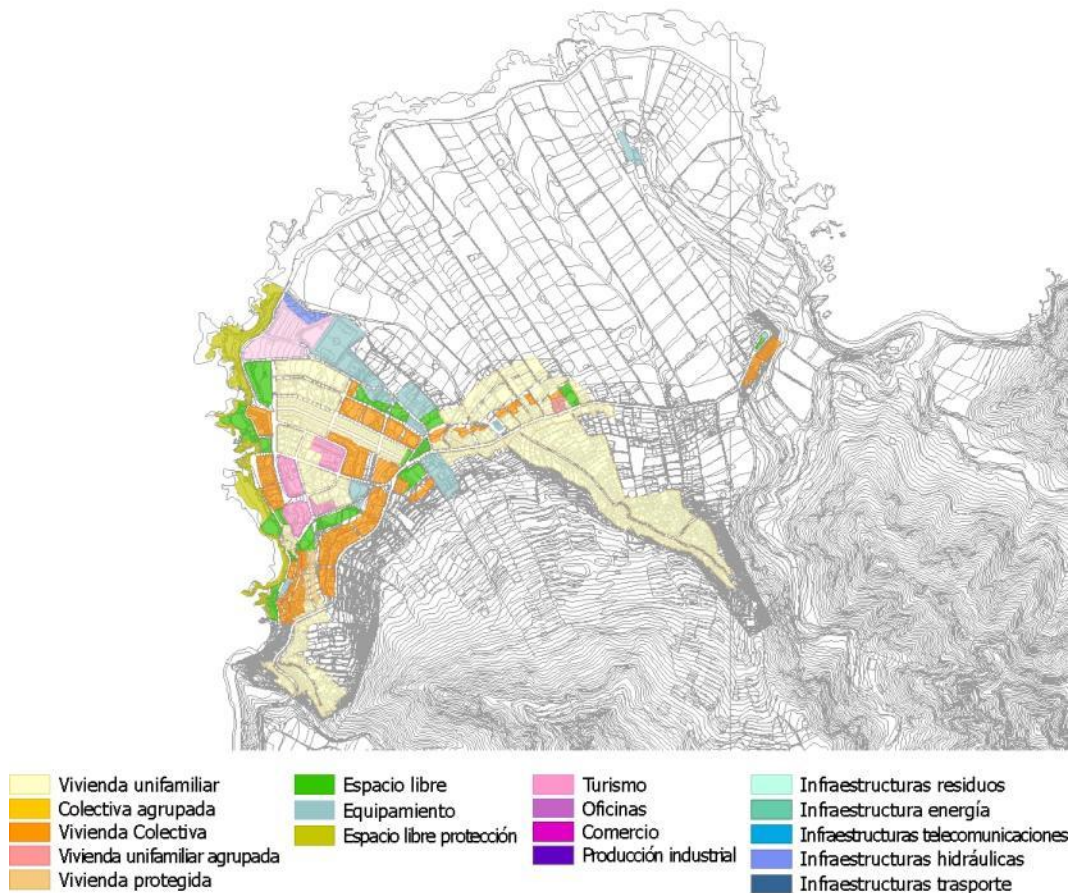


Figura 5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Punta del Hidalgo



El crecimiento propuesto por el Plan al norte de la Carretera General (La Punta Casco), establece una edificación de muy baja densidad en contacto con el suelo rústico, regulando el porcentaje máximo de ocupación.

### 1.5. Gestión urbanística

Las actuaciones objeto de este Plan en esta AUH requieren la delimitación de varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos y sistemáticos. Cabe destacar las siguientes actuaciones:

- En la franja litoral se delimitan algunos ámbitos A2, actuación pública directa, tres ámbitos en el suelo urbano consolidado y otro ámbito en el suelo rústico de protección costera (a cargo de la Dirección General de Costas) para recuperar el borde litoral como espacio libre de esparcimiento de interés general.
- Se propone obtener suelo para la ampliación del colegio de Punta del Hidalgo regularizando la parcela en su frente a la carretera, para lo que se delimita un ámbito de gestión A4.
- Se hereda la ordenación de un ámbito de gestión (S1) del PGO-2004.
- Al norte del núcleo se delimita un crecimiento urbano necesario para el cosido de la red viaria transversal a la TF-13 mediante un ámbito de gestión sistemático (S2).
- Para la ampliación del cementerio se delimita un ámbito de gestión sistemático S3.

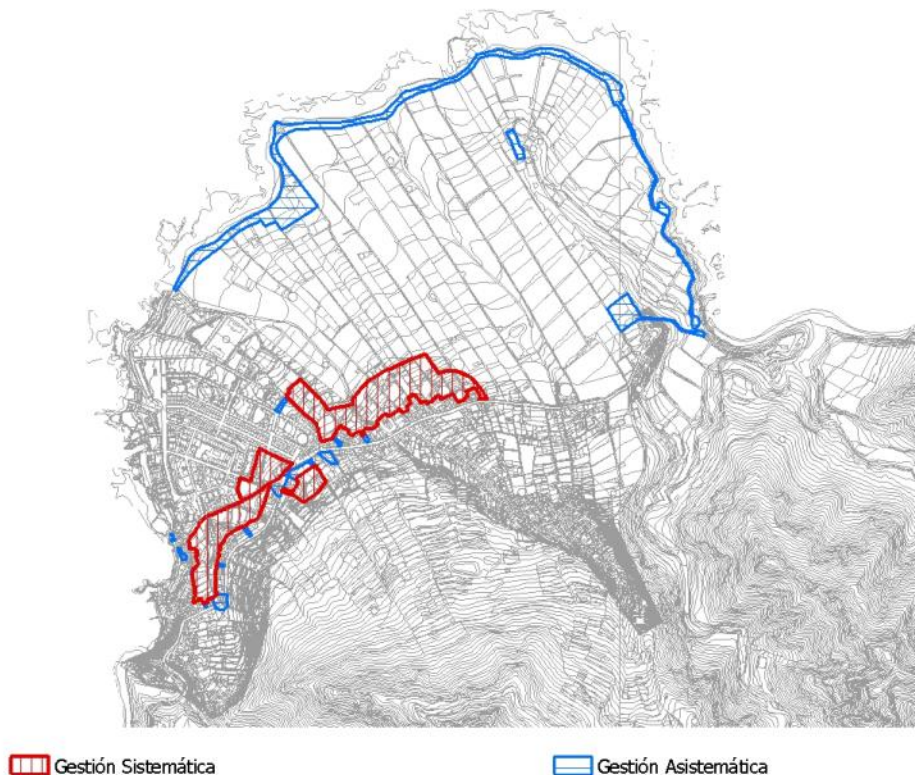


Figura 6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Punta del Hidalgo



## 2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE BAJAMAR

### 2.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Bajamar se encuentra ubicado al noroeste de la isla, en una plataforma con una pendiente media del 15% atravesada por dos barrancos, el de Perdomo y el de San Juan. Se desarrolla principalmente entre la Carretera TF-13 y la línea litoral, quedando al este de la Carretera General sólo las urbanizaciones Porlier, Montalmar y Vernetta. Sus límites son:

- a) Al norte la línea costera.
- b) Al oeste, suelo rústico de protección agraria.
- c) Al sur, la Carretera General TF-13, hasta rodear la Urbanización Porlier.
- d) Al este, la Carretera TF-13, desviándose sólo para acoger las urbanizaciones de Montalmar y Vernetta.

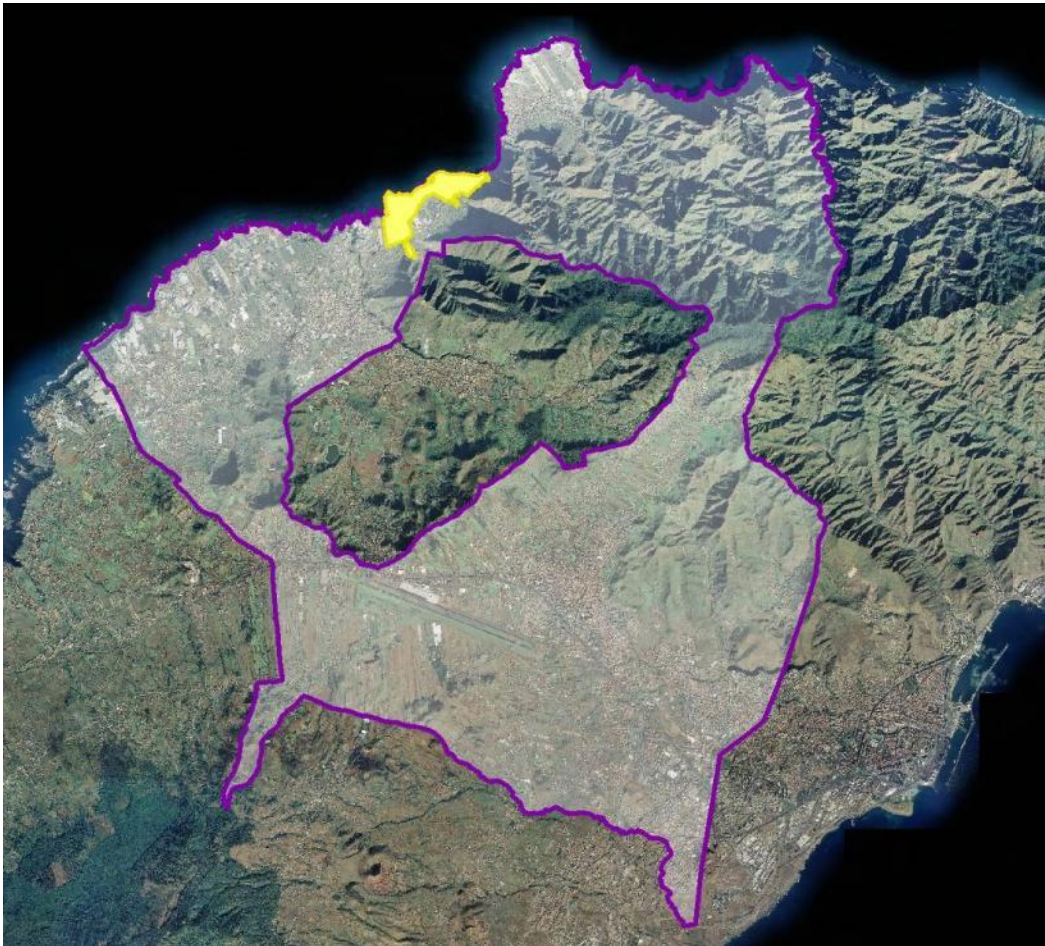


Figura 7: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo de Bajamar se organiza a lo largo de la Carretera TF-13, único eje que lo comunica con el resto de la isla, la mayor parte del mismo se encuentra entre éste y la costa. El centro del enclave lo constituyen las piscinas y la pequeña playa artificial, así como el paseo costero que los une. Junto a ellos, el origen del núcleo, el pueblo pesquero, del que se conserva su estructura irregular de calles peatonales. El resto de la trama está formada por urbanizaciones consolidadas, con una red viaria bien dotada y unos límites claros. Dentro del nú-



cleo destaca, por su singularidad y por su aislamiento con respecto al entramado general, la bajada al Club Náutico, que ha dado lugar a una franja edificada en ambos márgenes.

La densidad poblacional, al igual que la de Punta del Hidalgo, es baja y de carácter estacional, predominantemente residencial, aunque cuenta con algunas instalaciones turísticas. Esta “unidad territorial”, Bajamar-Punta del Hidalgo, se incluye dentro de las disposiciones normativas del PTOTT de aplicación sobre las denominadas “zonas turísticas”, que establece dentro del núcleo zonas de destino exclusivamente residencial, exclusivamente turístico y de destino mixto, donde se compatibiliza el uso residencial y el turístico.

## 2.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El propio enclave territorial del núcleo urbano constituye uno de sus principales problemas urbanísticos ya que se encuentra encorsetado entre el mar y la montaña y su comunicación con el resto de la isla se realiza a través de un único elemento, la Carretera La Laguna-Punta del Hidalgo, TF-13. Sobre este eje articulador del núcleo se suceden las distintas áreas urbanas, que “cuelgan” del mismo a través de sus vías de penetración.

Se trata de un núcleo fragmentado, resultado de las condiciones del territorio donde se asienta, que impiden en algunos casos la continuidad de la trama viaria. Una simple mirada al conjunto pone de manifiesto la existencia de una franja costera con cierto grado de continuidad, a la que se contraponen los elementos aislados: la bajada al Club Náutico (Urbanización El Riego), y las urbanizaciones Porlier, Montalmar y Vernetta.

La problemática urbanística del núcleo deriva de los siguientes aspectos:

- a) El origen del núcleo poblacional pesquero presenta una trama muy irregular con secciones escasas, viario predominantemente peatonal y escasez de aparcamientos, lo que genera problemas de accesibilidad y salubridad.
- b) El posterior desarrollo fruto de la expansión turística y la consideración de este núcleo como espacio turístico relevante del norte de la isla, dio lugar a edificios de apartamentos en altura y mejores condiciones de urbanización, junto a la proliferación de viviendas unifamiliares. Se desarrolla por tanto una trama heterogénea, concentrándose las edificaciones de más altura en la Avenida del Gran Poder.
- c) Al perder potencia la actividad turística en el núcleo, se produce una transformación a residencial de gran parte del parque alojativo, siendo en su mayoría segundas viviendas, aunque en los últimos años esta tendencia se ha invertido ya que un sector de la población ha decidido establecerse de forma permanente, convirtiendo el núcleo en dormitorio al no existir apenas capacidad de empleo dentro del mismo.
- d) La presencia del espacio lúdico de las piscinas, la playa y el paseo marítimo potencian el uso estacional, que se incrementa de manera muy notable durante el verano, generando un desequilibrio en las necesidades según la época del año.
- e) Las pronunciadas pendientes en el interior del núcleo promueven el uso del vehículo, limitando el tránsito peatonal a la zona del paseo marítimo y sus inmediaciones.
- f) Dentro del núcleo coexisten instalaciones turísticas con las residenciales. Por tanto, su condición turística hace que la ordenación del área se regule en gran medida por las exigencias del PTOTT.
- g) Como núcleo costero se ve afectado por la zona de servidumbre de protección establecida por la Ley de Costas (Ley 22/1988) que, en la Disposición Transitoria 3ª, establece una salvedad para los terrenos clasificados como urbanos con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley. En la franja litoral del AUH-0204: Bajamar Casco





existen numerosas edificaciones afectadas por esta zona de servidumbre, en ellas se respetan los usos y construcciones existentes ya que estaban en suelo urbano consolidado a la entrada en vigor de la Ley de Costas.

- h) La escasa actividad comercial y los servicios se concentran alrededor de la Avenida de Jesús del Gran Poder, cerca del espacio lúdico costero, extendiéndose al tramo próximo ubicado en la Carretera TF-13, de compleja accesibilidad dado el intenso tráfico que circula por esta vía especialmente en época estival.
- i) El déficit de aparcamientos en las inmediaciones de la zona de ocio costera constituye uno de los principales problemas del núcleo.
- j) La ausencia de trama viaria en barrios como Porlier, que sólo dispone de un viario sin salida.

El principal objetivo de la ordenación es potenciar la explotación del atractivo natural con el que cuenta el lugar y generar actividades ligadas al aprovechamiento de la costa como área de esparcimiento de manera que se propicie un desarrollo económico. Los criterios específicos de ordenación se resumen como sigue:

- a) Es necesario redefinir el eje estructural insular TF-13 a fin de mejorar su funcionalidad, seguridad e imagen a su paso por este núcleo. Con este propósito se amplía su sección, se crean algunas variantes y se mejoran los enlaces con el viario urbano mediante glorietas de suficiente dimensión, mejorando así la accesibilidad al núcleo.
- b) Conservar la trama urbana consolidada del núcleo y delimitar los crecimientos de manera que las nuevas tramas viarias “cosan” el tejido urbano preexistente.
- c) Mantener la compatibilidad de los usos turístico y residencial (tal como lo expresa PTOTT). Punta del Hidalgo junto con Bajamar están considerados por el PTOTT como zona turística que se reserva al turismo de salud en pueblo costero. Entre sus objetivos específicos señala el de fomentar la cualificación de la oferta alojativa mediante nuevas instalaciones hoteleras de baja capacidad y categorías de cuatro y cinco estrellas que incorporen servicios de salud.
- d) Potenciar la actividad económica dentro del núcleo creando oportunidades de empleo y disminuyendo el carácter de ciudad dormitorio que ha adquirido el lugar, para ello los crecimientos propuestos se destinan principalmente a uso turístico aprovechando su inmejorable situación paisajística y su condición de núcleo costero.
- e) Integrar en la trama piezas destinadas a uso terciario que permitan dotar al núcleo de una oferta comercial y de servicio adecuada.
- f) La ordenación de la nueva edificación debe adaptarse a las condiciones territoriales de su enclave, en este sentido la altimetría del terreno es uno de los condicionantes que adquiere mayor relevancia.
- g) Dotar de plazas de aparcamiento las inmediaciones de la zona lúdica costera donde la oferta actual es insuficiente.

### **2.3. Ordenación estructural**

#### 2.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Bajamar se ha desarrollado en torno a la Carretera General Punta del Hidalgo (TF-13), viario territorial estructurante que recorre la unidad Bajamar-La Punta, siendo un viario de "ida y vuelta" que carece de recorrido alternativo en el tramo mencionado. El Plan propone algunas mejoras sobre esta carretera, como el desdoblamiento en el enlace con la Urbaniza-

ción Porlier y la creación de rotondas en los extremos norte y sur de Lagunamar-Achimencey y en el enlace con la Avenida del Gran Poder (Bajamar Casco).

Al norte del núcleo, la trama urbana en torno a la zona de las piscinas se estructura mediante una vía urbana de nivel 1, la Calle del Sol y su prolongación a la Avenida del Gran Poder. La urbanización que se ha generado en la bajada al Club tiene como viario estructurante la Calle Club Náutico de Bajamar, única vía urbana de esta área y para la que este Plan propone, mediante un ensanche al oeste, algunos recorridos alternativos.

Dentro de las piezas de la ordenación propuesta se distinguen los siguientes elementos estructurantes:

- a) El espacio libre de las piscinas de Bajamar, espacio litoral que constituye una zona lúdica y de esparcimiento muy importante a nivel comarcal, dotado de infraestructuras de acceso al mar y paseo marítimo.
- b) El equipamiento comunitario propuesto por el Plan al sureste de la Urbanización Lagunamar.
- c) El equipamiento privado del Club Náutico de Bajamar.
- d) El aparcamiento propuesto en las inmediaciones de las piscinas.

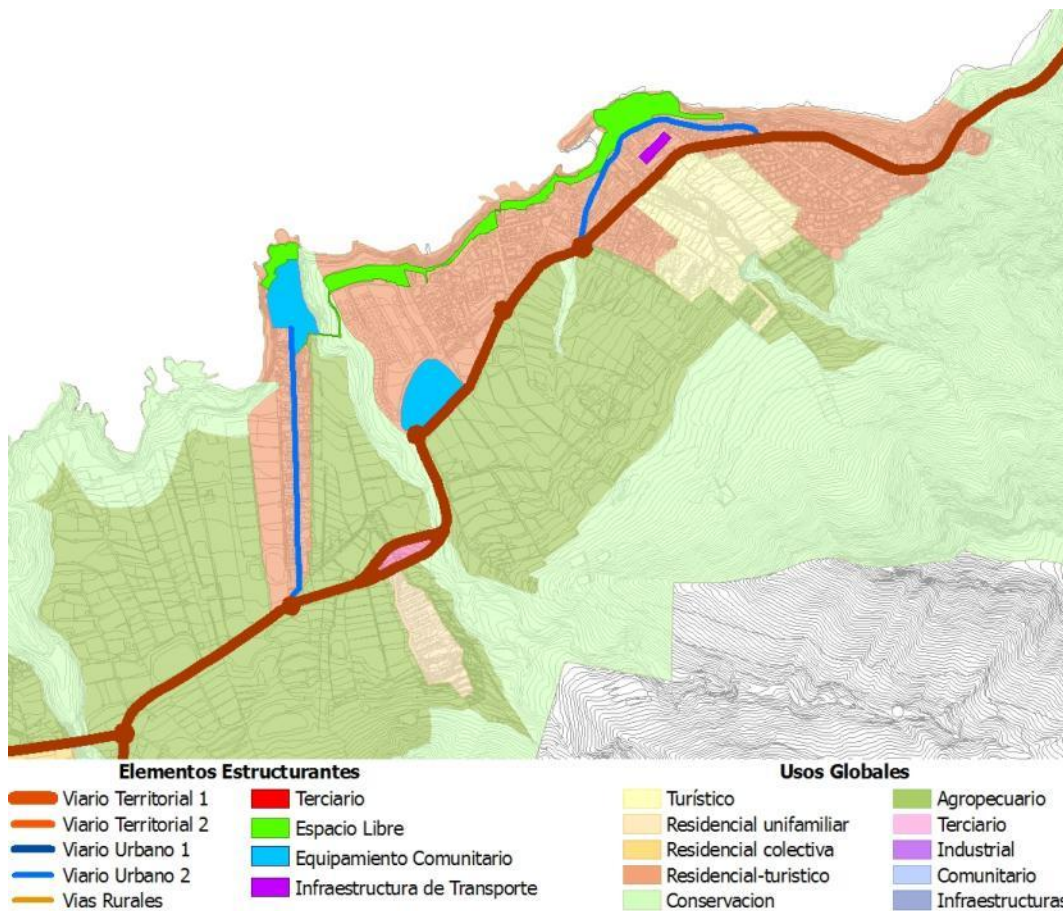


Figura 8: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Bajamar

Se trata de un núcleo donde el uso residencial ocupa la mayor parte de su superficie, coexistiendo con el turístico, tal como establece el PTOTT. En el entorno de las piscinas se concentran las viviendas colectivas, herencia del parque alojativo que, al caer en desuso, se



transforma en segunda residencia. El resto se destina a vivienda unifamiliar. Inmersas en la trama destacan varias piezas de uso turístico, proponiéndose en el Plan algunas nuevas, especialmente en el crecimiento del núcleo ubicado al oeste de la bajada al Club Náutico.

Se plantean también algunas piezas comerciales que se establecen en distintas zonas del núcleo para favorecer el autoabastecimiento sin necesidad de generar desplazamientos de la población, con lo que se pretende impulsar el desarrollo de actividades económicas locales. Por otra parte, y para solventar un problema que afecta en especial a las inmediaciones de la zona lúdico-costera, se propone la creación de un aparcamiento, ya que la dotación existente es insuficiente, especialmente en la época estival.

El principal espacio libre lo constituye la franja costera con las piscinas y el paseo marítimo, aunque también existen otros de menor entidad. Destaca el equipamiento privado del Club Náutico de Bajamar, existiendo otros vinculados al casco (iglesia, ermita, centro ciudadano, locales sociales) y algunos sin ejecutar, propuestos en este Plan.

### 2.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo urbano de Bajamar está formado mayoritariamente por suelo urbano consolidado y no consolidado. También se delimita un pequeño asentamiento rural en el tramo sur-este del Camino Isogue y un ámbito de suelo rústico entre el Club Náutico y la Urbanización Lagunamar.

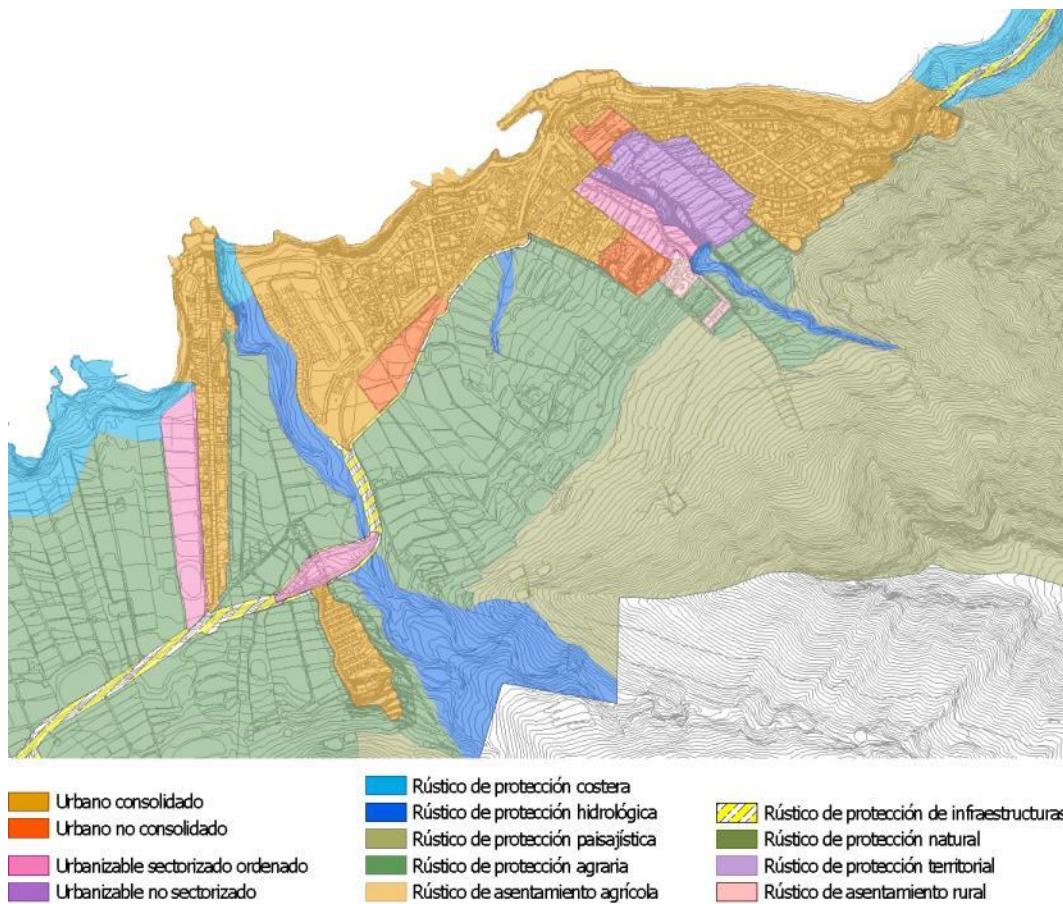


Figura 9: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Bajamar



El Plan propone unos crecimientos muy puntuales del núcleo que se materializan en cuatro ámbitos. Tres de ellos son de suelo urbanizable sectorizado ordenado, se vinculan a la trama existente dándole continuidad y están ubicados:

- a) Al oeste de la calle Club Náutico de Bajamar.
- b) Al noroeste de la Urbanización Porlier.
- c) Al noreste de la Urbanización Montalmar.

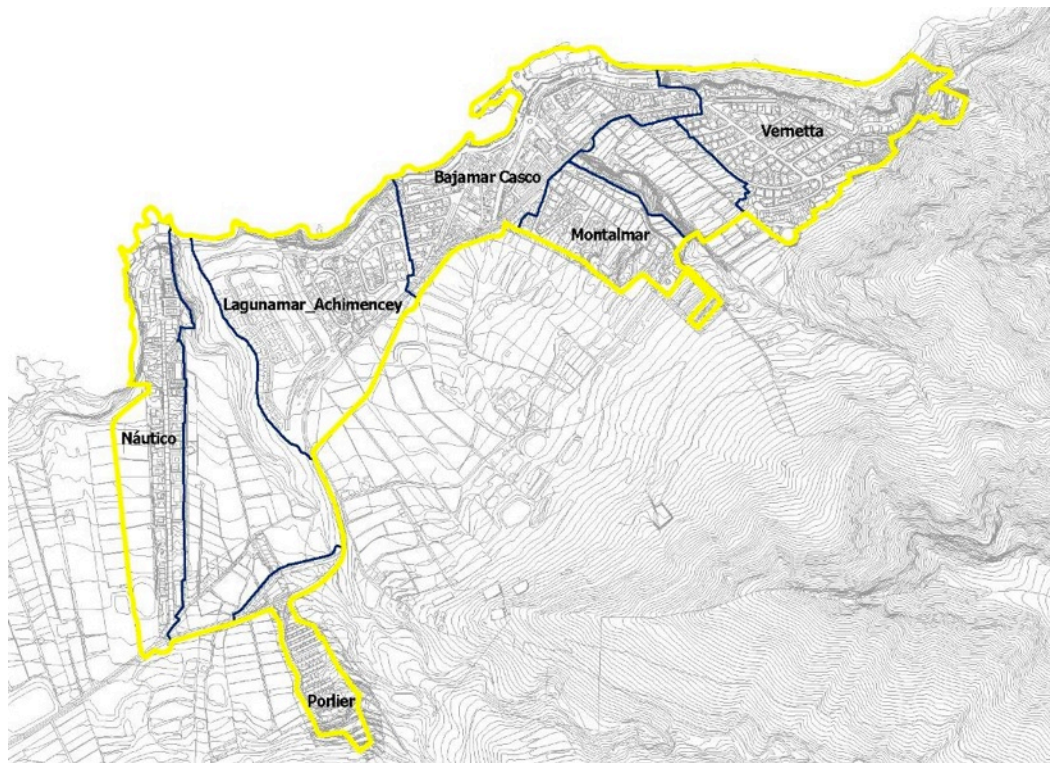
Existe también un ámbito de suelo urbanizable sectorizado no ordenado al norte del Barranco San Juan.

### 2.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por seis áreas urbanísticas homogéneas (AUH), un área de suelo urbanizable sectorizado no ordenado y un área de suelo rústico de protección agraria.

Áreas urbanísticas homogéneas:

- 1) AUH-0201: Náutico
- 2) AUH-0202: Porlier
- 3) AUH-0203: Lagunamar-Achimencey
- 4) AUH-0204: Bajamar Casco
- 5) AUH-0205: Montalmar
- 6) AUH-0206: Vernetta



*Figura 10: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Bajamar*

La división de las AUH en este núcleo se ciñe a las distintas urbanizaciones que se han ido ejecutando en las diferentes fases de crecimiento del mismo.

## **2.4. Ordenación pormenorizada**

### 2.4.1. Trama urbana

La Carretera La Laguna Punta del Hidalgo constituye el principal elemento viario y el eje estructurante, de éste "cuelgan" las vías de penetración a las distintas áreas urbanísticas homogéneas que constituyen el núcleo. El Plan propone, a su paso por el núcleo de Bajamar, una sección tipo travesía, con una variante que conecta las entradas a las urbanizaciones Lagunamar y Achimencey mediante rotondas, un desdoblamiento al noroeste de la Urbanización Porlier y un cambio de sentido en el encuentro con la Calle San Juan.

Como singularidad, hay que destacar que la trama presenta una discontinuidad en su parte occidental ya que, entre la Urbanización Lagunamar y el ámbito del Club Náutico de Bajamar, existe una franja de suelo rústico de protección agraria y de protección hidrológica (Barranco Perdomo) que se extiende desde la Carretera TF-13 hasta la franja litoral, por lo que la comunicación entre las áreas mencionadas sólo tiene lugar a través de la carretera.

El viario de la zona en torno al núcleo de pescadores, origen del desarrollo urbano del lugar, es accesible sólo para peatones; el resto de la red viaria soporta tráfico rodado con aceras sólo en algunos casos ya que cuando la sección es insuficiente coexisten ambos usos.

Entre las actuaciones en la red viaria destaca:

- a) La vía de nuevo trazado propuesta por el Plan, situada al oeste y paralela a la Calle Club Náutico de Bajamar, que conforma un tejido urbano de disposición lineal con dos viarios transversales que articulan una estructura mallada propia de núcleos urbanos consolidados.
- b) La Urbanización Montalmar se articula en la actualidad en torno a una única vía, el Plan desarrolla junto a ésta un ámbito que propone recoger el Camino Isogue, ampliar su sección y generar algunas transversales, mejorando notablemente la permeabilidad del área y dotándola de una estructura viaria más urbana.
- c) En las inmediaciones de la zona lúdica de las piscinas se propone una circulación alrededor de la nueva manzana, junto a la calle San Juan, generando una conexión entre la Avenida del Sol y la TF-13 y dotando al área de un recorrido alternativo.

La trama urbana, siguiendo el criterio general de este PGO, recoge la existente, y el objetivo de las actuaciones propuestas es dar continuidad al viario y regularizar su sección. Los nuevos trazados viarios se plantean en su mayoría en los suelos urbanos no consolidados y en los urbanizables, estando incluidos en ámbitos de gestión sistemática. La mayor parte de las alineaciones viarias se consideran principales, salvo algunas alineaciones secundarias situadas en los viarios menores peatonales y algunos casos singulares.

### 2.4.2. Usos

El uso principal es el residencial, repartido entre vivienda colectiva y vivienda unifamiliar y coexistiendo con el alojamiento turístico como establece el PTOTT. Destacan algunas piezas de comercial propuestas por el Plan en los ámbitos de gestión sistemática y un aparcamiento en las inmediaciones de las piscinas. Las piezas de uso turístico se concentran en el norte del núcleo, excepto las propuestas en el ensanche del Náutico al suroeste, para las que se establece una parcelación vinculante con la finalidad de evitar segregaciones.

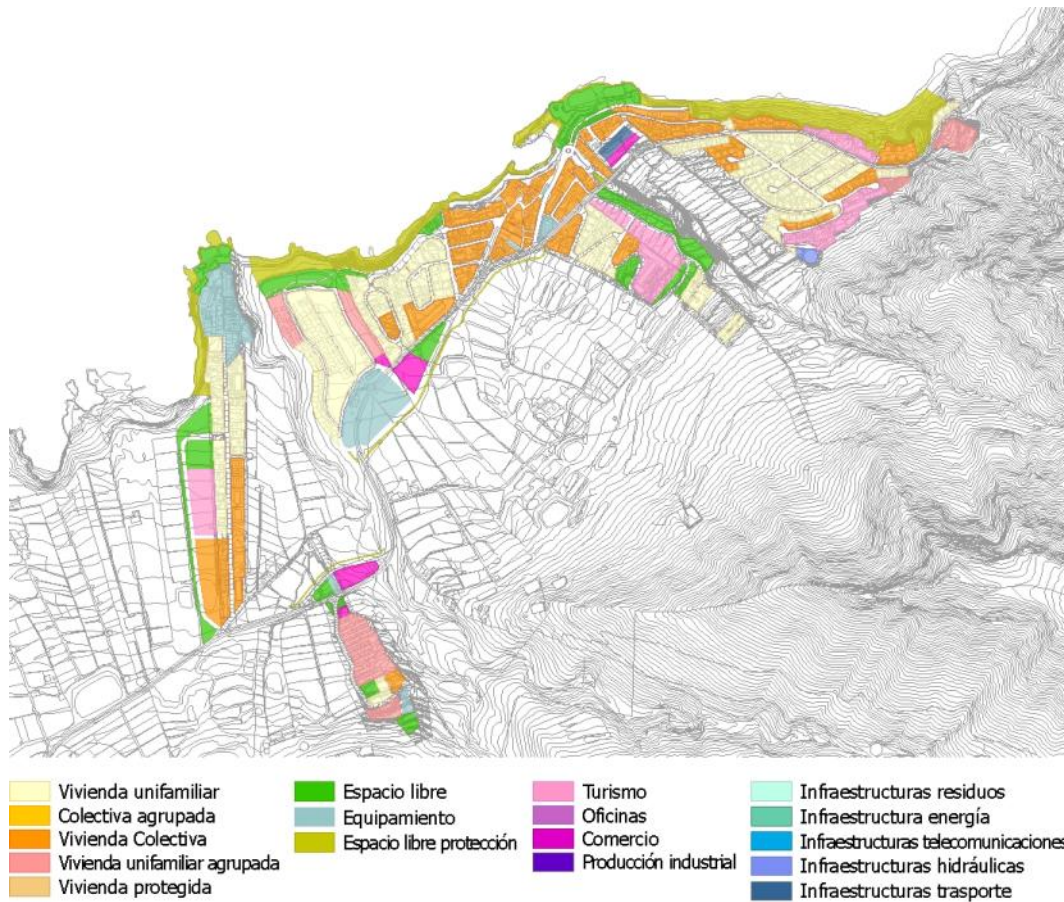


Figura 11: Usos pormenorizados principales del núcleo de Bajamar

Los espacios libres se encuentran situados en su mayoría en la franja litoral, a excepción de los correspondientes a los ámbitos de gestión sistemática.

### 2.4.3. Edificación

La realidad del núcleo es que en la actualidad la mayor parte de la superficie del mismo es de uso residencial, pero a efectos de regular las condiciones de edificación y de parcelación ha sido necesario considerar lo establecido por el PTOTT, que distingue zonas de destino residencial, turístico o mixto, y dentro de éstas considera independientemente las consolidadas, las de desarrollo interior y las de desarrollo de ensanche, estableciendo condiciones particulares para cada una de ellas.

La edificación es predominantemente aislada, aunque en la zona más antigua, el núcleo de pescadores y su entorno inmediato, se concentran los edificios entre medianeras (edificación cerrada). La altura de las edificaciones es heterogénea y obedece a las distintas épocas de crecimiento que han afectado al núcleo, con predominio de edificación en altura en la expansión turística, alcanzando hasta 8 y 9 plantas en algún caso, frente a una ocupación mayor del suelo con alturas de 2 plantas en los crecimientos residenciales más recientes (Urbanización Lagunamar).

Existen numerosas edificaciones en la zona de servidumbre de protección de costas para las que se establecen líneas de disposición obligatoria gráficas.



## 2.5. Gestión urbanística

Las actuaciones objeto de este Plan en esta AUH requieren la delimitación de varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos y a través de procedimientos sistemáticos. Dentro de este núcleo cabe destacar, por su peso dentro del mismo, las siguientes actuaciones:

- a) Se realizan varias actuaciones en la Carretera TF-13, rotondas, desdoblamiento del tráfico con una variante en cada sentido en el tramo de acceso a la Urbanización Porlier, cambio de sentido y rectificación de sección. Estas actuaciones se llevan a cabo mediante ámbitos de gestión asistemática modalidad A2 y A5, y algunos tramos se incluyen en ámbitos de gestión sistemática (0203\_1 y 0202\_1).
- b) En el asentamiento rural que se delimita en el extremo sureste del Camino Isogue, con la finalidad de mejorar y reurbanizar el viario existente dotándolo de sección suficiente y de obtener y urbanizar la pieza calificada como espacio libre con el fin de cumplir con las exigencias de las Directrices, se delimita un ámbito de gestión asistemática modalidad A3. Además, se delimitan dos A6 para las mejoras de los viarios transversales, incluyendo en cada uno de ellos a todos los propietarios que se sirven de estas vías.
- c) Se hereda del PGO-2004 un ámbito de gestión sistemático transitorio S1.
- d) Para ordenar el suelo urbano no consolidado existente en el núcleo así como los crecimientos propuestos (suelos urbanizables sectorizados ordenados necesarios para el cosido de la red viaria preexistente) se delimitan varios ámbitos de gestión sistemática S2.

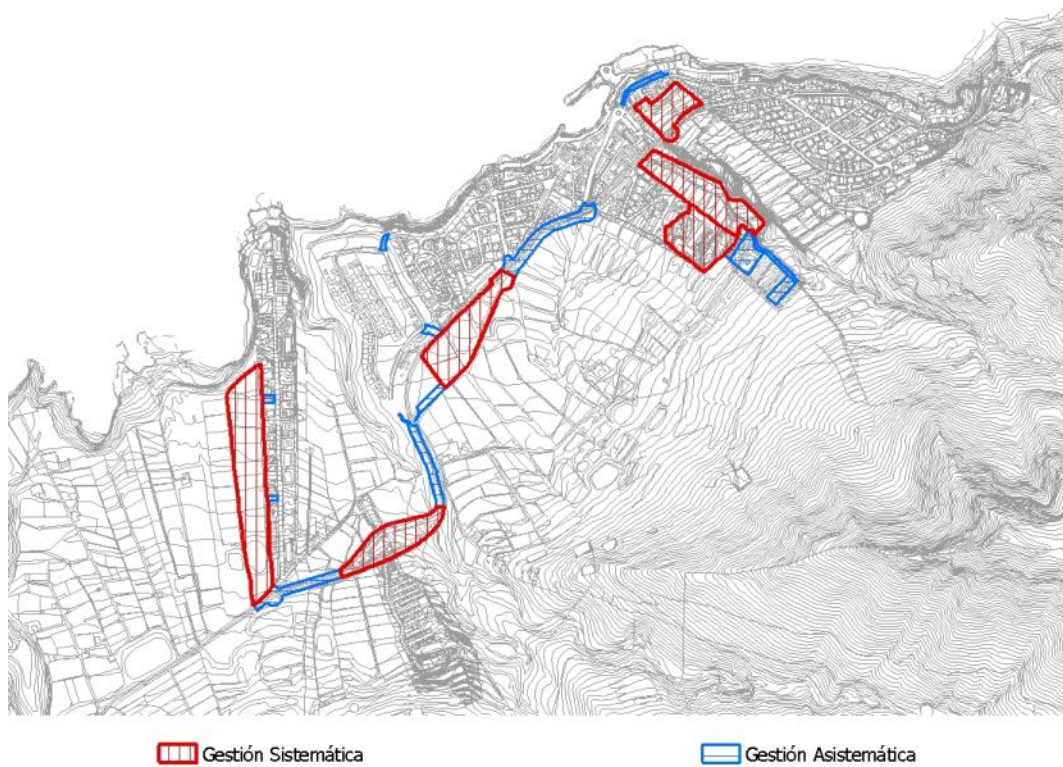


Figura 12: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Bajamar



### 3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TEJINA

#### 3.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Tejina se ubica al noroeste de la isla, en una plataforma con una topografía en suave pendiente y atravesada por dos barrancos, el de Las Tapias y el de Las Cuevas, constituyendo el primero uno de sus límites geográficos. Se ha desarrollado creciendo desde su centro, El Ramal, en el cruce entre las carreteras TF-13 y TF-16, y queda delimitado:

- a) Al norte, por suelo rústico de protección agraria. En la parte más oriental el límite lo constituye el viario territorial propuesto como Variante Norte para enlazar la TF-13 con la TF-16, exceptuando el asentamiento rural de Las Casas de Milán que se extiende hasta la costa. En la parte occidental (noroeste) el límite se aleja de la variante ajustándose al suelo urbano consolidado.
- b) Al suroeste linda con suelo rústico, la Variante Sur propuesta por el Plan constituye su borde, con la excepción de parte de Lomo las Rías y el asentamiento rural de El Pico, que se extienden hacia el oeste. En el margen opuesto del Barranco de Molina o del Espinal se encuentra el núcleo de Valle de Guerra.
- c) Al sureste linda con el vecino término municipal de Tegueste.
- d) El límite nororiental está constituido por el Barranco de las Tapias, quedando únicamente el asentamiento Camino Arico al este del mismo.

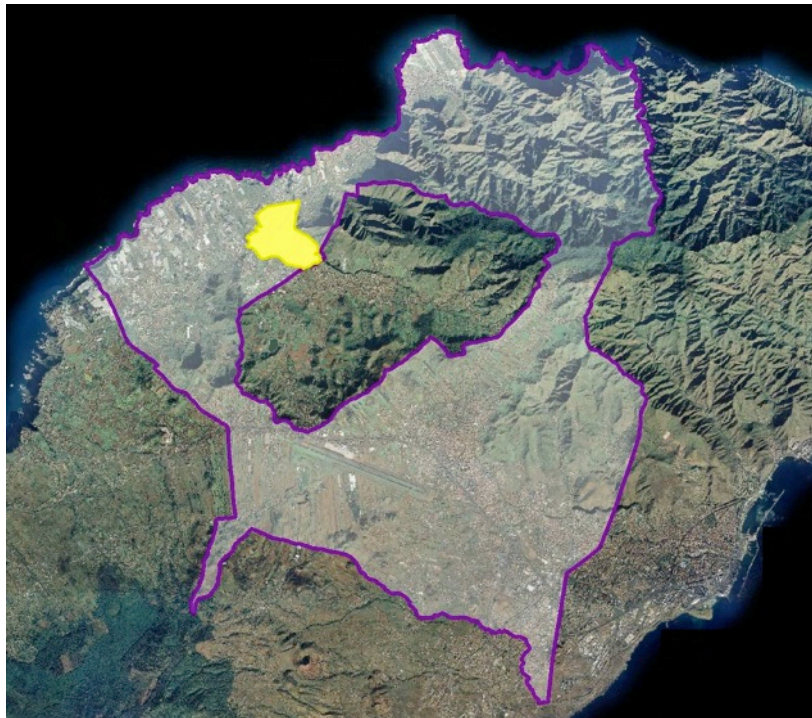


Figura 13: Ubicación del núcleo en el municipio

Tejina se caracteriza por tener un punto neurálgico, El Ramal, donde se concentra la actividad económica, ya que este núcleo cubre los servicios y abastece a la población de la comarca. En torno a este punto de encuentro de las carreteras TF-13 y TF-16 se asienta el uso residencial, compatibilizándose con una importante actividad terciaria (comercial y servicios), el resto del área se destina al sector primario de manera que el territorio circundante está abancalado y existen numerosos estanques y una importante red de agua para el riego.



La mayor densidad edificatoria se concentra en El Ramal, siendo menor e incluso combinada con la actividad agrícola en los barrios. La tipología predominante es la de vivienda entre medianeras de dos o tres plantas, excepto la edificación a borde de las carreteras que llega alcanzar las cuatro plantas de altura. El núcleo de Tejina es el más poblado de este ámbito territorial y se caracteriza por su estabilidad poblacional, por la escasez de segundas residencias, por conservar en parte su carácter agrícola y por concentrar un importante número de pequeñas empresas familiares que atienden a la demanda comarcal.

La convergencia de las carreteras La Laguna-Punta del Hidalgo y Tejina-Tacoronte constituye el eje articulador a partir del cual se desarrolla la trama urbana del núcleo. Partiendo de éste surgen viarios perpendiculares en torno a los cuales se configuran los barrios de Milán y La Asomada. La Palmita, El Cardoncillo y Lomo las Rías originalmente se desarrollaron en base a una suerte de caminos agrícolas, aunque en la actualidad ya existen sectores que obedecen a un desarrollo planificado en su interior. Los asentamientos rurales de El Pico, Camino Arico y Casas de Milán se caracterizan por su desarrollo longitudinal.

### 3.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

La vinculación desde sus orígenes a la actividad agrícola ha hecho que la edificación sea en su mayoría de autoconstrucción, dispuesta irregularmente y sin planificación previa ni urbanización. La excepción es el centro del núcleo, El Ramal, donde la edificación es de mayor altura en las calles principales (3 o 4 plantas), ocupa toda la parcela y se alinea a vial. Tejina se estructura en torno a las carreteras TF-13 y TF-16, partiendo de este eje se desarrolla una red viaria que enlaza los distintos barrios que conforman el núcleo, muy compacto en el centro y que se va disgregando a medida que se aleja del mismo. Su problemática urbanística deriva de los siguientes aspectos:

- a) Tejina constituye el núcleo urbano que aglutina las actividades económicas e industriales al servicio del sistema agrícola de la extensa comarca en la que se encuentra.
- b) Se caracteriza por albergar un importante número de empresas pequeñas, de tipo familiar, al servicio principalmente de la demanda local.
- c) En su centro neurálgico, El Ramal, se concentra la actividad comercial y de servicios que abastece a las áreas colindantes, Bajamar, Punta de Hidalgo y Valle de Guerra, generando una congestión y afluencia de tráfico que es preciso resolver.
- d) Por otra parte la dotación de aparcamientos en la zona comercial es escasa, lo que contribuye a incrementar la congestión.
- e) Existen algunas industrias de mayor tamaño que han empezado a colisionar con los desarrollos residenciales, existiendo algunos casos de problemas acústicos (ruido), afluencia de tráfico pesado y deterioro del paisaje urbano.
- f) La autoconstrucción, práctica habitual en el área, ha originado una trama irregular de calles angostas, con problemas de accesibilidad y salubridad en las edificaciones.
- g) La zona central del núcleo presenta una elevada densidad y un excesivo aprovechamiento del suelo, carece de espacios libres y las dotaciones están ubicadas en los barrios más alejados.
- h) Aunque la variante de la TF-13 ha contribuido a eliminar una importante parte del tráfico de paso, los vehículos que se dirigen al norte del núcleo y principalmente a Valle de Guerra siguen pasando por el centro.
- i) La imposibilidad de expansión del núcleo hacia el este por la presencia de un importante accidente geográfico, el Barranco de las Tapias o de Aguas de Dios, por el que



discurre además la Variante de la TF-13. Esto ha generado la transformación de las traseras de las edificaciones en un frente de gran relevancia y notablemente visible.

- j) El viario interior de las áreas más consolidadas dispone de una escasa sección y una urbanización deficiente careciendo incluso de aceras en muchos casos. Existen además algunas vías sin salida lo que genera problemas funcionales.
- k) El Barranco de las Cuevas atraviesa el núcleo de norte a sur, generando una discontinuidad en la trama. Además, los bordes del mismo han sido ocupados por edificaciones lo que imposibilita la creación de viarios de borde.

El principal objetivo de la ordenación es entre otros, potenciar la actividad terciaria que tradicionalmente se ha desarrollado en el núcleo mejorando las condiciones de accesibilidad a la zona central. Los criterios específicos de ordenación se resumen en:

- a) Garantizar la funcionalidad de la red viaria dotándola, en la medida de lo posible, de secciones continuas y adecuadas a su categoría.
- b) Conservar la trama urbana consolidada del núcleo y delimitar los crecimientos de manera que las nuevas tramas viarias “cosan” el tejido urbano preexistente.
- c) Dotar de espacios libres el núcleo para cubrir la actual carencia.
- d) Establecer una ordenación que garantice la continuidad de la trama urbana en el encuentro con el vecino término municipal de Tegueste.
- e) Completar la trama ordenando los vacíos urbanos existentes.
- f) Despejar el centro de Tejina desviando el tráfico de paso con un viario alternativo.
- g) Dotar el núcleo de aparcamientos.
- h) Los tres asentamientos que se delimitan en el núcleo de Tejina se articulan a lo largo de un eje viario de escasa sección y deficiente urbanización. Desde la ordenación se pretende dotar estas vías de una adecuada funcionalidad y al asentamiento de los espacios libres y dotaciones necesarios para cumplir con las Directrices.

### 3.3. Ordenación estructural

#### 3.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Tejina se desarrolla a partir del encuentro de dos elementos viarios comarcales relevantes, la Carretera La Laguna-Punta del Hidalgo y la Carretera Tejina-Tacoronte, asentándose originariamente en la zona de El Ramal y expandiéndose paulatinamente. La TF-13 atravesaba el núcleo hasta que, hace unos años, se ejecutó la variante por el Barranco Aguas de Dios, pero el enlace entre ambas se realiza a través del viario urbano del núcleo (Calle Arriba-Calle Felipe Castillo). El Plan propone dos variantes (vías territoriales) que se desarrollan en el perímetro del núcleo y eliminan el tráfico de paso del centro:

- a) Vía de Circunvalación Norte, que parte de una nueva rotonda en la Carretera TF-13, enlaza con el Camino Palenzuela y se prolonga hasta la TF-16.
- b) Vía de Circunvalación Sur que, partiendo de la rotonda que da acceso a la variante existente de la TF-13, conecta esta carretera con la de Tejina-Tacoronte (TF-16) en el mismo punto que la citada en el apartado anterior.

Destacan otros ejes que estructuran la trama interior del núcleo:

- c) Al norte el Camino Palenzuela y Camino de la Cruz, del que parten el Camino de la Majada y la Avenida Milán.

- b) Al sur, la calle que parte del Camino de la Pova se prolonga por El Cardoncillo y cruza La Asomada, hasta enlazar con la rotonda de acceso a la variante de la TF-13.

El Camino Pico Bermejo constituye un eje rural que estructura el asentamiento y enlaza la Circunvalación Sur con la Carretera TF-16.

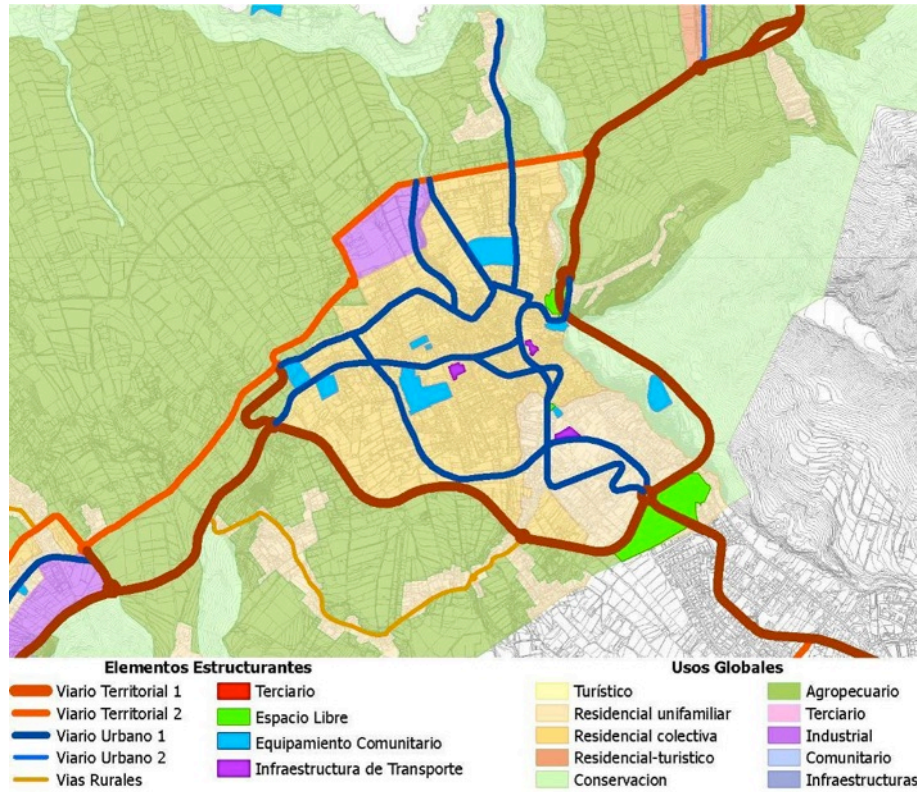


Figura 14: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Tejina

Se distinguen los siguientes elementos estructurantes:

- El espacio libre ubicado al sureste del núcleo, en las inmediaciones de la rotonda de acceso a la Variante de Tejina de la TF-13.
- El equipamiento comunitario propuesto por el Plan al sur del espacio libre.
- El espacio libre situado al este del núcleo, próximo a la rotonda de conexión de la variante de la TF-13 con el tramo de la misma que va hacia Bajamar.
- El equipamiento comunitario deportivo, Campo Municipal de Fútbol Izquierdo Rodríguez, para el que se establece una reserva de suelo para futuras ampliaciones de las instalaciones.
- El equipamiento docente I.E.S. Antonio González.
- El equipamiento comunitario propuesto por el Plan, situado al oeste del núcleo, con frente a la Carretera Tejina-Tacoronte.
- El equipamiento asistencial: Centro de Salud y el Centro Sociosanitario de Tejina.
- Equipamiento institucional y social en la Calle Guillermo González, que alberga la Tenencia de Alcaldía, el Tanatorio Municipal y el Centro de Educación de Adultos.
- Equipamiento institucional en la Calle Músico Pedro González donde se encuentra la Policía Local.



El uso global del núcleo es el residencial, principalmente vivienda colectiva, aunque los parámetros normativos admiten también viviendas unifamiliares. En el extremo noroeste se propone un área de uso predominantemente industrial, que recoge y potencia la característica de albergar actividades del sector terciario, estableciendo un ámbito concreto para el mismo de manera que se garantice su funcionalidad y se evite la colisión con el uso residencial.

### 3.3.2. Clasificación y categorización

El centro del núcleo urbano de Tejina está formado mayoritariamente por suelo urbano (consolidado y no consolidado), sin embargo en su perímetro existe una importante superficie ocupada por suelo urbanizable y tres asentamientos rurales que se extienden como "bra-zos" anclados al núcleo por la vía que lo estructura.

El Plan propone un crecimiento perimetral del núcleo, los suelos urbanizables forman un anillo alrededor del mismo y ocupan la mayor parte de las franjas vacías hasta las variantes norte y sur. Se colmata el suelo urbano estableciendo una ordenación para los ámbitos de suelo vacante del interior (urbanos no consolidados y urbanizable sectorizado ordenado).

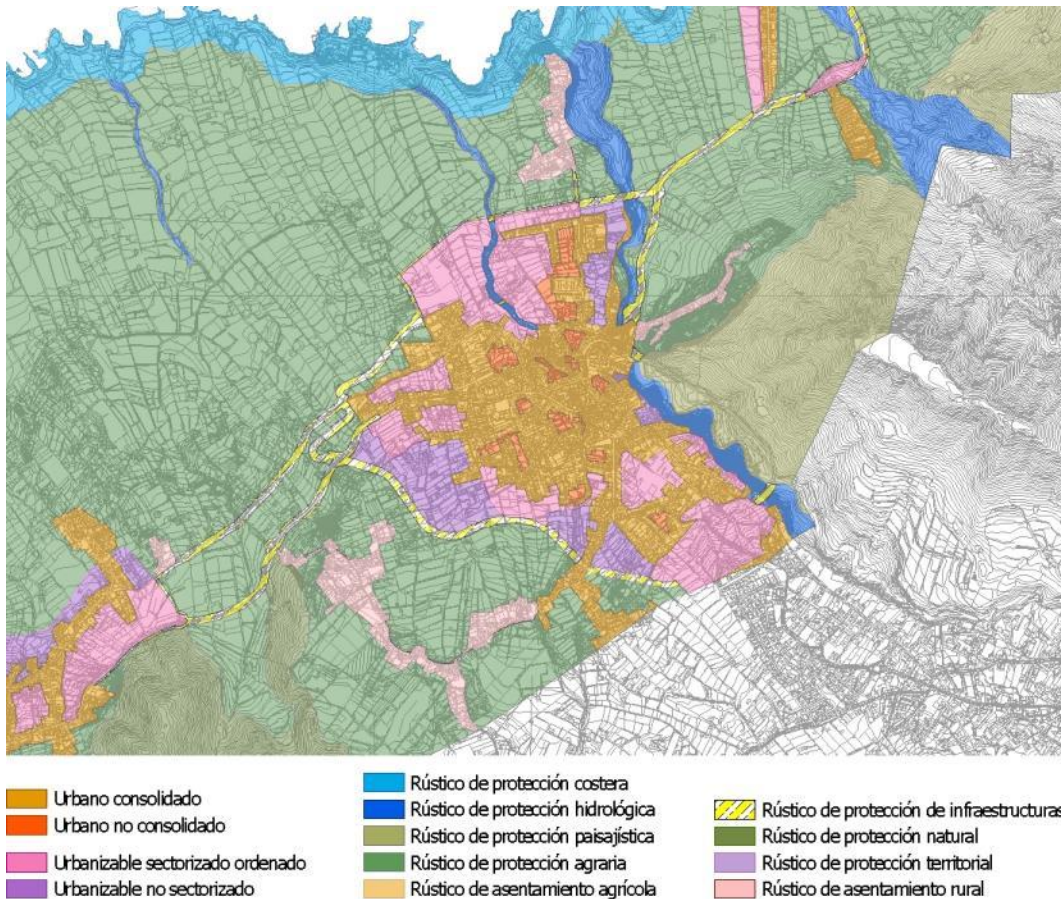


Figura 15: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Tejina

### 3.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas.

El núcleo está formado por diez AUH, siendo tres de ellas asentamientos rurales:

- 1) AUH-0301: La Asomada
- 2) AUH-0302: Lomo Las Rías
- 3) AUH-0303: Cardoncillo
- 4) AUH-0304: El Ramal
- 5) AUH-0305: Tejina Oeste
- 6) AUH-0306: La Palmita
- 7) AUH-0307: Milán
- 8) AUH-0310: El Pico
- 9) AUH-0311: Camino Arico
- 10) AUH-0312: Casas de Milán

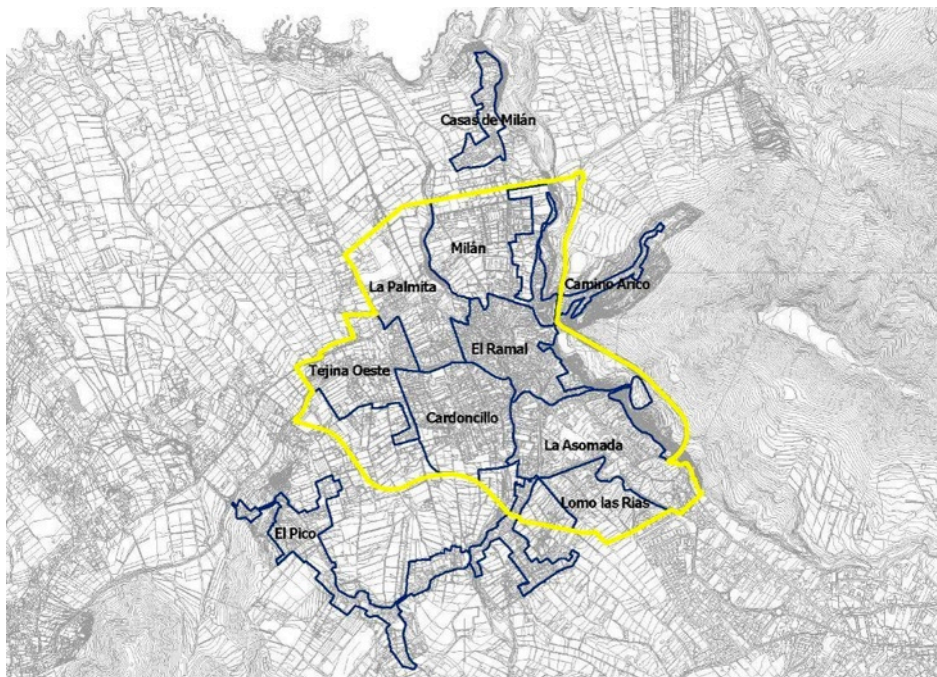


Figura 16: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Tejina

La división se ha realizado atendiendo a la toponimia local acorde con la tradicional configuración de "barrios", conocida y asumida por los propios residentes. Los límites entre las distintas AUH se apoyan en muchos casos en importantes elementos viarios o territoriales, un claro ejemplo es el de La Palmita, que al sur discurre por el eje del núcleo (Calle Felipe Castillo), al oeste por la Carretera Tejina La Barranquera (TF-161), al norte por el viario estructurante propuesto, la Circunvalación Norte y al este por el Barranco de las Cuevas. La morfología de la trama urbana, los usos principales, la tipología predominante, la funcionalidad e incluso las dimensiones, son los parámetros que se han tenido en cuenta para delimitar las distintas áreas urbanísticas homogéneas. Los asentamientos rurales (El Pico, Camino Arico y Casas de Milán) aunque forman parte del núcleo se sitúan fuera del ámbito compacto del mismo y se integran en el suelo rústico, estructurándose a lo largo de un eje viario con un claro carácter lineal.



### 3.4. Ordenación pormenorizada

#### 3.4.1. Trama urbana

El origen del núcleo es la confluencia de dos importantes elementos viarios de carácter territorial la TF-13 y la TF-16, pero con el tiempo este hecho ha pasado a ser el principal problema del núcleo ya que ha generado un centro congestionado por el tráfico. Hace unos años se creó la variante de la TF-13 por el Barranco Aguas de Dios, eliminando el tráfico de paso hacia Bajamar y Punta del Hidalgo, pero la congestión sigue existiendo. Para solventar este problema y mejorar la calidad urbana del núcleo, el Plan propone desviar el tráfico de paso desde y hacia Tacoronte mediante dos variantes, una al norte del núcleo y otra al sur.

Por otra parte el viario interior se origina sobre una trama de caminos agrarios, por lo que es preciso generar una estructura más urbana, completar la malla viaria que actualmente presenta importantes discontinuidades y establecer una jerarquización de la misma, dotando a la red de una adecuada funcionalidad.

Entre las actuaciones en la red viaria interior destaca:

- a) La peatonalización de la Calle Arriba en el tramo entre las calles José Rodríguez Amador y Tomás González Rivero, potenciando la actividad comercial que se desarrolla en este centro urbano (El Ramal). Para que esta actuación pueda llevarse a cabo es preciso desviar el tráfico de paso hacia el oeste de la comarca y al mismo tiempo completar la trama interior generando recorridos alternativos.
- b) Se incorpora carril bici en el eje que atraviesa el núcleo de este a oeste, prolongándose hasta llegar al sistema general de espacio libre del núcleo.
- c) En la zona de El Cardoncillo el viario interior se vincula a una red de espacios libres que en el perímetro se abre hacia el paisaje del suelo rústico y que se diseña para desahogar el entramado de estrechas calles. Se propone también una calle perimetral que permite el cosido de la red dándole continuidad.
- d) En La Palmita se plantea una vía que discurre paralela al Barranco de las Cuevas con una conexión con Milán mediante un puente sobre el barranco.
- e) El Camino de la Majada, en Milán, amplía su sección transformándose en viario urbano principal.
- f) En La Asomada se propone una nueva vía que parte de la rotonda de acceso a la variante de la TF-13 y llega a otra situada al oeste, junto a la estación de servicio. Esta calle es elemento estructurador de un área con una trama prácticamente inexistente, que además enlaza el Sistema General de Espacio Libre ubicado en el extremo sur oriental del núcleo.
- g) Transformación del tramo urbano del Camino de las Rías en una vía tipo bulevar.
- h) Se le da salida al extremo occidental de la Calle Barrio Nuevo de Tejina, mediante una vía transversal que enlaza con la TF-16.

El objetivo de las actuaciones propuestas es dar continuidad al viario existente, prolongándolo y regularizando su sección. Los nuevos trazados se plantean en su mayoría en suelos urbanos no consolidados y en los urbanizables, incluyéndose en ámbitos de gestión sistemáticos. Se plantea un crecimiento del perímetro urbano, principalmente de uso residencial, colmatando la trama y cubriendo los suelos vacíos hasta las vías de circunvalación propuestas al norte y sur del núcleo. La mayor parte de las alineaciones se consideran principales, salvo algunas secundarias en los viarios menores peatonales y algunos casos singulares.

### 3.4.2. Usos

El uso principal es el residencial, sobre todo el de vivienda colectiva, pero también existe unifamiliar, siendo éste mayoritario en los asentamientos rurales y los barrios de La Asomada y Lomo de las Rías. El uso de vivienda colectiva no excluye el de vivienda unifamiliar, sino que lo hace compatible, pues las determinaciones que se han dado a las piezas así lo establecen, así en muchas piezas se establece como producto inmobiliario asociado la "casa". El núcleo alberga un importante número de comercios, oficinas y servicios que se compatibilizan con el residencial ocupando la mayoría de las plantas bajas en la zona central. En el extremo noroccidental se agrupan piezas industriales en un suelo de expansión del núcleo, separado del residencial por una franja dotacional. Al sureste se propone la creación de un gran espacio libre. El resto de espacios libres y equipamientos se reparten por el núcleo.

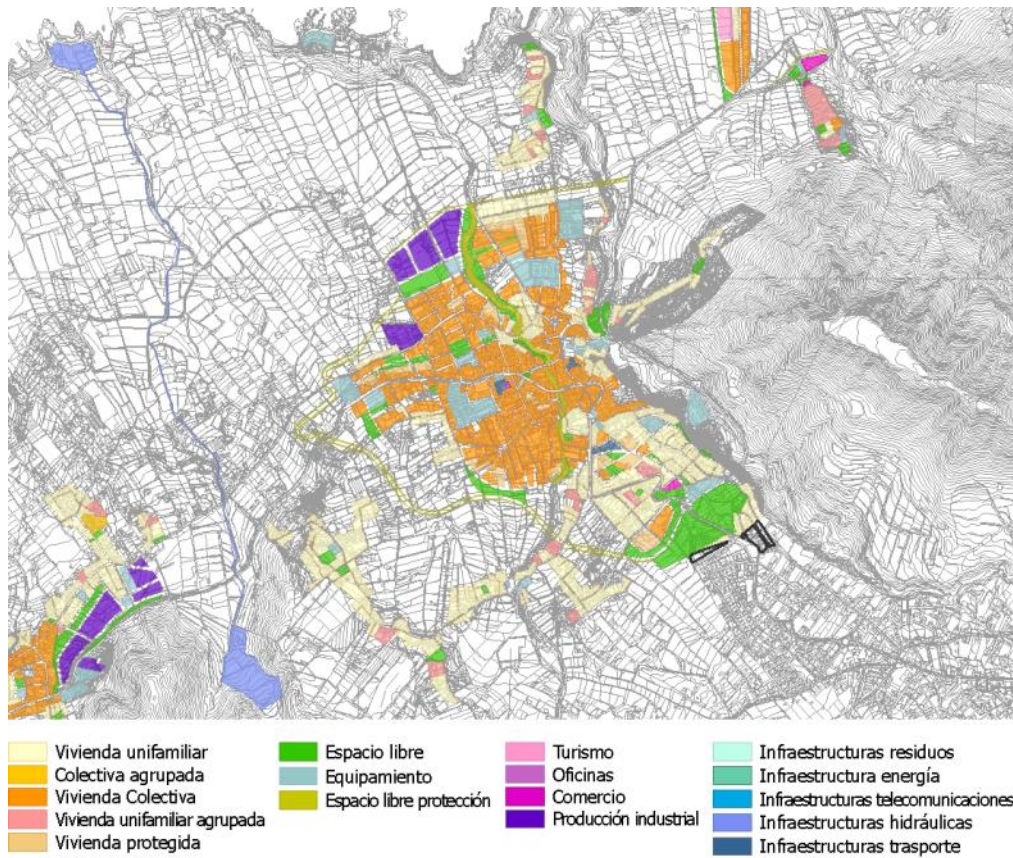


Figura 17: Usos pormenorizados principales del núcleo de Tejina

### 3.4.3. Edificación

Como el núcleo se caracteriza por haber crecido al margen de la legalidad y por la proliferación, hasta épocas recientes, de la autoconstrucción, la edificación existente es variada y no responde a parámetros urbanísticos concretos; la parcelación es heterogénea y para regularla se ha fijado en general una superficie mínima de parcela y una longitud mínima del lindero frontal, sustituida en algunos casos por el círculo mínimo inscribible. La altura predominante es de 2 plantas, salvo en las calles principales que sube a 3 ó 4 plantas. Sólo en algunos de los ensanches, unidades de actuación en suelos vacantes, se han fijado separaciones mínimas a linderos para garantizar una tipología abierta, estableciendo en algunos la obligatoriedad de alinearse a vial mediante una línea de disposición obligatoria, dotando estas nuevas áreas de un carácter distinto.



### 3.5. Gestión urbanística

Las actuaciones objeto de este Plan requieren la delimitación de varios ámbitos de gestión asistemáticos y sistemáticos. Destacan las siguientes actuaciones:

- a) Para el viario destaca la creación de un anillo perimetral que permita desviar el tráfico de paso desde y hacia Tacoronte, esta actuación se lleva a cabo mediante ámbitos de gestión asistemática modalidad A2, actuación pública directa, salvo en los tramos incorporados en unidades de actuación (suelos urbanizables).
- b) Los asentamientos rurales El Pico, Camino Arico y Casas de Milán, y la parte occidental de Lomo de las Rías, se integran en ámbitos de gestión asistemática A3, para mejorar el viario reurbanizándolo y obtener el suelo destinado a espacios libres y/o equipamientos, actuaciones que repercuten sobre el conjunto de propietarios.
- c) Inmersas en la trama urbana existen numerosas vías sin salida, con unas condiciones de urbanización deficientes y en muchos casos una sección insuficiente e irregular. Para solventar este problema se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática A6 que incluyen a todas las propiedades a las que el tramo afectado da servicio.
- d) La trama del núcleo es heterogénea y se encuentra inconclusa, en el interior existen varias bolsas de suelo vacante y vacíos urbanos que se ordenan e incluyen en ámbitos de gestión sistemática S2. Además se propone un crecimiento que completa la trama y regulariza el perímetro urbano; estos ensanches dan lugar a la delimitación de numerosos ámbitos de gestión del mismo tipo.
- e) Para conectar la red viaria de estos ámbitos con la existente es preciso obtener los tramos pertinentes en SUC, que se delimitan como ámbitos de gestión asistemáticos A5 con cargo al S2 al que sirven. Como la trama presenta "huecos" y muchas vías sin salida, ha sido necesario delimitar numerosos ámbitos de este tipo.
- f) El espacio libre que se propone al sur del núcleo se incluye en un ámbito de gestión sistemático S3 ya que constituye un Sistema General.

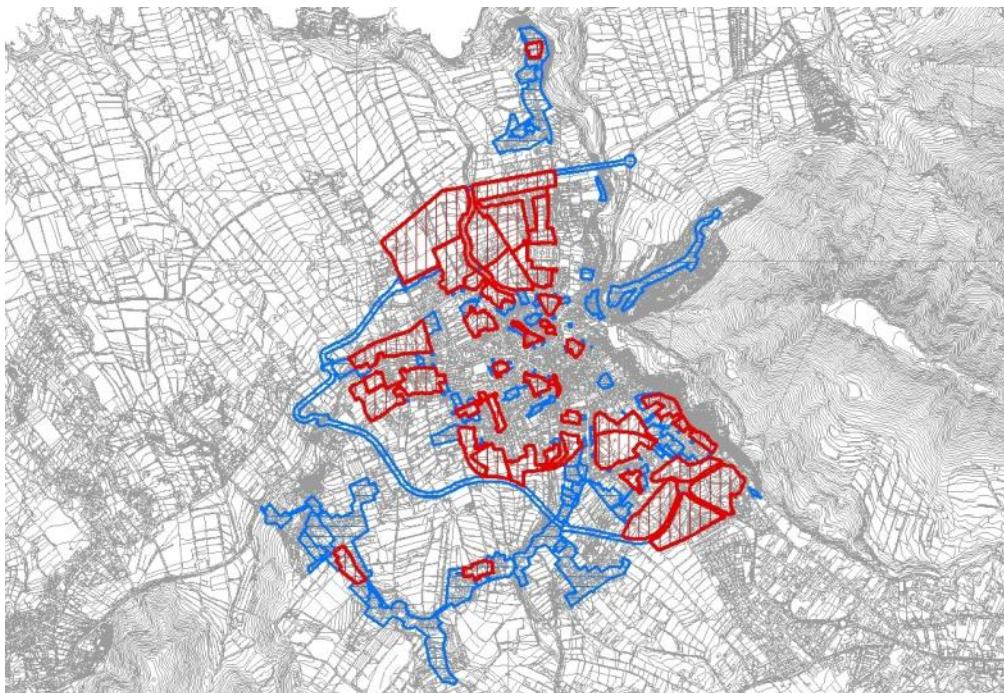


Figura 18: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Tejina



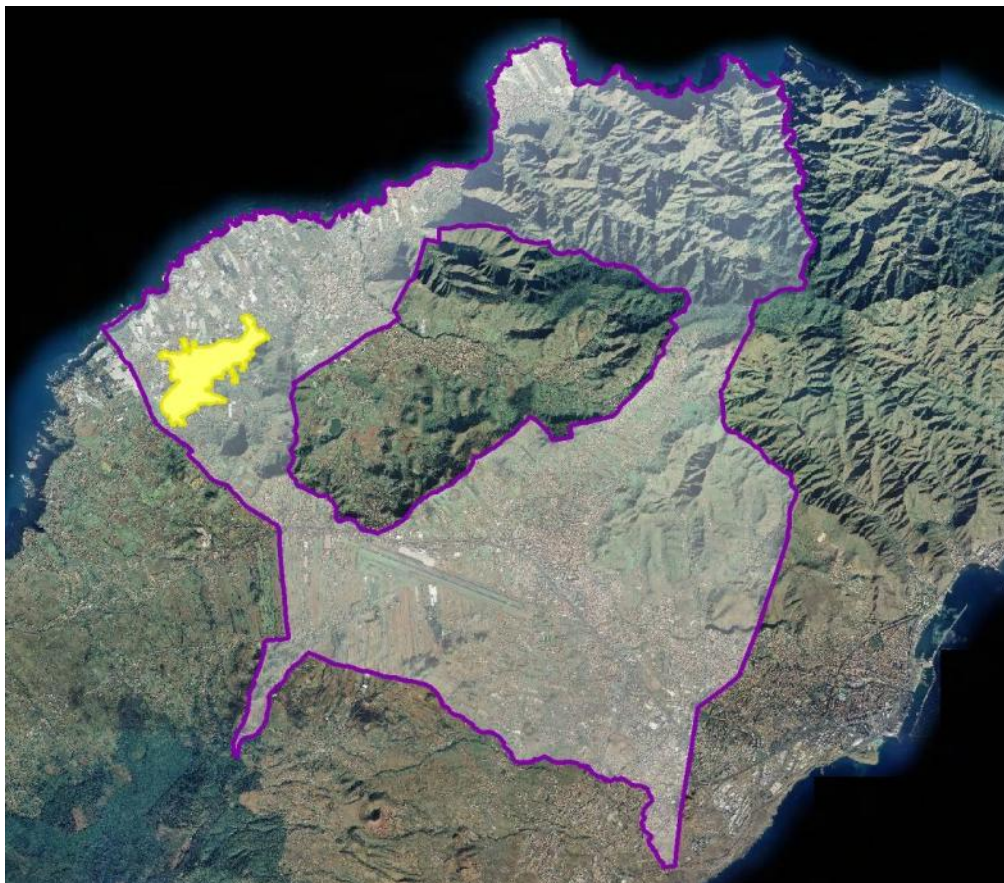


#### 4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE VALLE DE GUERRA

##### 4.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Valle de Guerra se encuentra ubicado al noroeste de la isla, en una plataforma con una topografía en suave pendiente que está atravesada por varios barrancos, entre los que se encuentran el del Tanque, del Horno y de Las Cuevas. Se ha desarrollado a partir de la edificación a borde de la TF-16, Carretera Tejina-Tacoronte y queda delimitado:

- a) Al norte por suelo rústico de protección agraria, hacia el que se extiende con perímetro irregular generado por las suertes largas desde las calle El Moral, Homicián, Cantillo y Camino Palenzuela.
- b) Al oeste por suelo rústico de protección agraria, extendiéndose entre las dos vías que estructuran el núcleo, la Carretera TF-16 y la Calle del Moral y sus prolongaciones a este y oeste.
- c) Al sur-sureste limita prácticamente con la Carretera de Tejina-Tacoronte (TF-16) alejándose de ella ligeramente en algunas zonas.
- d) El límite oriental está constituido por la Calle Fondillo.



*Figura 19: Ubicación del núcleo en el municipio*

Valle de Guerra se caracteriza por ser un núcleo tradicionalmente agrícola que se organiza entre dos vías paralelas, la Carretera de Tejina-Tacoronte (TF-16) y la prolongación del Camino Palenzuela, la Carretera al Pris (TF-163), sin un centro claramente definido. La edificación es dispersa y se organiza en torno a caminos rurales preexistentes, calles con unas



condiciones de urbanización en general bastante precarias. En el interior de la trama urbana existen grandes vacíos, terrenos de cultivo aún en explotación, una estructura por tanto entre lo urbano y lo rural.

La mayor parte de los barrios se organizan linealmente a lo largo de caminos dando lugar a pequeñas parcelaciones en los bordes de los mismos y grandes parcelas en el interior. El uso principal es el de vivienda unifamiliar de dos plantas de altura máxima y muchas de ellas son autoconstruidas, solamente en los últimos años se han llevado a cabo algunas promociones de edificios de vivienda colectiva y de adosados.

Los espacios libres casi no existen, aunque la existencia de suelos vacantes e incluso en explotación dentro de la trama hace que este hecho pase inadvertido. Los equipamientos y dotaciones también son escasos, existiendo solamente algunas dotaciones deportivas, docentes y asistenciales destinadas a cubrir las necesidades básicas.

Igual que en el núcleo de Tejina, en Valle de Guerra se da una importante concentración de pequeñas empresas vinculadas al sector primario (agrícola) y al de servicios generales dependientes del mismo, lo que hace que el núcleo tenga cierta relevancia económica.

#### **4.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación**

La vinculación desde sus orígenes a la actividad agrícola ha hecho que la edificación sea en su mayoría de autoconstrucción, disponiéndose irregularmente en las parcelas sin planificación previa ni urbanización. El eje estructurante básico es la Carretera de Tejina a Tacoronte (TF-16), que se encuentra muy próxima al borde sur del núcleo y se desarrolla de este a oeste. De este eje parten caminos transversales en cuyos márgenes se asientan las edificaciones constituyendo los distintos barrios o áreas urbanas homogéneas.

Las siguientes características dan lugar a los principales problemas urbanísticos:

- a) Carece de un centro urbano claro, su perímetro es muy irregular y difícil de reconocer debido a la dispersión que lo caracteriza. Las edificaciones se han dispuesto a lo largo de caminos rurales con muy baja densidad y con grandes vacíos intersticiales, creando una gran "mancha" que salpica el territorio.
- b) Se extiende en sentido este oeste entre dos vías de comunicación, la Carretera Tejina a Tacoronte (TF\_16) y la Carretera de Tejina al Pris (TF-163) que a su paso por el núcleo se convierte en la Calle del Moral, Cantillo y Camino Palenzuela.
- c) Se encuentra inmerso en una comarca tradicionalmente agrícola, de manera que la trama dispone de terrenos en explotación en su interior, lo que genera importantes discontinuidades en la estructura urbana.
- d) La subdivisión de las parcelas para la edificación de varias viviendas en una misma finca matriz ha generado importantes problemas de accesibilidad y salubridad en algunos puntos como Las Toscas.
- e) La urbanización de la red viaria es en general deficiente, limitándose a una calzada asfáltica sin espacios para el peatón o para aparcamiento de vehículos, sólo las vías principales disponen de estos elementos. La trama presenta grandes discontinuidades como consecuencia de la adopción de los antiguos caminos agrícolas generando calles sin salida, a lo que además hay que sumar una sección insuficiente.
- f) La dotación de aparcamientos es muy escasa.

- g) Carece de espacios libres y aunque la dispersión y la presencia de terrenos cultivados inmersos en la trama hace que este aspecto no adquiera excesiva relevancia visual, será preciso dotarlo adecuadamente.
- h) Las dotaciones existentes son mínimas y responden a servicios básicos docentes, asistenciales y deportivos y puesto que el núcleo, por su dispersión, es extenso, éstas resultan bastante alejadas para determinados barrios del mismo.
- i) La autoconstrucción ha sido una práctica habitual en el área lo que ha originado una trama irregular, con calles sin urbanizar heredadas de los caminos agrícolas y edificaciones dispersas que a veces se alinean, otras se retranquean y cuya disposición nunca es reglada. En claro contraste y generando una gran disonancia aparecen algunas promociones relativamente recientes de vivienda colectiva y/o adosada con un excesivo aprovechamiento del suelo.

El principal objetivo de la ordenación es terminar con la excesiva dispersión que caracteriza el núcleo, frenando este tipo de ocupación territorial que conlleva un consumo excesivo de suelo y propiciando la consolidación del mismo. Los criterios específicos de ordenación se resumen en los siguientes:

- a) Garantizar la funcionalidad de la red viaria dotándola, en la medida de lo posible, de secciones continuas y adecuadas a su categoría y de un trazado continuo, evitando las vías sin salida.
- b) Potenciar el desarrollo de los vacíos interiores evitando la expansión hacia el exterior y diseñando una trama urbana que los integre de manera que se incorporen en la red viaria “cosiendo” el tejido urbano preexistente.
- c) Dotar de espacios libres el núcleo para cubrir la actual carencia.
- d) Dotar el núcleo de aparcamientos.
- e) Establecer condiciones de parcelación adecuadas a las características morfológicas del núcleo que permitan un estado de salubridad y accesibilidad apropiado.
- f) En cuanto a la ordenación de la edificación, el objetivo es establecer unas condiciones homogéneas de manera que en la trama no se produzcan disonancias.

### 4.3. Ordenación estructural

#### 4.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Valle de Guerra se desarrolla en base a una red de caminos agrarios que se encuadran entre dos ejes, la Carretera de Tejina-Tacoronte (TF-16), y el Camino del Cantillo-Calle Juan Fernández; ambos provienen de Tejina y se dirigen a Tacoronte, el primero a su centro urbano y el segundo a su costa, enlazando con la TF-163.

La TF-16 es un viario territorial que penetra en el núcleo, lo atraviesa y constituye prácticamente su límite sur. En el tramo comprendido entre la Calle del Calvario y el Camino Moya se concentra la mayor parte de la actividad comercial y de servicios del área, por lo que se propone crear una variante. La creación de esta variante permite desviar el tráfico de paso del centro urbano, se trata de una vía de circunvalación que discurre por el norte del núcleo y constituye, en la mayor parte de su trazado, el borde del suelo urbanizable no sectorizado. Enlaza con la Carretera al Pris (TF-163) y desde este punto se dirige por el borde oeste del núcleo hacia el sur, hasta enlazar nuevamente con la TF-16 en la rotonda de encuentro con la Carretera del Boquerón. La ejecución de esta vía está prevista para cuando se desarrollen los suelos urbanizables no sectorizados.

La parte norte del núcleo tiene un desarrollo longitudinal lo que hace necesario coser la trama en sentido transversal (norte-sur). El Plan propone una vía urbana de carácter estructurante que enlaza la nueva Circunvalación Norte con la Calle del Moral y con la TF-16, con rotondas en ambos encuentros. Ésta se ubica aproximadamente en el centro del núcleo, de manera que permite la incorporación a las tres vías longitudinales del área en un punto próximo al área comercial.

Para completar la red viaria se cierra el anillo central uniendo el eje norte que estructura el núcleo, formado por el Camino del Cantillo, la Calle Homicián, la Calle del Moral y la Calle Juan Fernández, con la TF-16, a través del Camino de las Toscas y la Calle Abreu, ambas de un solo sentido.

El Camino del Guincho se prolonga hacia la costa y destaca por ser el que da acceso al asentamiento rural La Barranquera. El Camino Palenzuela se prolonga hasta Tejina y constituye una alternativa a la Carretera TF-16.

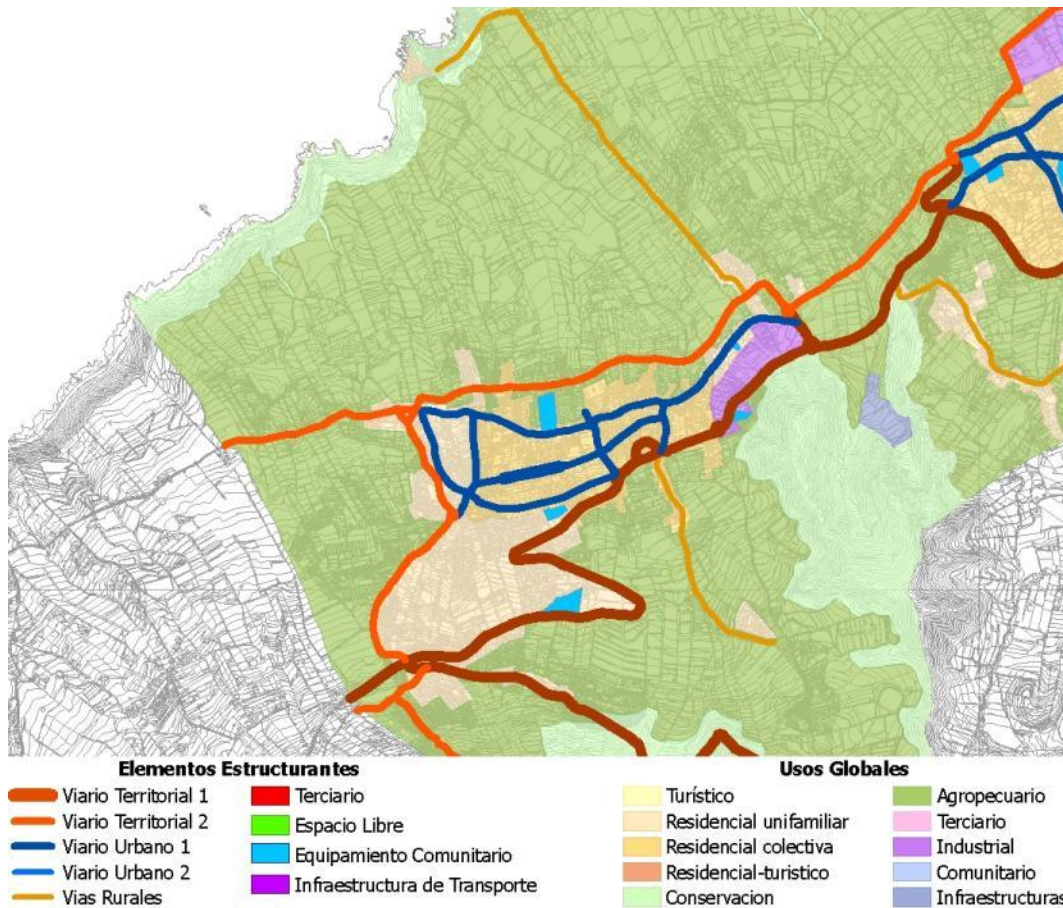


Figura 20: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Valle de Guerra

Dentro del núcleo se integran algunas piezas que forman parte de los sistemas generales:

- El I.E.S. Valle de Guerra, centro docente ubicado al norte del núcleo, en la Calle del Moral, al que se dota de suelo para futuras ampliaciones.
- El Terrero de Lucha José Gutiérrez "El Chaval", equipamiento deportivo ubicado al noreste del núcleo, en el Camino Cantillo.



- c) El cementerio, equipamiento comunitario ubicado al este de la Carretera Tejina-Tacoronte, TF-16.
- d) El Centro Ciudadano, Tenencia de Alcaldía y el Pabellón de Deportes de Valle de Guerra, equipamiento comunitario ubicado en la Calle del Calvario.
- e) El Museo de Antropología de Tenerife, ubicado al sureste del núcleo, entre la Carretera TF-16 y el Camino del Vino.

El uso principal es el residencial, siendo los más característicos el de vivienda colectiva y el de vivienda unifamiliar. El uso de vivienda colectiva no excluye el de vivienda unifamiliar, sino que hace compatibles ambas tipologías, pues las determinaciones que se han dado a las piezas así lo establecen, de hecho en muchas piezas se establece como producto inmobiliario asociado la "casa". Destaca la zona de uso terciario industrial propuesta en El Cantillo, al norte de la Carretera TF-16, que responde a la actividad empresarial y de servicios vinculados a la actividad agrícola que tradicionalmente se ha desarrollado en Valle de Guerra.

#### 4.3.2. Clasificación y categorización

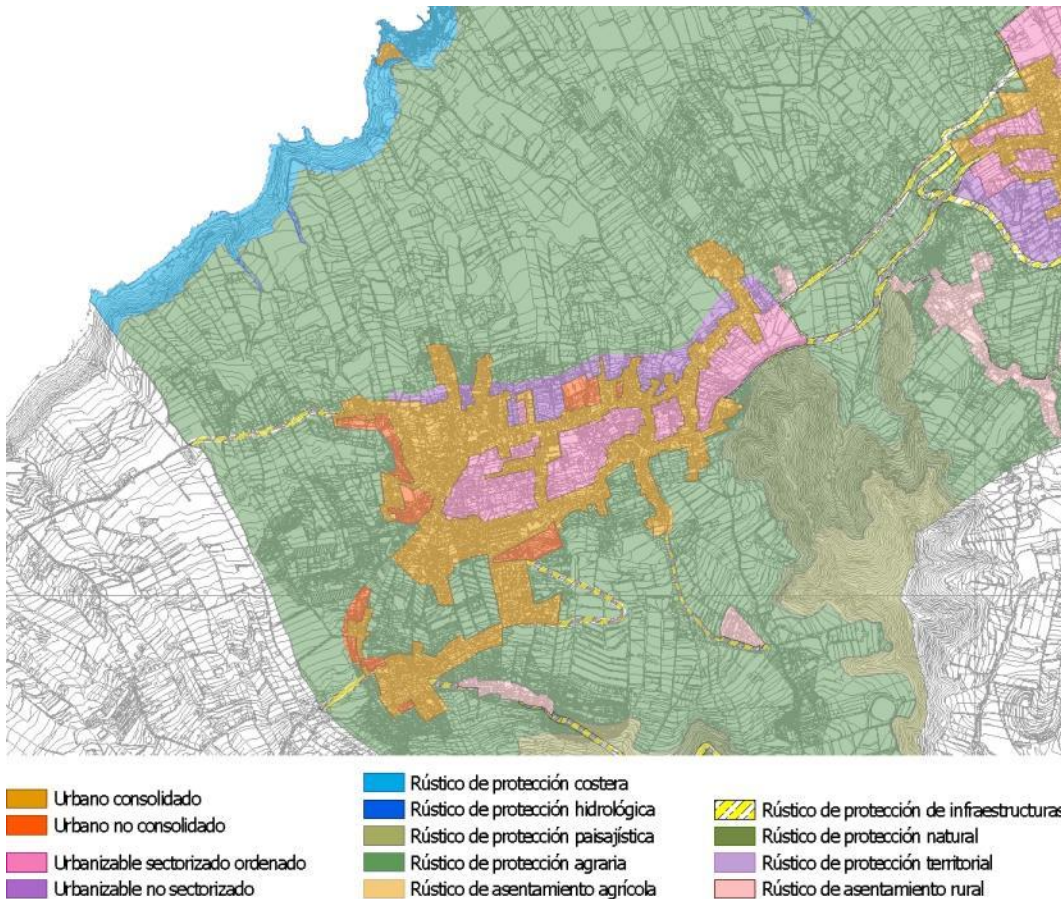


Figura 21: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Valle de Guerra

Valle de Guerra está formado por varias categorías de suelo. El suelo urbano está vinculado a las vías que estructuran el núcleo dejando en el interior y en el perímetro importantes vacíos que constituyen el suelo urbanizable. Además se delimitan varios asentamientos rurales edificados generalmente en torno a un camino. Dentro del suelo urbano, La Barranquera constituye un elemento singular al formar parte del mismo aunque se ubica en la costa, lejos del resto de la trama urbana. Ya estaba categorizado como tal en el PGO-2004.



La propuesta del Plan defiende la contención en el consumo del territorio, ordenando los vacíos interiores (suelo urbano no consolidado y urbanizable sectorizado ordenado) y delimitando sectores de suelo a desarrollar en el norte del núcleo (suelo urbanizable no sectorizado) hasta cerrar la trama en su encuentro con los viarios estructurantes.

#### 4.3.3. División en áreas urbanas homogéneas

Este núcleo está formado por once áreas urbanas homogéneas (AUH):

- 1) AUH-0401: El Cantillo
- 2) AUH-0402: Calle El Moral
- 3) AUH-0404: Interior Valle de Guerra
- 4) AUH-0405: El Calvario
- 5) AUH-0406: La Carta
- 6) AUH-0407: Toscas Abajo
- 7) AUH-0408: Toscas Arriba
- 8) AUH-0409: Calle El Vino
- 9) AUH-0411: Camino El Realejo
- 10) AUH-0412: Collazos
- 11) AUH-0413: La Barranquera

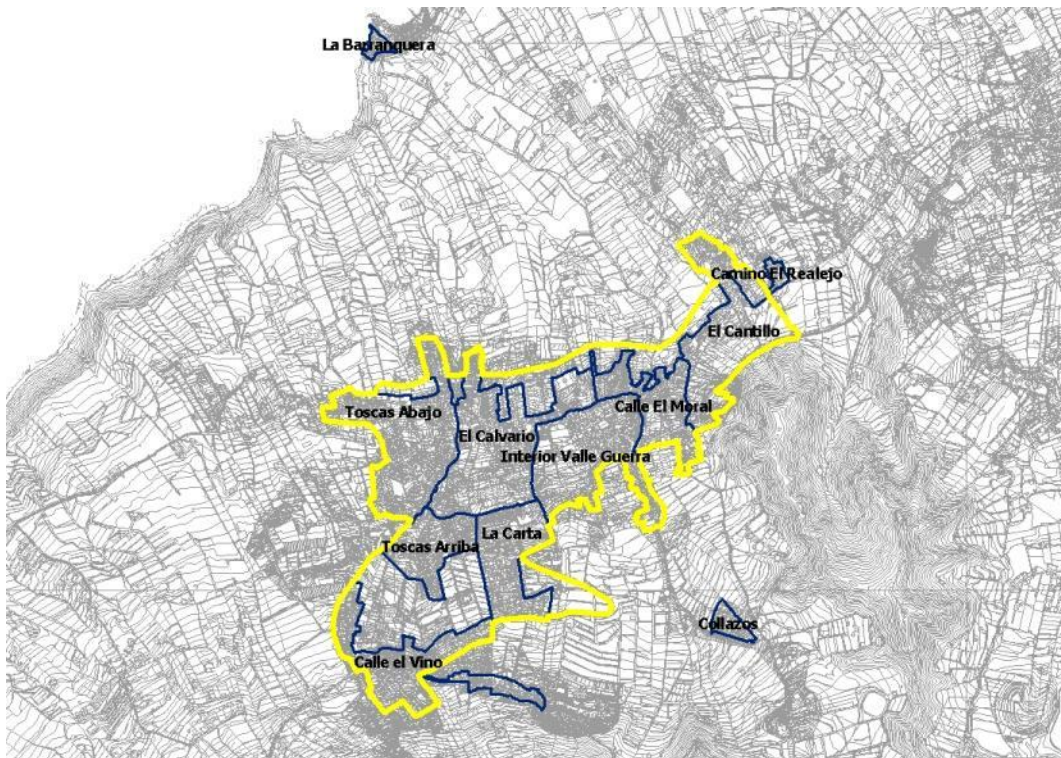


Figura 22: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Valle de Guerra

El perímetro de las AUH es en general bastante irregular y responde al modelo de asentamiento tradicional de Valle de Guerra en torno a caminos agrícolas, con una ocupación inicial de los bordes de éstos y su extensión posterior hacia el interior.



La división se ha realizado atendiendo a la toponimia local, acorde con la tradicional configuración de "barrios" conocida y asumida por los propios residentes. Los límites entre las distintas AUH se apoyan en muchos casos en importantes elementos viarios o territoriales, mientras que su perímetro exterior suele ajustarse a la edificación existente. La morfología de la trama urbana, los usos principales, la tipología predominante, la funcionalidad e incluso las dimensiones son los parámetros que se han tenido en cuenta para delimitar las distintas áreas urbanas homogéneas.

#### **4.4. Ordenación pormenorizada.**

##### 4.4.1. Trama urbana

La actual trama urbana de Valle de Guerra responde a una estructura agraria, de manera que las edificaciones se asientan a borde de los caminos. El núcleo se organiza principalmente entre la Carretera de Tejina-Tacoronte (TF-16) y la sucesión de vías que, partiendo del Camino Palenzuela, enlazan con la Carretera al Pris (TF-163). Entre estas vías existen algunas transversales en las que se aglutinan las edificaciones, pero el interior lo constituyen fincas en cultivo o sin uso específico.

El Plan ordena estos vacíos incorporando una trama viaria que viene determinada por sus conexiones con las vías estructurantes y por la necesidad de completar y dotar de continuidad la escasa red existente creando una estructura mallada con una clara jerarquización.

Las vías existentes presentan trazados irregulares, discontinuos, con escasa sección y unas condiciones de urbanización que no cumplen los requisitos básicos exigibles en un suelo urbano. Desde el Plan se plantean rectificaciones no programadas de forma general y se delimitan ámbitos de gestión para completar la urbanización.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el viario destacan las siguientes:

- a) La creación de una nueva vía longitudinal (este-oeste) tipo rambla, permite el registro de los espacios interiores y da continuidad a la Calle Capellanía del Cercado.
- b) La prolongación del Camino de la Pera hasta enlazar con el Camino de las Toscas.
- c) Las manzanas destinadas a uso industrial se concentran al noreste y en torno a ellas se genera una trama viaria con secciones apropiadas al tráfico pesado, además se proyectan espacios libres como elementos separadores de las piezas residenciales próximas.
- d) La TF-16 se dota de carril bici en su margen sur, prolongándose éste entre los núcleos de Tejina y Valle de Guerra.

##### 4.4.2. Usos

La propuesta del Plan para este núcleo residencial concentra la vivienda colectiva en la parte central del mismo mientras que la unifamiliar se establece en el perímetro y en los asentamientos rurales. Los espacios libres, equipamientos y dotaciones se reparten por el núcleo, cubriendo las necesidades de un centro desabastecido de ellos.

En el extremo nororiental se concentra el uso industrial, separado del residencial por piezas de espacios libres o equipamientos para independizar una actividad que genera tráfic

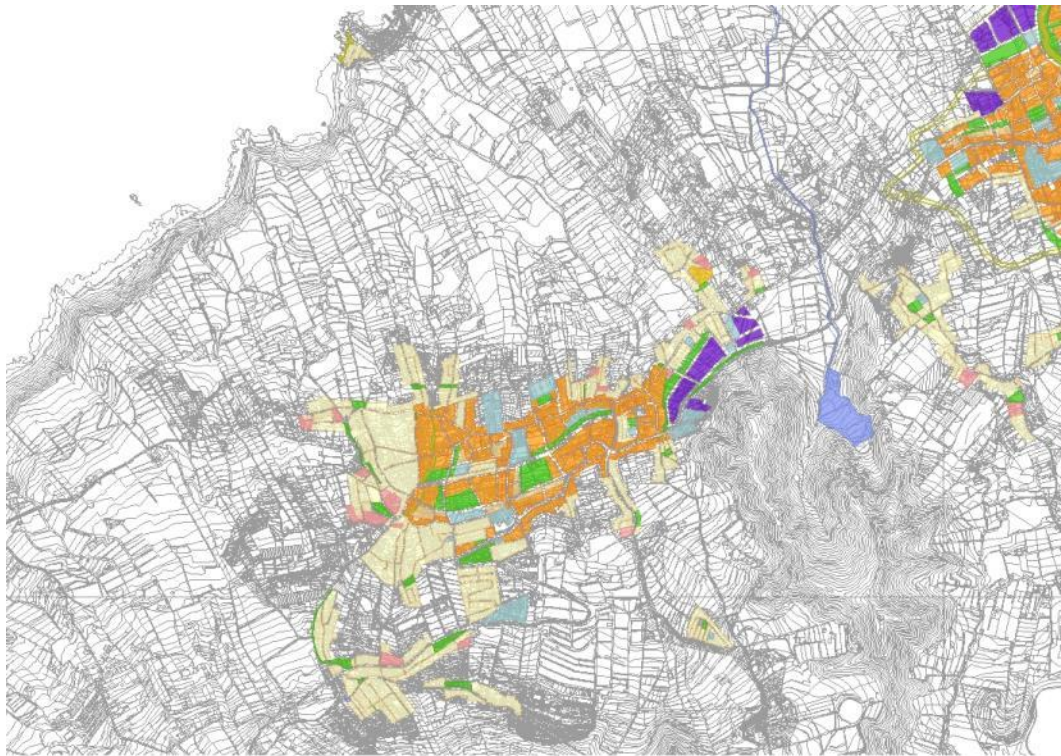


Figura 23: Usos pormenorizados principales del núcleo de Valle de Guerra

#### 4.4.3. Edificación

La edificación preexistente procede en su mayoría de la autoconstrucción, la mayor parte responde a la tradicional vivienda unifamiliar, en muchos casos con local "salón" en planta baja, en ocasiones entre medianeras y en otros casos con separaciones a linderos. En la ordenación propuesta la parte central del núcleo se engloba en la vivienda colectiva, con unos parámetros que la hacen compatible con la vivienda unifamiliar.

En esta área las zonas de crecimiento o expansión en las que se incluyen todos los suelos interiores se han planteado con una tipología de bloque abierto, con separaciones a linderos en los casos en que ha sido posible, por carecer de preexistencias. Para las viviendas alineadas se ha establecido una línea de disposición obligatoria para generar un frente viario continuo. El uso predominante es el de vivienda unifamiliar y la colmatación de los suelos se plantea, especialmente en el oeste del núcleo, con viviendas aisladas o pareadas. La altura máxima fijada es en general de 2 plantas, aunque en la zona interior de crecimiento algunas piezas alcanzan las 3 y 4 plantas liberando mayor superficie de suelo para que la morfología residencial no choque con el entorno rural y agrícola en el que se integra.





#### 4.5. Gestión urbanística.

Valle de Guerra se origina como un asentamiento de carácter agrícola, con un entramado viario de índole rural que adolece de una deficiente urbanización, grandes discontinuidades y secciones irregulares. Para transformar esta red precaria e insuficiente en una trama urbana, es preciso delimitar numerosos ámbitos de gestión. La ocupación del territorio con edificación a borde de caminos determina los tipos de gestión que van a delimitarse en este núcleo. Así las gestiones asistemáticas A3 y A6 salpican el suelo urbano consolidado ya que mediante estos sistemas los propietarios que se sirven de un viario asumen la mejora y urbanización del mismo y sus parcelas adquieren la condición de solar. Actualmente, pese a estar edificadas, la gran mayoría de las parcelas carece de esta condición.

Los vacíos existentes en el núcleo constituyen una oportunidad para completar una trama discontinua mediante el desarrollo de ámbitos de gestión sistemáticos S2 (unidades de actuación), el desarrollo de estos suelos vacantes, especialmente los interiores, permite al mismo tiempo dotar de espacios libres y equipamientos a las zonas colmatadas que presentan una importante carencia. La existencia de los vacíos urbanos en el centro, entre los dos ejes estructurantes del núcleo, la TF-16 y el que va desde el Camino Cantillo a la Calle Juan Fernández, hace que sea necesario afectar gran cantidad de suelo urbano consolidado para comunicar estos ámbitos con la red viaria existente, esto obliga a delimitar numerosos ámbitos de gestión A5 para obtener y urbanizar estos enlaces.

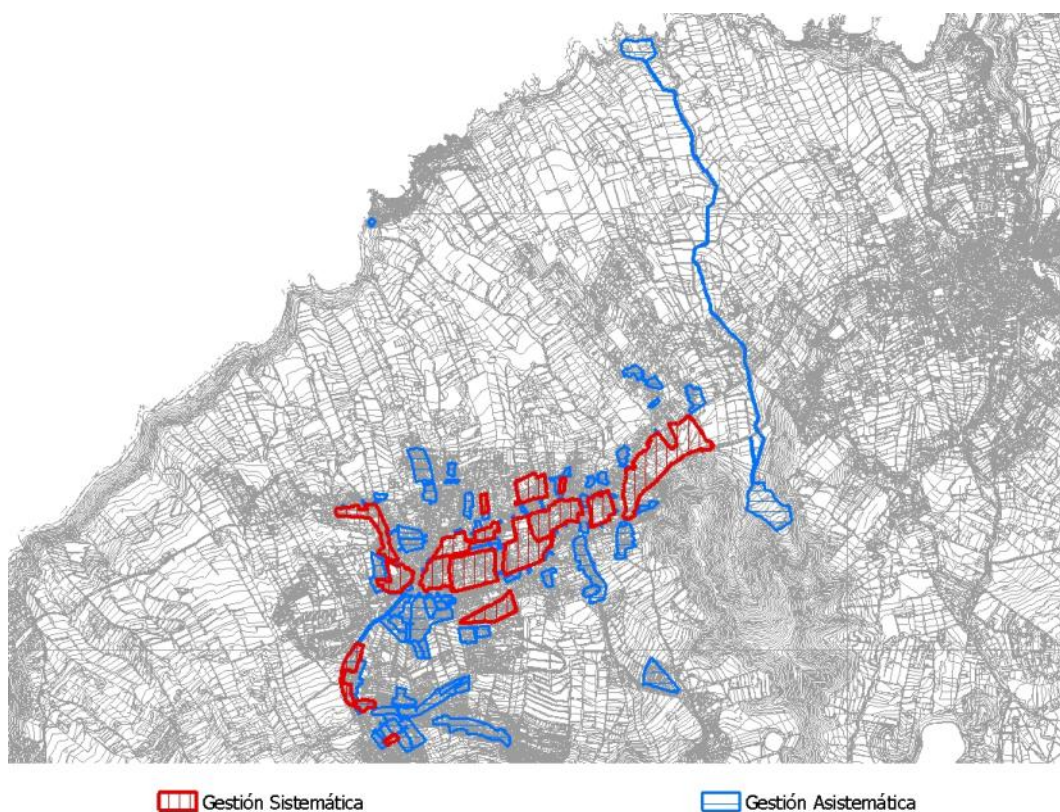


Figura 24: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Valle de Guerra

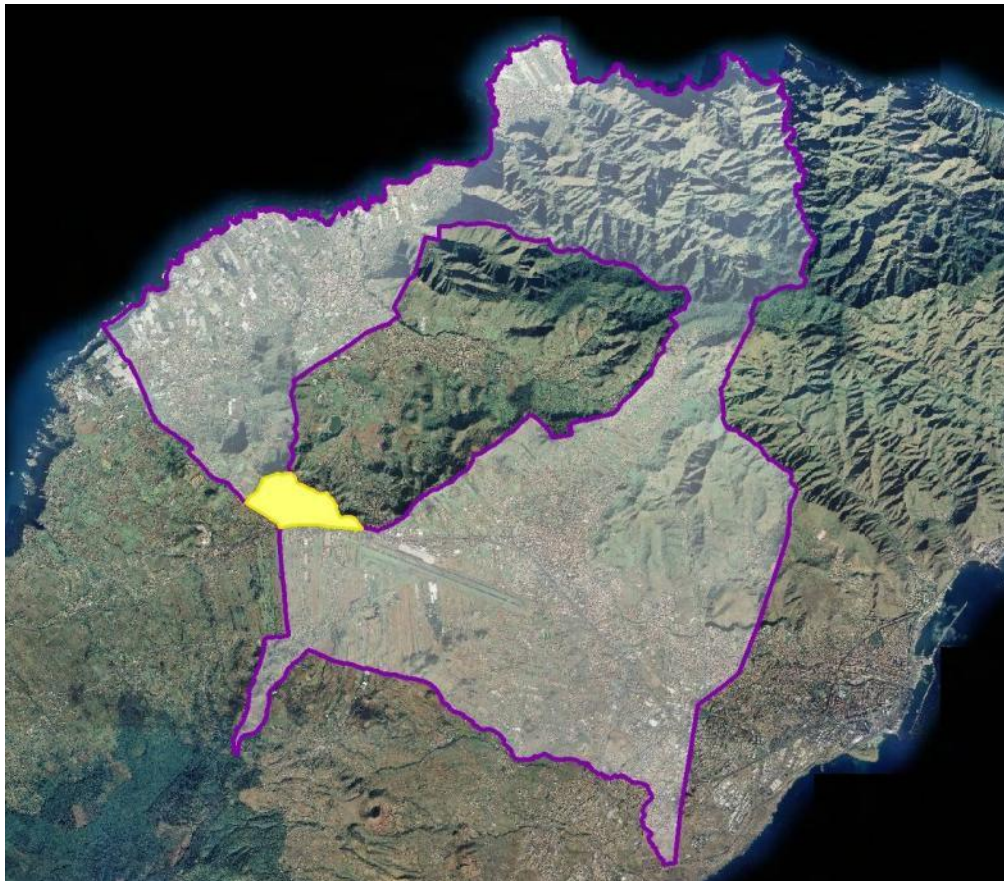


## 5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GUAMASA

### 5.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Guamasa está ubicado al norte de la Autopista TF-5, al oeste del término municipal, encorsetado entre Tegueste y Tacoronte. Se asienta en un territorio con una topografía en suave pendiente y constituye uno de los núcleos más pequeños, similar en dimensión al de Tejina. Se ha desarrollado a partir de la edificación a borde de la Carretera General del Norte y el Camino Santa Rosa de Lima y queda delimitado de la siguiente manera:

- a) Al noreste, por el límite del término municipal lindando con Tegueste.
- b) Al sur, por la Autopista del Norte TF-5.
- c) Al suroeste por el límite del término municipal lindando con Tacoronte.
- d) Al noroeste por el Lomo del Tanque y Montaña Tabares, lindando con suelo rústico.



*Figura 25: Ubicación del núcleo en el municipio*

Al oeste del núcleo se delimitan dos asentamientos rurales, Garimba, unido al núcleo y estructurado como un largo "brazo" en torno al camino del mismo nombre, y El Charcón, asentado en la Carretera del Boquerón a Valle de Guerra (TF-156). Se caracteriza por ser un núcleo de edificación dispersa y muy baja densidad, de origen agrícola y con una estructura parcelaria de suertes largas con ausencia de vías transversales especialmente en el norte, que parte del Camino Santa Rosa de Lima. Al sur de este viario la edificación se asienta en el borde de las vías principales, la Carretera General del Norte, el Camino Santa Rosa de Lima, el Paseo de las Acacias y el Camino del Majano, constituyendo estas calles casi la totalidad de la red viaria de esta parte del núcleo.

El eje estructurador, Camino Santa Rosa de Lima, atraviesa Guamasa de este a oeste enlazando la Carretera General (TF-152) con la Carretera Boquerón Valle de Guerra (TF-156). Las calles presentan un escaso nivel de urbanización y en muchas ocasiones secciones insuficientes, ya que la mayoría se han formado a partir de la antigua red de caminos agrícolas.

Es un núcleo residencial de viviendas unifamiliares aisladas en su mayoría, aunque en los márgenes de la Carretera General del Norte se da un uso mixto ocupando el terciario la planta baja y el residencial la alta. En épocas más recientes se han llevado a cabo promociones de viviendas adosadas o en hilera, especialmente en el Camino del Majano y Garimba. Los espacios libres casi no existen, pero la vegetación es una constante en el núcleo, ocupando los bordes de las vías y los espacios privados de las parcelas lo que hace que esta insuficiencia pase inadvertida. Los equipamientos y dotaciones son escasos y se concentran en el margen sur del Camino Santa Rosa de Lima, alejados de gran parte de la trama.

## 5.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación

Guamasa cuenta con una localización estratégica ya que se encuentra entre municipios, junto al aeropuerto y bien comunicada, todo ello ha generado un núcleo residencial tipo "dormitorio" que carece de los servicios asociados a su uso dominante. Las siguientes características dan lugar a los principales problemas urbanísticos del núcleo:

- a) Se trata de un núcleo fragmentado que carece de un centro urbano claro, caracterizado por la dispersión de las edificaciones que se han dispuesto a lo largo de caminos rurales creando una gran "mancha" que salpica el territorio con muy baja densidad.
- b) La edificación es en su mayoría de autoconstrucción, dispuesta a borde de los caminos sin planificación previa ni urbanización.
- c) El eje estructurante básico es el Camino Santa Rosa de Lima, que atraviesa el núcleo de este a oeste y lo divide en dos áreas con distinta configuración. Al sur el origen del núcleo, con escaso viario y parcelas de grandes proporciones y al norte las suertes largas, con una red de calles longitudinales inconexas entre sí.
- d) El límite sur es la Autopista TF-5 y la Carretera General del Norte, una potente barrera que lo aísla del núcleo de Los Rodeos ubicado en el margen opuesto.
- e) Las vías urbanas que estructuran el núcleo eran vías comarcales y se han convertido en un atajo para el tráfico intermunicipal, siendo incapaces de soportar ambos flujos.
- f) Se encuentra inmerso en una comarca tradicionalmente agrícola, pero en progresivo abandono, de manera que la trama dispone en su interior de terrenos vacíos sin uso específico lo que genera importantes discontinuidades en la estructura urbana.
- g) La urbanización del viario es deficiente, ciñéndose a una calzada asfáltica sin espacio para el peatón o el aparcamiento. La trama es discontinua al formarse a partir de los antiguos caminos agrícolas, con calles largas, sin salida y con escasa sección.
- h) La dotación de aparcamientos es muy escasa.
- i) Carece de espacios libres públicos, aunque la existencia de una vegetación antigua y exuberante en los jardines privados dota de calidad al paisaje y a la trama.
- j) Los equipamientos y dotaciones existentes son mínimos y responden a servicios básicos docentes, asistenciales y deportivos y puesto que el núcleo, por su dispersión, es extenso, éstos resultan bastante alejados para algunos barrios del mismo.
- k) La autoconstrucción, la mayoría de viviendas unifamiliares aisladas (autopromoción), contrasta con algunas promociones relativamente recientes de vivienda colectiva y/o adosada con un mayor aprovechamiento del suelo.



- l) En su borde sur se mezcla el uso residencial y el terciario con actividades relacionadas en general con el ocio y la hostelería.
- m) En las inmediaciones del cruce de la Carretera del Boquerón, Camino Garimba y El Majano se mezclan algunas naves con las viviendas, debido a la localización en este enclave de algunos comercios y servicios como talleres y almacenes.
- n) La huella sonora del aeropuerto afecta a toda la parte sur del núcleo lo que condiciona la implantación de nuevos usos residenciales, sanitarios y docentes.

El principal objetivo de la ordenación es completar una trama viaria a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Los criterios específicos de ordenación se resumen en:

- a) Garantizar la funcionalidad de la red viaria, dotándola en la medida de lo posible de secciones continuas y adecuadas a su categoría y generar una trama mallada que dé salida a las numerosas calles que en la actualidad carecen de ella.
- b) Potenciar el desarrollo de los vacíos interiores diseñando una trama urbana que integre estos espacios intersticiales.
- c) Urbanizar la red viaria existente dotándola de los servicios básicos exigibles al suelo urbano de manera que las parcelas adquieran la condición de solar.
- d) Dotar de espacios libres el núcleo para cubrir la actual carencia.
- e) Dotar el núcleo de aparcamientos.
- f) Proteger el entorno natural, en particular el Norte, que dispone de una situación privilegiada con unas vistas excepcionales sobre Valle de Guerra.
- g) Eliminar la barrera que constituye la TF-5 mediante el desvío del tráfico territorial a la variante que discurre por el sur del Aeropuerto Norte.
- h) Establecer unas condiciones homogéneas para que la trama no sea discordante.

### 5.3. Ordenación estructural

#### 5.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Guamasa está localizada estratégicamente junto al Aeropuerto Tenerife Norte y constituye un punto de paso dotado de una excelente comunicación con el resto de la isla. El Camino Santa Rosa de Lima y su prolongación con el Camino Garimba, la Carretera del Boquerón y su prolongación con el Camino del Majano y la Carretera General del Norte constituyen las principales vías que estructuran el sur del núcleo, siendo la TF-5 su límite.

El área norte, desde el Camino Santa Rosa de Lima hasta el límite con el término municipal de Tegueste, sólo cuenta con un entramado de gran longitud en sentido norte-sur. Desde el PGO-2004 se planteaba la necesidad de crear un eje "cosiendo" esta trama, por lo que este Plan propone como vía urbana estructurante una calle que parte del cruce entre el Camino Tabares y la Calle Eucalipto, se prolonga hacia el este, paralela al Camino Santa Rosa de Lima, hasta el Camino de la Cordillera que se extiende hacia el sur, y enlaza con la Carretera General del Norte, cerrando así un nuevo anillo viario.

Dentro del núcleo se integran cuatro piezas estructurantes que forman parte de los sistemas generales:

- a) El equipamiento privado "Sánchez Bacallado", con una escuela de hostelería y turismo, y servicios de restauración, ubicado en la Carretera General del Norte.

- b) El equipamiento comunitario y el espacio libre que se proponen al este del núcleo, en el que se plantea la creación de un campo de fútbol en el Camino de la Cordillera.
- c) La pieza de infraestructuras de transporte prevista para la ejecución de un intercambiador de transporte en la zona central de la nueva rotonda de Guamasa.

El carácter de barrio periférico de la zona centro y su facilidad de acceso al viario interurbano marca el carácter de Guamasa como zona residencial tranquila y accesible. El uso global del núcleo es principalmente el residencial, siendo el más característico el de vivienda unifamiliar.

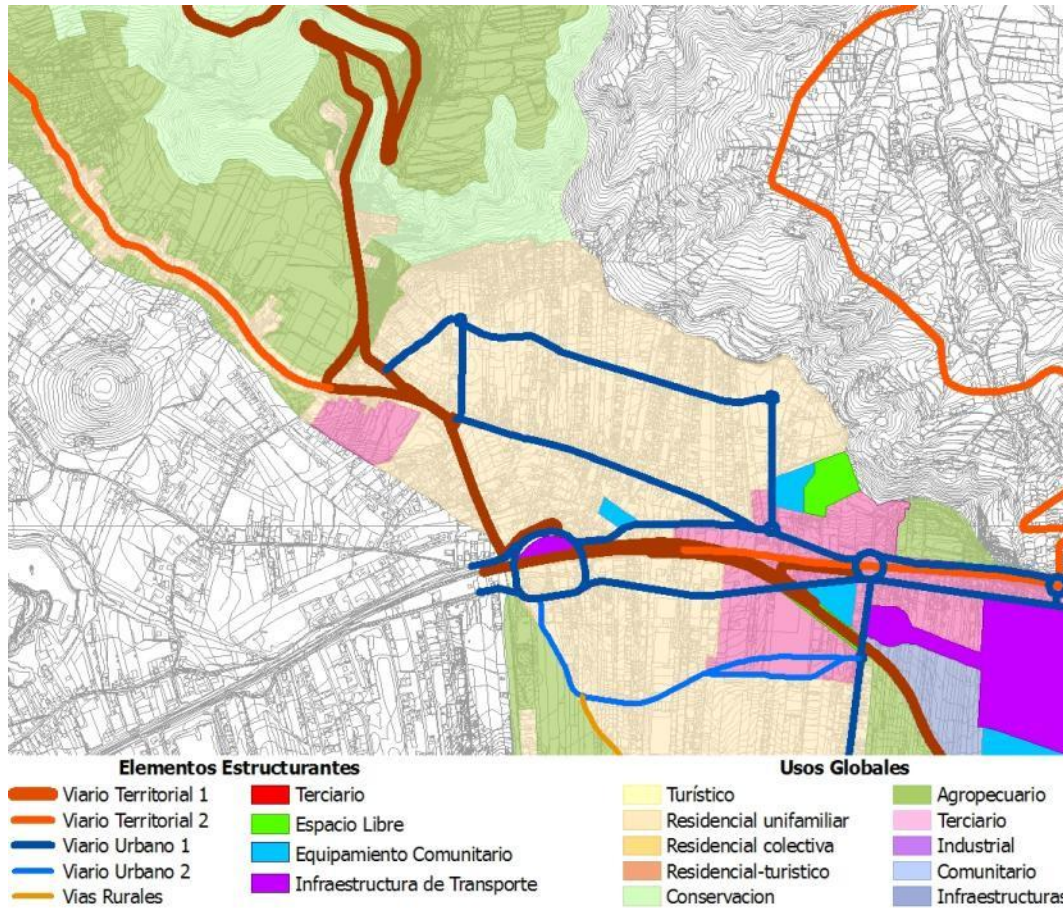


Figura 26: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Guamasa

### 5.3.2. Clasificación y categorización

Guamasa se encuentra encorsetada entre Autopista del Norte y una línea de cumbres que cae hacia la vertiente norte de manera brusca, por tanto las únicas posibilidades de crecimiento son los huecos interiores y la zonas este y oeste. El paquete más compacto de suelo urbano se ubica entre los tres ejes viarios que estructuran el núcleo, Camino Santa Rosa de Lima, Carretera General del Norte y Camino del Majano, aunque en el margen este del último existe un vacío de dimensiones considerables (suelo urbano no consolidado). Al norte del Camino Santa Rosa de Lima la ocupación ha generado franjas longitudinales de suelo urbano consolidado, no consolidado y urbanizable siguiendo las suertes largas de origen agrícola.

El mayor crecimiento se plantea en el extremo este, donde se delimita un extenso ámbito de suelo urbanizable sectorizado ordenado en respuesta a la alternativa elegida durante la fase de Avance: la extensión del núcleo hacia todos los espacios vacantes. En el oeste, ya que en la fase del Borrador los crecimientos fueron rechazados por los propietarios, los vacíos se engloban en ámbitos de suelo urbanizable no sectorizado, delimitándose dos asentamientos rurales en torno a las vías de comunicación con Valle de Guerra (Garimba y El Charcón).

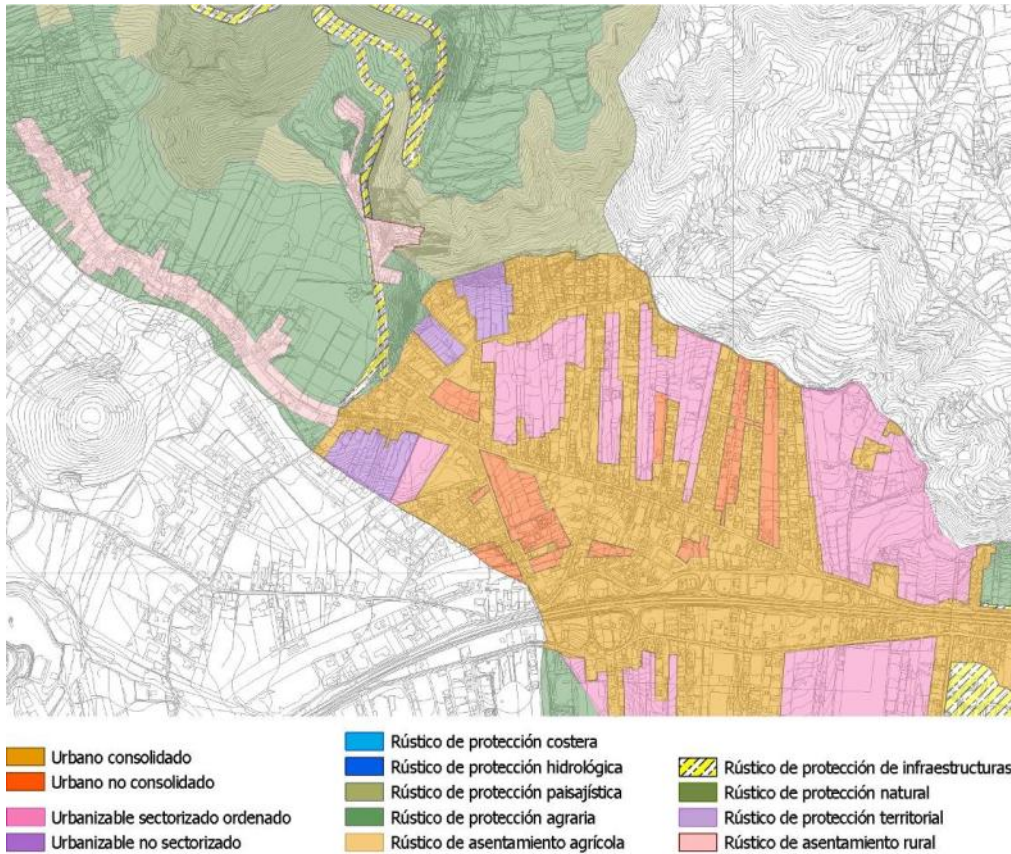


Figura 27: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Guamasa

### 5.3.3. División en áreas urbanas homogéneas

Este núcleo está formado por ocho áreas urbanas homogéneas (AUH):

- 1) AUH-0501: Guamasa Casco
- 2) AUH-0502: La Cordillera
- 3) AUH-0503: Suertes Largas 1
- 4) AUH-0505: Suertes Largas 2
- 5) AUH-0506: El Boquerón
- 6) AUH-0507: Tabares
- 7) AUH-0508: Garimba
- 8) AUH-0509: El Charcón

La división se ha realizado en base a las condiciones morfológicas, el Camino Santa Rosa de Lima es el elemento separador, dejando al norte tres zonas claramente diferenciables: al este un área vacía (La Cordillera), en el centro todas las suertes largas divididas en dos áreas por su extensión y al oeste todas las edificaciones vinculadas al Camino Tabares. Al



sur del citado camino, dos áreas separadas por el Camino del Majano (Guamasa Casco y El Boquerón) y en el extremo occidental los asentamientos rurales Garimba y El Charcón.

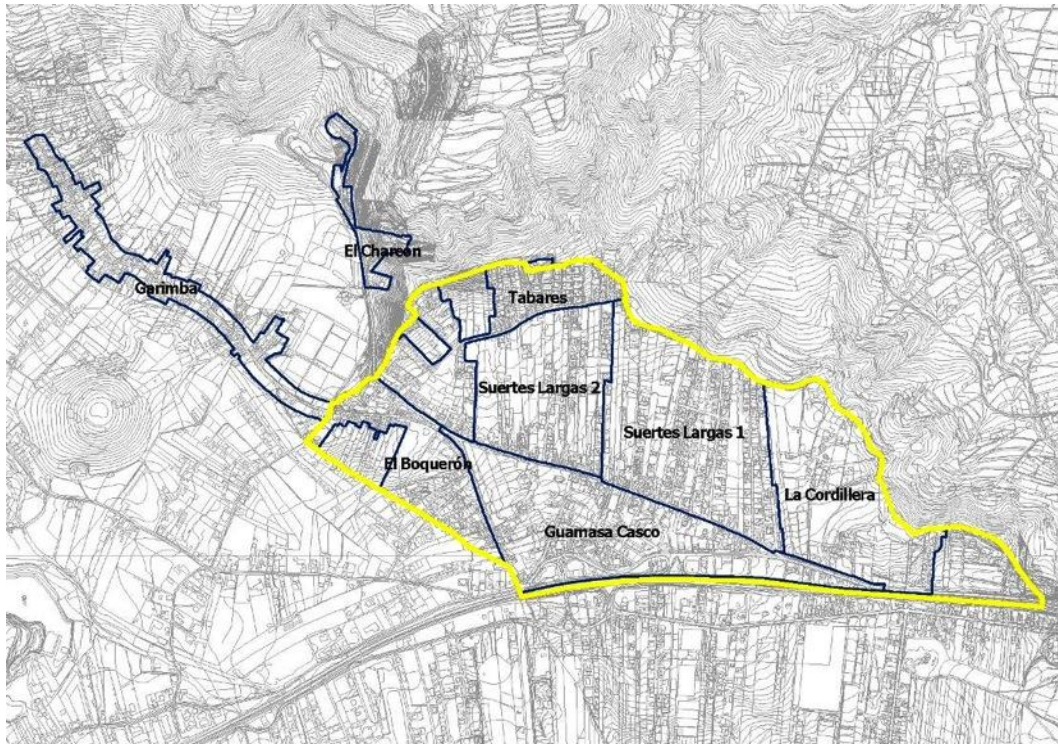


Figura 28: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Guamasa

#### 5.4. Ordenación pormenorizada

##### 5.4.1. Trama urbana

La trama urbana se estructura a partir del Camino Santa Rosa de Lima, que genera un viario escaso e incompleto con dos zonas al norte y sur de este eje. En el área situada al norte se establecen nuevos trazados dando continuidad a los existentes y una red transversal creando una retícula y cerrando el anillo mediante la Calle Padilla Alta, que da salida al viario longitudinal (suertes largas). En el oeste la imposibilidad de generar una vía de borde por las condiciones topográficas, o porque ésta afectaría a las edificaciones existentes, se han dejado calles sin salida. Al sur del Camino Santa Rosa de Lima la edificación se concentra en los bordes de las vías estructurantes, con una trama urbana interior muy escasa y sin continuidad. Se trata de completar la trama incorporando vías de nuevo trazado estrictamente necesarias para ello. Destaca la creación de un ámbito peatonal junto a la iglesia siendo necesario desviar el tráfico rodado a un nuevo viario incluido en el ámbito de gestión colindante. Las secciones del viario existente son en general insuficientes, por lo que se corrigen las alineaciones mediante actuaciones no programadas que no generan afecciones inmediatas sobre las edificaciones.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el viario destaca:

- a) Crear una nueva vía transversal este-oeste, paralela al Camino Santa Rosa de Lima.
- b) Ampliar la sección de La Autopista del Norte (TF-5) para conectar con la nueva variante proyectada. Se rediseña la rotonda situada en el extremo sur del Camino del Majano para mejorar la conexión con los terrenos situados al otro lado de la TF-5.

- c) Completar y mejorar la Calle Padilla Alta constituyendo el borde norte del núcleo.

#### 5.4.2. Usos

Es un núcleo con predominio de vivienda unifamiliar en su mayoría aislada. En el noroeste destacan varias piezas de vivienda unifamiliar agrupada, se establecen para reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y con una servientía de uso comunitario por la que se accede desde la vía pública a cada una de las parcelas.

En las nuevas áreas de expansión (urbanizable) afectadas por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora) se establecen piezas de uso industrial y comercial. Los espacios libres, equipamientos y dotaciones se localizan casi todos en los ámbitos de gestión sistemática. Destaca una pieza con uso de infraestructura de transporte para la ejecución de un pequeño intercambiador (parada de guaguas y aparcamientos) en la zona central de la nueva rotonda de Guamasa, junto al eje territorial TF-5.

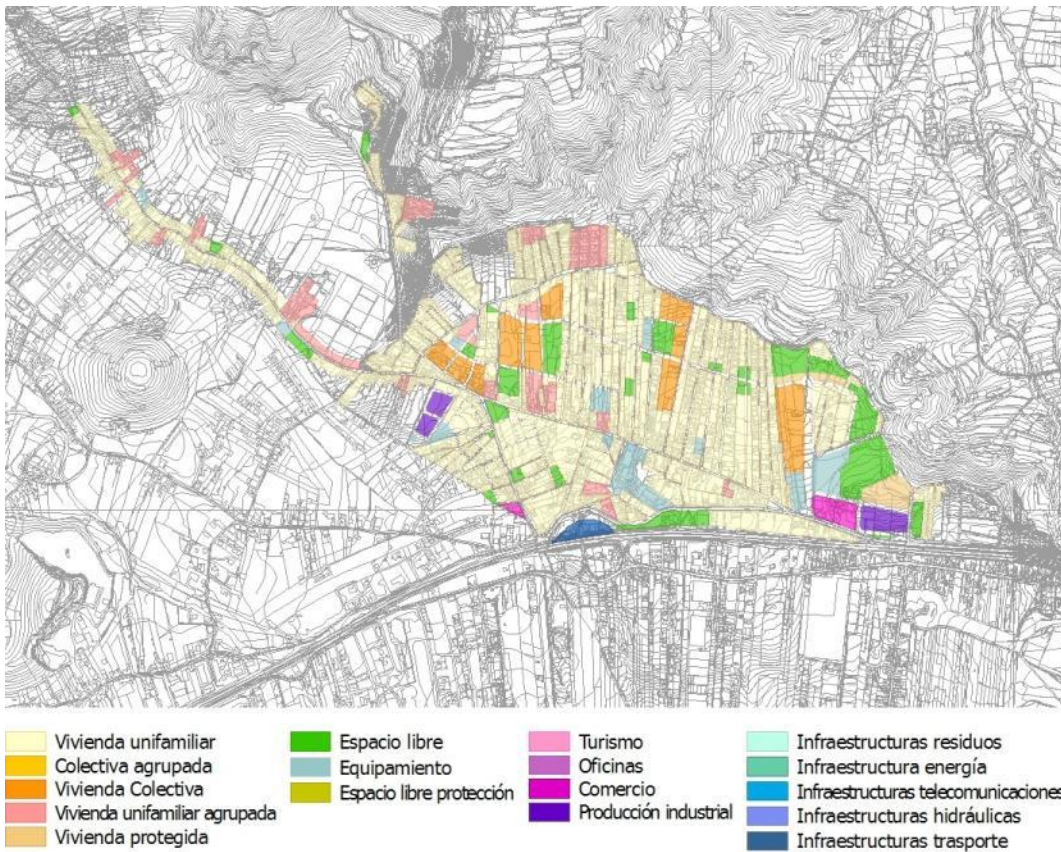


Figura 29: Usos pormenorizados principales del núcleo de Guamasa

#### 5.4.3. Edificación

El núcleo se configura como residencial con una tipología dominante de vivienda unifamiliar aislada, "chalet", aunque en el oeste, donde se concentra la actividad terciaria, las edificaciones se adosan, el núcleo se compacta y las plantas bajas se convierten en locales. Se mantiene la tipología existente y se plantea, en los crecimientos no afectados por la huella sonora, introducir vivienda colectiva en bloque abierto en relación con las vías de mayor je-





arquía, proporcionando mayor aprovechamiento del suelo y dotando de espacios libres y dotaciones a un núcleo desprovisto de ellos. La altura máxima fijada es en general de 2 plantas, aunque en el interior hay piezas con 3 liberando mayor superficie de suelo, de modo que la morfología residencial siga contando con una gran superficie de suelo sin edificar.

### 5.5. Gestión urbanística.

Guamasa conserva una clara estructura agrícola con un entramado viario de índole rural con deficiente urbanización, grandes discontinuidades y secciones irregulares. Para transformar esta precaria red en una trama urbana se delimitan numerosos ámbitos de gestión. En el suelo urbano consolidado los propietarios deben urbanizar las vías de manera que sus parcelas adquieran la condición de solar, ya que pese a estar edificadas, muchas carecen de unos servicios mínimos. Con este fin se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática A6. Los dos asentamientos rurales requieren mejorar sus viarios y cumplir con los espacios libres y dotaciones, estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto, delimitándose un ámbito de gestión asistemática A3 en cada uno de ellos.

Al norte del Camino Santa Rosa de Lima las suertes largas han dejado grandes superficies vacías, se plantea generar una trama urbana mallada mediante el desarrollo de ámbitos de gestión sistemáticos S2. Para darle continuidad y sentido hay que atravesar los suelos urbanos colindantes, generando ámbitos de gestión A5 para obtener y urbanizar estos enlaces. La mejora de la conexión con el núcleo de Los Rodeos, en el margen opuesto de la TF-5, y la ampliación para generar el acceso a la nueva variante de ésta, requiere la delimitación de ámbitos de gestión A2 (actuación pública directa) con cargo a la administración competente.

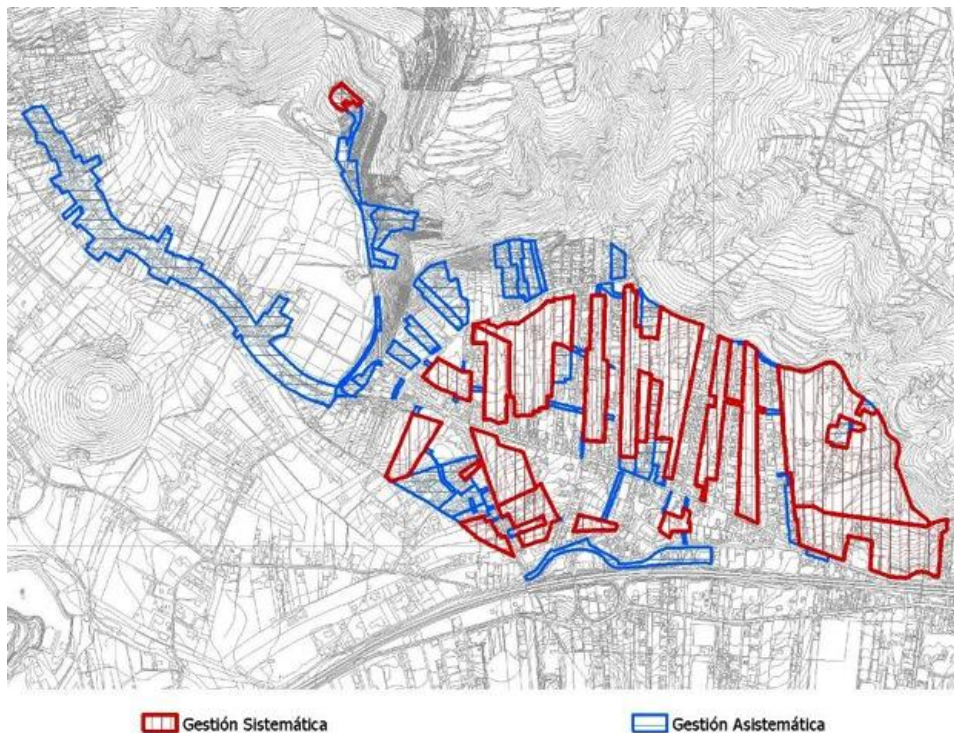


Figura 30: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Guamasa

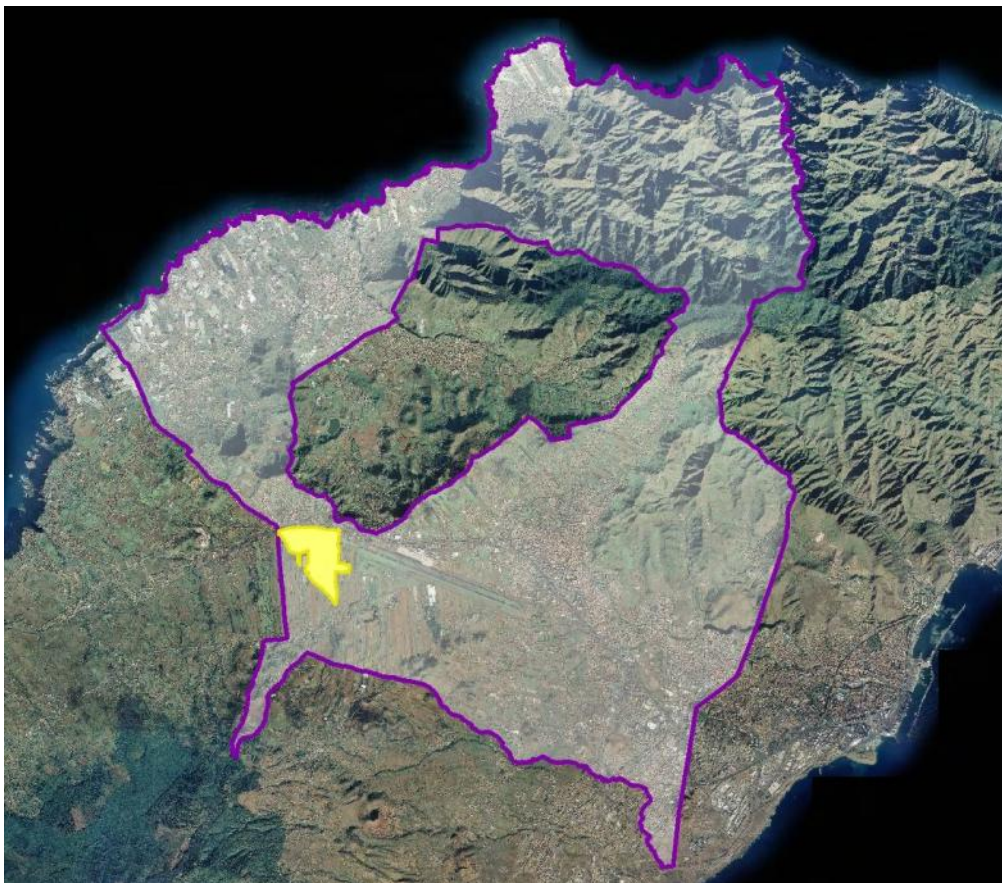


## 6. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS RODEOS

### 6.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Los Rodeos se encuentra ubicado al sur de la Autopista TF-5, entre el Aeropuerto Tenerife Norte y el límite oeste del término municipal, lindando con Tacoronte. Se asienta en un territorio con una orografía muy plana destinado tradicionalmente a la agricultura y en el que aún existen fincas en explotación. Se ha desarrollado a partir de la edificación a borde de la vía de servicio de la Autopista del Norte (TF-5) y de la Carretera Cruz Chica-Aguagarcía (TF-237) y queda delimitado:

- a) Al norte por la Autopista del Norte, TF-5.
- b) Al este por el Aeropuerto Tenerife Norte y con el suelo rústico.
- c) Al sur su perímetro es muy irregular ya que de la trama urbana "cuelgan" varios asentamientos rurales que se extienden longitudinalmente en sentido norte-sur, con desviación al oeste en su extremo meridional.
- d) Al oeste la parte más urbana presenta un claro límite, el Camino del Majano, que se vuelve irregular en los asentamientos de El Ortigal.



*Figura 31: Ubicación del núcleo en el municipio*

Los Rodeos, de origen agrícola, posee una estructura parcelaria de suertes largas, edificación a borde de carretera y de caminos y un núcleo de tamaño intermedio, disperso y de baja densidad. Dentro del área urbana se distinguen dos sectores que se relacionan a través de la Carretera de Los Rodeos-Campo de Golf, sin otra conexión entre ellos:



- a) Al norte, el ámbito entre la TF-5 y el Camino del Majano y su prolongación hacia el este, desde su encuentro con el Camino de los Reyes mediante una vía de nuevo trazado. Esta área está constituida por una amplia franja paralela a la autopista.
- b) Al sur, en sentido transversal (norte-sur) al ámbito anterior, que se desarrolla a borde de la Carretera TF-237, La Cañada (que va de Cruz Chica a Aguagarcía).

Se trata de un núcleo residencial de viviendas unifamiliares aisladas, aunque en épocas recientes se han ejecutado algunas promociones de viviendas adosadas y/o pareadas. Puntualmente, y sobre todo en las inmediaciones de la vía de servicio de la TF-5, aparecen algunos usos industriales y comerciales.

En general carece de espacios libres y dotaciones pero, al conservar un carácter fundamentalmente agrícola y debido a la presencia de numerosos jardines privados, predomina la vegetación, por lo que esta insuficiencia pasa inadvertida.

## 6.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

Los Rodeos es un área con una estructura eminentemente agrícola con un nivel de urbanización muy bajo que se articula mediante tres ejes, la Carretera de Los Rodeos-Campo de Golf (TF-235), la Carretera del Ortigal (TF-237) y el Camino Real.

Los principales problemas urbanísticos de este núcleo se originan a partir de las siguientes características:

- a) La trama secundaria tiene un marcado carácter lineal en dirección norte-sur, con una red de caminos en cuyos bordes se han ido asentando las edificaciones. Se origina así una trama rectangular, con parcelas extremadamente alargadas y donde la conexión este-oeste sólo se produce en los bordes de la cuadrícula y en la zona central mediante el Camino Alfredo Hernández Canino o Camino del Medio.
- b) 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.
- c) Carece de un centro urbano claro y se caracteriza por la dispersión de las edificaciones dispuestas a lo largo de caminos rurales con muy baja densidad.
- d) El límite norte es la Autopista TF-5 que constituye una potente barrera que lo aísla de Guamasa, núcleo urbano ubicado en el margen opuesto.
- e) Existe una cierta correlación entre el tamaño de la parcela, la antigüedad de la edificación y las diferentes formas de promoción de las edificaciones. La mayoría de viviendas unifamiliares de autopromoción tienen asociadas unas parcelas de más dimensión que aquellas promociones con destino al mercado inmobiliario. Las primeras suelen tener una antigüedad mayor y las parcelas se dedican normalmente 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.
- f) Se encuentra inmerso en una comarca tradicionalmente agrícola aunque en progresivo abandono, de manera que el interior de la trama dispone de terrenos vacíos y sin uso específico, lo que genera importantes discontinuidades en la estructura urbana.
- g) La urbanización de la red viaria es en general deficiente y se limita a una calzada asfáltica en los mejores casos, siendo en otros muchos un camino de tierra sin espacios para el peatón o para aparcamiento de vehículos.



- h) Las vías principales han modificado su función originaria como carreteras y han pasado a tener un uso más urbano y más cercano al concepto de calle (Carretera del Ortigal, Camino Real o Carretera del Campo de Golf) sin cambiar su sección tipo para adaptarse a las necesidades peatonales o de aparcamiento y, salvo casos puntuales, los recorridos peatonales tienen que efectuarse por los márgenes y arcenes de las carreteras con el consiguiente peligro para la seguridad vial.
- i) En la Carretera de Los Rodeos-Campo de Golf (TF-235) se localizan numerosas salas de fiesta, bares, restaurantes, etc. que generan tráfico en horarios nocturnos y especialmente los fines de semana. Así mismo, en la intersección de esta carretera con la de El Ortigal (TF-237) se hace difícil la incorporación (sobre todo para vehículos pesados como los que acuden al cercano Matadero Insular de Tenerife).
- j) Hay restricción de usos por la huella sonora del aeropuerto para suelos en desarrollo.
- k) Los equipamientos y dotaciones existentes son mínimos y responden a servicios básicos docentes, religiosos y deportivos.
- l) Las edificaciones ubicadas al este del acceso a la futura variante de la TF-5, entre esta autopista y la Carretera de Los Rodeos-Campo de Golf, invaden la zona de servidumbre de protección de la TF-5.

El principal objetivo de la ordenación es completar una trama viaria a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los usos actuales y futuros.

Los criterios específicos de ordenación se resumen en:

- a) Garantizar la funcionalidad de la red viaria, dotándola en la medida de lo posible, de secciones continuas adecuadas a su categoría y posibilitando la conectividad mediante ejes transversales a las suertes.
- b) Potenciar el desarrollo de los vacíos interiores diseñando una trama urbana que integre estos espacios intersticiales y acabe con el crecimiento disperso que ha caracterizado el área.
- c) Urbanizar la red viaria existente dotándola de los servicios básicos exigibles al suelo urbano de manera que las parcelas adquieran la condición de solar.
- d) Dotar de espacios libres y equipamientos el núcleo para cubrir la actual carencia.
- e) Dotar al núcleo de aparcamientos.
- f) Ordenar y dotar de espacios libres y equipamientos, para cumplir con las exigencias de las Directrices, los asentamientos rurales del núcleo.
- g) Incorporar el trazado de la variante de la Autopista TF-5.
- h) En cuanto a la ordenación de la edificación el objetivo es establecer unas condiciones homogéneas de manera que en la trama no se produzcan disonancias.
- i) Aprovechar la proximidad al aeropuerto, la afección por la huella sonora y la buena comunicación con el resto de la isla para implantar usos industriales y comerciales de manera que se genere cierta actividad económica.

### 6.3. Ordenación estructural

#### 6.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Debido a la localización estratégica de Los Rodeos, la propuesta de una variante de la Autopista del Norte (TF-5), viario territorial, permite nuevos planteamientos para esta área y condiciona los trazados viarios. La sección de la Autopista (TF-5) en el extremo oeste, se amplía incorporando un nuevo carril para la conexión con la nueva variante a ejecutar. Se plantea también una nueva rotonda en el extremo norte del Camino de la Cañada para darle continuidad y crear una conexión con los terrenos al otro lado de la TF-5.

La carencia de viarios transversales a las suertes (norte-sur) plantean la necesidad de crear un nuevo eje transversal que dé continuidad a la trama. Con este planteamiento y para cerrar el ámbito norte del núcleo se propone conectar el Camino del Majano con el Camino de la Cañada (Cruz Chica), creando una vía urbana estructurante paralela a la existente, la Carretera del Campo de Golf. Los asentamientos rurales son lineales y se desarrollan fundamentalmente a lo largo la Carretera del Ortigal (TF-237). Dentro del núcleo se disponen los siguientes sistemas generales:

- El espacio libre ubicado sobre el tramo soterrado de la variante propuesta para la Autopista del Norte, TF-5.
- El equipamiento ubicado en la Carretera del Campo de Golf TF-235, junto al espacio libre citado anteriormente.
- El sistema general destinado a Matadero insular
- La Base militar de Los Rodeos

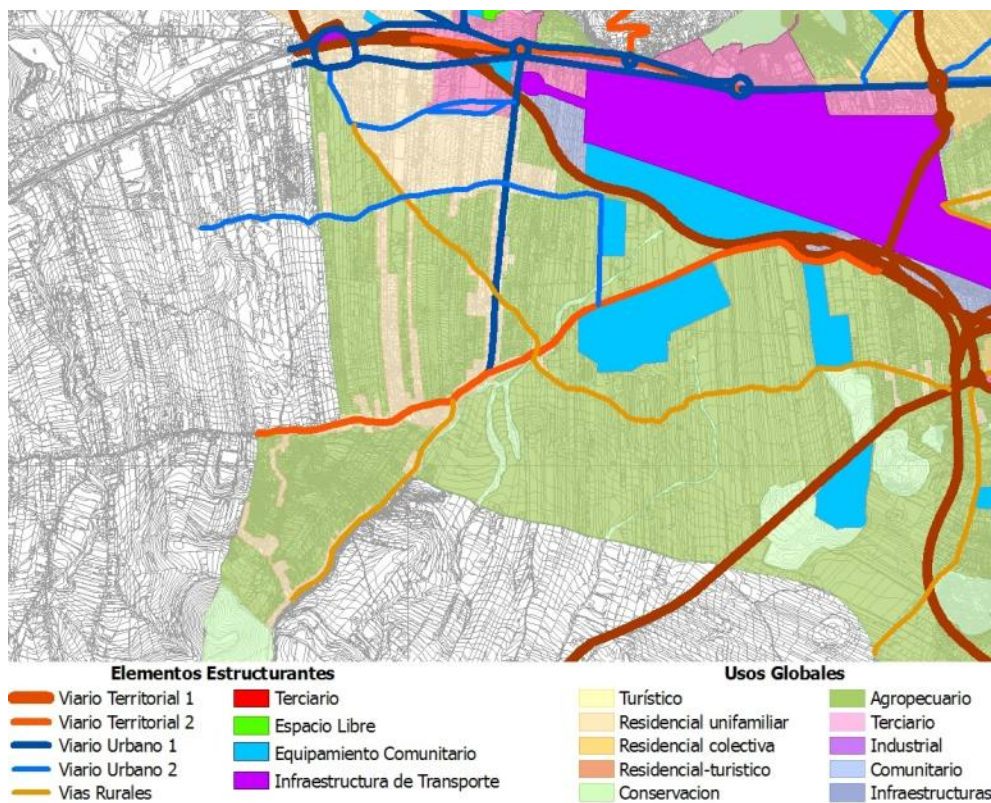


Figura 32: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Los Rodeos



El uso global del núcleo es el residencial, siendo el más característico el de vivienda unifamiliar. Los terrenos incluidos en el nuevo ámbito de desarrollo (SUSO) ubicado al noroeste, se encuentran afectados por la huella sonora del Aeropuerto Tenerife Norte, por lo que las piezas resultantes de su ordenación se destinan al uso comercial e industrial.

### 6.3.2. Clasificación y categorización

Los Rodeos se estructura en torno a tres vías: la Autopista del Norte, la Carretera del Campo de Golf y la de El Ortigal. Las edificaciones se asientan en los bordes de las mismas y de los caminos que parten de ellas dejando en el interior unos ámbitos vacíos de superficies considerables. El paquete más compacto de suelo urbano se establece a lo largo de las carreteras TF-235 y TF-237, con ensanches puntuales y suelos vacantes entre ellos. Éstos se han delimitado como suelo urbanizable sectorizado ordenado y suelos urbanizables no sectorizados, con el fin de completar la trama y evitar la dispersión, para ello se cierra el perímetro mediante un anillo viario (enlace Camino del Majano-Camino de la Cañada) que ejerce de elemento frontera con el suelo rústico. Hacia el sur el núcleo se extiende con asentamientos rurales de clara estructura lineal.

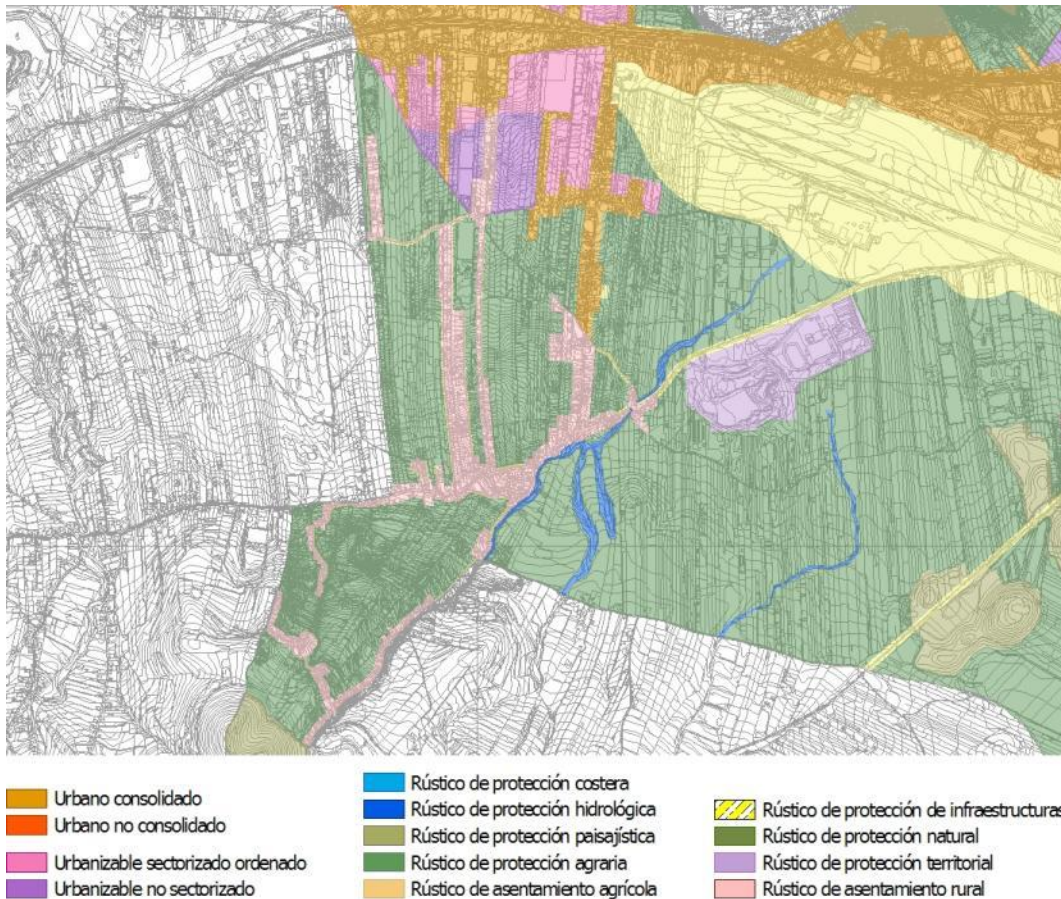


Figura 33: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Los Rodeos



### 6.3.3. División en áreas urbanas homogéneas.

Este núcleo está formado por siete áreas urbanas homogéneas (AUH):

- 1) AUH-0601: Rodeo 1
- 2) AUH-0602: Rodeo 2
- 3) AUH-0603: Cruz Chica
- 4) AUH-0605: El Ortigal Bajo
- 5) AUH-0606: El Ortigal
- 6) AUH-0608: El Ortigal Alto
- 7) AUH-0609: Guillén

La división se ha realizado atendiendo a la categoría de suelo y a las condiciones territoriales. El núcleo se divide, como ya se ha citado en el apartado 6.1, en dos ámbitos. La división del sector norte en dos AUH obedece principalmente a una necesidad dimensional, pero la categorización de suelo es la que determina la línea que las delimita. En el ámbito sur la línea de suelo urbano de Cruz Chica procede del PGO-2004 y determina el inicio del los asentamientos rurales deslindando estas áreas urbanas homogéneas. Los asentamientos se dividen según los viarios que los estructuran atendiendo también a la extensión de los mismos y a sus relaciones funcionales.

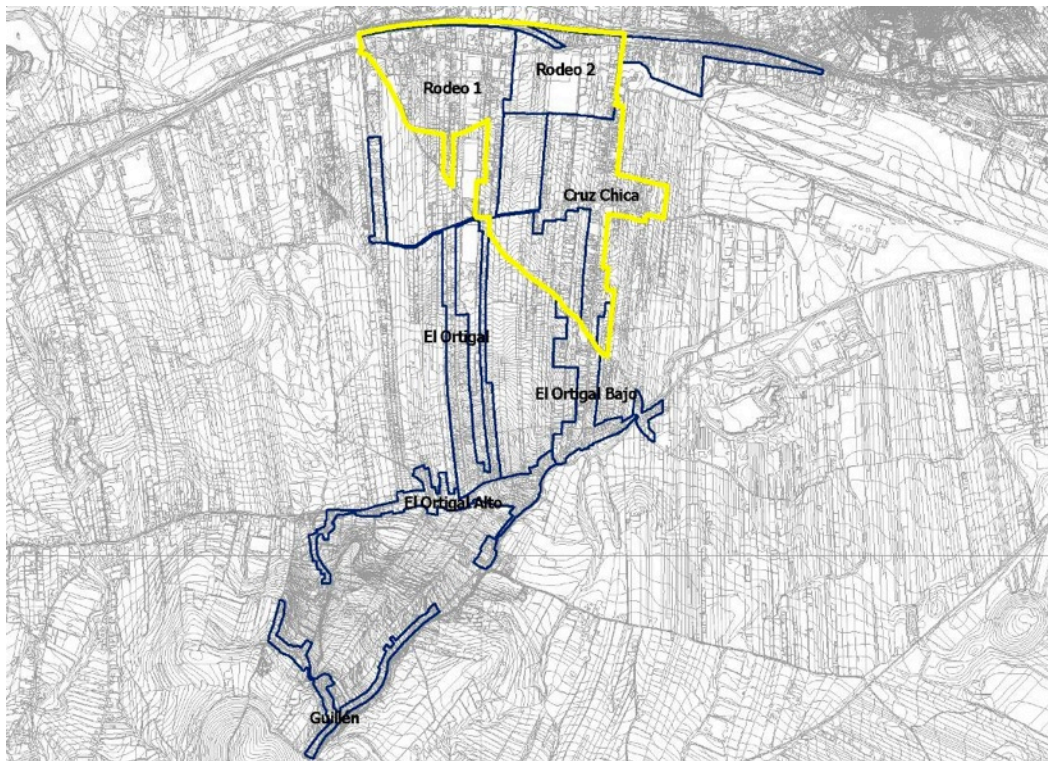


Figura 34: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Los Rodeos

## 6.4. Ordenación pormenorizada

### 6.4.1. Trama urbana

La trama urbana preexistente carece de viario transversal a las suertes siendo la única conexión la Carretera del Campo de Golf. La propuesta del Plan parte de la generación de un eje estructurante paralelo a esta vía que cierra el ámbito norte del núcleo urbano. La red viaria interior lleva a cabo un cosido transversal, siempre siguiendo el criterio de evitar afectar a las edificaciones existentes, lo que ha impedido generar trazados que atraviesen toda el área.

Como se especifica en el apartado 6.2, la trama existente es deficitaria tanto en su trazado como en sus condiciones de urbanización con una sección insuficiente en la mayoría de las vías, de manera que se plantea la rectificación de las alineaciones siempre no programadas que no suponen afecciones inmediatas. En el suelo vacante ubicado al sureste de la variante de la TF-5, la propuesta establece una trama ortogonal y continua diseñada para soportar la actividad que se propone para este suelo. Incorpora además una vía diagonal (noroeste-sureste) que conecta la Carretera del Campo de Golf con el Camino de la Cañada.

Otras actuaciones llevadas a cabo en el viario son las siguientes:

- a) Se plantea una nueva rotonda de conexión en el extremo norte del Camino de la Cañada con la finalidad de darle continuidad y crear una conexión con los terrenos situados al otro lado de la TF-5.
- b) La Autopista del Norte (TF-5) amplía su sección para realizar la conexión con la nueva variante proyectada. Por otro lado, se rediseña la rotonda situada en el extremo norte del Camino del Majano para mejorar la conexión con los terrenos situados al otro lado de la TF-5.
- c) El tramo de la nueva variante atraviesa el núcleo bajo tierra generando un espacio libre en su superficie.
- d) Se completa y mejora el Camino Alfredo Hernández Canino que enlaza La Cruz Chica con El Ortigal y se prolonga hasta el vecino término municipal de Tacoronte.

### 6.4.2. Usos

Se trata de un núcleo residencial, con claro predominio de la vivienda unifamiliar, en la mayoría de los casos aislada, aunque también se admiten adosados y pareados en algunos casos. Destaca la presencia de varias piezas de vivienda unifamiliar agrupada que se establecen con el fin de reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado una servientía de uso comunitario a través de la cual se accede desde la vía pública a cada una de las parcelas.

La restricción de usos debida a la huella sonora aeroportuaria ofrece también la oportunidad de crear y fomentar, en la zona de afección acústica, usos y actividades compatibles de ámbito municipal y supramunicipal. En las nuevas áreas de expansión (urbanizable) afectadas por estas limitaciones se establecen piezas de uso industrial y comercial. La afección por la zona de servidumbre de la autopista plantea la posibilidad de transformar la Carretera del Campo de Golf en una “vía-parque”, como se recoge en la alternativa elegida del Avance. En ésta se mezclarán los espacios libres comunes con las dotaciones y edificios lucrativos destinados al uso terciario, creándose un nuevo eje dotacional y terciario en una zona estratégica dada su ubicación entre el Sistema General Aeroportuario y el Sistema General Viario. Se plantea para este frente una segunda ordenación con uso comercial.



Los espacios libres, equipamientos y dotaciones se localizan casi todos en los ámbitos de gestión sistemática, delimitados en cumplimiento de lo dispuesto legalmente. Destaca una pieza con uso de equipamiento ubicada al noreste de la nueva variante de la TF-5 que constituye un Sistema General, igual que el espacio libre ubicado sobre dicha vía.

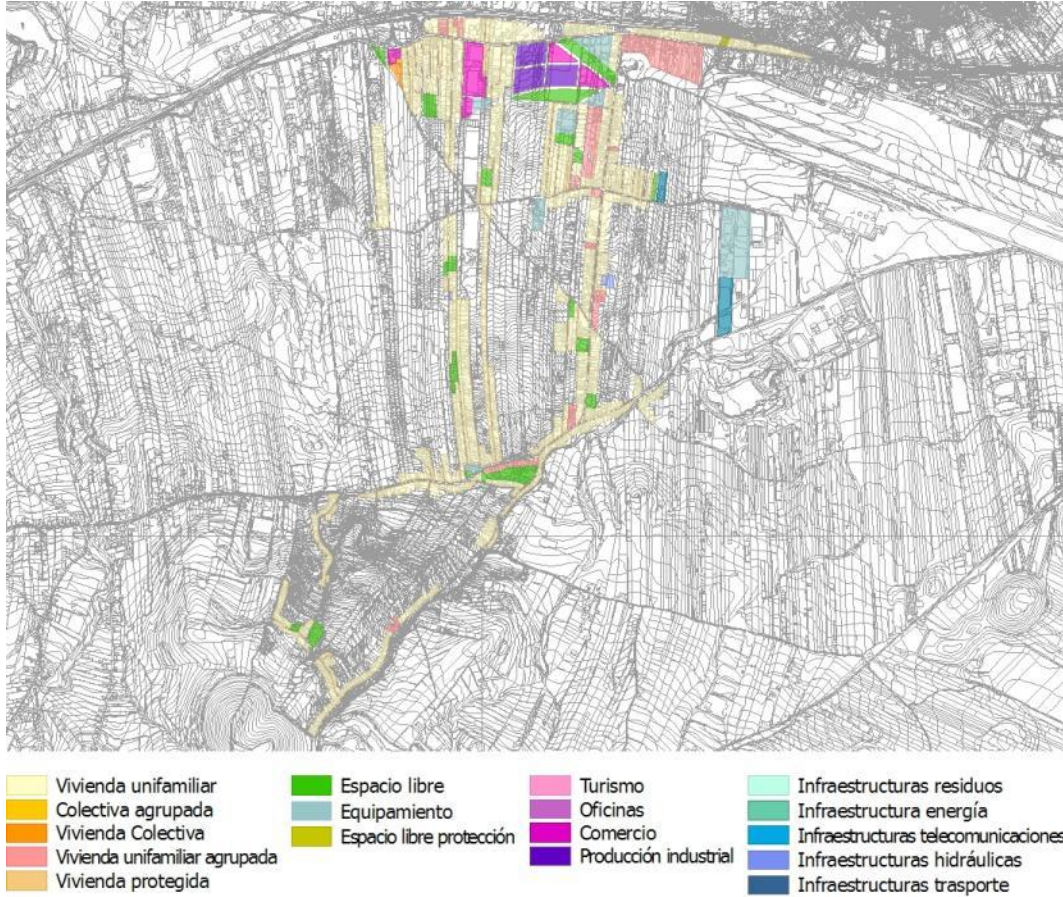


Figura 35: Usos pormenorizados principales del núcleo de Los Rodeos

#### 6.4.3. Edificación

El núcleo se ha configurado como residencial y la tipología edificatoria dominante es la vivienda unifamiliar aislada, el "chalet". La propuesta del Plan mantiene la tipología existente y plantea, en los crecimientos no afectados por la huella sonora, la introducción de la vivienda pareada y en algunos casos adosados. Destaca una pieza de uso residencial colectivo en contacto con la pieza comercial del suelo urbano consolidado apoyada en el nuevo viario estructurante transversal en el extremo noroccidental. La expansión de uso industrial y comercial genera un área de oportunidad económica en el núcleo y está en contacto con los elementos estructurantes del mismo. La altura máxima establecida es de dos plantas, aunque algunas piezas comerciales alcanzan las tres plantas.

#### 6.5. Gestión urbanística.

El núcleo de Los Rodeos ha heredado una estructura agraria de suertes con una red de caminos que con el tiempo se han transformado en calles, sus condiciones dimensionales y de urbanización no se corresponden con las de un suelo urbano y además la trama carece de continuidad. Para resolver este problema es necesario delimitar varios ámbitos de gestión.



En el suelo urbano consolidado los propietarios deben afrontar esta forma tradicional de ocupación y urbanizar las vías de manera que sus parcelas adquieran la condición de solar, ya que, pese a estar edificadas, muchas carecen de los servicios mínimos exigibles. Con esta finalidad se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática A6 que incluyen a todas las propiedades con acceso desde la vía a urbanizar y/o completar.

Los asentamientos rurales delimitados en Los Rodeos son cuatro y requieren mejoras en sus viarios y cumplir con los espacios libres y dotaciones establecidos por las Directrices. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto y, por tanto, se incluyen los cuatro en un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (uno por cada asentamiento). En el interior de dos de ellos ha sido necesario delimitar ámbitos A6 para actuar en vías que dan acceso a un grupo de viviendas y parcelas dotándolas de la condición de solar, en este caso se incluyen sólo los propietarios con acceso desde esta vía.

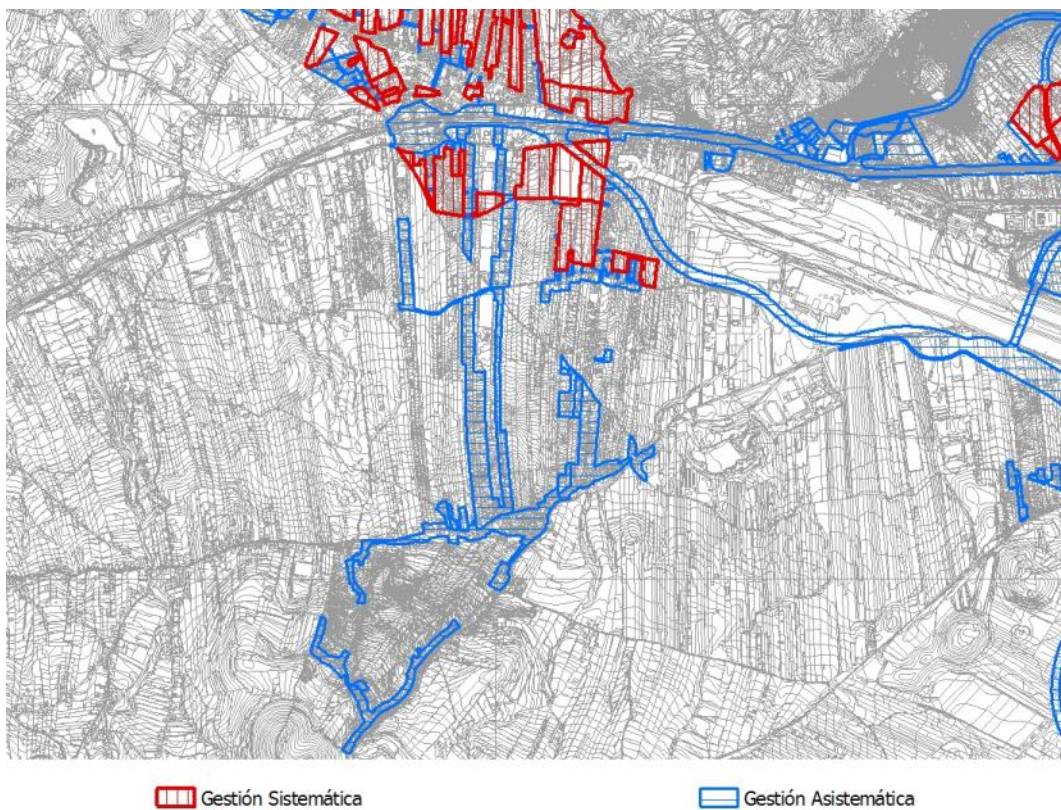


Figura 36: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Los Rodeos

Las edificaciones se concentran a lo largo de algunos caminos pero dejan entre ellas suelos vacantes, donde se propone, siguiendo la estructura tradicional, adaptar los caminos preexistentes con un cosido transversal que genera una estructura mallada. Se incluyen en distintos ámbitos de gestión sistemática S2 que en el noreste del núcleo se han dividido en varias unidades de actuación. Estas operaciones permiten, además, dar salida a las vías del suelo urbano y generan recorridos alternativos, aunque para esto es necesario atravesar los suelos consolidados colindantes, lo cual obliga a delimitar varios ámbitos de gestión A5.

La mejora de las conexiones con el núcleo de Guamasa, ubicado en el margen opuesto de la TF-5, así como la ampliación necesaria de la autopista para acceder a la nueva variante y el propio tramo de ésta, requiere la delimitación de ámbitos de gestión A2 (actuación pública directa) con cargo a la administración competente.

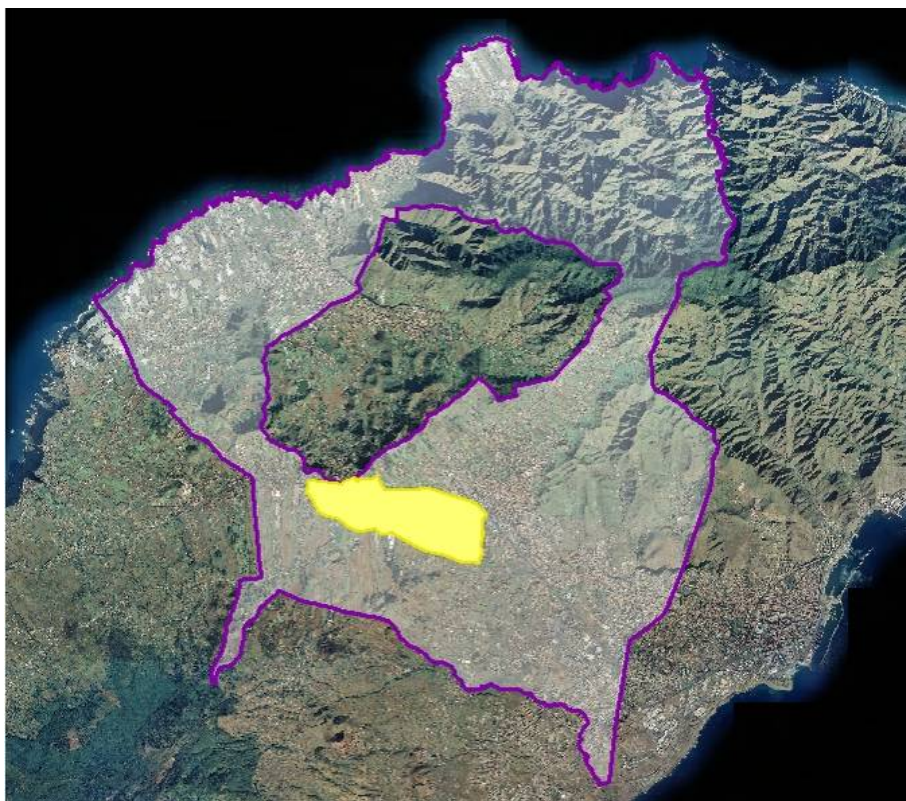


## 7. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DEL COROMOTO

### 7.1. Delimitación y descripción general

El núcleo del Coromoto se encuentra ubicado en torno al Aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos, en el centro de La Laguna. Sus límites son:

- a) Al norte, la Autopista del Norte, TF-5, que lo separa de Guamasa. En la Bajada del Portezuelo, el límite coincide con el del término municipal de Tegueste, hasta el Camino de la Espiga. A partir de ahí, hacia el este, limita con suelo rústico de protección paisajística y de protección agraria en la zona de El Púlpito, incluyendo un tramo del nuevo viario territorial Circunvalación Norte. Gira en dirección sureste, lindando con los terrenos clasificados como suelo rústico de protección agraria en la zona denominada El Tejar, en San Lázaro Tornero, hasta llegar de nuevo a la Autopista del Norte, futura Avenida del Quinto Centenario a partir de la rotonda del aeropuerto, que lo separa de la Vega Lagunera y la Zona Centro.
- b) Al este, el Camino San Francisco de Paula, que lo separa de Geneto.
- c) Al sur, el trazado de la Variante TF-5, que lo separa de Los Baldíos, Carretera de la Esperanza y Los Rodeos.
- d) Al oeste, el Camino de la Cañada, que lo separa de Los Rodeos.



*Figura 37: Ubicación del núcleo en el municipio*

Gran parte del núcleo del Coromoto está ocupado por el Aeropuerto de los Rodeos en dirección noroeste-sureste, sus viarios complementarios de acceso, aparcamiento y demás servicios. Además estará limitado y será atravesado por importantes vías territoriales: al norte la Autopista TF-5, única vía territorial existente en la actualidad, la Circunvalación Norte

y la conexión de acceso al aeropuerto, que continuará por debajo de éste para enlazar con las vías territoriales al sur del núcleo, la Variante TF-5 y los nudos con la Circunvalación Oeste y la Ronda Sur.

El extremo noreste, junto a la universidad y frente al centro de La Laguna, es la zona más consolidada del Coromoto, con un uso fundamentalmente residencial, coexistiendo vivienda colectiva con viviendas unifamiliares. Los equipamientos están insertos en la trama urbana respetando las características del entorno, con la excepción del Centro de Educación Infantil y Primaria Camino La Villa y el Colegio Nuryana, localizados en grandes manzanas y construidos como edificación abierta. Esta zona está menos consolidada hacia al oeste, continuando en un asentamiento rural en torno al Camino de la Villa. Otro tanto ocurre en el borde sur del Camino de San Lázaro, con una ocupación lineal y esporádica junto al viario estructurante. En las traseras de estos asentamientos quedan todavía ámbitos de terrenos sin edificar, terrenos antes dedicados a la actividad agrícola y actualmente muchos en desuso.

Al norte del Camino de San Lázaro y en general en la franja próxima a la Autopista TF-5, al norte del aeropuerto, en las áreas del Rodeo 2, Bajada del Portezuelo, San Lázaro-Aeropuerto y San Lázaro Sur, se han ido abriendo viarios transversales a los antiguos ejes agrarios haciendo divisiones interiores a las suertes en las que se configuraba el territorio y apareciendo pequeñas tramas urbanas aún deficientes. Estas serventías, de escasas dimensiones y que suelen terminar en fondos de saco, han permitido la ocupación edificatoria, al principio con viviendas unifamiliares, existiendo ya vivienda colectiva en algunas zonas.

Se localizan también edificaciones de uso industrial ligadas al sector terciario que se desarrollan principalmente en las cercanías de la TF-5, proporcionándoles una mayor visualización y buena conectividad a nivel territorial.

## 7.2 Problemática urbanística y criterios y objetivos de ordenación

El origen de la parcelación de la zona norte del núcleo en torno a los antiguos caminos, en forma de suertes alargadas en base a una estructura agrícola en actual proceso de abandono y la ocupación tradicional basada en viviendas al borde de dichos caminos, da como resultado una importante escasez de viarios perpendiculares a ellos, encontrándose con frecuencia agrupaciones de viviendas interiores a las que se accede a través de serventías privadas, la mayoría de veces sin salida, de pequeñas dimensiones y con carencia de servicios, con lo que no se termina de configurar una trama urbana y muchas de las parcelas a las que sirven no tienen la consideración de solar y no podrían ser edificadas. Al mismo tiempo la ubicación descontrolada de la edificación ha dado secciones variables del viario, en ocasiones tramos con un ancho claramente insuficiente, además de la falta de urbanización y la escasez de espacios libres y equipamientos. Además, la inexistencia de aceras en algunas de estas vías dificulta el funcionamiento del tránsito peatonal y el rodado. Como consecuencia se ha configurado una imagen desorganizada y compleja dando frente a la Autopista TF-5 y a los límites próximos con el entorno natural de valor paisajístico.

El objetivo de ordenación que se plantea en esta zona es propiciar unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello, el criterio general es dotar a los viarios actuales de una sección adecuada que permita combinar el tráfico rodado con el peatonal. A su vez, se busca la mejora de la trama urbana por medio de la creación de nuevos trazados viarios que permitan el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes y conecten las áreas con las colindantes a fin de buscar una continuidad de la estructura viaria. Se pretende transformar el eje estructurante carretera Campo de Golf en una “vía parque”, por su situación estratégica.



En el extremo noreste del núcleo el principal problema deriva de su consolidación, sin a penas espacios para mejorar la eficacia de la trama. Al mismo tiempo, debido a la Autopista TF-5, no existe continuidad con la trama urbana del resto de la ciudad, generándose conflictos en los escasos puntos de entrada y salida al núcleo por el efecto barrera que genera sobre el territorio. Al mismo tiempo hay una falta notable de dotaciones y espacios libres.

En el borde oeste de los barrios del Coromoto existe una zona sin consolidar con terrenos abandonados. La indefinición actual de este ámbito supone un espacio de oportunidad para lograr un remate del núcleo hacia el espacio central agrario y solucionar los problemas de borde entre lo urbano y lo agrícola mediante una solución formal adecuada.

El anillo de circunvalación del casco, que parte de la rotonda de Anchieta pasando por las distintas áreas del Coromoto y enlazando al norte con el Camino de San Lázaro y la Avenida Quinto Centenario, mejorará el paisaje urbano mediante la regeneración de la trama urbana, creando espacios libres, conectando con los barrios colindantes y estableciendo una continuidad tanto en la trama viaria como residencial entre los barrios del Coromoto Sur, Norte y Oeste, mejorando el tráfico del casco lagunero, incluyendo reservas superficiales para la ejecución de acerado y ajardinamiento con arbolado para mejorar la comunicación peatonal de la zona y la implantación paisajística del trazado propuesto.

Los caminos de La Villa y San Lázaro se enlazaban respectivamente con las calles San Antonio y Marqués de Celada que van hasta el centro de la ciudad, hasta que se crearon dos límites físicos: uno es la fisura que supone la TF-5 sobre la continuidad de la trama urbana de la ciudad en su proceso de crecimiento y el otro es la grieta que produce el aeropuerto sobre la trama agrícola y la frontera artificial que representa para la ciudad.

La influencia de la Autopista TF-5 mientras no se reconvierta en vía urbana limita a la actuación en los bordes de la misma, tanto por servidumbres legales como por el efecto barrera que genera sobre el territorio. La reconversión de la autopista en vía urbana producirá un hueco con la suficiente dimensión como para permitir la recualificación de los bordes del espacio ocupado por el sistema viario, una vez desaparezcan las servidumbres propias de las carreteras, con la implantación de nuevos aprovechamientos urbanísticos, tanto lucrativos con usos residenciales y terciarios como con usos dotacionales y de espacios libres.

La instalación aeroportuaria tiene una gran potencialidad para generar actividades económicas vinculadas al mismo. Sin embargo, en la actualidad apenas se aprovechan las ventajas derivadas de la proximidad del aeropuerto para la implantación de actividades vinculadas al mismo. Existen dificultades en la concordancia de la trama urbana y la edificación con el aeropuerto, y las futuras infraestructuras viarias territoriales por lo que es necesario la creación de una nueva fachada hacia la autopista renovando el frente de la TF-5.

El presente plan propone en este área una ordenación alternativa que consiste en implantar usos industriales, terciarios y de servicios con edificios de calidad que mejoren la imagen en el entorno del aeropuerto, en un ámbito claramente delimitado y que podría funcionar de manera autónoma, apoyado en la autopista TF-5 y en los enlaces existentes, dada la facilidad de acceso al aeropuerto.

Gran parte del Coromoto está afectado por la huella sonora del Aeropuerto de los Rodeos. Debido a las limitaciones derivadas de esta servidumbre aeroportuaria, en las áreas nuevas se establecen como principales los usos terciarios, tal como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector. Las vías nuevas tendrán que ser adecuadas a estos usos. Se reconoce el uso existente de residencial contemplado en el Plan General de 2004.



Figura 38: Huella sonora del aeropuerto

Otro problema es la aparición de edificaciones industriales diseminadas por el núcleo y los conflictos de movilidad generados por el tráfico pesado asociado al uso industrial. Existe un bajo nivel de urbanización y se mezclan calles con caminos rurales y serventías que interfieren en el tráfico ligero ligado al uso residencial y dificultan la adecuada accesibilidad y movilidad, estando además mal conectadas a la red general, produciéndose conflictos en los escasos puntos de entrada y salida al núcleo. La diversidad de usos y actividades debe ubicarse en el territorio de manera ordenada y con las infraestructuras adecuadas.

El núcleo está limitado al norte por la Autopista del Norte, TF-5, al sur por la Variante TF-5 y los nudos que la enlazan con la Vía Exterior y la Ronda Sur. Este viario territorial condiciona la ordenación, entre otras razones, porque en una distancia inferior a 35 m desde la arista exterior de la calzada de las autopistas, a 30 m desde la arista exterior de las autovías y a 12 m de sus ramales, no está permitida la edificación por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Esto afecta a viviendas y otras edificaciones existentes y marca hasta dónde se puede edificar en las parcelas vacantes. La separación mínima a linderos que sea necesario dejar debido a esta línea límite de la edificación se fija de forma gráfica o numérica en aquellas piezas que se vean afectadas.

La zona central del núcleo, al norte del aeropuerto sigue vinculada a las actividades agrarias, que deben mantener su carácter de manera independiente a los procesos propios de las áreas urbanas.

## 7.2. Ordenación Estructural

### 7.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Los elementos estructurantes viarios que plantea este PGO son:

- a) Viario territorial, que no da directamente acceso a ninguna parcela pero conecta el núcleo con el resto del territorio:
  - a1. La Autopista TF-5, en el tramo comprendido desde el enlace de Guamasa hasta la rotonda situada a la altura del aeropuerto.
  - a2. La Variante TF-5, en el límite sur del núcleo, es un desvío que se realiza a la Autopista TF-5, recogiendo su tráfico rápido en el tramo en que ésta pasa a ser

vía urbana. La variante enlaza los municipios del norte de la isla y el Aeropuerto de Los Rodeos con el área metropolitana.

- a3. El viario que conecta la glorieta de acceso al Aeropuerto Tenerife Norte con la Variante TF-5, la Vía Exterior (Circunvalación Oeste) y la Ronda Sur y los nudos que lo hacen posible.
- b) Viario urbano principal:
  - b1. La Avenida Quinto Centenario, transformación de la TF-5 actual, vía de tipo territorial, en un viario urbano principal tipo rambla, ideada como nuevo eje de comunicaciones, fuente de actividades de relación, ocio y comercio a nivel municipal, eliminando el efecto barrera que se ha dado hasta ahora, propuesta por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Área Metropolitana de Tenerife.
  - b2. El viario del anillo interior propuesto para el casco de La Laguna, comenzando al este con la Avenida Bartolomé Cairasco, prolongación de la Avenida Astrofísico Francisco Sánchez, que articula los tráficos de este a oeste en todo el barrio del Coromoto y con la Prolongación Cabildo, paralela al aeropuerto, girando ambas al norte, colocándose en paralelo y atravesando Coromoto Oeste hasta enlazar con la Avenida Quinto Centenario a la altura del Pasaje Civil San Lázaro.
  - b3. El Camino de La Villa, desde el anillo interior hacia el este, comunica la prolongación de la Avenida Bartolomé Cairasco con la futura Avenida Quinto Centenario a la altura de la Calle San Antonio y ésta, a su vez, con el Centro Histórico.
  - b4. La Carretera Campo de Golf con la intención de generar un nuevo eje terciario y con el carácter de “vía verde”, continuando con la propuesta planteada en el documento del Avance.
  - b5. El Camino Cañada, perpendicular a la Carretera Campo de Golf.
  - b6. El Camino de San Francisco de Paula al este, que bordea la universidad y comunica el viario territorial de la Ronda Sur con la futura Avenida Quinto Centenario dando acceso a las áreas de Los Baldíos y Geneto.
  - b7. El Camino San Lázaro, que discurre sensiblemente paralelo a la autopista dando soporte a varias áreas.
- c) Viario urbano complementario: la Avenida República Venezuela, la Calle Prolongación Cabildo, el Camino del Medio (tramo comprendido entre la Calle Prolongación Cabildo y la Avenida Bartolomé Cairasco) y la Avenida Bartolomé Carrasco en el tramo que va hacia la Calle Prolongación Cabildo y el Camino de La Villa desde el anillo interior hacia el oeste, encargados de organizar los tráficos dentro de la trama urbana de cada AUH, segregar los tráficos rodados de los peatonales y alojar los tráficos industriales y comerciales.

Los elementos estructurales no viarios ubicados en El Coromoto son:

- a) El Aeropuerto Internacional Tenerife Norte, los Rodeos y la pieza de intercambiador propuesta como infraestructuras de transporte.
- b) Los Pabellones Militares al sur, el Campo de Fútbol del Coromoto y el Parque Móvil municipal como equipamientos comunitarios.

Además linda al este con el Sistema General Docente del Campus de Anchieta de la Universidad de La Laguna.

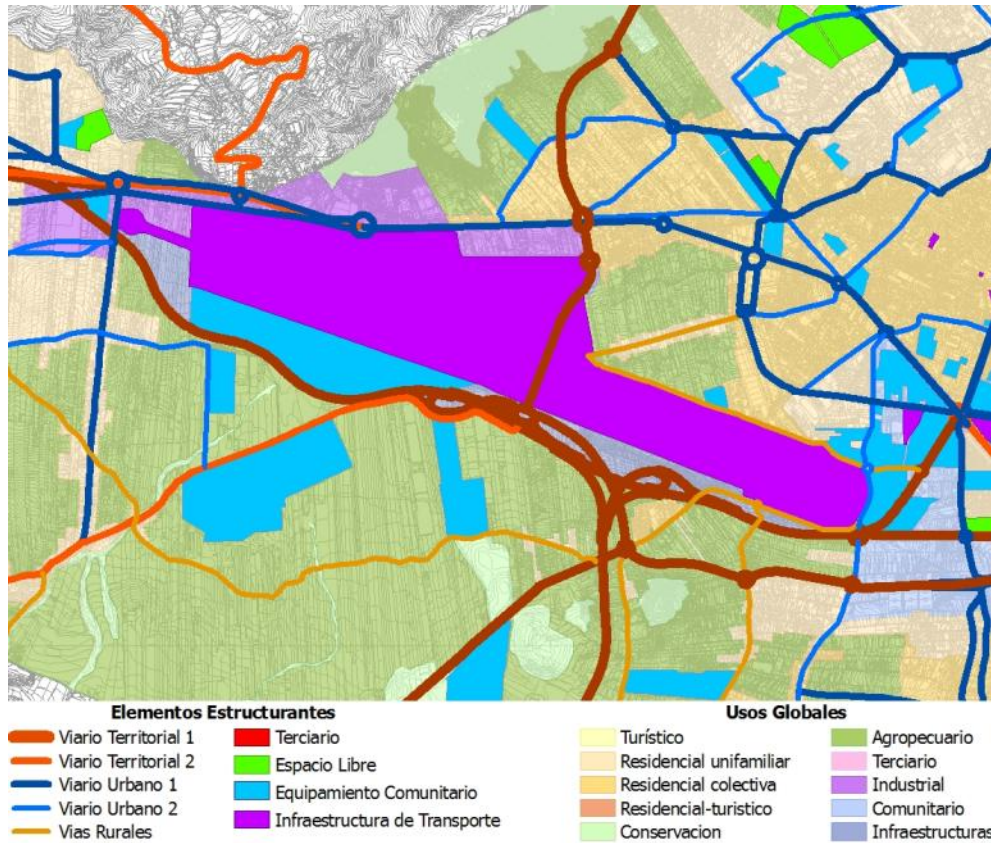


Figura 39: Modelo de ordenación estructural del núcleo del Coromoto

En cuanto a los usos globales, la zona aeroportuaria tiene un uso de servicios. Toda el área al sur del aeropuerto tiene un uso de actividades económicas. Al norte del aeropuerto, en la mitad oeste del núcleo, tiene un uso industrial. La zona central al norte del aeropuerto tiene un uso agropecuario y todo el borde noreste del núcleo tiene uso residencial.

### 7.3.2. Clasificación y categorización

El área dedicada al aeropuerto y sus servicios, que ocupa toda la parte central del núcleo, se categoriza como suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos. Todo el suelo al sur del aeropuerto se categoriza como suelo rústico de protección territorial. El suelo al norte del aeropuerto en la mitad oeste del núcleo es urbano consolidado. En el extremo noreste del núcleo el suelo es urbano, en su mayor parte consolidado, pero con algunas bolsas de urbano no consolidado. Una zona al norte del aeropuerto, cerca del centro del núcleo, se categoriza como suelo rústico de protección agraria. En medio de esta bolsa de suelo rústico hay una franja, a ambos lados del Camino de la Villa, categorizada como suelo rústico de asentamiento rural y otra en el borde noroeste de dicha bolsa, en el margen sur del Camino de San Lázaro.



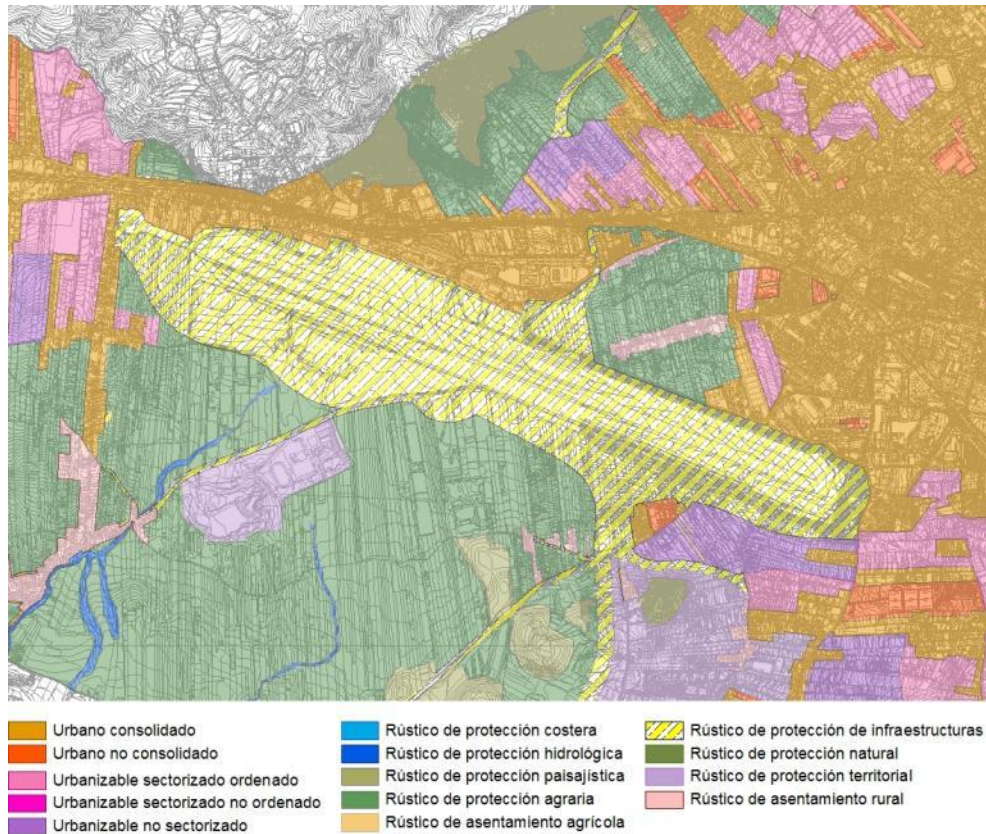


Figura 40: Categorización urbanística del suelo del núcleo del Coromoto

### 7.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por ocho Áreas Urbanísticas Homogéneas (AUH), divididas atendiendo a sus diferencias con respecto a la trama, el grado de consolidación y el tipo de edificación que se da en cada una de las zonas del Coromoto. Estas áreas son las siguientes:

- 1) AUH-0701: San Lázaro-Aeropuerto
- 2) AUH-0702: San Lázaro Sur
- 3) AUH-0703: Bajada del Portezuelo.
- 4) AUH-0704: Coromoto Norte
- 5) AUH-0705: Coromoto Sur
- 6) AUH-0706: Coromoto Oeste
- 7) AUH-0708: Camino la Villa
- 8) AUH-0602: Rodeo 2. Esta AUH tiene parte en el Coromoto y parte en el núcleo de Los Rodeos.

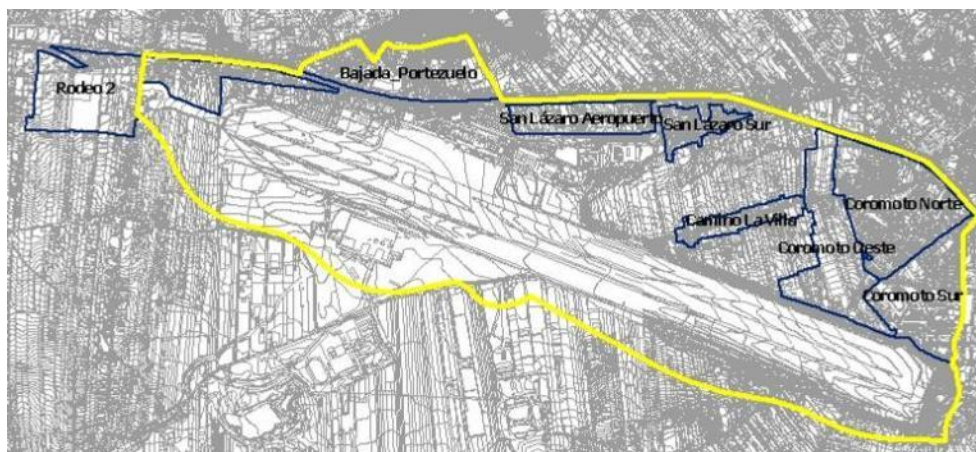


Figura 41: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo del Coromoto

## 7.4. Ordenación pormenorizada

### 7.4.1. Trama urbana

Las tramas en el núcleo del Coromoto presentan tres estructuras distintas:

- a) La más antigua y tradicional es la que está sobre la trama agrícola, un mallado elemental de caminos principales, la Carretera del Campo de Golf, la Carretera General del Norte, el Camino de San Lázaro y el Camino de la Villa sobre los que se apoyaba la edificación, y los viarios transversales que se han ido abriendo al hacerse divisiones interiores a las suertes en las que se configuraba el territorio. Estas serventías, de escasas dimensiones y que suelen terminar en fondos de saco, han permitido la ocupación edificatoria de los terrenos interiores, al principio con viviendas unifamiliares, existiendo ya vivienda colectiva en algunas zonas, dando lugar a la aparición de pequeñas tramas urbanas, aún deficientes. Estas tramas se interrumpen además con la autopista y el aeropuerto. El grado de urbanización de los caminos principales es muy bajo, apenas tienen aceras, el alumbrado público es insuficiente y tanto la sección de las vías como las alineaciones son irregulares. Muchos de los caminos perpendiculares a ellos no están pavimentados y carecen de aceras y de alumbrado.
- b) La trama planificada del Coromoto, en el extremo noreste del núcleo, junto a la universidad y frente al centro de La Laguna, es una malla que se estructura a través de ejes principales en forma radial a partir de los enlaces con la autopista, como son la Avenida Bartolomé Cairasco, la Avenida República de Venezuela y el Camino del Vallado, que se enlazan con el núcleo Zona Centro atravesando la autopista o accediendo a ella. Casi todas las vías están pavimentadas, tienen aceras 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. La zona está menos consolidada conforme se desplaza al oeste. 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.
- c) El área del aeropuerto presenta un alto grado de urbanización. Las vías están pavimentadas, tiene 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. El acceso principal al Aeropuerto de los Rodeos se produce a través de la Autopista del Norte (TF-5) con una gran rotonda y forma un circuito exclusivo de entrada y salida de la zona aeroportuaria.



La ordenación del núcleo se realizará aportando una estructura clara que distribuya el tráfico de manera eficaz mediante los siguientes criterios:

- a) Se parte de un viario territorial que conecta el viario principal del núcleo con el resto del área metropolitana y con los municipios del norte y el sur de la isla:
  - a1. La Autopista TF-5, en el tramo comprendido desde el enlace de Guamasa hasta la rotonda situada a la altura del aeropuerto.
  - a2. La Variante TF-5, en el límite sur del núcleo, es un desvío que se realiza a la Autopista TF-5, recogiendo su tráfico rápido en el tramo en que ésta pasa a ser vía urbana. La variante enlaza los municipios del norte de la isla y el Aeropuerto de Los Rodeos con el área metropolitana.
  - a3. El viario que conecta la glorieta de acceso al Aeropuerto Tenerife Norte con la Variante TF-5, la Vía Exterior (Circunvalación Oeste) y la Ronda Sur, y los nudos que lo hacen posible.
- b) El viario urbano principal, formado por las vías radiales más importantes, el anillo interior del casco y los antiguos caminos rurales:
  - b1. La Avenida Quinto Centenario, transformación de la TF-5 actual, vía de tipo territorial, en un viario urbano principal tipo rambla, ideada como nuevo eje de comunicaciones, fuente de actividades de relación, ocio y comercio a nivel municipal, eliminando el efecto barrera que se ha dado hasta ahora, propuesta por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Área Metropolitana de Tenerife.
  - b2. El viario del anillo interior propuesto para el casco de La Laguna, comenzando al este con la Avenida Bartolomé Cairasco, prolongación de la Avenida Astrofísico Francisco Sánchez, que articula los tráficos de este a oeste en todo el barrio del Coromoto, y con la Prolongación Cabildo, paralela al aeropuerto, girando ambas al norte, colocándose en paralelo y atravesando Coromoto Oeste hasta enlazar con la Avenida Quinto Centenario a la altura del Pasaje Civil San Lázaro.
  - b3. El Camino de La Villa, desde el anillo interior hacia el este, comunica la prolongación de la Avenida Bartolomé Cairasco con la futura Avenida Quinto Centenario a la altura de la Calle San Antonio y ésta, a su vez, con el Centro Histórico.
  - b4. La Carretera Campo de Golf con la intención de generar un nuevo eje terciario y con el carácter de “vía verde”.
  - b5. El Camino Cañada, perpendicular a la Carretera Campo de Golf.
  - b6. El Camino de San Francisco de Paula al este, bordeando la universidad y que comunica el viario territorial de la Ronda Sur con la futura Avenida Quinto Centenario y da acceso a las áreas de Los Baldíos y Geneto.
  - b7. La Carretera General del Norte, la Carretera del Campo de Golf y la Carretera de San Lázaro, actuales vías de servicio de la autopista, pasan a ser viarios urbanos principales.
- c) Viario urbano complementario: la Avenida República Venezuela, la Calle Prolongación Cabildo, el Camino del Medio (tramo comprendido entre la Calle Prolongación Cabildo y la Avenida Bartolomé Cairasco) y la Avenida Bartolomé Cairasco en el tramo que va hacia la Calle Prolongación Cabildo y el Camino de La Villa desde el anillo interior hacia el oeste, encargados de organizar los tráficos dentro de la trama urbana de cada AUH, segregar los tráficos rodados de los peatonales y alojar los tráficos industriales y comerciales.



Esta red de vías urbanas principales y secundarias forma agrupaciones de manzanas, denominadas en este PGO “macromanzanas” que están destinadas a albergar el tráfico motorizado principal. Dentro de las “macromanzanas” se ubican los viarios locales, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento.

En general el viario de este núcleo no tiene un ancho suficiente, siendo inevitables las afecciones no programadas en las alineaciones para dotarlo de una sección adecuada o para rectificar alineaciones cuando una o varias edificaciones avanzan hacia la calle en relación con las de su entorno. Además se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5 para obtener el suelo necesario con el fin de conectar las nuevas tramas urbanas con las existentes, mejorando la accesibilidad general del área.

Las alineaciones se consideran principales, salvo las que están orientadas hacia el viario territorial, el suelo rústico o el urbanizable no sectorizado y algunos casos puntuales en los que se quiere evitar la parcelación y que serán detallados en la Memoria de cada AUH.

#### 7.4.2. Usos

El uso de la mayoría de las piezas que están en suelo rústico de asentamiento rural es el de vivienda unifamiliar, aunque también hay algunas piezas de vivienda unifamiliar agrupada, ya que por sus dimensiones y la disposición de las viviendas requieren de espacios de uso común para acceder a las mismas. La mayor parte de las piezas de suelo urbano tiene uso residencial, existiendo tanto la vivienda unifamiliar como la colectiva y, en menor medida, la vivienda unifamiliar agrupada. A ciertas piezas que en la actualidad gozan de un uso industrial se les otorga un uso residencial unifamiliar y se ordenan manteniendo los criterios ya existentes en el entorno.

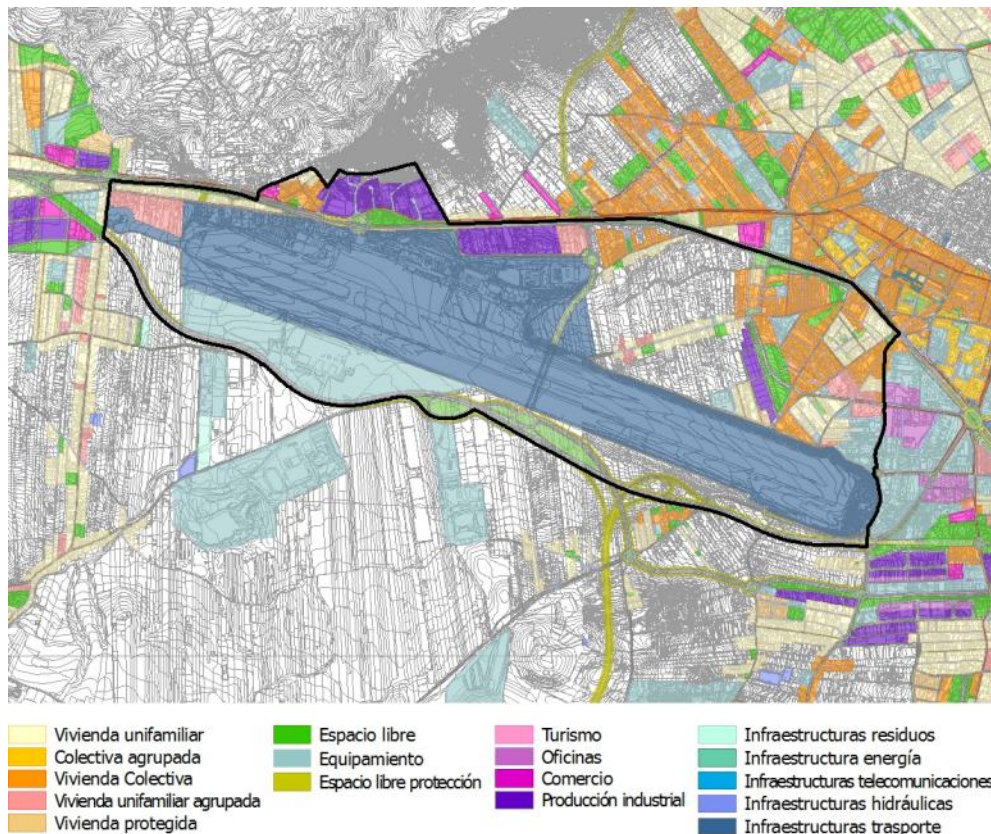


Figura 42: Usos pormenorizados principales del núcleo del Coromoto



En otras piezas existentes continúa el uso industrial, además de en algunas piezas nuevas, ya que, gran parte del núcleo está afectada por la huella sonora del Aeropuerto de los Rodeos y, debido a las limitaciones derivadas de esta servidumbre aeroportuaria, en estas áreas nuevas se establecen como principales los usos terciarios, como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector. Al norte de la autopista se propone un área terciaria en la que se incluyen, además del uso industrial.

Aparte de los sistemas generales, se ha dotado a cada área de sistemas locales de equipamientos y espacios libres que quedan detallados en cada una de sus Memorias, además de los ya existentes dentro del SUC según el PGO-2004.

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen en el título correspondiente para cada uno de los usos principales.

#### 7.4.3. Edificación

En el suelo urbano consolidado y los asentamientos rurales, se han seguido en líneas generales los parámetros del Plan General de Ordenación de 2004, adaptándolos a la realidad existente. En las áreas nuevas se ha tratado de armonizar la intención de aumentar la densidad con la realidad construida, poniendo especial cuidado en los encuentros con las edificaciones existentes. Se ha aumentado el número de plantas en aquellos lugares en los que era posible. En las piezas en el área terciaria junto al aeropuerto se aumenta aún más esta altura para dotarla de un carácter especial, propiciando la construcción de edificios singulares.

En gran parte del área, en especial en las zonas en las que predominan las viviendas unifamiliares, la altura máxima permitida es de dos plantas, en cambio en las zonas más consolidadas la densidad es mayor y se permite la vivienda colectiva de tres plantas. Donde existen viviendas unifamiliares aisladas se dispone la separación mínima a linderos, en cambio, donde ya existen las viviendas entre medianeras, la separación mínima al lindero lateral es cero, con la finalidad de dar continuidad a las fachadas de esas calles.

En las zonas o frentes de vías en las que quiere lograrse un frente homogéneo se fija la separación mínima al lindero frontal o la línea de disposición obligatoria. En el caso concreto de la futura Avenida del Quinto Centenario se utiliza el parámetro gráfico de disposición de fondo máximo edificable.

La mayor parte de las piezas de uso industrial son de dos plantas, aunque también hay piezas con altura máxima de tres plantas. También se fijan las edificabilidades máximas de las piezas y, en las ocasiones en las que es necesario, la ocupación máxima. La disposición de la edificación se regula con la separación mínima a linderos, numérica o gráfica, según el caso, y la separación entre edificios y fondo máximo edificable en los casos puntuales en los que se requiere.

La separación mínima a linderos que sea necesario dejar debido a la línea límite de la edificación en autopista o autovía, se fija de forma gráfica o numérica en las piezas que se vean afectadas por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Además de los parámetros que regulan la edificación y su disposición en la parcela, se fijan otros que atañen a la parcela propiamente dicha, como el círculo mínimo inscribible, la superficie mínima de parcela y la longitud mínima del lindero frontal, según sea necesario para evitar la parcelación excesiva.



## 7.5. Gestión urbanística

En el Coromoto, con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada, se han delimitado distintos ámbitos de gestión. Según la categoría de suelo en la que se establecen se puede distinguir entre los procedimientos asistemáticos (destinados a la mejora y urbanización del suelo urbano consolidado y suelo rústico de asentamiento rural), y los sistemáticos (destinados a la ejecución de los nuevos ámbitos de desarrollo).

Dentro de las actuaciones asistemáticas, que serán descritas detalladamente en la Memoria de cada AUH, cabe destacar las siguientes:

- a) Tres ámbitos asistemáticos A3, dos en suelo rústico de asentamiento rural y un tercero en suelo urbano, para la mejora de la urbanización de la trama viaria y la obtención y urbanización de sistemas locales. Las actuaciones son a iniciativa del Ayuntamiento. Los ámbitos se delimitan incluyendo los terrenos cuyos propietarios tienen la obligación de sufragar la parte que le corresponda de los gastos de ejecución de las obras de urbanización.
- b) Numerosos viarios del núcleo no tienen la dimensión ni el grado de urbanización adecuados, por los que se delimitan ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6 para que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones de estos tramos viarios con el fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado y asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar.
- c) Se delimitan varios ámbitos de doble ordenación, gestión asistemática de modalidad A7, sobre el suelo urbano consolidado, con el fin de obtener cesiones de suelo a cambio de un mayor aprovechamiento urbanístico en las piezas resultantes. Se ha utilizado para recuperar el espacio para usos lucrativos y espacios libres, renovando la fachada urbana y creando un nuevo eje dotacional y terciario en una zona estratégica, dada su ubicación entre el Sistema General Aeroportuario y el Sistema General Viario en la Carretera Campo de Golf. Existen tres casos destacados, frente al Aeropuerto del Norte, en Bajada- Portezuelo, en segundo lugar, junto a la rotonda de la vía de servicio paralela a la autopista TF-5, en ambos casos se determina una ordenación alternativa, con un aumento del aprovechamiento a través del cambio de uso de la pieza industrial a comercial y el aumento de la edificabilidad máxima. El objetivo en ambos casos es lograr la obtención y urbanización del espacio libre propuesto a través de convenio. En el tercer caso, en la primera ordenación se obtiene un espacio libre por medio de un ámbito asistemático A2 y la segunda ordenación es una propuesta que completa la manzana con un espacio libre entre dos piezas residenciales colectivas.

Los ámbitos de gestión transitorios del Coromoto Norte son del PGO-2004 y se encuentran en curso de ejecución.

Los ámbitos de gestión sistemática son los siguientes:

- a) Ámbitos de gestión sistemática S2 en el Coromoto Oeste, donde el suelo no está consolidado para el trazado viario, formará parte del sistema de borde que da continuidad al anillo interior y que conecta al núcleo con el resto de la ciudad.

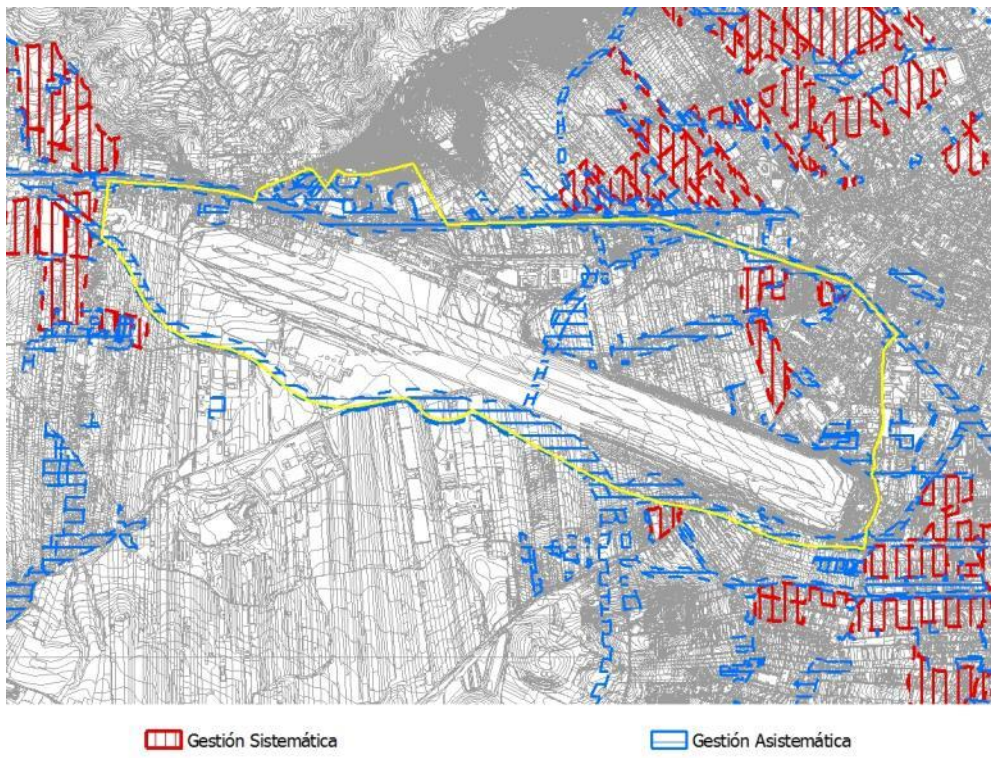


Figura 43: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo del Coromoto

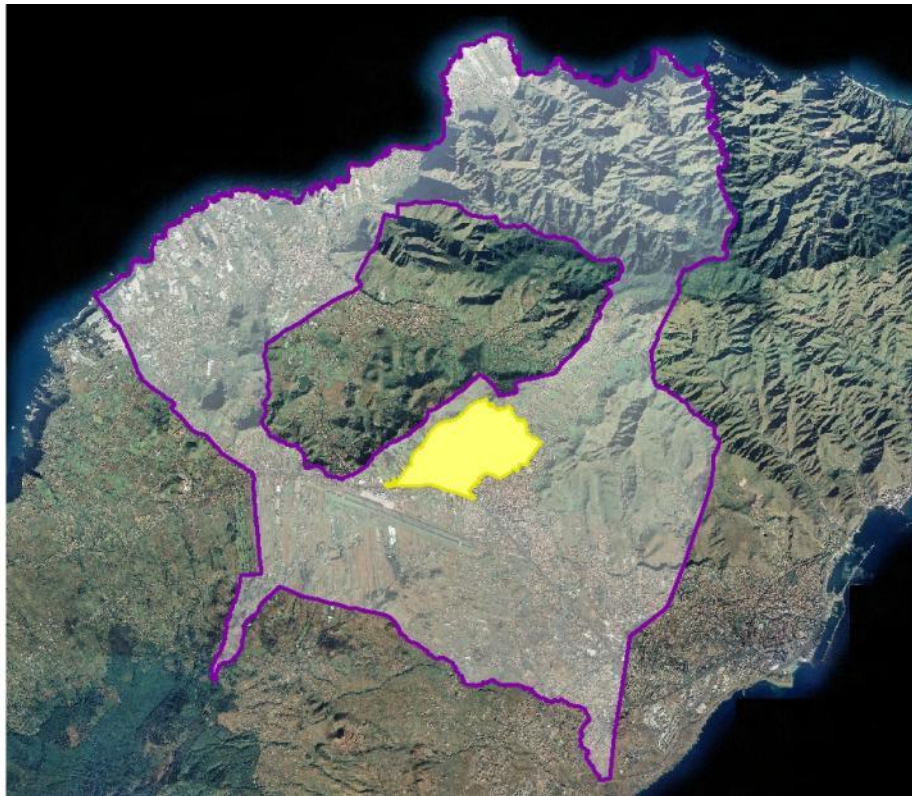


## 8. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA VEGA LAGUNERA

### 8.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de la Vega Lagunera está ubicado al noroeste de la isla, en una plataforma de topografía relativamente llana, conformando un espacio geográfico comprendido entre el municipio de Tegueste y el municipio de La Laguna. Se delimita de la siguiente manera:

- a) Al norte y noroeste linda con los bordes del Municipio de Tegueste.
- b) Al noreste, limita con la Vega de Las Mercedes, núcleo incluido en el Municipio de La Laguna.
- c) Al sureste el límite queda definido por los bordes del núcleo de Zona Centro.
- d) Al suroeste linda con la Autopista del Norte (TF-5) (futura Avenida del Quinto Centenario) y la Carretera General de San Lázaro (TF-152), que a su vez son borde del núcleo de Los Rodeos y del núcleo del Coromoto.
- e) Al oeste linda con suelo rústico, incluido en el Municipio de Tegueste, que lo separa del núcleo de Guamasa.



*Figura 44: Ubicación del núcleo de La Vega Lagunera en el municipio*

La Vega Lagunera presenta como usos fundamentales el uso residencial con predominio de vivienda unifamiliar, con una densidad edificatoria baja. Los usos terciario e industrial hacia el sureste, dando frente a la Autopista del Norte (TF-5), y el uso agrícola, predominantemente hacia el noroeste, en la falda de las montañas. Los usos de equipamiento comunitario y espacio libre también están presentes pero más disgregados a lo largo del territorio.



Este núcleo tiene un origen agrícola que todavía se evidencia en su trama urbana actual. La estructura de parcelación original, constituida a base a suertes distribuidas en dirección noroeste-sureste en relación directa con la topografía existente, es el elemento territorial que condiciona el paisaje y ha influido notablemente en el crecimiento urbano, sobre todo en la vertiente más oriental de La Vega, no siendo así en la zona localizada más al sur, que cuenta con una naturaleza más urbana a medida que se avanza hacia el núcleo de Zona Centro y al Casco Histórico de La Laguna.

Dada su localización estratégica próxima al Casco Histórico de La Laguna y al Aeropuerto del Norte, el núcleo de La Vega Lagunera se define como una nueva zona de expansión del Municipio de La Laguna, que posee un notable valor paisajístico y medioambiental.

## 8.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El hecho de que la Vega Lagunera es uno de los núcleos que cuenta con más extensión de suelo vacante distribuido a lo largo del área se convierte en una de las premisas fundamentales a la hora de abordar su ordenación, ya que el destino inequívoco de La Vega es ser uno de los principales territorios de expansión del Municipio de La Laguna en los próximos años. Así mismo, tras el estudio del núcleo y de sus áreas urbanas homogéneas, se extraen los siguientes aspectos, de los que deriva su problemática urbanística:

- a) La gran presencia en el territorio de diversidad de zonas inconclusas, con edificación residencial heterogénea en cuanto a infraestructuras, tamaños de parcelas, parámetros parcelarios y edificatorios, y calidad constructiva y arquitectónica entre otros, así como una amplia variedad de calificaciones de suelo.
- b) La progresiva colmatación edificatoria sin una previsión de nuevos viarios interiores, siendo necesario conformar una trama urbana que resuelva los problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte.
- c) Concentración de grandes piezas de dotaciones y de espacios libres en zonas puntuales del territorio (siendo el caso de las AUH-0801: San Benito y AUH-0808: Las Gavias-San Diego, entre otras), mientras que existen otras zonas donde estos usos se presentan de forma muy deficitaria (es el caso de las AUH-0802: San Lázaro Tornero y AUH-0810: Agüere-Las Cañas). Todo esto trae consigo problemas en la morfología urbana derivados del gran tamaño de las piezas, así como la insuficiencia de servicios en el resto del área cuando se da la situación opuesta.
- d) Ausencia de actividades económicas complementarias al uso residencial en algunas zonas (es el caso de las AUH-0802: San Lázaro-Tornero y AUH-0810: Agüere-Las Cañas) lo que está llevando a una extensión urbana de “ciudad dormitorio” deficitaria en equipamientos, servicios, comerciales, etc.
- d) Niveles de urbanización deficientes tanto dimensionales como de servicio, en viarios principales y secundarios, predominantemente hacia el norte del núcleo. Existen múltiples casos de falta de continuidad de la trama viaria y de viarios que rematan en “fondo de saco”. Es el caso de los viarios de “herencia rural”, con escasa sección, donde se mezclan circulaciones peatonales y de vehículos.
- e) La existencia de diversos cauces de barranco (de categorías 2 y 3, entre otros), que atraviesan el territorio en dirección noroeste-sureste, localizados fundamentalmente en la zona de La Hoya del Camello, San Lázaro, La Atalaya, San Diego y Las Gavias. Algunos de ellos discurren de forma paralela a tramos viarios de carácter estructurante o los atraviesan, lo que resulta un problema añadido a los deficitarios niveles de urbanización.

Los objetivos principales para la ordenación de La Vega Lagunera son los siguientes:

- a) Solucionar la ordenación de las “bolsas de suelo vacante” repartidas a lo largo del territorio con el fin de completar su urbanización y proveerlo de un sistema viario interior. De esta forma se garantiza una funcionalidad suficiente del área al dotarla de todos los servicios precisos.
- b) Homogeneizar en la medida de lo posible las condiciones edificatorias y parcelarias de las piezas residenciales y mejorar su adaptación al territorio.
- c) Plantear diferentes intervenciones para completar y mejorar el sistema viario con el objetivo de garantizar la suficiente funcionalidad del mismo como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Se asumen tres escalas de actuación:
  - c1. A escala territorial: Integración del nuevo viario estructurante municipal y supramunicipal (viario territorial de Ronda Norte y sus conexiones con el viario preexistente).
  - c2. A escala del área urbana homogénea (AUH): Completar la estructura viaria interior apenas existente, fundamentalmente en las AUH-0802: San Lázaro-Tornero y AUH-0808: Las Gavias-San Diego, a través de la definición de ámbitos de gestión sistemática (en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable sectorizado).
  - c3. A escala local, en el viario preexistente se plantean actuaciones de mejora de los niveles de urbanización de diferentes tipos entre las que destacan la ampliación de las secciones viarias mediante rectificaciones de alineaciones no programadas, mejoras de la urbanización, remate en “fondo de saco” de pequeños caminos de características rurales, prolongación de viarios existentes como solución de continuidad de la trama urbana, etc.
- d) Ejecución de obras de canalización de cauces de barranco, tanto los que atraviesan ámbitos de suelo vacante en su encuentro con viarios de carácter estructurante de nuevo trazado planteados en los mismos, como en los que lindan con tramos viarios en suelo urbano, con el objetivo de mejorar los niveles de su urbanización.
- e) La ejecución de nuevos espacios libres en distintos puntos del núcleo (es el caso de los nuevos parques periurbanos localizados en el Camino de San Diego y en La Mesa Mota, resueltos mediante Sistemas Generales de Espacios libres.

### 8.3. Ordenación estructural

#### 8.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

La Autopista del Norte (TF-5), viario territorial de nivel 2, discurre por límite sur de la Vega Lagunera, siendo una de las principales vías de comunicación del área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna con el resto de la isla. Este viario experimentará una importante transformación al convertirse en la futura Avenida del Quinto centenario (cambiando su jerarquía a viario urbano), en el tramo viario que limita con los núcleos del Coromoto y Geneto, comprendido entre el acceso al Aeropuerto del Norte y la rotonda de Padre Anchieta, y el acceso al Casco Histórico de La laguna por la Avenida de la Trinidad.

Otro viario que adquiere categoría de elemento estructurante, es la nueva Vía de Ronda-Norte, viario territorial de nivel 1, que discurrirá de este a oeste por suelo rústico de protección agraria situado en la Hoya del Camello, las laderas de San Benito y las faldas de la montaña de La Atalaya. Esta nueva vía territorial enlazará el viario existente de Vía de Ronda (TF-13) con la Autopista del Norte (TF-5) y la Carretera General de San Lázaro (TF-152),



conformando un importante anillo de circulación exterior a la zona centro de La Laguna. Los objetivos de esta actuación son mejorar la accesibilidad de los núcleos del norte de La Laguna y la movilidad insular en este ámbito, y especializar el viario aislando el tráfico de paso del tráfico urbano.

Los restantes elementos estructurantes viarios que plantea este PGO están jerarquizados como viarios urbanos (de nivel 1 y 2), destacando entre ellos:

- a) El “Anillo interior de La Laguna”, (viario urbano de nivel 1) que discurre de este a oeste, coincidiendo con el límite del núcleo de Zona Centro. Este viario está conformado por diferentes tramos viarios (algunos de ellos por ejecutar, incluidos en ámbitos de gestión sistemática que plantea el presente PGO).
- b) El “Anillo de La Vega”, (viario urbano de nivel 2) atraviesa el núcleo de este a oeste y está conformado por diferentes tramos viarios (incluidos en gestiones sistemáticas aquellos por ejecutar), siendo éstos el viario transversal al Camino Pozo Cabildo, la Calle Enrique Granados, el tramo viario de prolongación de la anterior hasta enlazar con el Camino de las Gavias que conecta al sur con el Camino Tornero.
- b) Atravesando el núcleo de oeste a este, el viario urbano (de nivel 2) conformado por la sucesión de los diferentes caminos existentes y otros tramos viarios de nueva ejecución que son el Camino la Luna, el Camino Tornero, un tramo viario de enlace por ejecutar y el Camino Pozo Cabildo.
- c) Los dos nuevos viarios urbanos de nivel 1 (incluidos en ámbitos de gestión sistemática de San Lázaro-El Tornero y Las Gavias- San Diego), que atraviesan el territorio de sureste a noreste, enlazando la Vía de Ronda Norte con el sistema viario interior del núcleo.

Dentro del núcleo de La Vega se distinguen las siguientes piezas que actúan como elementos estructurantes:

- a) Equipamientos:
  - a1. El Parque Miguel Fera con la Piscina Municipal, situado en la Avenida Leopoldo de la Rosa, esquina venida Alberto de Armas.
  - a2. El Centro Ocupacional Los Verodes, situado en la Avenida Leopoldo de la Rosa esquina Camino Tornero.
  - a3. Polideportivo municipal Juan Ríos Tejera, en la Avenida Leopoldo de la Rosa.
  - a4. El Instituto de Enseñanza Secundaria La Laguna y Formación Profesional San Benito, localizados en la Avenida Leopoldo de la Rosa junto al Polideportivo.
  - a5. El Colegio Luther King, localizado entre el Camino de las Gavias y el Camino Vereda de Barbado.
  - a6. El Club Hípico La Atalaya, equipamiento comunitario de uso deportivo, al noroeste, en la zona del San Lázaro-Tornero, dando frente al Camino Luna Llena.
- b) Espacios libres:
  - b1. El nuevo parque periurbano de San Diego, por ejecutar, correspondiente a un Sistema General de Espacios Libres, localizado en torno al Camino San Diego.
  - b2. El parque periurbano de La Mesa Mota, también por ejecutar, situado al norte, en las laderas de La Mesa Mota, siendo de suma importancia como elemento estructurante dadas sus dimensiones, su situación y su gran valor desde el punto de vista medioambiental y paisajístico.

En cuanto a los usos globales se refiere, La Vega Lagunera presenta como uso principal el uso residencial, con un predominio de la vivienda unifamiliar hacia el norte-noreste, y de la vivienda colectiva hacia el sur-sureste. Se ha de tener en cuenta que el uso de vivienda colectiva no excluye el de vivienda unifamiliar, ambas tipologías son compatibles ya que las condiciones edificatorias que se han dado a las piezas así lo establecen.

El uso agropecuario, correspondiente al suelo rústico de protección agraria, y el uso de conservación, correspondiente al suelo rústico de protección paisajística, constituyen una parte fundamental de la ocupación del territorio, localizado fundamentalmente hacia el norte-noroeste, en La Hoya del Camello, las laderas de San Benito y las faldas de la montaña de La Atalaya.

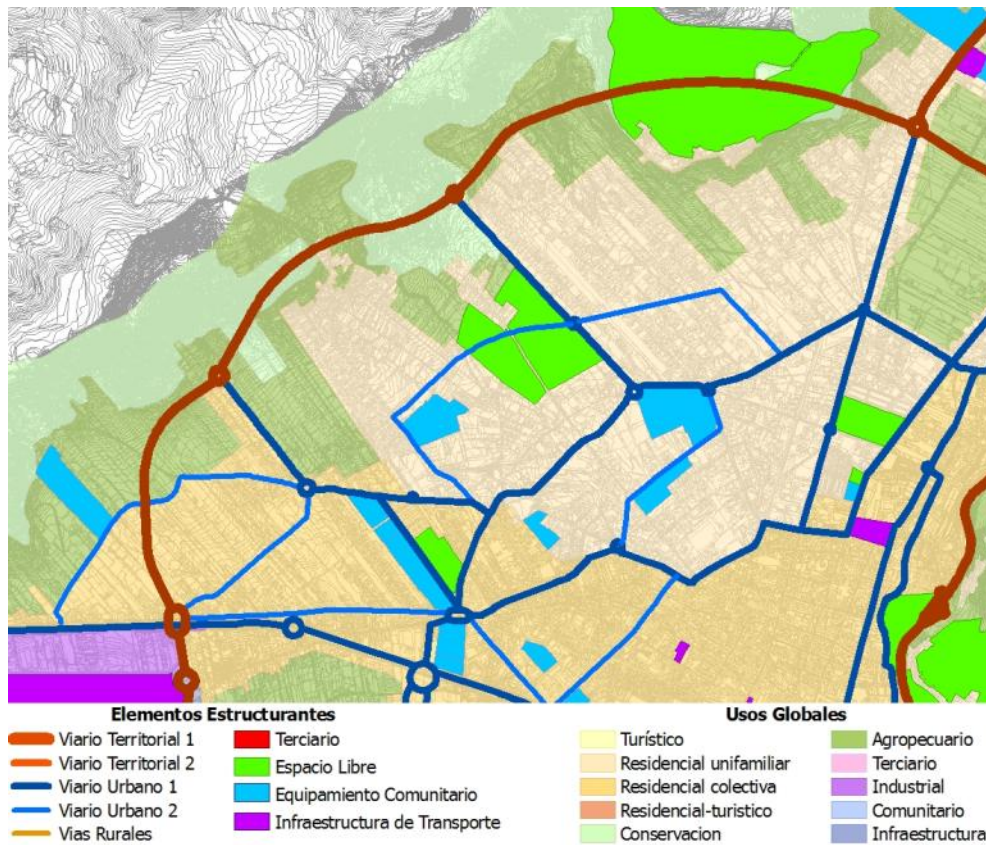


Figura 45: Modelo de ordenación estructural del núcleo de La Vega Lagunera

### 8.3.2. Clasificación y categorización

En el núcleo de La Vega Lagunera nos encontramos con diversas categorías de suelo, entre las que destacan el suelo urbano consolidado y el suelo rústico. El suelo urbano consolidado se localiza fundamentalmente hacia el sureste del núcleo, lindando con el Casco Histórico de La Laguna y el núcleo de Zona Centro, mientras que el suelo clasificado como rústico (de tres categorías diferentes, protección paisajística, protección agraria y asentamiento rural), se sitúa predominantemente al noroeste, en el límite con el municipio de Tegueste, alejado de la trama urbana.

Asimismo, se localizan numerosas bolsas de suelo vacante distribuidas a lo largo del territorio, la mayoría de ellas localizadas en los límites del suelo rústico y otras inmersas en suelo urbano consolidado.

Este suelo se categoriza como suelo urbanizable sectorizado ordenado y suelo urbano no consolidado, siendo uno de los objetivos principales del PGO solucionar su ordenación. Se delimitan además sectores de suelo a desarrollar (suelo urbanizable sectorizado no ordenado), localizados al suroeste del núcleo, en la zona de San Lázaro-Tornero, siendo éste el territorio donde el presente PGO propone el crecimiento del núcleo.

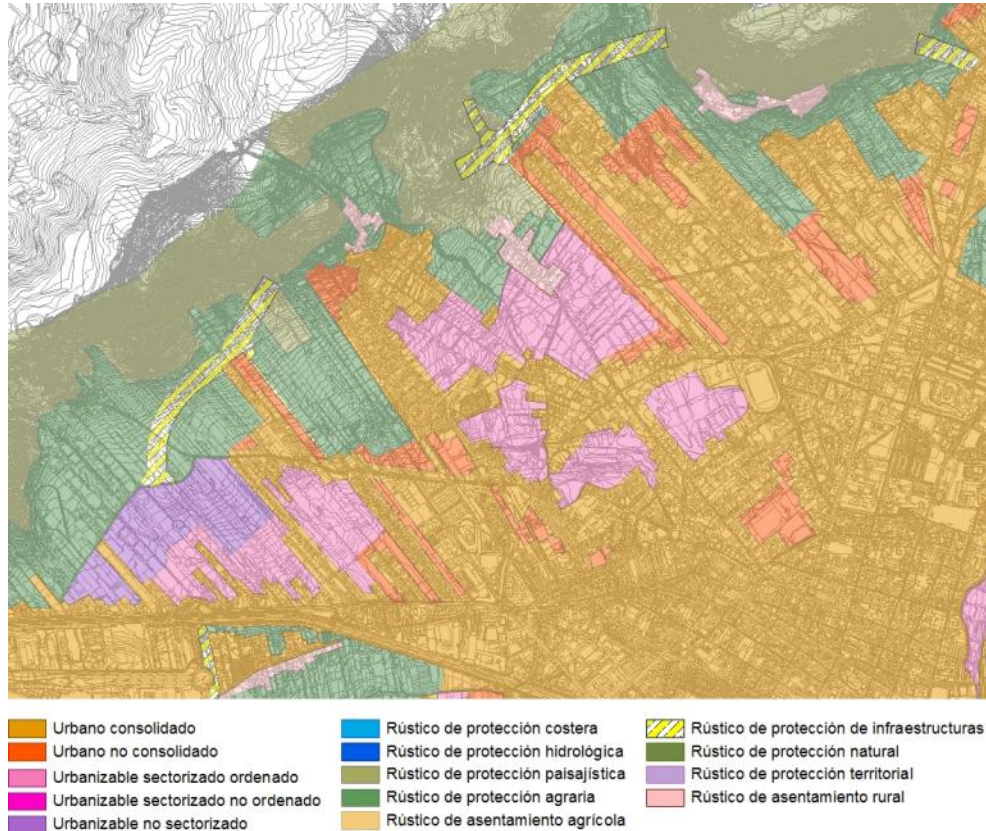


Figura 46: Categorización urbanística del suelo del núcleo de La Vega Lagunera

### 8.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por siete áreas urbanas homogéneas (AUH), encontrándose cercano a éste el enclave correspondiente al AUH-0818 de la Mesa Mota:

- 1) AUH-0801: San Benito
- 2) AUH-0802: San Lázaro-Tornero
- 3) AUH-0806: San Diego 1
- 4) AUH-0808: La Gavias-San Diego
- 5) AUH-0809: La Manzanilla
- 6) AUH-0810: Aguere- La Cañas
- 7) AUH-0816: El Cristo

La división de las áreas urbanas homogéneas se basa en la toponimia local acorde a la configuración de "barrios", conocida y asumida por los propios residentes. Los límites entre las diferentes AUH coinciden con importantes elementos viarios o territoriales, mientras que su perímetro exterior suele ajustarse a la edificación existente. Otros parámetros que se han tenido en cuenta son la morfología de la trama urbana, los usos principales presentes en el área, la tipología edificatoria predominante, la funcionalidad y las dimensiones.

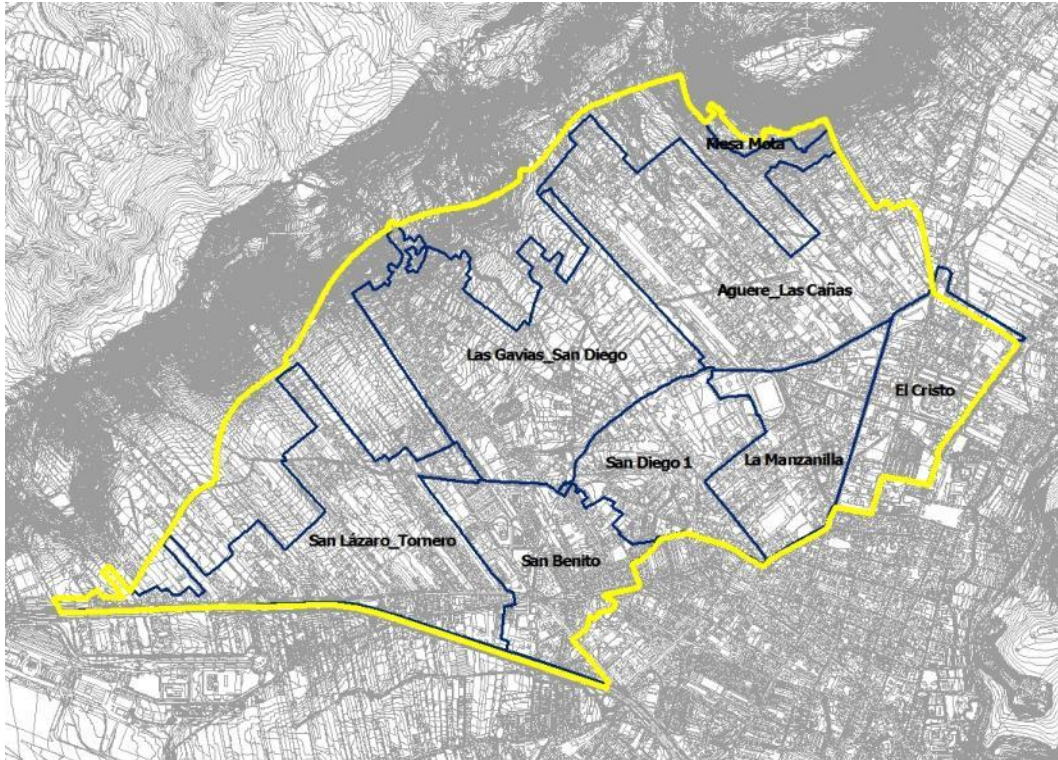


Figura 47: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de La Vega Lagunera

## 8.4. Ordenación pormenorizada

### 8.4.1. Trama urbana

En la ordenación urbana del núcleo se distinguen dos zonas claramente diferenciadas:

- a) En la zona norte-noroeste el territorio no ha sido totalmente colmatado y presenta grandes extensiones de terreno dedicadas actualmente a la agricultura. No existe un elemento estructurante viario totalmente claro, este papel lo desempeña el camino, conformado por los tramos del Camino Tornero, Camino Fuente Cañizares y Camino Pozo Cabildo, que atraviesa La Vega Lagunera de este a oeste, desde la Carretera General de San Lázaro (TF-152), hasta la Carretera General de Las Canteras (TF-121). Transversal a este viario, en dirección noroeste-sureste, se organizan las diversas calles paralelas en torno a las cuales se dispone la edificación, coincidiendo con la disposición de las antiguas suertes agrícolas aún visibles en el territorio.
- b) La zona sur-sureste posee una trama de naturaleza más urbana, propia de ciudad consolidada, a medida que se avanza hacia el núcleo de Zona Centro y al Casco Histórico de La Laguna. Esta zona presenta una trama urbana más irregular, con baja densidad edificatoria relacionada con la tipología residencial unifamiliar y constituye la transición entre la zona norte antes descrita y el núcleo de Zona Centro.

Al norte se encuentra la Urbanización Agüere, con una trama urbana basada también en la estructura de organización agrícola, pero con unas características de densidad y tipologías edificatorias similares a las de La Manzanilla, perteneciente al núcleo de Zona Centro.

El núcleo presenta déficits en la urbanización de los viarios existentes, trazados irregulares y sección escasa entre otros, no cumpliendo los requisitos necesarios para suelo urbano.



El PGO plantea rectificaciones de la trama urbana resueltas mediante ámbitos de gestión asistemática, en suelo urbano consolidado. Asimismo ordena los vacíos existentes mediante la definición de ámbitos de gestión sistemática. Los viarios que se incorporan en estas actuaciones se definen como solución de continuidad de la trama urbana existente y también para conectarla con los viarios estructurantes existentes y de nueva creación. Entre las actuaciones llevadas a cabo dentro del núcleo destacan las siguientes:

- a) La nueva Vía de Ronda Norte, viario territorial estructurante que discurrirá de este a oeste enlazando la actual Vía de Ronda (TF-13) con la Autopista del Norte (TF-5).
- b) La transformación de la Autopista del Norte (TF-5) en la Avenida Quinto Centenario, en el tramo del borde sur de los núcleos de La Vega Lagunera y Zona Centro.
- c) La creación de nuevos espacios libres repartidos a lo largo del territorio, entre los que destacan los nuevos parques periurbanos de San Diego y La Mesa Mota.
- d) El Trazado de la nueva línea del tranvía (también llamado Tren del Norte), cuyo trazado discurrirá por la Carretera General de San Lázaro (TF-152), paralelo a la TF-5.

#### 8.4.2. Usos

La Vega Lagunera presenta como uso fundamental el uso residencial, con predominio hacia el norte-noreste del núcleo de la vivienda unifamiliar con una densidad edificatoria baja, mientras que la vivienda colectiva se establece fundamentalmente hacia el sur-sureste. Asimismo está presente el uso comercial hacia el sur, dando frente a la actual Autopista del Norte (TF-5) (futura Avenida del Quinto Centenario). El uso agrícola, origen de este núcleo, está localizado fundamentalmente hacia el norte de La Vega, en la falda de las montañas.

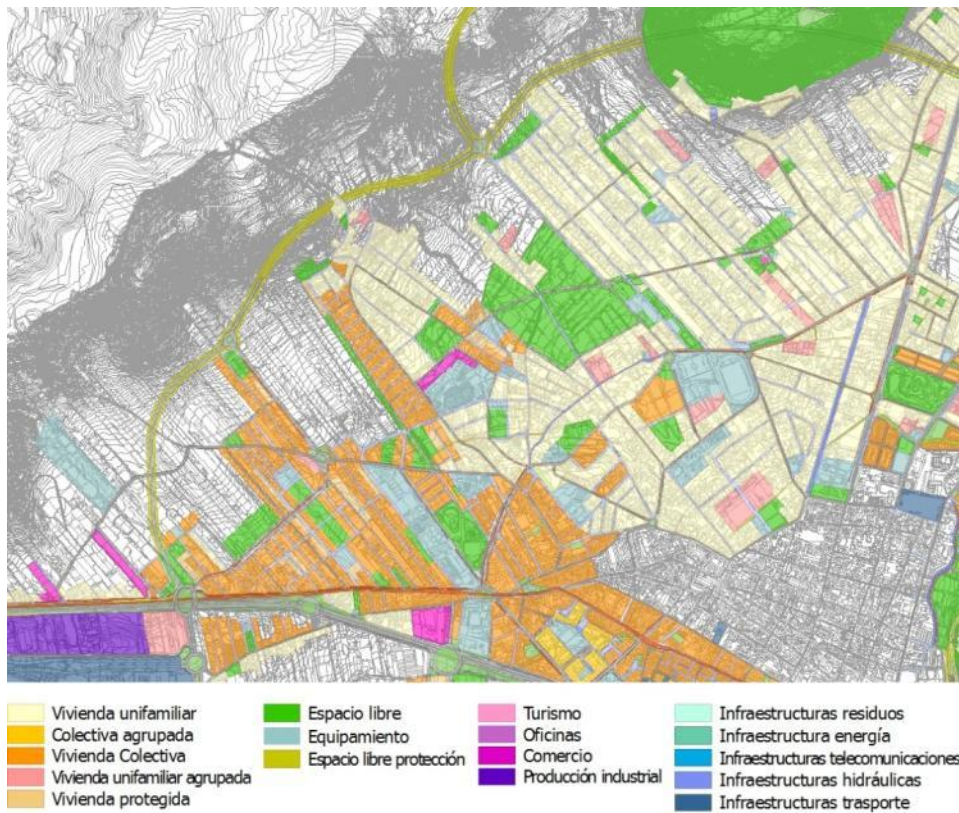


Figura 48: Usos pormenorizados principales del núcleo de La Vega Lagunera

Los usos de espacios libres, equipamientos y dotaciones también aparecen a lo largo del territorio, pero de una manera más dispersa. El presente PGO plantea nuevos equipamientos y espacios libres incluidos en las propuestas de ordenación de los ámbitos de gestión sistemática, cubriendo así las necesidades de aquellos barrios donde estos usos son deficitarios.

#### 8.4.3. Edificación

En La Vega Lagunera se distinguen dos zonas diferenciadas desde el punto de vista de la edificación: la zona norte-noreste y la sur-sureste. En la primera predomina la vivienda unifamiliar aislada y adosada de una o dos plantas de altura, destacando por sus dimensiones y calidad arquitectónica. La ordenación propuesta recoge lo preexistente y ordena en base a los parámetros edificatorios consolidados. En la zona sur-sureste, sobre todo cerca del núcleo de Zona Centro, la trama urbana está más consolidada y predomina la vivienda colectiva entre medianeras. Se regulan los parámetros edificatorios conforme a lo consolidado en el área.

En la zona noroeste de San Lázaro-Tornero la edificación preexistente se presenta de una forma más dispersa, y procede en algunos casos de la autoconstrucción, respondiendo a la tradicional vivienda unifamiliar entre medianeras o con separaciones a linderos contando en muchas ocasiones con local en planta baja. Estas edificaciones aparecen principalmente en torno a los viarios que parten transversales a la Carretera General de San Lázaro (TF-152), atendiendo a la estructura de parcelación agrícola original.

Las zonas de crecimiento de La Vega Lagunera, que incluyen todas las bolsas de suelo vacante existentes a lo largo del territorio, se resuelven en base a las condiciones consolidadas en la zona, procurando armonizar con su entorno. La mayoría de las propuestas plantean la coexistencia de vivienda colectiva (de bloque abierto o de manzana cerrada) con vivienda unifamiliar (aislada o adosada). Se plantea el bloque abierto con separaciones a linderos cuando no existen preexistencias, y para suelo vacante que linda con viviendas en manzana cerrada se fija una línea de disposición obligatoria para dar continuidad a las alineaciones.

La altura máxima que se establece es en general de 2 plantas, existiendo casos de 3 y 4 plantas cerca del núcleo de Zona Centro y en las áreas nuevas de crecimiento, donde se plantean piezas residenciales de mayor altura liberando una mayor superficie de suelo, intentando que la propuesta residencial choque lo menos posible con el entorno rural y agrícola.

### **8.5. Gestión urbanística**

Las actuaciones objeto de este Plan en el núcleo de La Vega Lagunera requieren de la delimitación de ámbitos de gestión asistemáticos y sistemáticos. En los procedimientos de gestión asistemáticos destacan las gestiones de modalidad A2, para obtener los suelos y ejecutar obras de urbanización en viarios. Se definen sobre todo en torno a viarios con carácter estructurante que así lo requieran, para la urbanización de espacios libres y la ejecución de nuevos tramos viarios. Se proponen diversas gestiones A3 y A6, a lo largo del territorio, para que solidariamente los propietarios sufraguen las obras de mejora y urbanización del viario al que dan frente. De esta forma sus parcelas adquieren la condición de solar, de la que carecen una gran mayoría de ellos, pese a estar edificados.

Hay numerosas “bolsas” de suelo vacante en La Vega Lagunera ordenados a través de ámbitos de gestión sistemática (S2) (unidades de actuación) para completar la trama urbana y proveer a la zona de los servicios que necesita, como equipamientos y espacios libres. En torno a ellos se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5, necesarios para conectar ámbitos sistemáticos con la trama urbana existente en suelo urbano consolidado. Existen también algunos ámbitos de gestión transitoria (S1) inmersos en la trama urbana, cuya ordenación fue





resuelta en el PGO-2004 y algunos ámbitos de gestión sistemática para la ordenación de Sistemas Generales de Espacios Libres (como el Parque periurbano de San Benito).

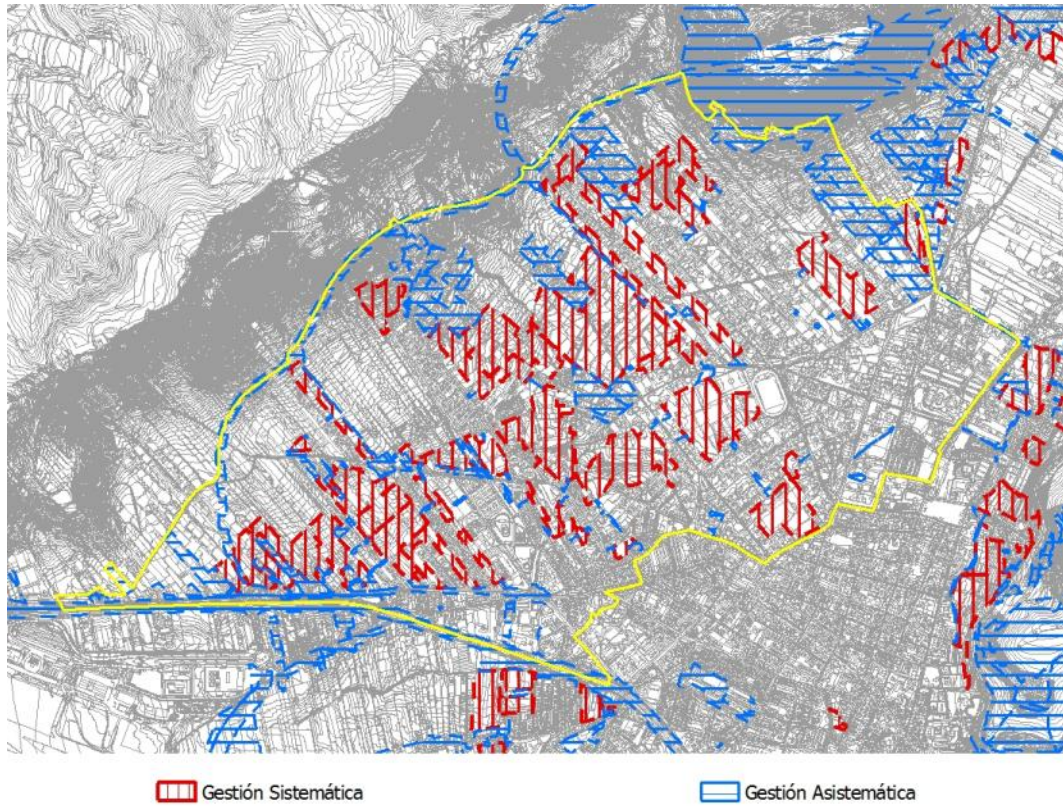


Figura 49: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de La Vega Lagunera



## 9. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LAS MERCEDES

### 9.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Las Mercedes se encuentra ubicado al noreste de la isla, en una plataforma de topografía relativamente horizontal, conformando un espacio geográfico comprendido entre los accidentes geográficos de la montaña de la Mesa Mota, el Monte de Las Mercedes, el Barranco de Santos y la montaña de Jardina. Se delimita de la siguiente manera:

- a) Al norte y noroeste linda con bordes del Parque Rural de Anaga.
- b) Al oeste linda con el Parque Rural de Anaga, bordes del municipio de Tegueste y suelo rústico del núcleo de La Vega Lagunera (montaña de la Mesa Mota), núcleo incluido en el Municipio de La Laguna.
- c) Al este linda con suelo rústico del Municipio de La Laguna, zonas de EL Lomo, Charca Tabares, Barranco Gonzalíñez y El Castillete.
- d) Al sur, el núcleo queda definido por el límite del núcleo de Zona Centro, Calle Madre del Agua (AUH de El Cristo), con el límite del núcleo de La Vega Lagunera (AUH de Agüere-Las Cañas) y el Camino de la Rúa.

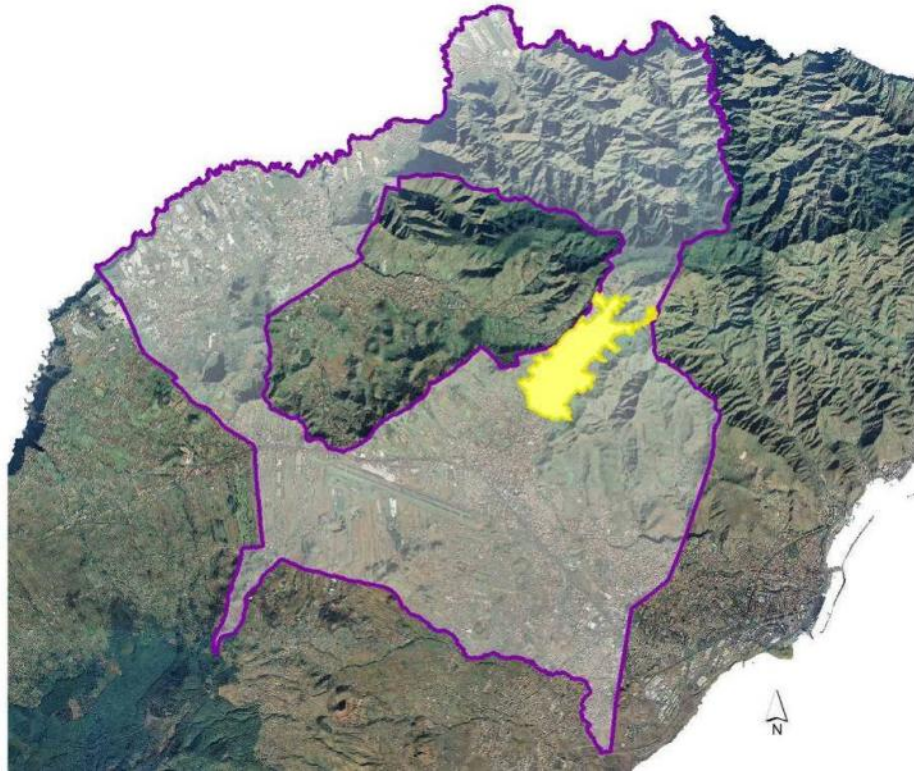


Figura 50: Ubicación del núcleo de Las Mercedes en el municipio

Las Mercedes presenta como usos fundamentales el uso residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar con una densidad edificatoria baja, en torno a unas vías principales que discurren próximas a las laderas, liberando en medio una extensa franja longitudinal de suelo destinado para cultivo agrícola.

El núcleo era en origen área de pastoreo de ganado y de cultivo de cereales, lo que se evidencia en la franja interior del mismo, dedicada mayoritariamente a usos agrícolas. La escasa trama urbana existente, así como la estructura de caminos y parcelas agrícolas, nacen perpendiculares a las vías principales. La edificación se ha dispuesto de manera espontánea y sin planificación, entorno a estas vías, ya que discurren próximas a las laderas y liberan suelo en medio para destinarlo al cultivo.

Las vías y las áreas edificadas varían sus características a lo largo del recorrido. Así, una misma vía cambia su morfología, empieza como avenida (Avenida República Argentina), continúa como carretera general (TF-13 Tejina-La Laguna) y termina atravesando el núcleo de Las Mercedes.

Por otro lado, la morfología del Camino de las Mercedes (TF-113), tiene una sección escasa, que dificulta el acceso a los residentes en su recorrido hasta llegar a Jardina, donde es casi imposible encontrar procesos normalizados de parcelación, urbanización y edificación dentro del núcleo.

## 9.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo de Las Mercedes presenta grandes problemas de dispersión y conectividad, fundamentalmente porque los asentamientos de población se han dispuesto a lo largo de los caminos tradicionales. Tras el estudio del núcleo y de sus áreas urbanas homogéneas se extraen los siguientes aspectos de los que deriva su problemática urbanística:

- a) Presenta una estructura viaria longitudinal de gran potencia que se complementa muy parcialmente con viarios transversales generalmente ajustados a suertes parcelarias. Los viarios longitudinales presentan un importante grado de colmatación en sus márgenes debido al crecimiento residencial espontáneo. Los viarios transversales responden a “aperturas” para permitir la parcelación residencial de las antiguas suertes agrarias, con bastante consolidación también en sus bordes, y que no terminan de conectar con los ejes longitudinales. La problemática básica de la trama viaria de Las Mercedes se concreta en que la red no está suficientemente completa y en segundo lugar, en que los viarios que la constituyen presentan deficiencias de sección y diseño para su funcionalidad.
- b) Ocupación residencial espontánea y descoordinada al borde de los viarios comarcales que genera un núcleo altamente disperso con bolsas de suelo urbano vacías y agrícolas en explotación, donde aparecen problemas con los bordes y la transición entre el suelo urbano y el agrícola.
- c) Aparición de viviendas de autoconstrucción con tipologías urbanas que presentan traseras degradadas y deficientes niveles de urbanización, generando impactos en el entorno rural motivado fundamentalmente por el carácter de ciudad dormitorio y residencia de baja densidad.
- d) El fuerte carácter de “ciudad dormitorio” que está adquiriendo el núcleo genera un déficit de actividades económicas complementarias al uso residencial (equipamientos, servicios, comerciales, etc.).
- e) Niveles de urbanización deficientes, tanto dimensionales como de servicio, en viarios principales y secundarios, predominantemente hacia el norte del núcleo. Existen múltiples casos de falta de continuidad de la trama viaria y de viarios que rematan en “fondo de saco”. Es el caso de los viarios de “herencia rural”, con escasa sección, donde se mezclan circulaciones peatonales y de vehículos.



- f) La existencia de diversos cauces de barranco que atraviesan el territorio en dirección noroeste-sureste, localizados fundamentalmente en la zona de El Pino, Las Canteras, Las Mercedes y Cruz de Los Álamos, resulta un problema añadido a los deficitarios niveles de urbanización

Los objetivos principales para la ordenación de Las Mercedes son los siguientes:

- a) La homogeneización, en la medida de lo posible, de las condiciones edificatorias y parcelarias, así como mejorar su adaptación al territorio tanto en los asentamientos rurales como en suelo urbano consolidado.
- b) Resolver la ordenación de las “bolsas de suelo vacante” repartidas a lo largo del territorio con el fin de completar su urbanización y proveerlo de un sistema viario interior. De esta forma se garantiza una funcionalidad suficiente del área dotándola de todos los servicios precisos.
- c) Se plantea ejecutar mejoras de la urbanización en los viarios existentes, tanto en los de carácter estructurante (viarios territoriales como la (TF-12) como en la red viaria local (camino rurales en los asentamientos) que carecen de las secciones y servicios precisos, con el objetivo de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos.
- d) Dotar al núcleo de nuevos espacios libres y equipamientos con el fin de cubrir su carencia. Es el caso de asentamientos rurales como Las Canteras, y Laderas de Nava entre otros, donde se plantean diferentes espacios libres en torno a los viarios estructurantes, o en El Pino, donde se implantará un nuevo intercambiador próximo a la conexión con la Vía de Ronda (TF-13).

### 9.3. Ordenación estructural

#### 9.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

El núcleo de Las Mercedes se estructura en torno a los diferentes viarios territoriales que cruzan el territorio. En dirección noreste-suroeste la Carretera de Anaga (TF-12), el Camino Jardina y el Camino de las Mercedes, y en el límite con La Vega Lagunera y Zona Centro, la Vía de Ronda (TF-13), que atraviesa el territorio en dirección este-oeste.

La Carretera de Anaga (TF-12), viario territorial de nivel 1, se conecta al sur, con el viario territorial de Vía de Ronda (TF-13) y su futura prolongación hacia el oeste Vía de Ronda Norte, incluida en La Vega Lagunera. Este viario discurre al oeste por las faldas del Monte de Las Mercedes, conectando El Pino, Las Canteras, Laderas de Nava y Las Mercedes.

El Camino de las Mercedes y el Camino Jardina, viarios territoriales de nivel 2, atraviesan La Vega de Las Mercedes, uniendo las diferentes AUH y asentamientos rurales que la conforman. Otro importante viario es la Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, que conecta Las Mercedes con el resto del Municipio de La Laguna. Este viario localizado al sur, discurre de este a oeste hasta la futura Vía de Ronda Norte incluida en La Vega Lagunera, que conecta a su vez con la Autopista del Norte (TF-5) a la altura del aeropuerto.

Los restantes viarios presentes en el núcleo dadas sus características están jerarquizados como viarios locales, y se corresponden con los diferentes caminos rurales que nacen de los viarios estructurantes antes citados. Estos caminos rurales tienen también su importancia dado su papel estructurador de los asentamientos a nivel local.



Dentro del núcleo Las Mercedes se distinguen los siguientes elementos estructurantes:

- a) Equipamientos: deportivos, educativos y institucionales sanitarios.
  - a1. La nueva pieza de Equipamiento Comunitario, situado en el límite del AUH-0901: El Pino con el AUH-0903: Las Canteras, anexa al Intercambiador de Las Canteras, y con acceso desde la Carretera (TF-12) (correspondiente a una Sistema General de Equipamiento).
  - a2. Los pabellones Militares de Las Mercedes, dando frente al Camino de las Mercedes, al sur del AUH, en el límite con El Pino (correspondiente a un Sistema General Comunitario Institucional).
  - a3. El Terrero Insular de Lucha, en el Camino de las Mercedes (correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo).
  - a4. El nuevo campo de fútbol, en el AUH-0904: Camino las Peras, frente al Camino de la Rúa (correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo).
  - a5. El Colegio Comarcal Las Mercedes, en Fuente Las Negras, dando frente a la Calle Vistalmón (correspondiente a un Sistema General Comunitario Educativo).
- b) Infraestructuras: El nuevo Intercambiador de proximidad de Las Canteras, situado en el límite del AUH-0901: El Pino con el AUH-0903: Las Canteras, dando frente a la Carretera de Tejina-La Laguna (TF-12) (correspondiente a una Sistema General de Transporte).

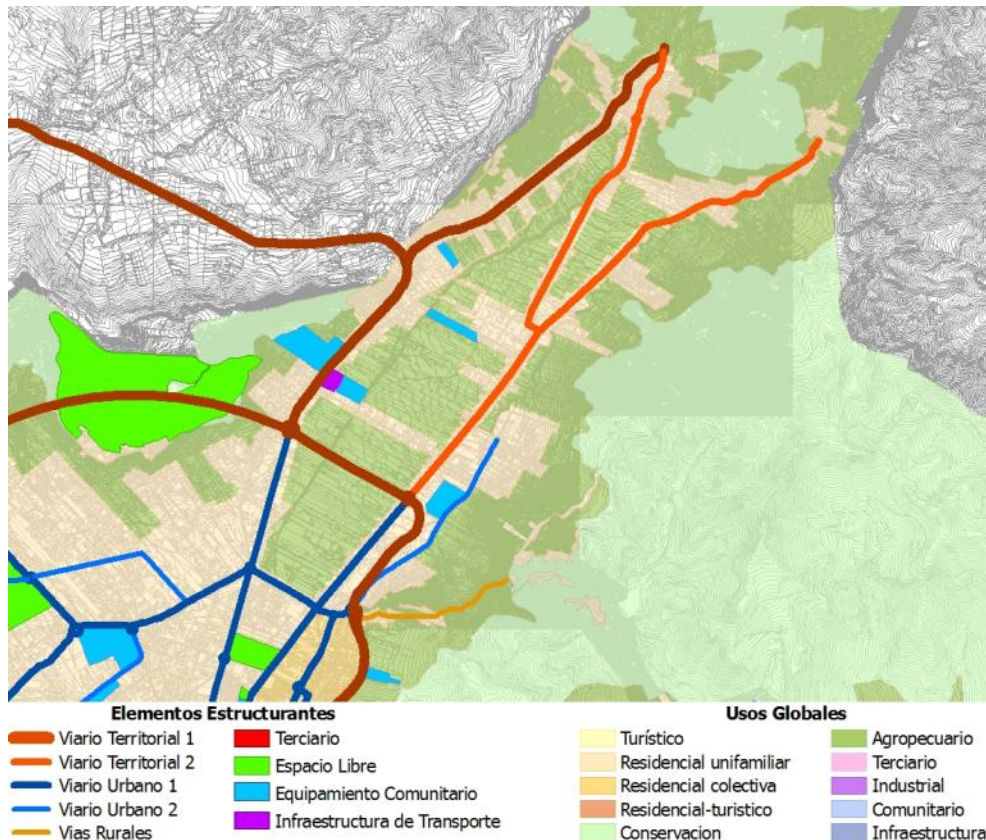


Figura 51: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Las Mercedes



Los usos fundamentales son el residencial, con un predominio de la vivienda unifamiliar y el uso agropecuario, correspondiente al suelo rústico de protección agraria, que constituye una parte fundamental de la ocupación del territorio. Asimismo, está presente el uso de conservación, que se corresponde con el suelo rústico de protección paisajística localizado al norte y al este, en el Lomo Alto, el Lomo Bucio y la Hoya de Los Veroles entre otros.

### 9.3.2. Clasificación y categorización

En este núcleo nos encontramos con diversas categorías de suelo, entre las que destaca el suelo rústico (de protección agraria y de asentamiento rural). El suelo urbano consolidado se localiza fundamentalmente en torno a los viarios territoriales que atraviesan el territorio, en dos zonas diferenciadas, una al noreste, coincidiendo con el AUH de Las Mercedes, y otra al sur, en las AUH El Pino, Camino El Rayo y Achamán Jardina.

Existen algunas bolsas de suelo vacante al suroeste, limitando con suelo rústico de protección agraria, o inmersas en suelo urbano consolidado, que se categorizan como suelo urbano no consolidado, como Camino Las Peras, Achamán Jardina y El Pino, entre otras.

Asimismo, se delimita un sector de suelo a desarrollar (suelo urbanizable no sectorizado) en el AUH de Camino Las Peras, en el límite con el núcleo de Zona Centro.

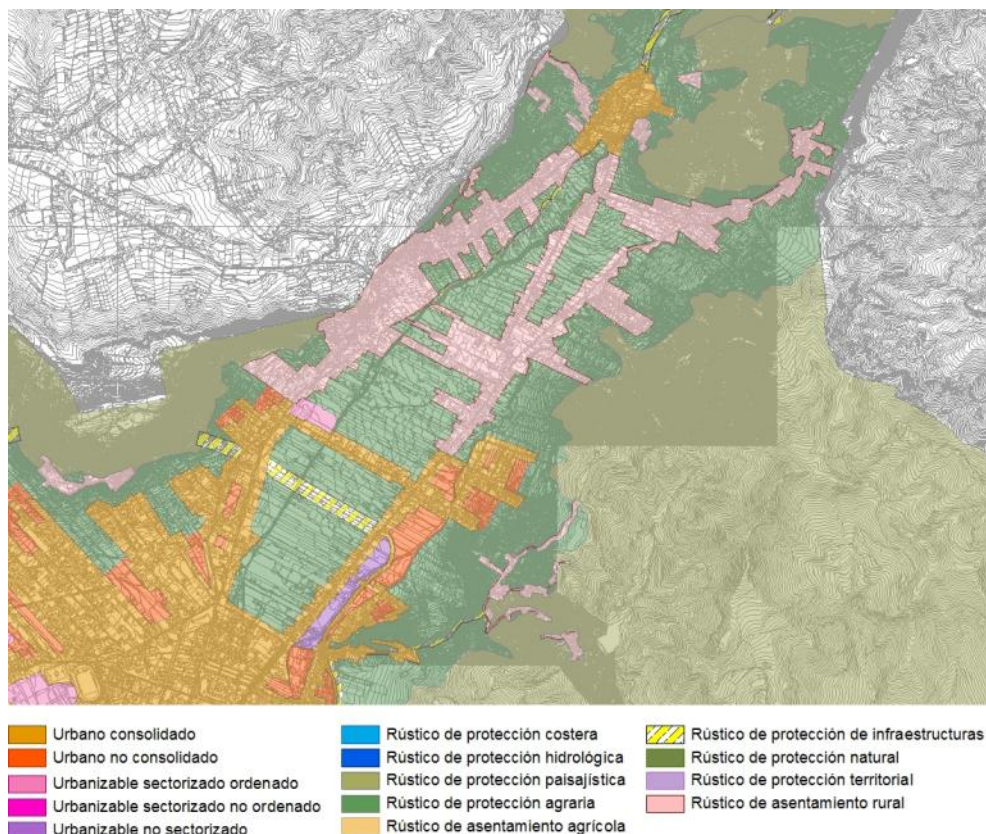


Figura 52: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Las Mercedes

### 9.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por once áreas urbanísticas homogéneas (AUH), encontrándose cerca de éste los enclaves correspondientes con el AUH-0912: EL Lomo y el AUH-0913-Charca Tabares.



- 1) AUH-0901: El Pino
- 2) AUH-0902: Achamán Jardina
- 3) AUH-0903: Las Canteras
- 4) AUH-0904: Camino Las Peras
- 5) AUH-0905: El Bronco
- 6) AUH-0906: Camino El Rayo
- 7) AUH-0907: Fuente Las Negras
- 8) AUH-0908: Cruz de Los Álamos
- 9) AUH-0909: Laderas de Nava
- 10) AUH-0910: Las Mercedes
- 11) AUH-0911: Jardina

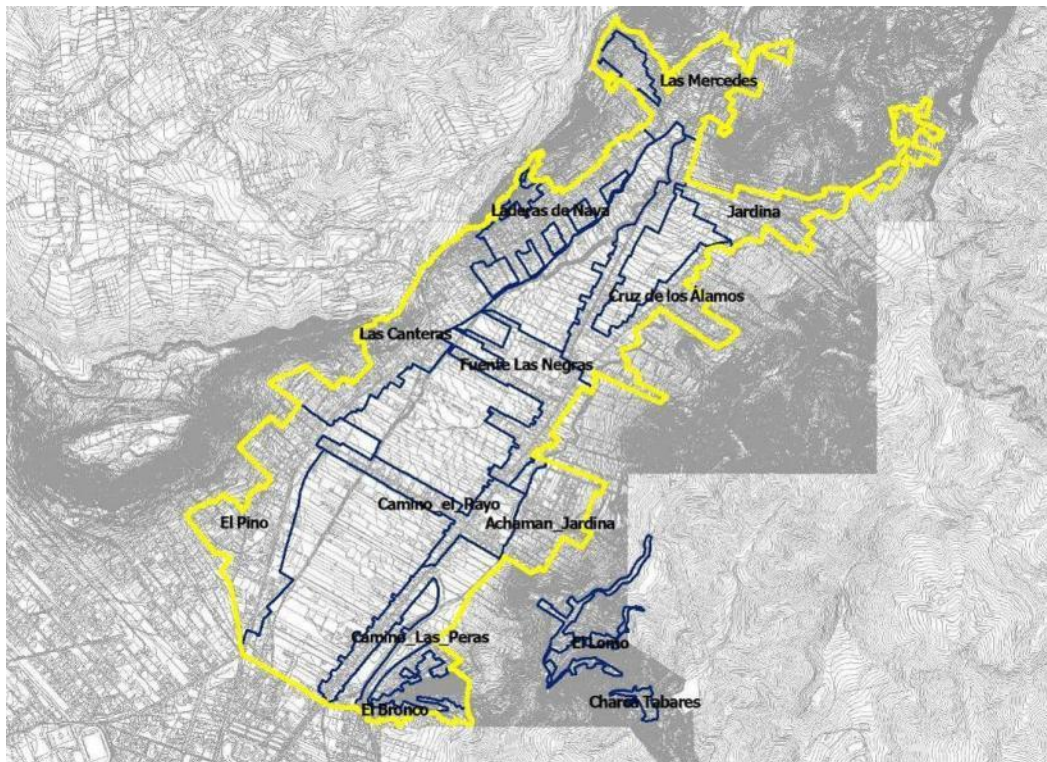


Figura 53: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Las Mercedes

En el núcleo de Las Mercedes, como es criterio general en el resto de los núcleos, la división de las áreas urbanísticas homogéneas AUH lleva a cabo en base a la toponimia local, conforme a la tradicional configuración de "barrios", conocida y asumida por los propios residentes. Asimismo, los límites entre las diferentes áreas urbanísticas homogéneas son coincidentes en la mayoría de los casos con viarios urbanos o territoriales de carácter estructurante y su perímetro exterior se ajusta a la edificación existente, salvo excepciones puntuales.

Por otra parte, a la hora de delimitar las AUH se han tenido en cuenta parámetros como la morfología de la trama urbana, los usos principales preexistentes, la tipología edificatoria predominante en el área, la funcionalidad y las dimensiones de las piezas.

## 9.4. Ordenación pormenorizada

### 9.4.1. Trama urbana

Este es un núcleo originariamente agrícola, lo que ha condicionado notablemente su ordenación urbana donde el territorio no ha sido totalmente colmatado. Se caracteriza por presentar una estructura urbana lineal, franjas edificadas en torno a vías principales como la Carretera de Anaga (TF-12), el Camino Jardina y el Camino de las Mercedes, liberando en su entorno amplias franjas de suelo dedicadas actualmente a la agricultura. Esta es la trama elemental que se ha mantenido a lo largo del tiempo en todo el núcleo y apenas se encuentra tejido de naturaleza más urbana que haya sido planificado previamente.

La vega de Las Mercedes es un núcleo conformado mayoritariamente por asentamientos rurales, por lo que presenta déficits en los niveles de urbanización de los viarios existentes, tanto principales como secundarios (trazados irregulares, sección escasa en viarios y aceras, discontinuidades en viarios peatonales y rodados, etc.), no cumpliendo los requisitos necesarios para suelo urbano. Estas rectificaciones se resolverán mediante la definición de ámbitos de gestión asistemática en suelo urbano consolidado. Entre las actuaciones llevadas a cabo dentro del núcleo, destacan las siguientes:

- a) El nuevo campo de fútbol, ubicado en el AUH Camino Las Peras, dando frente al Camino de la Rúa, correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo, incluido en una actuación urbanística resuelta a través de una gestión sistemática.
- b) La creación de diversos espacios libres y equipamientos en las áreas donde se presentan de forma muy deficitaria, como es el caso de la mayoría de los asentamientos rurales repartidos a lo largo del territorio.
- c) El nuevo Intercambiador de Las Canteras, en la Carretera de Anaga (TF-12), próximo a la conexión con la vía territorial de Ronda (TF-13), supone una mejora en las infraestructuras de transporte que son muy deficitarias en este núcleo.
- d) Las diversas propuestas de ordenación que se plantean en los ámbitos de gestión sistemática, en los “suelos vacantes” localizados en Achamán Jardina, Camino Las Peras y Fuente Las Negras entre otros. Los viarios que se incorporan en estas actuaciones se definen como solución de continuidad de la trama urbana existente a fin de conectar el área con los viarios estructurantes existentes y de nueva creación.

### 9.4.2. Usos

El uso principal es el residencial, localizado en torno a los viarios que estructuran el territorio, con un predominio de la vivienda unifamiliar característica de los asentamientos rurales que conforman el núcleo. Se presenta la tipología de vivienda unifamiliar agrupada en algunas piezas localizadas en las áreas de Cruz de Los Álamos y Las Canteras entre otras. Este PGO establece piezas de vivienda colectiva incluidas en las propuestas de ordenación de “áreas nuevas” en las AUH de Camino Las Peras y Camino El Rayo.

El uso agrícola tiene una importante presencia en el territorio, ocupando el suelo tanto en la falda de las montañas como en las diversas bolsas de suelo vacante entre las distintas AUH del núcleo. Es un área con un alto valor medioambiental y paisajístico, que carece de usos relacionados con la industria o el sector servicios. Los usos de espacios libres, equipamientos y dotaciones se presentan de forma muy deficitaria, por lo que este PGO plantea nuevas piezas destinadas a dichos usos, tanto en asentamientos rurales como en las propuestas de ordenación de ámbitos de gestión sistemática, a fin de cubrir esta carencia.



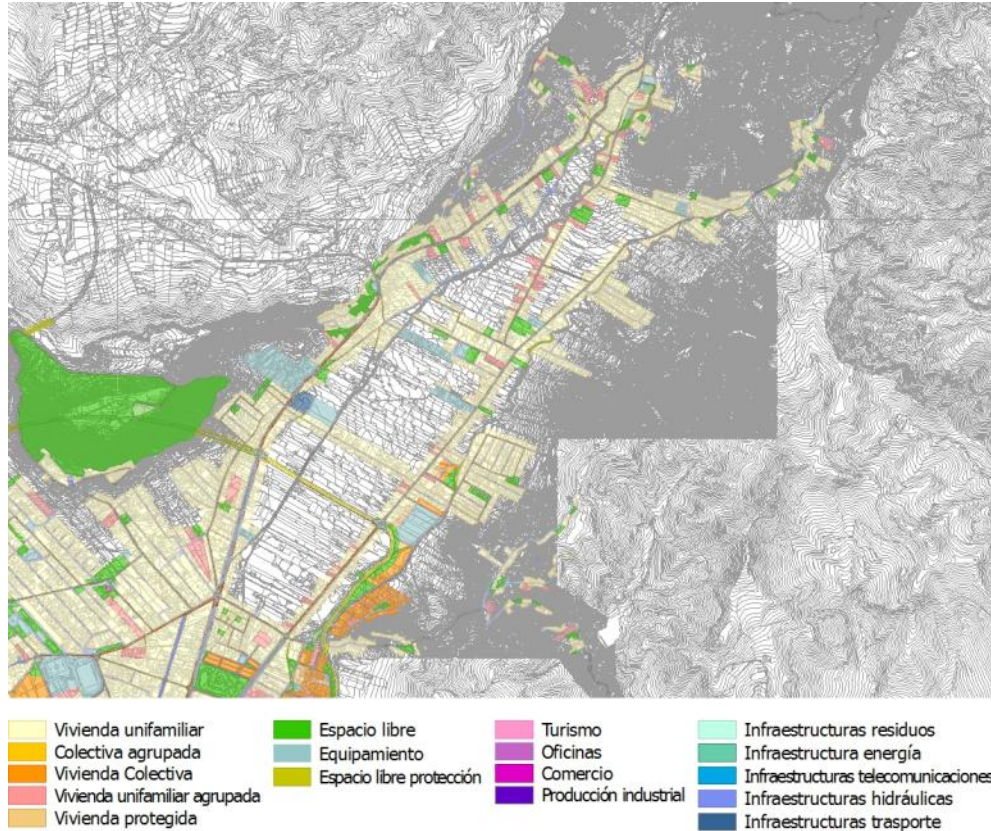


Figura 54: Usos pormenorizados principales del núcleo de Las Mercedes

### 9.4.3. Edificación

El núcleo de Las Mercedes está conformado mayoritariamente por asentamientos rurales donde la edificación se ha desarrollado fundamentalmente en torno a los viarios estructurantes que atraviesan el territorio y los diferentes caminos rurales que parten de los mismos. Las únicas zonas urbanas de este núcleo son El Pino, Achamán Jardina, Camino Las Peras, Camino El Rayo y Las Mercedes. En esta última el suelo se divide en suelo urbano consolidado y suelo rústico de asentamiento rural, localizándose diversos asentamientos como Vueltas Blancas, La Degollada, El Molino, La Cañada y Barranco de La Timplina. La tipología predominante es la vivienda unifamiliar, aislada o adosada, característica de este tipo de asentamientos resultantes en algunos casos de la autoconstrucción.

Asimismo, hacia el sur, en las áreas urbanísticas próximas a Zona Centro, es donde se localizan de forma singular las piezas con tipología de vivienda colectiva, entre medianeras, con separación a lindero frontal o en bloque abierto. Esta tipología se plantea fundamentalmente en “áreas nuevas” incluidas en ámbitos de gestión sistemática, en el AUH Camino Las Peras y AUH Camino El Rayo, haciendo límite con suelo rústico, o inmersas en la trama urbana. Como criterio general de este PGO los parámetros edificatorios que se establecen en vivienda colectiva son compatibles con los de vivienda unifamiliar.

Se establecen algunas piezas de vivienda unifamiliar agrupada caracterizadas por la existencia de varias viviendas unifamiliares que comparten espacios de uso común a todas ellas. Estos casos se localizan mayoritariamente al norte, en asentamientos rurales, como Camino Vueltas Blancas en Las Mercedes, y en torno al Camino de las Mercedes, en el AUH Cruz de los Álamos entre otros.



Se establece en general, una altura máxima de 2 plantas, existiendo casos singulares de 4 plantas donde se plantean piezas residenciales de mayor altura liberando una mayor superficie de suelo, de forma que choque lo menos posible con el entorno rural y agrícola (es el caso del ámbito de gestión localizado en Camino Las Peras).

### 9.5. Gestión urbanística

Las actuaciones objeto de este Plan en este núcleo precisan la delimitación de diferentes ámbitos de gestión, tanto asistemáticos como sistemáticos. Destacan las gestiones asistemáticas de modalidad A2 para obtener los suelos y ejecutar obras de urbanización en viarios. Se definen este tipo de gestiones sobre todo en torno a viarios con carácter estructurante, para la urbanización de espacios libres y la ejecución de nuevos tramos viarios.

Dado que Las Mercedes está constituido mayoritariamente por asentamientos rurales se propondrán diversas gestiones asistemáticas de modalidad A3 y A6 repartidas a lo largo del territorio, a fin de que los propietarios sufraguen conjuntamente las obras de mejora y urbanización de los viarios a los que dan frente, así como para la obtención y urbanización de los suelos necesarios para la ubicación de nuevos espacios libres y equipamientos en el área.

Al sur del núcleo hay diversas bolsas de suelo vacante cuya ordenación se resuelve a través de la delimitación de ámbitos de gestión sistemática (S2), completando la trama urbana y solucionando los problemas derivados de la presencia de estos “vacíos”, a la vez que se provee al área de los servicios (espacios libres y equipamientos) que se presentan de forma deficitaria. Es necesario delimitar diversos ámbitos de gestión asistemática A5 en torno a estas gestiones para conectarlas con la trama urbana existente en suelo urbano consolidado.

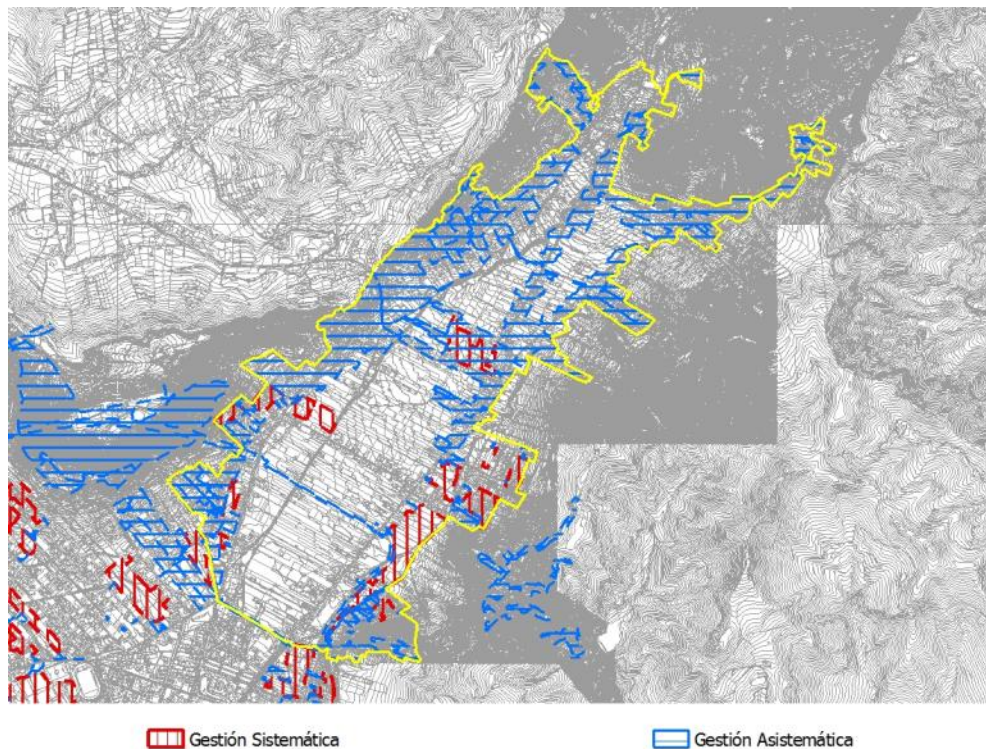


Figura 55: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Las Mercedes

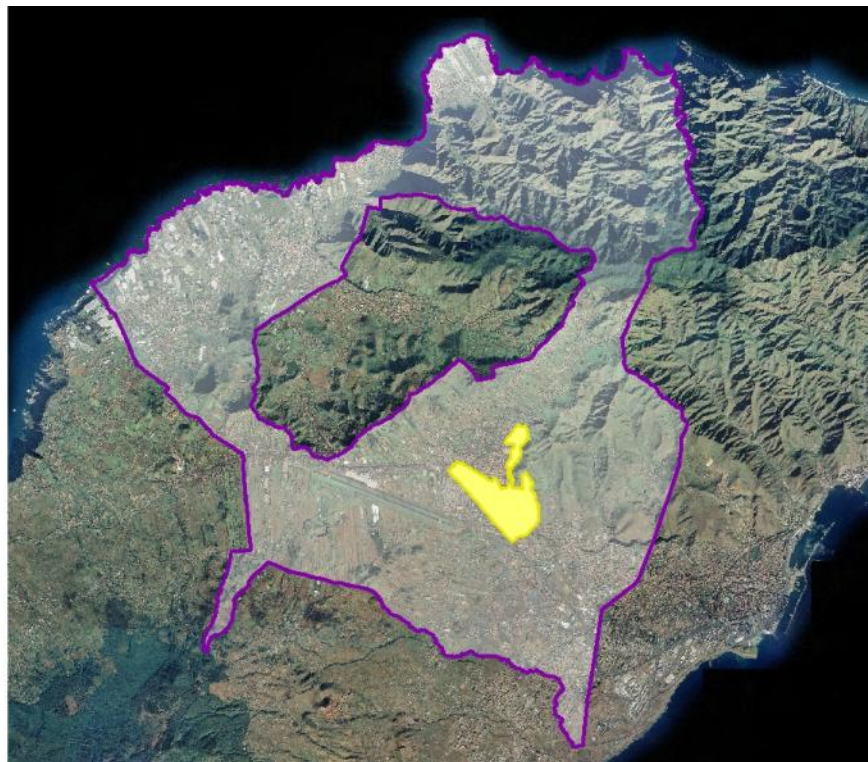


## 10. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE ZONA CENTRO

### 10.1. Delimitación y descripción general

El núcleo urbano de Zona Centro se ubica al noroeste de la isla, en el Valle de Agüere, entre el Macizo de Anaga y el Monte de la Esperanza. Se ha desarrollado en torno al Casco Histórico de San Cristóbal de La Laguna y queda delimitado de la siguiente manera:

- a) Al norte, por la Vega de Las Mercedes, incluido en el Municipio de La Laguna.
- b) Al este, limita en toda su extensión con suelo rústico, localizado en las faldas de El Bronco, El Lomo La Cañada, la Montaña de San Roque y el Barranco de Santos, al este de La Barrio de la Verdellada. Así mismo, la Vía de Ronda (TF-13) circunda el núcleo a su paso por La Rúa, en su borde oriental.
- c) Al sureste, su límite queda definido por la vía territorial Circunvalación Norte, que a su vez es borde del núcleo de La Cuesta.
- d) Al suroeste, por la Autopista del Norte (TF-5) (futura Avenida del Quinto Centenario), que a su vez es límite de los núcleos del Coromoto-Aeropuerto y Geneto.
- e) Su límite interior queda definido por los bordes del Casco Histórico de San Cristóbal de La Laguna, cuyo ámbito es delimitado por P.E.P. (Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de La Laguna).



*Figura 56: Ubicación del núcleo de Zona Centro en el municipio*

Este núcleo está constituido por una serie de barrios, algunos de los cuales, como Cuadrilátero-Campus y Centro, nacen de la prolongación de las vías que conforman la retícula del Casco Histórico de La Laguna, mientras que otros, como Barrio Nuevo y la Verdellada, surgen inicialmente como barrios obreros de viviendas autoconstruidas en los años 50 y 60, para posteriormente experimentar un crecimiento urbano a través de un ensanche programa-



do en periodos más recientes. Otros barrios que forman parte del núcleo, San Diego, La Manzanilla y El Cristo, se sitúan al noroeste, haciendo límite con el núcleo de La Vega Lagunera, siendo esta una zona predominantemente residencial unifamiliar, y San Honorato y Padre Anchieta, localizados hacia el sur, donde las edificaciones de más antigüedad son en su mayoría construcciones aisladas (bloques residenciales de vivienda colectiva) que ocupan grandes manzanas. Presenta como uso principal el residencial, con una elevada concentración de actividades relacionadas con el sector terciario. Los usos de equipamiento comunitario y de espacio libre también están presentes, este último de una forma más dispersa.

Este núcleo se caracteriza por ser una de las zonas con más densidad poblacional del municipio, lo que justifica la elevada concentración de actividades económicas, comerciales y del sector servicios, favorecida por una demanda cercana. Otros factores que influyen sobre este punto son la proximidad al Casco Histórico de La Laguna y la presencia en la zona, de las distintas administraciones locales, equipamientos y dotaciones. Entre ellas destaca la Universidad de La Laguna, que genera importantes flujos de personas y actividades económicas asociadas a ésta, dada la integración del Campus Central Universitario en la trama urbana de La Laguna.

## 10.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo Zona Centro cuenta con una trama urbana consolidada, por lo que el criterio general de ordenación de este Plan consiste en actuar de manera conservadora, en la medida de lo posible, conforme a las condiciones edificatorias consolidadas en el territorio, salvo algunas actuaciones de renovación urbana de carácter estratégico que propiciarán mejoras de las características tipológicas y estéticas de los inmuebles y una significativa reactivación económica a nivel local y municipal.

Tras el estudio del núcleo y de sus áreas urbanas homogéneas, se extraen los siguientes aspectos de los que deriva su problemática urbanística:

- a) La existencia en el territorio de “macromanzanas” de uso residencial (Padre Anchieta, San Honorato y Verdellada) o de equipamiento comunitario (Centro y La Manzanilla), generando problemas en la morfología urbana derivados del gran tamaño de las piezas y su diseño, así como la insuficiencia de servicios en el resto del área cuando se da la situación inversa.
- b) Presenta un nivel aceptable de urbanización, aunque con insuficiente sección de aceras en ciertos puntos (calles cercanas al Casco Histórico, Barrio El Timple y Centro). Así mismo hay zonas que presentan discontinuidades y cortes en viarios y/o itinerarios peatonales por desniveles o diferencias de cotas (Padre Anchieta, Cercado Mesa, Urbanización La Verdellada y San Honorato).
- c) Existen barrios donde las actividades económicas que complementen al uso residencial se presentan de una forma muy deficitaria, lo que da lugar al modelo de “ciudad dormitorio” pobre en equipamientos, servicios, comerciales, etc. (Barrio Nuevo, Cercado Mesa, Urbanización La Verdellada y Barrio de la Verdellada).
- d) Presencia de diversos cauces de barranco (de categorías 2 y 3) atravesando el núcleo, localizados fundamentalmente hacia el norte-noreste, en La Rúa y Barrio El Timple. Algunos de ellos discurren de forma paralela a tramos viarios de carácter estructurante o los atraviesan, originando problemas de urbanización.
- a) La existencia de diversas “bolsas de suelo vacante”, vacíos urbanos, sobre todo al norte del núcleo en la zona de La Rúa, generando diversos problemas en la morfología urbana.

Los objetivos principales para la ordenación en esta área son los siguientes:

- a) Resolver la ordenación de los “vacíos urbanos” presentes en el territorio con el objetivo de completar su urbanización y dotarlo de un sistema viario interior que solucione los problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte.
- b) Ejecutar obras de mejora de la urbanización a diferentes niveles, con el objeto de completar y mejorar el sistema viario garantizando la suficiente funcionalidad del mismo como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. A escala local se plantean diferentes actuaciones, como la ampliación de las secciones viarias, mejoras de la urbanización y remate (en fondo de saco) de pequeños caminos de características rurales, prolongación de viarios existentes como solución de continuidad de la trama urbana, etc.
- c) Como criterio general se plantea homogeneizar las condiciones edificatorias y parcelarias de las piezas residenciales, en la medida de lo posible, y mejorar su adaptación al territorio.
- d) En los cauces de barranco se propone ejecutar obras para la canalización de dichos cauces, tanto en los que atraviesan ámbitos de suelo vacante, como en los que lindan con tramos viarios en suelo urbano, a fin de solucionar los problemas derivados de la presencia de estos cauces en la trama urbana.
- e) Ampliación de equipamientos comunitarios preexistentes, que poseen carácter estructurante (como el Estadio de la Manzanilla) y la ubicación de nuevos equipamientos de menor tamaño (incluidos dentro de ámbitos de gestión sistemática), en aquellas áreas donde su presencia es deficitaria.
- f) Se plantea la ejecución de nuevos espacios libres (como el nuevo parque periurbano El Bronco, en la Montaña de San Roque), con el objetivo de suplir el déficit que presenta este núcleo.
- g) Se plantean actuaciones de renovación urbana en diversos puntos del núcleo, tanto para ejecutar nuevos espacios libres o equipamientos (como en la Verdellada o en la antigua Estación de Autobuses de San Benito) como de tipo residencial (como en el Barrio de “El Centurión”).

### **10.3. Ordenación estructural**

#### 10.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

El núcleo de Zona Centro se conecta con el resto del Municipio y de la Isla, a través de dos importantes viarios territoriales que lo circundan, la Autopista del Norte (TF-5) y la Vía de Ronda (TF-13).

La Autopista del Norte (TF-5), viario territorial de nivel 2, que discurre por el límite sur del núcleo, se convertirá en la futura Avenida del Quinto centenario en el tramo viario comprendido entre acceso al Aeropuerto del Norte y la rotonda de Padre Anchieta, lo que traerá consigo una notable transformación de área en muchos aspectos.

La Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, discurre por el límite oriental del núcleo, separándolo del suelo rústico localizado en la falda de las montañas, conectando al sur con el futuro viario territorial (de nivel 1) de Circunvalación del Norte (que limita con La Cuesta) y al noroeste con la nueva Vía de Ronda Norte (que discurre por la Vega Lagunera, hasta enlazar al oeste con la TF-5, completando el anillo de circulación exterior a la Zona Centro de La Laguna).



Los restantes elementos estructurantes viarios que plantea este PGO están jerarquizados como viarios urbanos (de nivel 1 y 2), destacando entre ellos:

- a) El “Anillo interior de La Laguna”, (de nivel 1), que discurre de este a oeste, coincidiendo con el límite del núcleo de la Vega Lagunera y de norte a sur atravesando el AUH de La Rúa. Está conformado por diferentes tramos viarios, algunos por ejecutar, incluidos en ámbitos de gestión sistemática planteados por este PGO.
- b) Diversos viarios urbanos principales (de nivel 1) que surgen como prolongación de calles pertenecientes a la trama urbana del Casco Histórico. Atravesando el núcleo de norte a sur se encuentra la Avenida de la Trinidad, al sur, y la Avenida Primo de Rivera, al norte (ambas son prolongación de la Calle Tabares de Cala), el Camino de la Rúa, al norte (prolongación de la Calle Nava y Grimón), la Avenida República de Argentina, al norte (continuación de la Calle Juan de Vera), la Avenida Calvo Sotelo, al sur (prolongación de la Calle General Franco). Y en dirección este-oeste se encuentra la Avenida Lucas Vega (prolongación de la Calle San Agustín).
- c) Al sureste, la Avenida de los Menceyes, desde La Cuesta, conecta al norte con la Avenida Calvo Sotelo y la Avenida Ángel Guimerá Jorge (todas de nivel 1) y al sur con el nuevo viario territorial Circunvalación del Norte. Destaca la importancia de esta vía y sus limitaciones al discurrir por ella el tranvía en su mediana central.
- c) La Calle San Antonio (de nivel 2), prolongación de la Calle los Bolos perteneciente al Casco Histórico, atraviesa el barrio de San Honorato y conecta al sur con la futura Avenida del Quinto Centenario.
- d) Al suroeste, la Avenida Pablo Iglesias (de nivel 2), que parte transversal a la Avenida de la Trinidad y atraviesa Padre Anchieta y San Honorato hasta enlazar con la Avenida del Quinto Centenario.

En el núcleo de Zona Centro se localizan los siguientes elementos estructurantes:

- a) Equipamientos:
  - a1. El proyecto de renovación urbana, que establece la ubicación de un equipamiento comunitario y un gran espacio libre público, localizado en la parcela de la Estación de Guaguas de San Benito, dando frente a la Calle San Antonio.
  - a2. El Centro de Educación para Adultos “La Laguna”, Sistema General Comunitario Educativo, localizado en la Calle Escultor Luján Pérez.
  - a3. Existen diversos Centros de Salud en Zona Centro, el de “Laguna-Geneto” y el de “San Benito”, situados en la Calle Benito Pérez Galdós esquina José María Balcells, el de “Laguna-Mercedes”, entre la Avenida de la Trinidad y la Calle Alfredo Torres Edward, y el de “Las Mercedes”, situado entre la Avenida Primo de Rivera y la Calle José Rodríguez Ramírez dando frente a un nuevo espacio libre público (correspondientes a Sistemas Generales Comunitarios Sanitarios).
  - a4. El Instituto de Educación Secundaria Padre Anchieta, Sistema General Comunitario Educativo, entre la Calle Leocadio Machado y la Avenida de la Trinidad.
  - a5. El Cementerio Municipal de San Juan, situado en la Calle Leocadio Machado esquina Calle Luis Braille. Se corresponde con un Sistema General Comunitario y ha sido declarado Bien de Interés Cultural.
  - a6. El Campus Central de la Universidad de La Laguna, correspondiente con un Sistema General Comunitario Educativo, conformado por instalaciones de tipo deportivo, docente y residencial, ocupando diversas manzanas del Cuadrilátero (AUH-1004).



- a7. El Instituto de Enseñanza Secundaria La Laboral, localizado al Sur del núcleo junto al Campus Universitario, dando frente a la Avenida Lora Tamayo y la Autopista del Norte (TF-5) (Sistema General Comunitario Educativo).
  - a8. El Museo de la Ciencia y el Cosmos, situado en la Avenida de los Menceyes al sureste del núcleo (Sistema General Comunitario Cultural/Recreativo).
  - a9. La Unidad de programas de Innovación Educativa, en la Calle la Isa esquina Calle Folía, junto a un pequeño parque infantil. (Sistema General Comunitario Educativo).
  - a10. El Campo de Lucha “Angelito el Zapatero”, en Barrio Nuevo, en la Calle Las Américas esquina Calle Arganda (Sistema General Comunitario Deportivo).
  - a11. El Rectorado de la Universidad de La Laguna, localizado en los límites del Casco Histórico de La Laguna, dando frente a la calle Padre Herrera (Sistema General Comunitario Educativo).
  - a12. El Seminario Diocesano de La Laguna, situado al norte de La Urbanización La Verdellada en el límite con la Vía de Ronda (equipamiento de uso terciario-oficina).
  - a13. El Colegio del Buen Consejo en La Manzanilla, en el Paseo de Oramas esquina Avenida de San Diego y el Colegio Nava-La Salle al norte de Barrio de la Verdellada, en la Calle Dacio Ferrera Martín (Equipamientos Estructurantes Comunitarios Educativos).
  - a14. El Campo de fútbol La Verdellada localizado en la avenida La Salle. (Correspondiente a un Sistema General Comunitario Deportivo).
  - a15. La Escuela Oficial de Idiomas de La Laguna que se localiza entre la calle Jorge Manrique y el camino Real de La Verdellada (correspondiente a un Sistema General Comunitario Educativo).
  - a16. Cuartel de la Guardia Civil, situado en el camino San Lázaro esquina Pasaje Civil San Lázaro.
  - a17. Estación de Bomberos, dando frente a la Autopista del Norte (TF-5), junto al Cuartel de la Guardia Civil.
  - a18. La Dirección de Juventud de la Consejería de Bienestar, situada en San Diego, dando frente a la calle Wenceslao Yanes González y a la Avenida Brasil.
  - a19. Estadio La Manzanilla, equipamiento de uso deportivo que, por sus dimensiones, constituye uno de los principales equipamientos comunitarios del sistema dotacional del municipio. El presente PGO define un ámbito gestión, correspondiente a un Sistema General de Equipamiento, con el fin de obtener el suelo necesario para su ampliación.
  - a20. El Campo de Tiro de La Gallardina, en el límite este, frente a La Rúa.
- b) Espacios libres:
- b1. El complejo deportivo al aire libre, situado entre las dos Verdelladas, incluido en la actuación estratégica de la Vía de Ronda (TF-13) (Sistema General de Espacio Libre Público).
  - b2. El nuevo Parque Periurbano de El Bronco, en la gran extensión de suelo rústico de la Montaña de San Roque (Sistema General de Espacio Libre Público).

- b3. El Parque de San Roque por ejecutar, situado en La Rúa, dando frente al viario de nuevo trazado del Barranco de Gonzaliáñez y a la Vía de Ronda (TF-13) (Sistema General de Espacio Libre Público).
  - b4. El Parque de La Vega, localizado al sureste del núcleo, entre la Avenida República Argentina y la Avenida Primo de Rivera, en el que se compatibilizan los usos de entretenimiento con los deportivos, y que por sus dimensiones supone uno de los espacios libres más importantes del sistema dotacional del municipio.
  - b5. El nuevo espacio libre, contiguo al Centro de Salud “Las Mercedes”, situado en la Avenida Primo de Rivera esquina Calle del Barranco Gonzaliáñez.
- c) Infraestructuras:
- c1. El Intercambiador de La Laguna, Infraestructura de Transporte, al sur del núcleo en el encuentro de la Avenida Ángel Guimerá Jorge y la Autopista del Norte.
  - c2. Las Infraestructuras de Transporte correspondientes a los aparcamientos que se localizan a lo largo del núcleo, como los aparcamientos subterráneos de la Avenida de la Trinidad y Avenida Calvo Sotelo, y los tres edificios de aparcamientos localizados en el AUH-Centro, entre otros.

Este núcleo presenta como uso principal el residencial, siendo los más característicos el de vivienda unifamiliar, hacia el norte-noroeste, y el de vivienda colectiva en el resto del área. En este Plan, el uso de vivienda colectiva no excluye el de vivienda unifamiliar, ambas tipologías son compatibles y las condiciones edificatorias establecidas así lo permiten. Es destacable el uso de equipamiento comunitario, predominante hacia el sur-sureste del núcleo, correspondiente con el suelo ocupado por el Campus Central de la Universidad de La Laguna, limitando con la Autopista del Norte (TF-5) (futura Avenida Quinto Centenario).



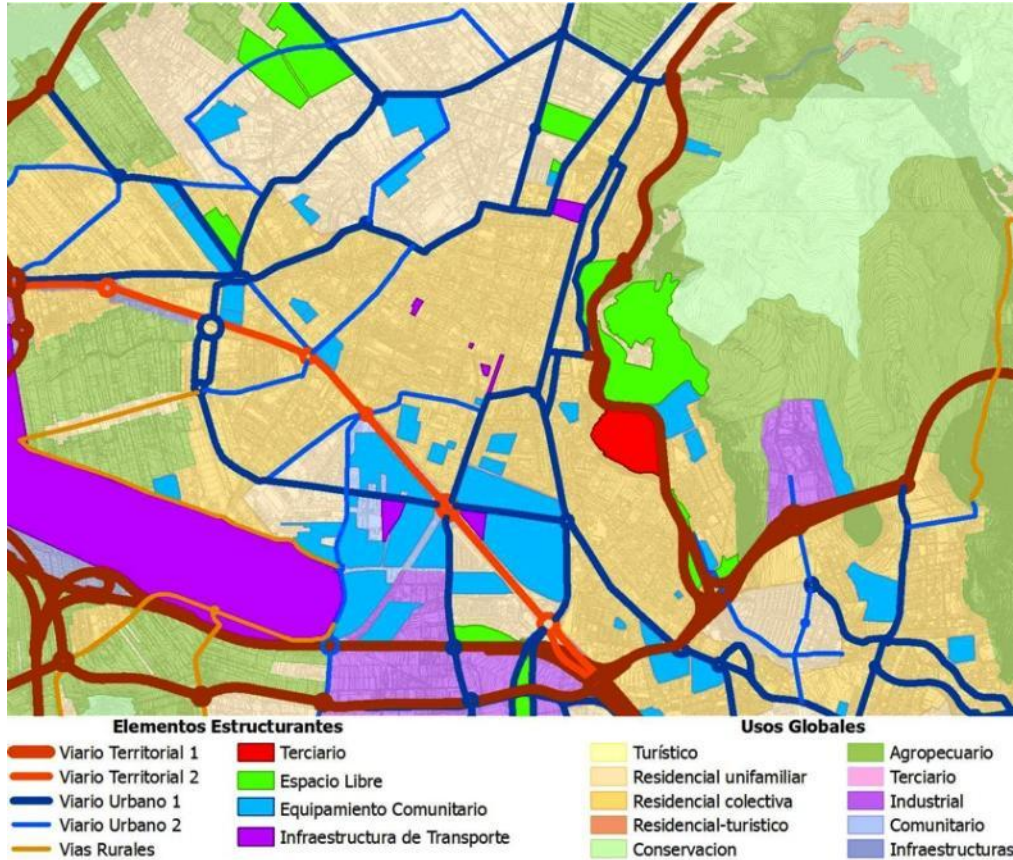


Figura 57: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Zona Centro

### 10.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo de Zona Centro está constituido por diversas categorías de suelo, con un claro predominio suelo urbano consolidado. Existen una serie de “vacíos interiores” de suelo vacante, la mayoría de los cuales se localizan al este, en La Rúa, mientras que los restantes están repartidos de forma más dispersa por todo el territorio (barrios de El Cristo, La Manzani-lla, San Diego, San Benito y Urbanización La Verdellada, entre otros). Este suelo se categoriza fundamentalmente como suelo urbano no consolidado, a excepción de tres “bolsas” categorizadas como suelo urbanizable sectorizado ordenado. Una de las principales premisas del presente Plan es solucionar la ordenación de estos “vacíos urbanos”.

El núcleo limita al norte y al este con suelo rústico de protección paisajística, protección agraria y asentamiento rural, localizado en la Vega de Las Mercedes, las faldas de El Bronco (también en Las Mercedes), El Lomo La Cañada, la Montaña de San Roque y el cauce secundario del Barranco de Santos que discurre al este de La Barrio de la Verdellada.

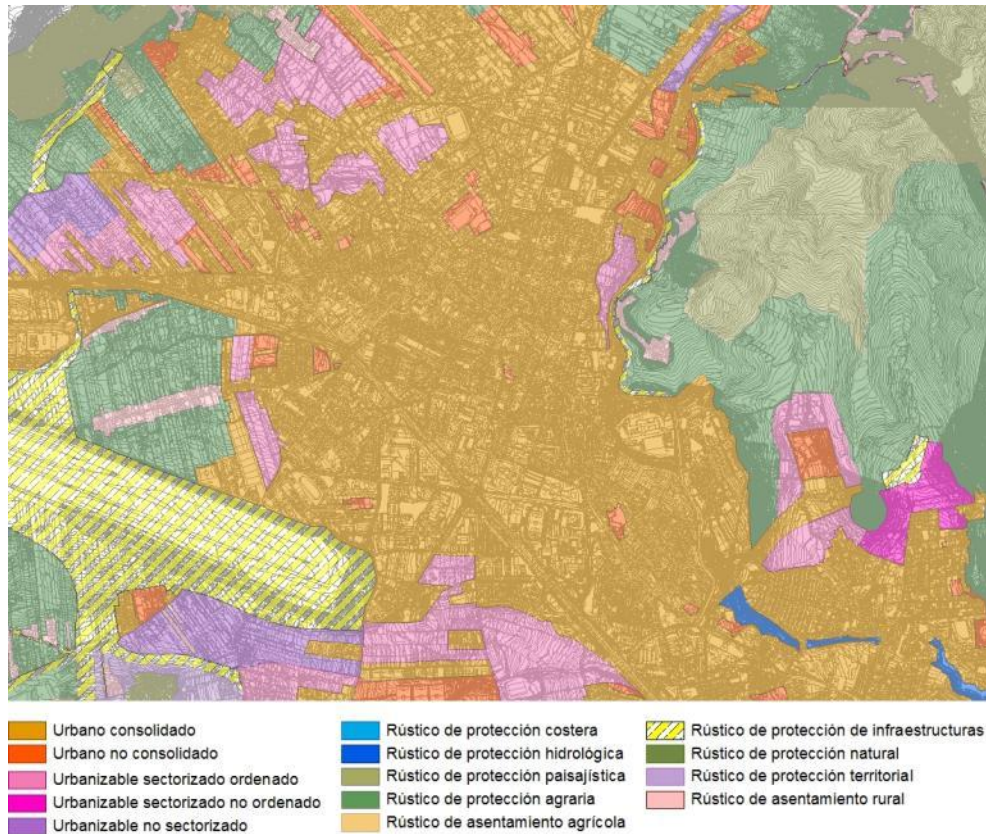


Figura 58: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Zona Centro

### 10.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por diez áreas urbanas homogéneas (AUH), encontrándose cerca los enclaves de San Roque y Pista Militar, ambos asignados al AUH-1013: San Roque:

- 1) AUH-1001: Centro
- 2) AUH-1002: San Honorato
- 3) AUH-1003: Padre Anchieta
- 4) AUH-1004: Cuadrilátero Campus
- 5) AUH-1007: Cercado Mesa
- 6) AUH-1008: Barrio Nuevo
- 7) AUH-1009: Barrio El Timple
- 8) AUH-1010: Urbanización La Verdellada
- 9) AUH-1012: Barrio de la Verdellada
- 10) AUH-1014: La Rúa

La división de las áreas urbanas homogéneas (AUH) se realiza en base a la toponimia local conforme a la tradicional disposición de "barrios" conocida y asumida por los habitantes. El perímetro exterior de las AUH se ajusta, en general, a la edificación existente y los bordes entre ellas se definen, en la mayoría de los casos, haciéndolas coincidir con significativos elementos viarios o territoriales. Para definir los límites de las AUH se han tenido en cuenta los usos principales preexistentes, la morfología urbana, la tipología edificatoria predominante, la funcionalidad del área y las dimensiones de las manzanas, entre otros.

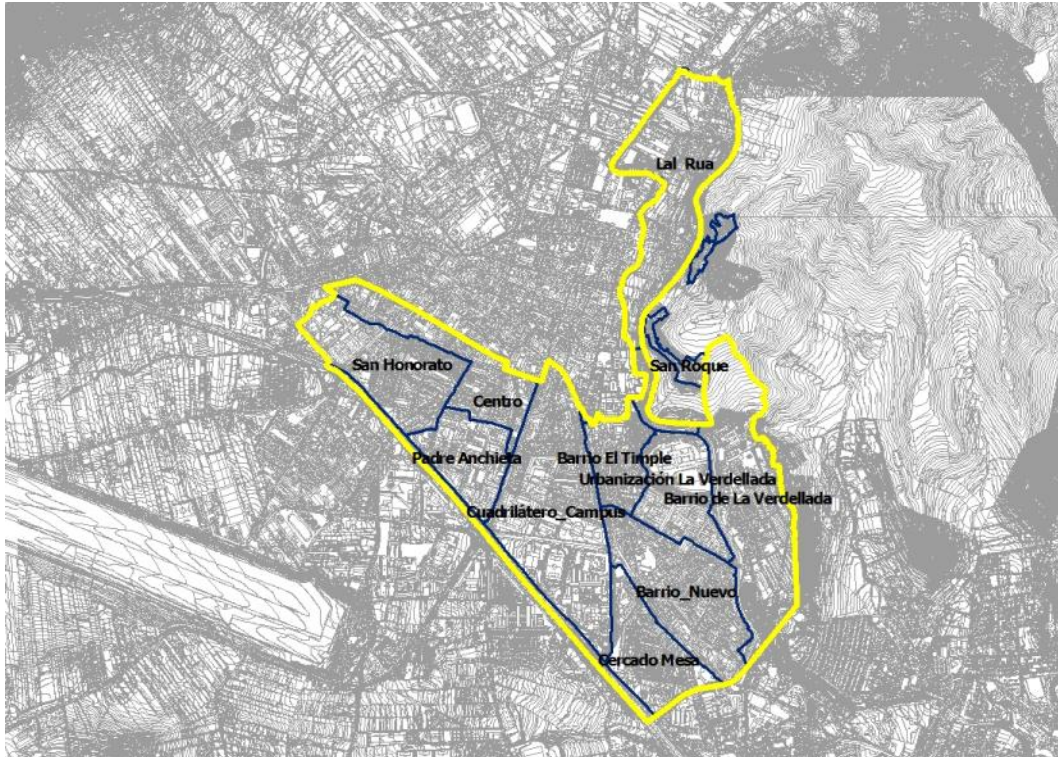


Figura 59: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Zona Centro

## 10.4. Ordenación pormenorizada

### 10.4.1. Trama urbana

Este núcleo presenta en general, una trama urbana muy consolidada, a excepción del área de La Rúa situada al este y las áreas de San Benito, San Diego, La Manzanilla y El Cristo, al norte-noroeste haciendo límite con La Vega Lagunera. En la Rúa, el suelo urbano consolidado está disgregado a lo largo del territorio en torno al sistema viario existente debido a la existencia de diversas bolsas de suelo vacante. La estructura y crecimiento urbano de esta zona se ha visto influido por su situación entre La Vega de Las Mercedes (de origen agrícola, con una trama urbana basada en la estructura parcelaria original) y el Centro Histórico (donde la trama está constituida por la retícula originaria, fundacional).

Por otra parte, las áreas de San Benito, San Diego, La Manzanilla y El Cristo, poseen una trama urbana consolidada pero más irregular, con una densidad edificatoria baja y directamente relacionada con la tipología residencial unifamiliar predominante. Esta zona constituye la transición entre el núcleo de La Vega Lagunera y el Casco Histórico de La Laguna.

El núcleo de Zona Centro presenta carencias en los niveles de urbanización de los viarios preexistentes (sección deficitaria, trazados irregulares, discontinuidades viarias, etc.) no cumpliendo así, en algunos casos, los requisitos necesarios para suelo urbano. Este PGO plantea resolver este tipo de rectificaciones mediante la definición de ámbitos de gestión asistemática en suelo urbano consolidado.

Los suelos vacantes, localizados fundamentalmente en las áreas antes citadas, originan diversos problemas tanto a nivel local, en el sistema viario interior, como a nivel municipal en sus conexiones con los viarios de carácter estructurante territorial. El Plan propone resol-



ver la ordenación de los mismos a través de la definición de ámbitos de gestión sistemática en los suelos urbanos no consolidados y en los urbanizables.

Entre las actuaciones llevadas a cabo dentro del núcleo, destacan las siguientes:

- a) En el límite sur del núcleo, la futura transformación de la Autopista del Norte (TF-5) en la Avenida del Quinto Centenario, en el tramo viario entre Padre Anchieta y el Aeropuerto del Norte.
- b) Los dos nuevos parques periurbanos por ejecutar al este del territorio, dando frente a la Vía de Ronda (TF-13), el parque de El Bronco, en la Montaña de San Roque y el Parque de San Roque, haciendo límite con el Casco Histórico de La Laguna.
- c) La actuación urbanística planteada en el viario territorial de la Vía de Ronda (TF-13) al sureste, a su paso entre las dos Verdelladas. Esta intervención consiste en soterrar este tramo viario y crear un complejo deportivo al aire libre en este lugar.
- d) Al este del núcleo, en La Rúa, se plantea ejecutar obras de mejora de los viarios existentes y nuevos tramos viarios (incluidos en ámbitos de gestión sistemática) a fin de completar el viario estructurante conocido como Anillo interior de La Laguna.
- e) La propuesta de ampliación del Estadio de La Manzanilla, Sistema General de Equipamiento, en los terrenos situados al suroeste de las instalaciones existentes.
- f) La propuesta de renovación urbana en el barrio de El Centurión, localizado en San Honorato (AUH-1002). Se plantea la ubicación de nuevas piezas residenciales (destinadas a viviendas protegidas), así como la ubicación de un pequeño equipamiento comunitario y un gran espacio libre público. (Para resolver esta actuación se establecerá la gestión asistemática A2).
- g) La nueva línea del tranvía, cuyo trazado discurrirá por la Calle 6 de Diciembre, transversal a la Avenida Trinidad, hasta enlazar con la Carretera General de San Lázaro (TF-152) a su paso el núcleo de La Vega Lagunera. Esta intervención propiciará una reactivación económica del área.
- h) En la parcela de la antigua Estación de Guaguas de San Benito, dando frente a la Calle San Antonio, se plantea una propuesta de renovación urbana que establece la ubicación de un equipamiento comunitario y un gran espacio libre público, lo que supondrá una mejora en las dotaciones presentes en el área.

#### 10.4.2. Usos

El núcleo de Zona Centro es básicamente residencial, predominando hacia el noreste, la vivienda unifamiliar con una densidad edificatoria baja, mientras que la tipología de vivienda colectiva, con planta baja comercial en muchos casos, se establece en el resto del territorio. Así mismo, existen algunas manzanas de vivienda colectiva agrupada en bloque abierto, localizadas en los barrios de Padre Anchieta, San Honorato y Urbanización La Verdellada, que cuentan con espacios libres y dotaciones de uso público en la misma manzana residencial.

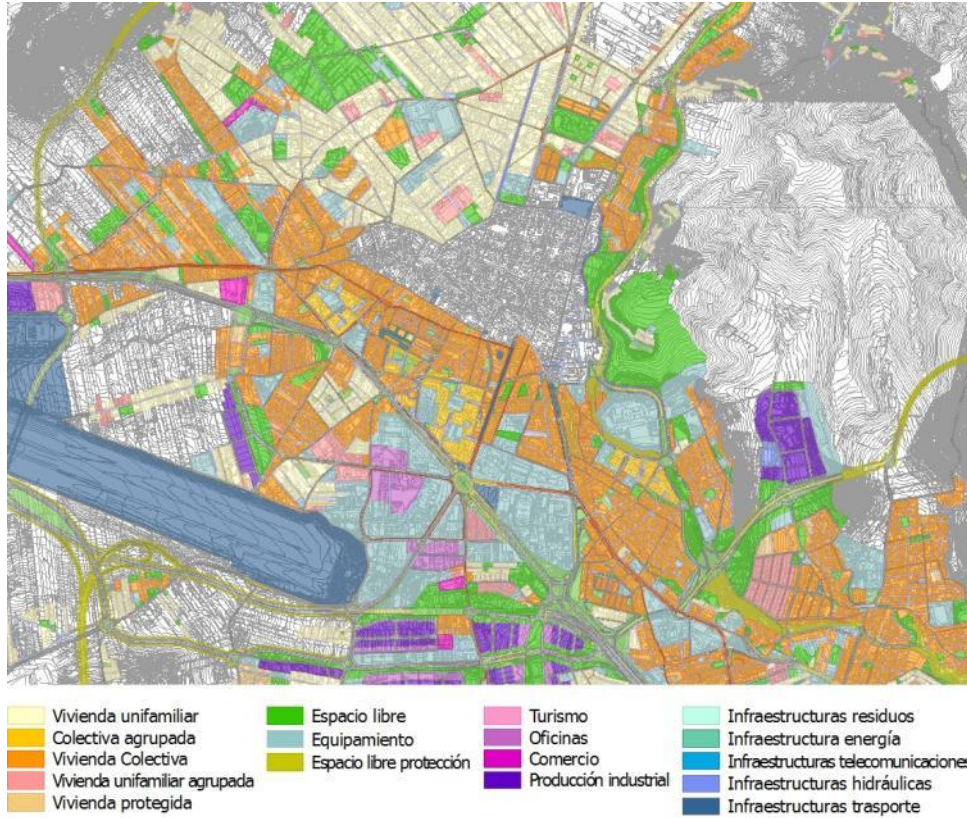


Figura 60: Usos pormenorizados principales del núcleo de Zona Centro

Existe una elevada concentración de actividades relacionadas con el sector terciario localizadas en las plantas bajas comerciales, en las zonas más próximas al Campus Universitario y el Casco Histórico de La Laguna (Cuadrilátero-Campus (AUH-1004) y Centro (AUH-1001)). Hay algunos barrios donde se da el caso contrario y estas actividades se muestran de forma muy deficitaria, por lo que el área funciona casi como “ciudad dormitorio”, a pesar de encontrarse próxima al centro (Cercado-Mesa y Barrio Nuevo, entre otros).

El uso de equipamiento comunitario también está muy presente, mostrándose en muchos casos grandes manzanas que albergan diferentes dotaciones, destacando entre ellas, el Campus Universitario de La laguna, el Seminario Diocesano de La Verdellada y el Estadio de La Manzanilla. Este uso también se presenta en piezas de menor tamaño distribuidas de una forma más dispersa por todos los barrios, albergando colegios, institutos, instalaciones deportivas, centros de salud, etc. Con respecto al uso de espacio libre ocurre prácticamente lo mismo que con los equipamientos, hay algunas piezas que destacan en el territorio por sus dimensiones, como son los parques periurbanos de El Bronco, San Roque y La Vega (correspondientes a Sistemas Generales de Espacios Libres) y otras de menor tamaño distribuidas por el resto del núcleo.

En este PGO se plantean nuevos equipamientos y espacios libres, incluidos en los ámbitos de gestión sistemática, con el objetivo de cubrir las necesidades de aquellos barrios donde son deficitarios (La Rúa y San Diego por ejemplo).

### 10.4.3. Edificación

Zona Centro es uno de los núcleos que presenta una trama urbana más consolidada y colmatada. Observando el área desde el punto de vista de la edificación, se aprecia como hacia el norte-noroeste del núcleo, en los barrios de El Cristo, La Manzanilla, San Diego y parte de La Rúa, predomina la vivienda unifamiliar, aislada o adosada, con una o dos plantas de altura, destacando en particular por sus dimensiones y su alta calidad arquitectónica. En esta zona existen casos singulares de vivienda unifamiliar agrupada con similares parámetros edificatorios que la vivienda unifamiliar. En el resto del territorio predomina la vivienda colectiva entre medianeras, conformando manzanas cerradas, a excepción de las piezas residenciales en bloque abierto de vivienda colectiva agrupada, localizadas fundamentalmente al sur del núcleo, en los barrios de San Honorato y Padre Anchieta entre otros.

En ambos casos, siguiendo el criterio general del PGO, se establecen los parámetros edificatorios conforme a lo consolidado en la medida de lo posible, siendo importante el hecho de que las determinaciones establecidas para vivienda colectiva no excluyen la tipología de vivienda unifamiliar en ningún caso.

La forma de intervenir en el suelo vacante de Zona Centro es la misma que en el resto del municipio, planteándose generalmente una ordenación basada en las condiciones edificatorias consolidadas, a fin de armonizar con el entorno. De este modo, en aquellos ámbitos de suelo vacante que se localizan hacia el noroeste, en La Manzanilla y San Diego, la ordenación plantea la convivencia de piezas de vivienda colectiva (de bloque abierto o de manzana cerrada) con otras de vivienda unifamiliar (aislada o adosada). Mientras que en La Rúa se ordena en la mayor parte de los casos con la tipología de vivienda colectiva, más acorde con lo consolidado en el centro propiamente dicho.

La altura máxima establecida depende también de la zona. Así en la zona norte-noroeste se establece una altura máxima de 2 plantas, mientras que en el resto del núcleo, hay zonas de 2, 3, 4,5 y 6 plantas, siendo las zonas que poseen mayor altura coincidentes con los barrios que presentan vivienda colectiva agrupada y con los de Cuadrilátero y Centro en aquellas manzanas que dan frente a viarios importantes, como la Avenida de la Trinidad y la Avenida Calvo Sotelo.

### 10.5. Gestión urbanística

Se delimitan dos tipos de ámbitos de gestión, sistemáticos y asistemáticos, a fin de resolver las actuaciones urbanísticas. El núcleo posee una trama urbana bastante consolidada, donde el tipo de actuaciones asistemáticas que se definen son rectificaciones de alineaciones no programadas que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades y gestiones asistemáticas A2 correspondientes a rectificaciones programadas, cuyo objetivo es obtener el suelo, si procede, y ejecutar obras de urbanización de viarios o espacios libres. Se emplea también este tipo de gestión en algunas actuaciones puntuales de mayor envergadura, como la renovación urbana en el barrio de “El Centurión” y las diversas intervenciones que experimentará el viario territorial de Vía de Ronda (TF-13).

Se plantean algunas gestiones de modalidad A6 con el objetivo de que los propietarios sufraguen conjuntamente las obras de mejora y urbanización del viario del que se sirven y sus parcelas adquieran la condición de solar, de la que carece una gran mayoría, pese a estar edificados. Se definen también diversos ámbitos de gestión A7 localizados en Barrio Nuevo, Urbanización La Verdellada, Cercado Mesa y El Cristo, actuaciones que consisten en plantear dos ordenaciones sobre el mismo terreno, una principal y otra secundaria (la segunda se



llevará a cabo siempre y cuando se llegue al acuerdo para la realización y aprobación de un convenio entre propietarios y Ayuntamiento).

Las “bolsas” de suelo vacante inmersas en la trama urbana se resuelven mediante ámbitos de gestión sistemática (S2) (unidades de actuación), para que sea posible completar la trama urbana y dotar de espacios libres y equipamientos a las zonas colmatadas que presentan una importante carencia. Para conectar estos ámbitos (S2) con el viario existente en suelo urbano se delimitan diversos ámbitos de gestión asistemática A5. Otros ámbitos de gestión sistemática son los de gestión transitoria (S1) (cuya ordenación viene del PGO-2004) y uno de gestión sistemática para la ordenación de Sistemas Generales de Espacio Libre.

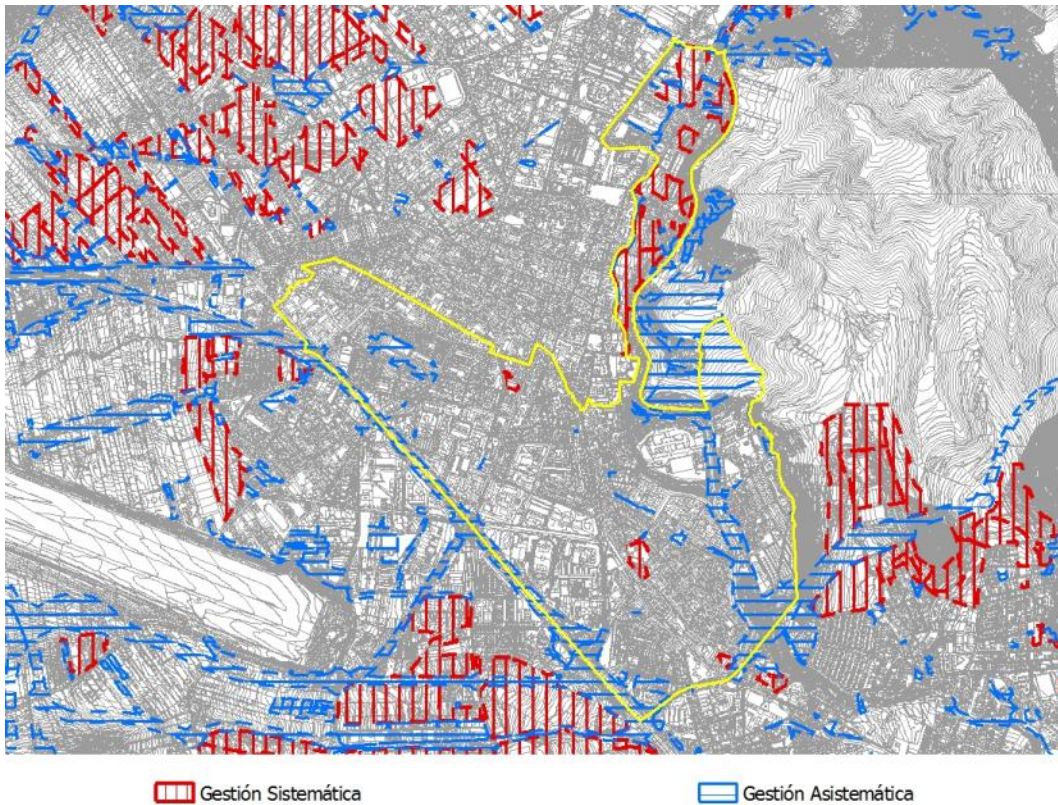


Figura 61: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Zona Centro

## 11. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA CUESTA

### 11.1. Delimitación y descripción general

El núcleo urbano de La Cuesta se ubica al noroeste de la isla, en el espacio geográfico localizado entre el límite del Municipio de Santa Cruz de Tenerife y el núcleo de Zona Centro de San Cristóbal de La Laguna, quedando delimitado de la siguiente manera:

- Al norte, en una parte, por el Barranco de Santos, y en otra, por la zona de Los Valles. La futura vía territorial de Circunvalación Norte, discurrirá por su límite más oriental, separándolo del suelo rústico localizado en Los Valles.
- Al este, por el límite del término municipal de Santa Cruz de Tenerife.
- Al sur-suroeste, linda con el Sistema General de Viario, la Autopista del Norte, que a su vez es borde de los núcleos de Geneto y Taco.
- Al noroeste, por la Vía de Ronda (TF-13) en su encuentro con la Autopista del Norte (TF-5), coincidiendo con el límite de Cercado Mesa, Barrio Nuevo y Barrio de la Verdellada, incluidos en el núcleo de Zona Centro.

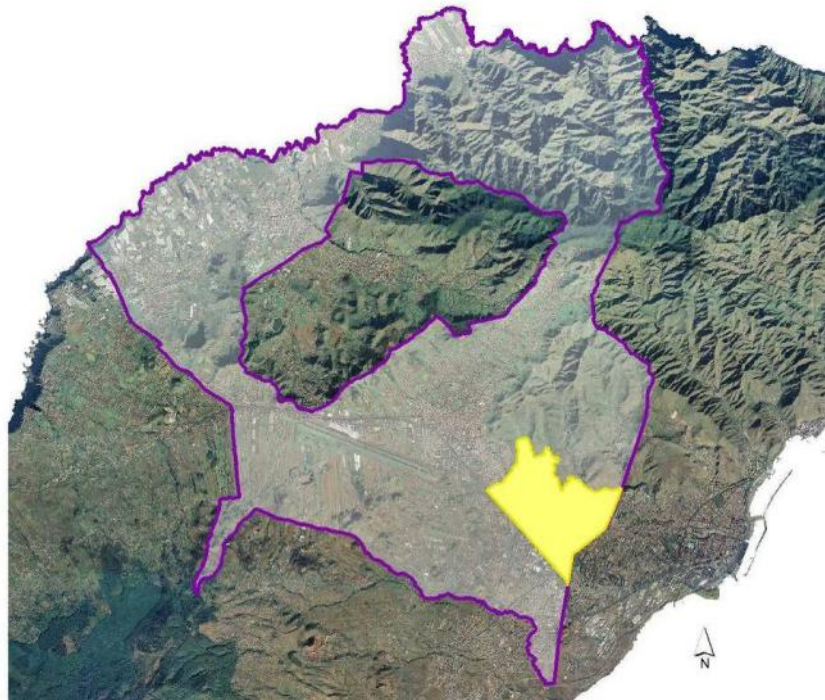


Figura 62: Ubicación del núcleo del núcleo de La Cuesta en el municipio

El núcleo de La Cuesta surge y se desarrolla por la necesidad de crear un “puente territorial” entre los municipios de Santa Cruz y La Laguna, y se caracteriza por presentar una trama urbana bastante consolidada que se organiza en torno a un importante eje viario, como es la Carretera General Santa Cruz-Laguna (TF-180). La Carretera General Santa Cruz-Laguna cumple con su papel de elemento vertebrador del núcleo, y al mismo tiempo se ha convertido en un importante eje comercial en torno al cual se han desarrollado una gran cantidad de actuaciones de regeneración urbana. Estas intervenciones han modificado su carácter original y casi exclusivo de nexo de unión entre los dos municipios, convirtiéndola en una rambla con un tráfico fluido pero más lento y tranquilo, donde se desarrollan usos comerciales y terciarios (minoristas y mayoristas).



La Cuesta presenta como uso principal el residencial, con un predominio de la vivienda unifamiliar de baja densidad al norte de la Carretera General Santa Cruz-Laguna (TF-180), mientras la zona sur, que se ha convertido en el área de expansión y regeneración del núcleo, presenta mayoritariamente la tipología de vivienda colectiva en manzana cerrada.

En La Cuesta, se observan diversas zonas claramente diferenciadas. En las zonas de uso residencial existen áreas donde aún perviven las antiguas viviendas entre medianeras de una y dos plantas, configurando manzanas con una ordenación relativamente ortogonal, áreas que presentan nuevas promociones de vivienda con una densidad mayor, y zonas que se han dedicado preferentemente a viviendas de protección pública como resultado de una ordenación programada.

En La zona de Los Valles, al norte del núcleo, existen diversos asentamientos rurales, como Valle Tabares, Valle Jiménez, Lomo Casillas y Montaña de Guerra, donde existe un predominio de la vivienda unifamiliar de una o dos plantas, aislada o entre medianeras, proveniente en muchos casos de la autoconstrucción. En este tipo de asentamientos la edificación se dispone en torno a un viario de carácter territorial, como es el caso de la Carretera de Valle Tabares y Valle Jiménez (TF-111), que actúa como elemento estructurante del área.

También tienen su lugar en el núcleo las áreas destinadas a equipamiento comunitario, destacando el docente y sanitario relacionados con la Universidad y el Hospital Universitario, localizado mayoritariamente al sur y al oeste del núcleo dando frente a la autopista del Norte (TF-5) y originado importantes flujos de personas y actividades económicas en su entorno. El uso de espacio libre se presenta de una forma más dispersa y deficitaria, relacionado en la mayoría de los casos con equipamientos de uso deportivo y docente

Existen además dos áreas dedicadas exclusivamente al uso industrial y/o comercial al norte y al sur, próximas a los viarios territoriales que facilitan su accesibilidad.

## 11.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

La Cuesta cuenta con una trama urbana consolidada, por tanto, como es criterio general de ordenación en este PGO, se plantea actuar en la medida de lo posible, conforme a las condiciones edificatorias consolidadas, exceptuando aquellas actuaciones de renovación urbana propuestas por el Plan en áreas de carácter estratégico, que propiciarán mejoras de las características tipológicas y estéticas de los inmuebles, así como una significativa reactivación económica del núcleo de La Cuesta a nivel local y municipal.

Tras el estudio del núcleo de La Cuesta y de sus áreas urbanísticas homogéneas, se extraen los siguientes aspectos de los que deriva su problemática urbanística:

- a) Aunque se trata de un área con una trama urbana muy consolidada, existen diversas vacíos urbanos, “bolsas de suelo vacante”, mayoritariamente al centro y norte del núcleo (en la zona de Valle Colino y Mantecas Norte, entre otras), causando diversos problemas derivados de esta situación y que hacen necesaria su ordenación.
- b) Este núcleo posee un nivel aceptable de urbanización, aunque existen zonas que presentan problemas puntuales de diversa naturaleza, como una sección de aceras insuficiente o inexistente, discontinuidades y cortes en viarios, principales o secundarios, tanto rodados como peatonales (motivados por desniveles, diferencias de cotas, existencia de cauces de barrancos), escasa sección viaria, etc., en los asentamientos rurales y en barrios como Mantecas Norte, Mantecas Sur y La Piterita, entre otros.
- c) En este núcleo se presentan diversos asentamientos rurales localizados en suelo rústico en la zona de Los Valles (Valle Tabares, Valle Jiménez, Montaña de Guerra y



Lomo Casillas), que presentan diversas carencias en sus dotaciones, espacios libres públicos y en su urbanización (escasa sección y servicios deficitarios), tanto en sus viarios estructurantes como en los caminos rurales que parten de los mismos, en torno a los que se dispone la edificación.

- d) Los usos comercial e industrial (en Mantecas Norte y Sur, en Ofra-Hospital y Valle Colino Industrial, entre otros) y algunos equipamientos comunitarios, docentes o sanitarios (en Campus Guajara, Gracia y en Ofra-Hospital, por ejemplo), se presentan en el territorio concentrados en “macromanizas”, lo que genera diversos problemas en la morfología urbana derivados del gran tamaño de las piezas y su diseño, así como por la insuficiencia de servicios en el resto del área en la situación inversa.
- e) Déficit de actividades económicas que complementen al uso residencial, (en barrios como Hinojosa), generando diversos problemas derivados de este modelo de “ciudad dormitorio” deficitaria en equipamientos, servicios, comerciales, etc.
- f) La existencia de varios cauces de barranco de diversas categorías atravesando el núcleo, entre los cuales destaca el Barranco de Santos, que cruza las áreas urbanísticas de Finca España e Hinojosa, entre otras. Algunos de estos cauces están inmersos en la trama urbana y discurren paralelamente (o atraviesan) viarios de carácter estructurante. También se dan casos en los que el trazado del cauce atraviesa manzanas de uso residencial en barrios como La Higuera y Finca España. Todo ello origina problemas de urbanización de diversa magnitud, que se suman a los ya citados.

Los objetivos principales para la ordenación en esta área son los siguientes:

- a) Solucionar la ordenación de los “vacíos” que se presentan en la trama urbana a fin de completar la urbanización del área y al mismo tiempo solventar los problemas derivados de la insuficiencia de las infraestructuras soporte.
- b) Plantear actuaciones para ampliar o ejecutar nuevos espacios libres o equipamientos comunitarios a través de la definición y ordenación de ámbitos de gestión asistémica y sistemática a fin de suplir los déficits que tiene este núcleo en diversas zonas.
- c) Plantear diversas actuaciones de renovación urbana en puntos estratégicos para ejecutar piezas de diferente uso, como el nuevo Parque Empresarial en Mantecas Norte, o de tipo industria en Valle Colino Industrial, o de tipo residencial como en el barrio Valle Colino y La Candelaria, entre otras.
- d) Ejecutar obras de mejora de la urbanización a diferentes niveles en aquellas zonas que así lo precisen, tanto en las AUH localizadas en la trama urbana consolidada de La Cuesta como en los asentamientos rurales en suelo rústico en Los Valles. De esta forma se completará y mejorará el sistema viario garantizando su funcionalidad como soporte de usos existentes y sus posibles crecimientos. Actuaciones de diferente tipo, como ampliar la sección en viarios urbanos con carácter estructurante, mejorar la urbanización y remate de viarios en “fondo de saco”, prolongación de viarios existentes y ejecución de nuevos tramos a fin de completar la trama urbana, etc.
- e) Homogeneizar las condiciones edificatorias y parcelarias de las piezas residenciales, en la medida de lo posible, a fin de garantizar y mejorar su adaptación al territorio.
- f) En los cauces de barranco se proponen varias formas de actuar. En primer lugar, aquellos que se desea conservar por sus cualidades, su situación, etc. se definirán como espacio libre de protección. En otros casos, cuando el trazado crea problemas se plantea ejecutar obras para la canalización de dichos cauces y en algún caso plantear modificaciones de su recorrido, tanto en los que discurren por ámbitos de suelo vacante como en los que lo hacen por suelo urbano.



### 11.3. Ordenación estructural

#### 11.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

El núcleo de La Cuesta se conecta con el resto del Municipio y de la Isla a través de dos importantes viarios territoriales que recorren su perímetro, la Autopista del Norte (TF-5) (de nivel 2), coincidiendo con el límite sur del núcleo, y la futura Vía de Circunvalación Norte (de nivel 1), que discurre por el Barranco de Santos, separándolo del suelo rústico localizado en Los Valles, al norte del núcleo y la Carretera General Santa Cruz-Laguna (TF-180), (viario urbano nivel 1), que se convierte en Avenida de los Menceyes, a partir de la rotonda del Barrio de Gracia, en el límite con Zona Centro. Esta vía tiene un papel muy importante a nivel local y municipal ya que actúa como eje vertebrador del núcleo de La Cuesta, como nexo de unión entre los municipios y como eje comercial-atractor en torno al cual existe una elevada concentración de actividades económicas.

La Carretera Cuesta-Taco (TF-194) (viario urbano de nivel 1), atraviesa el núcleo de noreste a suroeste, cumpliendo también un papel importante al enlazar los núcleos de La Cuesta y Taco y al mismo tiempo conectarse con la Autopista del Norte. La reciente transformación que ha experimentado esta vía para albergar la Línea 2 del Tranvía, ha supuesto una notable mejora de las comunicaciones de esta zona, favoreciendo a las actividades económicas que se localizan que en ella.

En la zona de Los Valles, donde se localizan los asentamientos rurales en suelo rústico de Valle Tabares, Valle Jiménez, Montaña de Guerra y Lomo Casillas, pertenecientes al núcleo de La Cuesta, destaca la presencia de las carreteras de Valle Tabares y Valle Jiménez (TF-111) (viarios territorial de nivel 1), por sus labores de soporte y de enlace de dichos asentamientos con el resto del núcleo.

Es importante destacar en el Barranco de Santos a su paso por La Piterita y Finca España, la nueva Vía de Borde del Barranco de Santos (viario urbano de nivel 1), cuyo trazado es coincidente con el de dicho barranco en el tramo que va desde la nueva rotonda de la Avenida de las Palmeras, al oeste, hasta la Carretera de Valle Tabares (TF-111) al este, enlazando las dos áreas.

Los restantes elementos estructurantes viarios que plantea este PGO están jerarquizados como viarios urbanos (de nivel 1 y 2). Entre ellos destaca la Calle Radioaficionado (de nivel 1), que atraviesa el territorio recorriendo los barrios de Gracia, Campus Guajara, Mac Kay, Mantecas Norte, Mantecas Sur y Nueva Ofra, con trazado paralelo a la Autopista del Norte (TF-5). Este Viario alberga la Línea 1 del Tranvía a su paso por La Cuesta.

El eje viario (de nivel 1), conformado por la Calle de las Nieves, la Avenida de las Palmeras y la Avenida Cesar Manrique, atraviesa el territorio de noreste a suroeste, conectando Finca España, Valle Colino y Las Nieves con las zonas de Campus Guajara y Las Mantecas.

El núcleo de La Cuesta, dada la extensión que ocupa y las numerosas áreas urbanísticas que lo constituyen, presenta una gran diversidad elementos estructurantes:

- a) Equipamientos: Deportivos, asistenciales, docentes, educativos e institucionales sanitarios.
  - a1. El Instituto de Astrofísica, situado entre la vía de Ronda y la Avenida de los Menceyes. (Sistema General Comunitario Institucional).



- a2. El Archivo Histórico y el Centro Educativo Especializado, ambos en la misma manzana, en el camino de La Hornera, haciendo límite con la Autopista del Norte (TF-5). (Sistema General Comunitario Institucional).
- a3. El Instituto de Enseñanza Secundaria I.E.S Pérez Minik, situado en la Avenida de los Menceyes, junto al Instituto de Astrofísica (Sistema General Comunitario Educativo).
- a4. El Albergue de Animales Valle Colino, situado al este de Valle Colino Industrial (Sistema General Comunitario Asistencial).
- a5. El Centro Ocupacional Valle Colino, cuyas instalaciones ocupan una gran extensión del área de Valle Colino, dando frente a la Calle Valencia y a la Calle Las Nieves (Sistema General Comunitario Asistencial).
- a6. Complejo Deportivo de Finca España, al sur del AUH-Las Nieves, en la Calle Fasnía esquina Calle Tacoronte. (Sistema General Comunitario Deportivo).
- a7. Las facultades de la Universidad de La Laguna, localizadas en el Campus de Guajara, que incluyen los dependencias universitarias como la Biblioteca General del Campus de Guajara, la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales, el Aulario de Guajara, y las diferentes Facultades de C.C. Económicas y Empresariales, Derecho y Ciencias Políticas y Sociales, Psicología, Filosofía, Filología, Geografía e Historia y de C.C. de la Información (Sistema General Docente).
- a8. El Colegio Cisneros Alter, situado al noreste del núcleo de La Cuesta, dando frente al camino La Piterita (Equipamiento Comunitario Educativo).
- a9. El Campo de Fútbol El Charcón, situado en el camino Las Mantecas (Sistema General Comunitario Deportivo).
- a10. El Colegio Hispano Británico, localizado en Las Mantecas Norte (Equipamiento Estructurante Comunitario Educativo).
- a11. La Residencia de estudiantes Parque de Las Islas (Equipamiento Estructurante Comunitario Educativo).
- a12. El Complejo Deportivo de Piscinas La Cuesta, en La Higuera, dando frente a la calle Laurisilva (Sistema General Comunitario Deportivo).
- a13. El Centro Terapéutico Alzheimer Josefa Molina, en el asentamiento rural Montaña de Guerra, Calle la Laderita (Sistema General Comunitario Asistencial).
- a14. Cuartel de Ingenieros de La Cuesta, que destaca por sus dimensiones dentro del área y que se presenta dividido en diversas manzanas localizadas en diferentes áreas urbanísticas homogéneas (en La Cuesta centro, Mantecas Sur y Vistabella próximas entre sí, y relacionadas con la Carretera Cuesta-Taco (Sistema General Comunitario Institucional).
- a15. Oficina de Correos La Cuesta, localizada en la carretera General Santa Cruz-La Laguna (Sistema General Comunitario Institucional).
- a16. El Centro de Menores de Valle Tabares, al norte del asentamiento rural de Valle Tabares, en la Carretera de la Mesa, (Sistema General Comunitario Asistencial).
- a17. La Dirección General de Ganadería, el Instituto Canario de Calidad Agroalimentaria y Carreteras del Cabildo, en la manzana situada en la Carretera Cuesta-Taco esquina Calle Zerolo (Sistema General Comunitario Institucional).



- a18. El Complejo Deportivo La Cuesta, correspondiente a los equipamientos comunitarios ubicados al noreste del AUH de La Candelaria, con frente a la Calle María Auxiliadora (Sistema General Comunitario Deportivo).
  - a19. El Campo de Fútbol Sebastián Hernández Brito, en la Calle Angola, al sur del núcleo (Sistema General Comunitario Deportivo).
  - a20. La Policía Local La Cuesta, en la calle Abreu Valdés (Sistema General Comunitario Institucional).
  - a21. El Instituto Barrio de la Salud, ubicado en la pieza situada al norte de Salud Alto, con frente a la Calle Santa Úrsula (Sistema General Comunitario Educativo).
  - a22. El nuevo Parque Científico-Tecnológico, orientado a la ejecución de proyectos de investigación desarrollo e innovación, ubicado en el Parque Las Mantecas.
  - a23. El Centro de Salud de la Cuesta-Barrio de La Candelaria, entre la Avenida San Cristóbal y la Calle del Malecón (Sistema General Comunitario Sanitario).
  - a24. El Centro de Atención a Minusválidos Psíquicos La Cuesta, en la Calle Milagrosa de la Cuesta (Sistema General Comunitario Sanitario).
  - a25. El Hospital Universitario de Canarias, junto a un espacio de reserva para una futura ampliación, situado en el AUH de Ofra-Hospital (Sistema General Comunitario Sanitario).
- b) Espacios libres:
- b1. El nuevo espacio libre por ejecutar, situado en la Calle Radioaficionado esquina Avenida César Manrique, dentro del Campus Universitario de Guajara.
  - b2. El Parque Las Mantecas (Sistema General Espacio Libre) que albergará el Parque Científico-Tecnológico.
  - b3. El Parque Salud Alto-La Candelaria (con un aparcamiento bajo rasante junto al equipamiento anterior) (Sistema General Espacio Libre).
  - b4. Los parques Salud Alto y Salud Alto-La Candelaria, ambos con acceso desde la Calle Rector José Escobedo, siendo el primero un parque de reciente ejecución que alberga en su interior un depósito de agua. (Sistema General Espacio Libre)
  - b5. El Parque Montaña de Ofra, localizado al sur de La Cuesta, dando frente a la Carretera La Cuesta-Taco (Sistema General Espacio Libre).
- c) Infraestructuras: Hidráulicas y de Transporte, entre otras.
- c1. La depuradora de Enmasa, ubicada al oeste de Valle Colino Industrial, dando frente al Camino de las Artes (Infraestructura Hidráulica).
  - c2. El depósito de agua de Teide-Agua, situado al suroeste de La Candelaria, en la Calle Eduardo De Roo (Infraestructura Hidráulica).
  - c3. El depósito de agua que linda con el Parque Salud Alto, situado en la Calle Rector José Escobedo (Infraestructura Hidráulica).
  - c4. Depósito de agua en superficie, Ctra. Cuesta-Taco (Infraestructura Hidráulica).
  - c5. Aparcamiento del Hospital Universitario de Canarias, al sur del núcleo en relación con el Hospital (Infraestructura de Transporte).

d) Terciario:

- d1. Las naves que albergan a empresas como Sagrera Canarias y el Centro Comercial del Mueble, situadas entre el Camino de las Mantecas y la Calle Radioaficionado (Equipamientos de uso Terciario-Comercial).
- d2. La nueva propuesta de parque empresarial, vinculado con la Universidad de La Laguna, situado al Sur, dando frente al Camino de las Mantecas, la Calle Radioaficionado y la Calle Barrio Nuevo de Ofra Paralela (Equipamiento Terciario-Oficina).

La Cuesta presenta como uso principal el residencial, existiendo un predominio de la vivienda unifamiliar hacia el norte, en los barrios de Mac Kay, Hinojosa y Villa Hilaria, y en los asentamientos rurales. El resto del núcleo se presenta el de vivienda colectiva. Como criterio general del PGO, el uso de vivienda colectiva no excluye el de vivienda unifamiliar; ambas tipologías son compatibles y las condiciones edificatorias así lo establecen.

El segundo uso destacable es el de equipamiento comunitario, localizado hacia el sur y oeste del núcleo. El uso industrial está localizado en dos zonas, hacia el norte, con frente al nuevo viario territorial de Circunvalación Norte, en Valle Colino Industrial y al sur, en Mantecas Sur y Nueva Ofra, dando frente a la carretera Cuesta-Taco y la Autopista del Norte. El uso agropecuario correspondiente al suelo rústico de protección agraria y el uso de conservación, correspondiente al suelo rústico de protección natural y protección hidrológica, constituyen una parte importante del suelo localizado al norte de La Cuesta, en el cauce del Barranco de Santos y en Los Valles.

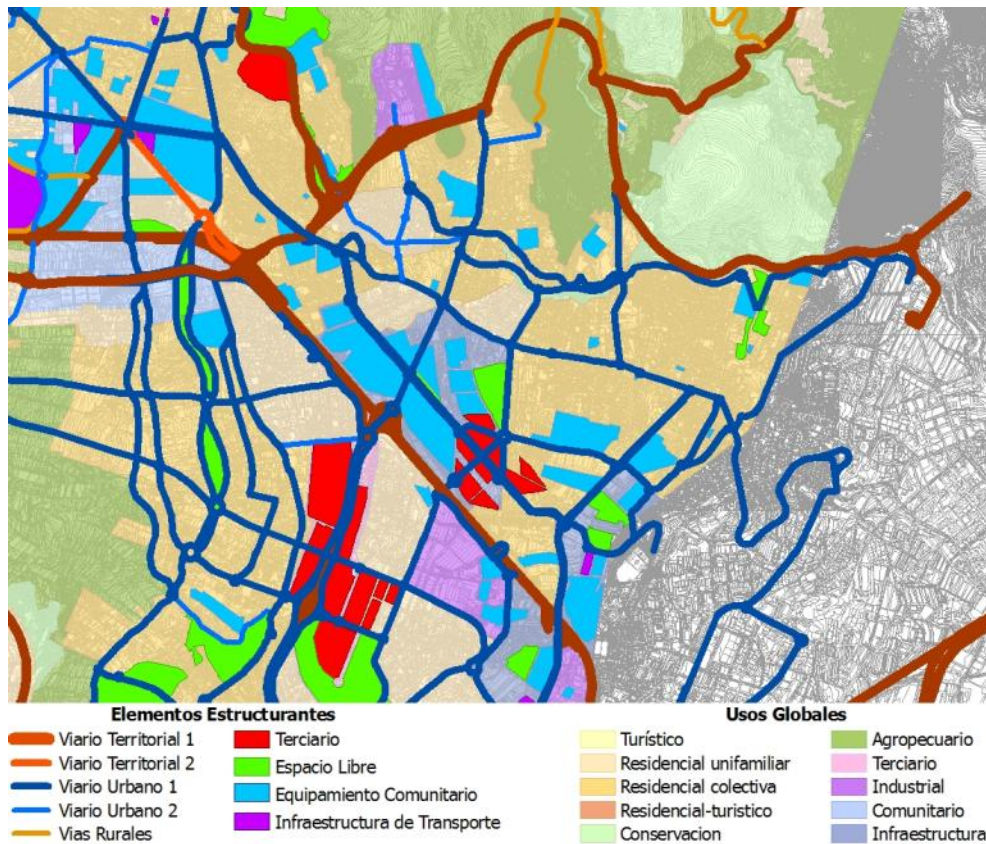


Figura 63: Modelo de ordenación estructural del núcleo de La Cuesta



### 11.3.2. Clasificación y categorización

En el núcleo de La Cuesta se presentan diversas categorías de suelo con un claro predominio de suelo urbano consolidado al tratarse de un área con una trama urbana muy consolidada y colmatada.

A pesar de esto, existen zonas del territorio que presentan “vacíos urbanos”, inmersos en la trama, donde el suelo es categorizado fundamentalmente como urbano no consolidado (en el barrio de La Piterita) y en otros casos, como suelo urbanizable sectorizado ordenado (en Mantecas Norte, Valle Colino y Valle Colino Industrial). Asimismo el PGO delimita sectores de suelo a desarrollar en el perímetro, (como es el caso de Las Nieves), que se categorizan como suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

La propuesta del plan defiende la contención en el consumo del territorio, siendo una de las premisas fundamentales resolver la ordenación de los vacíos interiores.

Al norte-noreste, en la zona de Los Valles, existen grandes extensiones de suelo rústico categorizado diversas formas: protección natural, protección agraria y de asentamiento rural. El cauce del Barranco de Santos, cuyo trazado discurre por el límite norte del territorio, se categoriza como suelo rústico de protección hidrológica.

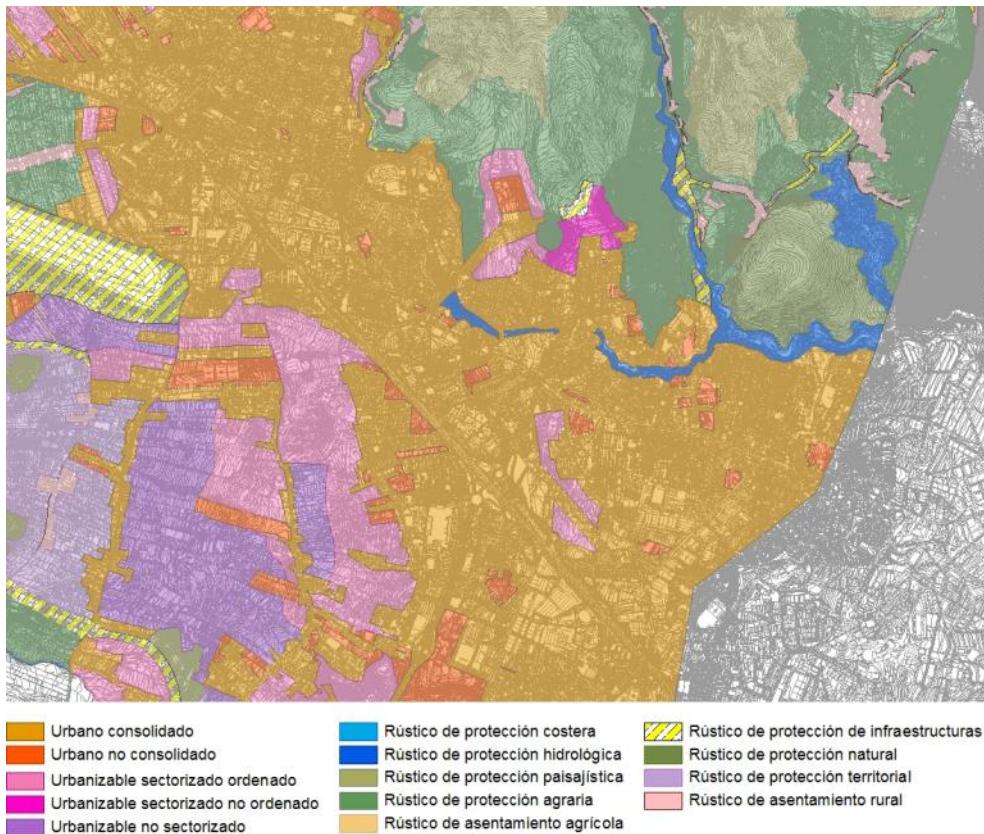


Figura 64: Categorización urbanística del suelo del núcleo de La Cuesta



### 11.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por diecinueve áreas urbanas homogéneas (AUH), encontrándose cerca de éste los enclaves correspondientes con las siguientes AUH, AUH-1123: Montaña de Guerra, AUH-1124: Valle Tabares, AUH-1125: Valle Jiménez y AUH-1126: Lomo Casillas:

- 1) AUH-1101: Gracia
- 2) AUH-1102: Hinojosa
- 3) AUH-1103: Valle Colino Industrial
- 4) AUH-1105: Valle Colino
- 5) AUH-1106: Las Nieves
- 6) AUH-1107: Campus Guajara
- 7) AUH-1108: Mac Kay
- 8) AUH-1109: La Piterita
- 9) AUH-1110: Finca España
- 10) AUH-1111: Villa Hilaria
- 11) AUH-1112: Las Mantecas Norte
- 12) AUH-1113: La Higuera
- 13) AUH-1114: La Cuesta Centro
- 14) AUH-1115: Las Mantecas Sur
- 15) AUH-1116: Nuevo Ofra
- 16) AUH-1117: La Candelaria
- 17) AUH-1118: Salud Alto
- 18) AUH-1120: Vistabella
- 19) AUH-1122: Ofra Hospital

Siguiendo el criterio general que se ha tomado en el resto de los núcleos, la división de las áreas urbanas homogéneas (AUH) se realiza en base a la toponimia local, conforme con la tradicional disposición de "barrios", conocida y asumida por los habitantes. El perímetro exterior de las AUH se ajusta, en general, a la edificación existente y los bordes entre ellas, y se definen, en la mayoría de los casos, haciéndolas coincidir con significativos elementos viarios o territoriales.

Así mismo, es importante tener en cuenta, a la hora de delimitar los bordes de las AUH parámetros como los usos principales preexistentes, la morfología urbana, la tipología edificatoria predominante, la funcionalidad del área y las dimensiones de las manzanas.



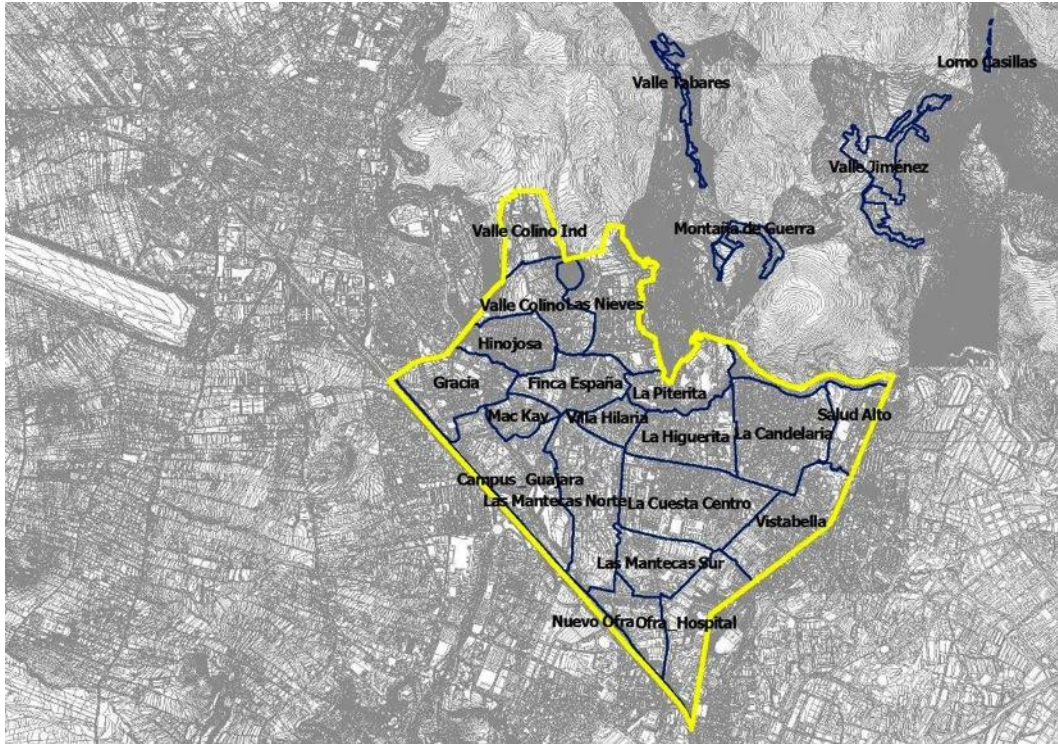


Figura 65: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de La Cuesta

## 11.4. Ordenación pormenorizada

### 11.4.1. Trama urbana

Este núcleo presenta, en general, una trama urbana muy consolidada, salvo las áreas urbanísticas como Mantecas Norte y Valle Colino, que presentan diversas “bolsas de suelo vacante” que han de ser resueltas, a fin de completar la urbanización y solucionar los problemas derivados. Este Plan resuelve su ordenación a través de la delimitación de ámbitos de gestión sistemática (en suelos urbanos no consolidados y urbanizables sectorizados ordenados).

En este núcleo se localizan también algunos asentamientos rurales en suelo rústico en Los Valles, con una casi inexistente trama urbana, donde la edificación se dispone en torno a un eje estructurante y diversos caminos rurales que nacen de manera transversal al mismo.

La Cuesta posee en general un nivel aceptable de urbanización, aunque presenta algunas carencias de diversa naturaleza en los viarios preexistentes de ciertos barrios y de los asentamientos rurales; sección deficitaria, trazados irregulares, discontinuidades viarias, etc., no cumpliendo, en algunos casos, los requisitos necesarios para suelo urbano. Estas rectificaciones, se resolverán mediante la definición de ámbitos de gestión asistemática en suelo urbano consolidado. Entre las actuaciones llevadas a cabo dentro del núcleo destacan las siguientes:

- Al norte del núcleo, la futura Vía de Circunvalación Norte, cuyo trazado discurrirá en parte por el Barranco de Santos y por Los Valles hasta conectar al oeste con los viarios territoriales de Vía de Ronda (TF-13) y la Autopista del Norte (TF-5).
- En el Barranco de Santos a su paso por las áreas urbanísticas de La Piterita y Finca España, la nueva Vía de Borde del Barranco de Santos, que discurre por el cauce de dicho barranco, para enlazar al oeste en la nueva rotonda de la Avenida de las Palmeras y al este con la Carretera de Valle Tabares (TF-111).



- c) La urbanización de diferentes espacios libres en diversos barrios, como los dos nuevos espacios libres públicos en torno a la Calle Rector José Escobedo, conformando el Parque Salud Alto-La Candelaria, en relación con el Parque Salud Alto de reciente creación, el Complejo Deportivo La Cuesta y el nuevo espacio libre público localizado en Vistabella, en el límite con Santa Cruz.
- d) La nueva propuesta de renovación urbana en Mantecas Norte, donde se propone la implantación de un Parque Científico-Tecnológico para proyectos de investigación, desarrollo e innovación, que al mismo tiempo funcionará como foco-atractor para la creación de nuevas empresas en su entorno, propiciando en la zona el desarrollo de un centro de actividad terciaria, en relación con la Universidad.
- e) En relación con la intervención anterior, se plantea la creación de un nuevo Parque Empresarial, también en Mantecas Norte, en torno a la Calle Radioaficionado y la Avenida Cesar Manrique. La propuesta está constituida por diferentes naves de terciario/comercial y tres torres de oficinas ubicadas al norte, dando frente al camino de Las Mantecas.
- f) La actuación urbanística localizada en Valle Colino Industrial, al norte de la nueva Vía de Circunvalación Norte, completando la urbanización del área de uso industrial con la propuesta de diversas naves, un nuevo equipamiento comunitario y un espacio libre público, haciendo límite con suelo rústico de protección.
- g) Se plantea ejecutar obras de mejora de la urbanización en los viarios existentes, así como nuevos tramos viarios (incluidos en diversos ámbitos de gestión sistemática), para completar el sistema viario existente, destacando actuaciones en barrios como La Cuesta-Centro en el viario en torno al Cuartel de Ingenieros, en los diferentes viarios urbanos de carácter estructurante de Mantecas Norte y Mantecas Sur.
- h) Las propuestas de ordenación alternativas planteadas en diferentes áreas, destacando la de Ofra Hospital, en la manzana próxima al Hospital Universitario, dando frente a la rotonda de Carretera Cuesta-Taco donde actualmente se localizan naves de uso industrial/comercial mayorista. La propuesta localizada en Campus Guajara, en la Avenida César Manrique, define como alternativa al uso de equipamiento comunitario docente una manzana de uso residencial, otra con uso comercial y un nuevo espacio libre público en relación con espacio libre de protección y el parque urbano, localizado en el área contigua de Mac Kay.
- i) Las diferentes propuestas de ordenación en los ámbitos de gestión sistemática que plantea este PGO en los “suelos vacantes”, en barrios como Vistabella, Valle Colino, La Higuera y La Candelaria, entre otros.

#### 11.4.2. Usos

La Cuesta es un núcleo fundamentalmente residencial, con predominio hacia el noreste de la vivienda unifamiliar, mientras que la tipología de vivienda colectiva se establece en el resto del territorio. Esta última presenta el uso comercial en planta baja en áreas como La Candelaria y La Cuesta Centro, en torno a la Carretera General Santa Cruz-Laguna, dado su importante papel de eje comercial en del núcleo.

Hay zonas dedicadas a vivienda protegida incluidas en ámbitos de gestión sistemática en los barrios de La Higuera, La Candelaria, y Mantecas Sur, entre otros, y diversas piezas de vivienda unifamiliar agrupada configurando manzanas de viviendas adosadas con garaje común en zonas como Hinojosa y Mac Kay. En torno al “eje atractor-vertebrador” de la Carretera General Santa Cruz-Laguna, es donde se presenta una elevada concentración de actividades relacionadas con el sector terciario, localizadas en las plantas bajas comerciales.



El equipamiento comunitario es el segundo uso a destacar en La Cuesta, mostrándose en muchos casos grandes manzanas que albergan diferentes instalaciones del mismo uso, destacando el uso docente, el asistencial y el deportivo (como en Campus-Guajara, Ofra-Hospital y La Candelaria, entre otros). No menos importantes son otras piezas de menor tamaño distribuidas por los distintos barrios albergando colegios, institutos, centros de salud, etc.

Con respecto al uso de espacio libre localizado en La Cuesta, el PGO plantea dos tipos:

- a) Los espacios libres constituidos por parques públicos, existentes y por ejecutar, que se presentan mayoritariamente en relación con equipamientos deportivos y docentes existentes (como el Parque de Las Mantecas, que alberga el Parque Científico Tecnológico, ó el Parque de Salud Alto-La Candelaria, junto al Complejo Deportivo La Cuesta y el E.P.S. San Juan Bosco, entre otros) correspondientes, en muchos casos, a Sistemas Generales de Espacio Libre.
- b) Los espacios libres de protección, delimitados para conservar espacios libres por sus cualidades medioambientales entre otras, como el cauce del Barranco de Santos, (suelo rústico de protección hidrológica) y el Parque Montaña de Ofra.

En Valle Colino Industrial, al sur del núcleo, es donde se localiza fundamentalmente el uso Industrial, siempre en relación con viarios estructurantes (como la nueva Vía de Circunvalación del Norte y la Carretera Cuesta-Taco), garantizando la accesibilidad y el funcionamiento de las empresas que allí se ubican. Es importante también la presencia del uso comercial, actualmente al sur de La Cuesta y en torno al eje comercial de Santa Cruz-Laguna. Dentro de las actuaciones de este Plan, se plantea la implantación un Parque Empresarial con uso terciario-comercial-oficinas, en Mantecas Norte, en relación con las piezas comerciales antes citadas, el nuevo Parque Científico-Tecnológico y la Universidad de La Laguna.

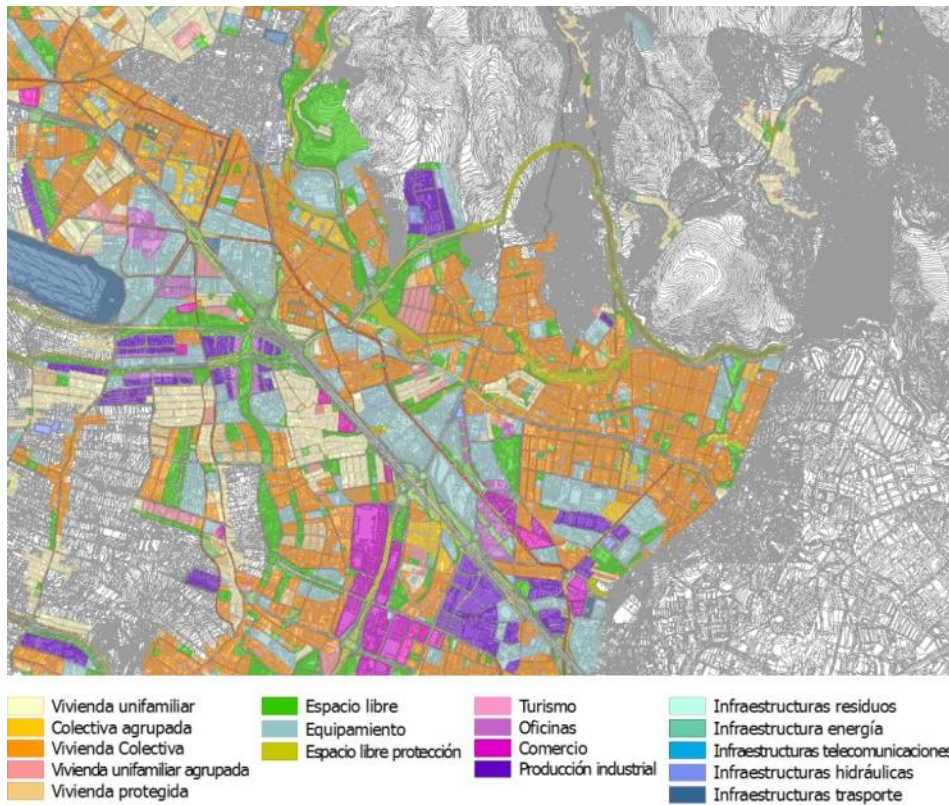


Figura 66: Usos pormenorizados principales del núcleo de La Cuesta

### 11.4.3. Edificación

Este núcleo cuenta con una trama urbana bastante consolidada y colmatada, donde los usos principales son el residencial y el de equipamiento comunitario.

En cuanto al uso residencial, existe un claro predominio de la tipología de vivienda colectiva entre medianeras, configurando manzana cerrada, aunque existen áreas localizadas a ambos lados de la Carretera Santa Cruz-Laguna, que presentan un uso casi exclusivo de vivienda unifamiliar, aislada o adosada, como Villa Hilaria y Mac Kay; o de unifamiliar agrupada, promociones conjuntas con garaje común, como Hinojosa y Mac Kay. Por otra parte, y de manera singular, hay con dos urbanizaciones, Princesa Yballa y La Florida, próximas a la Avenida Ingenieros, con tipología de vivienda colectiva agrupada en bloque abierto.

Siguiendo el criterio general del Plan, se actuará estableciendo los parámetros edificatorios conforme a lo consolidado en el área salvo aquellas zonas donde se plantean actuaciones de renovación urbana de carácter estratégico (en suelo urbano consolidado), y en las áreas nuevas (en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable no sectorizado).

En las áreas nuevas, suelos vacantes, aunque el criterio inicial es armonizar con las condiciones edificatorias consolidadas en su entorno, existe la posibilidad de plantear nuevas tipologías edificatorias que resulten más adecuadas para la zona, a fin de aumentar la densidad edificatoria y liberar suelo para espacios libres.

En cuanto a la altura máxima, dependerá del área. De este modo, en los barrios de La Higuera y Villa Hilaria, al norte de la Carretera General Santa Cruz-Laguna, se establece una altura máxima de 2 plantas, mientras que en el resto del núcleo existe un predominio de 3 plantas, aunque en zonas puntuales como La Cuesta Centro y Vistabella, pueden darse 4 y 5 plantas. Existen actuaciones en “área nueva”, donde se plantean piezas de mayor altura, como es el caso del Parque Empresarial de Mantecas Norte, con torres de 10 plantas, con uso terciario-oficinas.

En cuanto a las edificaciones de uso industrial y los equipamientos se establece en general una altura máxima de 3 ó 4 plantas conforme a lo consolidado actualmente, a excepción del Hospital Universitario, donde no procede limitar el número de alturas, dadas las necesidades y características especiales del mismo.

### **11.5. Gestión urbanística**

A fin de resolver las actuaciones urbanísticas que se plantean en este Plan, se delimitan dos tipos de ámbitos de gestión: asistemáticos (actuaciones en suelo urbano consolidado) y sistemáticos (en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable).

Al igual que en núcleo de Zona Centro, en La Cuesta dada la consolidación de su trama urbana, el tipo de actuaciones asistemáticas que define el Plan son, en primer lugar, rectificaciones de alineaciones no programadas (no implicando afecciones inmediatas sobre las propiedades), y en segundo lugar, gestiones asistemáticas A2 programadas, a fin de obtener el suelo, si procede, y realizar actuaciones de mejora de la urbanización (dimensionales y de servicios) en espacios libres y viarios urbanos de carácter estructurante preferentemente (como la vía de borde del Barranco de Santos), así como algunas actuaciones en viarios territoriales como la nueva vía territorial de Circunvalación Norte.



En La Cuesta existen zonas residenciales y también algunas de uso Industrial donde es necesario plantear gestiones asistemáticas A3 y A6, a fin de que los propietarios sufraguen solidariamente las obras de mejora y urbanización del viario al que dan frente y sus parcelas adquieran la condición de solar, de la que carece una gran mayoría, pese a estar edificados. Es el caso de áreas urbanísticas como Nueva Ofra, Las Mantecas Sur, y La Higuera, así como la totalidad de los asentamientos rurales localizados en la zona de Los Valles, donde es necesario llevar a cabo mejoras en la urbanización de los viarios existentes y ejecutar nuevos espacios libres de los que son deficitarios.

Asimismo se delimitan diversos ámbitos de gestión A7 localizados en Ofra Hospital, Vistabella, La Candelaria, entre otros, que consisten en plantear dos ordenaciones sobre un mismo lugar, una principal y otra secundaria, (donde para llevar a cabo la segunda será necesaria la aprobación de un convenio entre propietarios y Ayuntamiento).

Dado que existen una serie de “vacíos” inmersos en la trama urbana que han de ser resueltos dada la problemática que traen consigo, el PGO delimita para estos casos, ámbitos de gestión sistemática (S2) para solucionar su ordenación, (unidades de actuación) siendo el objetivo principal de estas gestiones completar la trama urbana a través del planteamiento de un viario interior, y al mismo tiempo plantear espacios libres y equipamientos que completen y sirvan a las zonas colmatadas. Para conectar estos ámbitos de gestión en suelo urbano no consolidado con el viario existente en suelo urbano, es necesario delimitar diversos ámbitos de gestión asistemática A5 en su entorno.

Otros ámbitos de gestión sistemática que presenta este núcleo son los de gestión transitoria (S1) en áreas como La Higuera, la Cuesta Centro y Vistabella, (cuya ordenación viene heredada del PGO 2004).

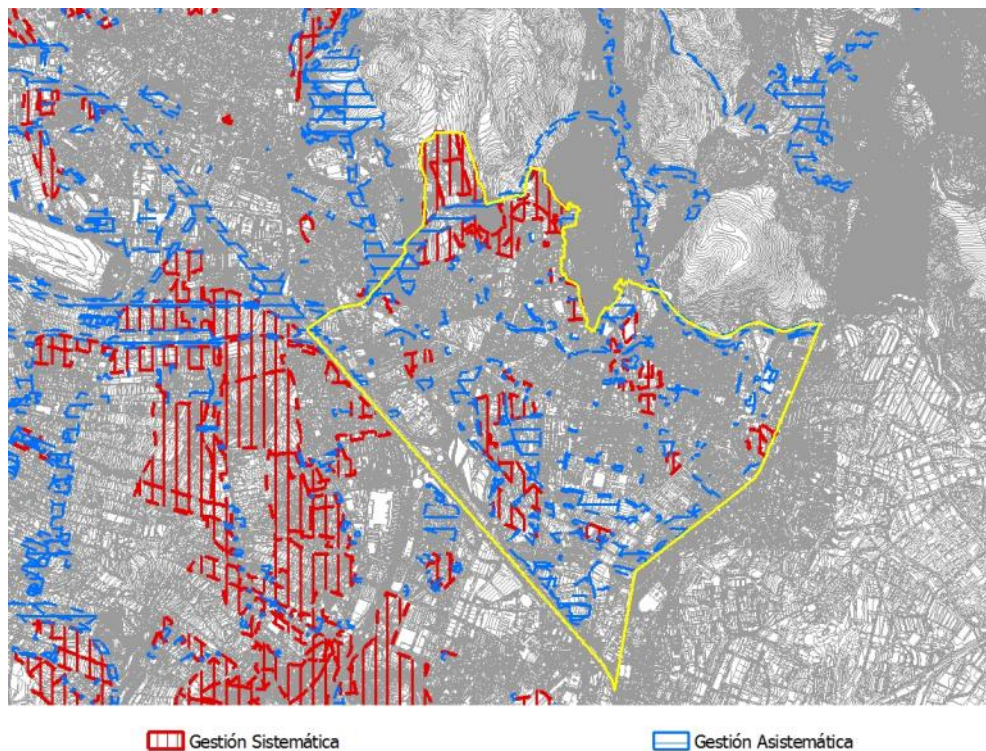


Figura 67: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de La Cuesta



## 12. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TACO

### 12.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Taco se encuentra ubicado en el extremo sureste del Municipio de La Laguna, rodeado por el Municipio de Santa Cruz en toda su mitad sur. Sus límites son:

- a) Al noreste la Autopista del Norte, TF-5, que lo separa de La Cuesta.
- b) Al sureste se separa de la Autopista del Norte, cruza La Piconera y llega a la Autopista del Sur, siguiendo la línea que limita con el término municipal de Santa Cruz.
- c) Al sur la Autopista del Sur.
- d) Al suroeste el cauce del Barranco de la Muerte continuando con la Calle del Rosario, la Calle Maxorata y el Barranco de los Andenes, hasta la Autovía TF-2.
- e) Al oeste la Autovía TF-2, que lo separa de Geneto.

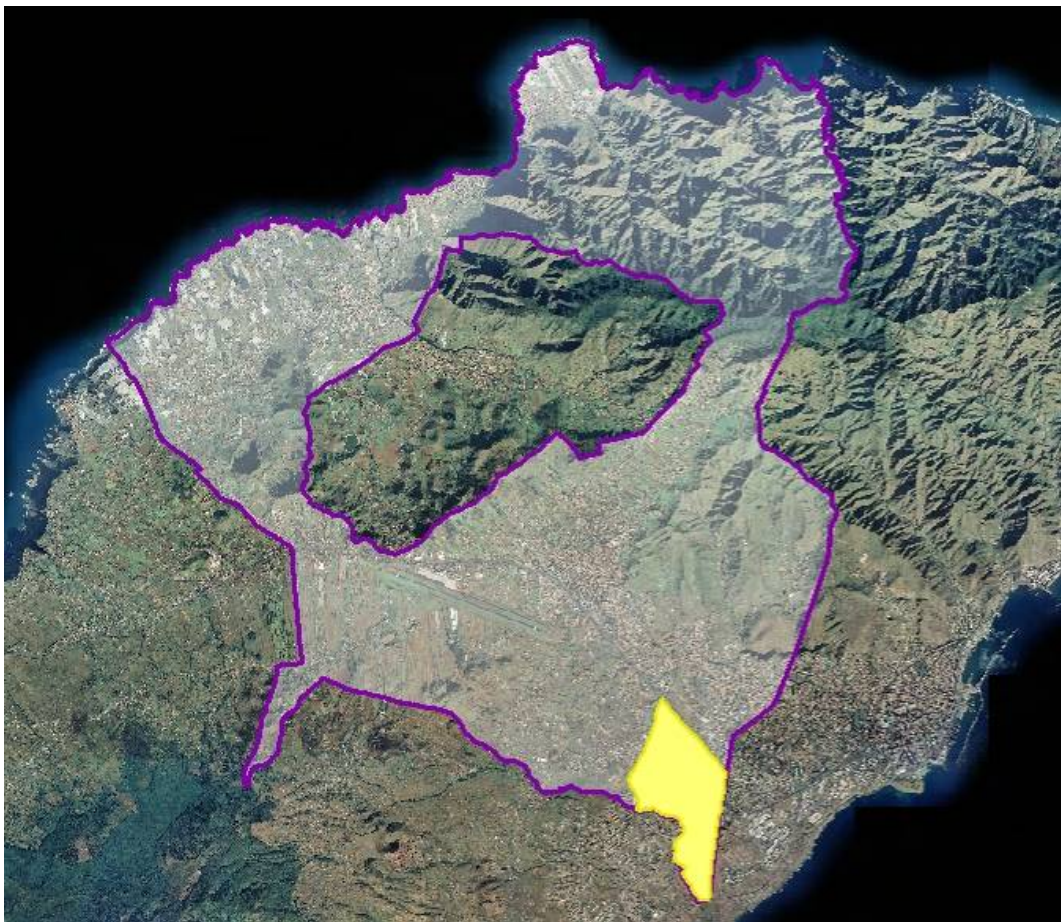


Figura 67: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo se desarrolló rápidamente con viviendas populares y espacios industriales desordenados en los años 60 y 70, debido a la intensa inmigración de otras islas del archipiélago, especialmente de la isla de La Gomera. Presenta una importante consolidación con una mezcla de tipologías que van desde el salón y vivienda de dos y tres plantas entre medianeras a antiguos polígonos con edificación abierta de seis plantas, como el del Cardonal o el de Las Chumberas.

La Autopista del Norte y la Autovía TF-2, que va de Las Chumberas a Santa María del Mar, lo flanquean e influyen notablemente en los usos que se dan en esas zonas. En la franja junto a la Autopista TF-5 se desarrolla un ámbito dedicado a usos industriales y de almacenaje, con un carácter más comercial en las inmediaciones de la Avenida del Paso. En el área conviven actividades altamente especializadas, como concesionarios de automóviles y comercios minoristas y mayoristas de calidad media-alta con almacenes y talleres. En torno a la Autovía TF-2, se encuentra un Sistema General de Equipamiento Insular/Comarcal compuesto de grandes superficies comerciales y de ocio.

Por el extremo sur pasa la Autopista del Sur, TF-1. Esta zona es la menos consolidada de todo el núcleo. Los otros lugares que han quedado sin edificar son las montañas de Taco y Pacho y las inmediaciones de los barrancos del Muerto y de Los Andenes.

## 12.2 Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo de Taco tiene un alto grado de ocupación. La única opción viable de crecimiento es la intervención en áreas obsoletas en las que es necesaria la regeneración, tanto de los usos, como de la trama viaria y la edificación, así como en pequeñas áreas vacantes interiores y alrededor de las montañas y los barrancos. El sistema natural más representativo del núcleo es la Montaña de Taco, seriamente degradada por la actividad extractiva y pendiente desde hace tiempo de una adecuada operación de regeneración. La Montaña Pacho es el referente visual más importante del extremo opuesto de Taco. El límite sur del núcleo lo definen el Barranco de los Andenes y el Barranco del Muerto, con un estado de las laderas deficiente, con edificación en precario e inexistencia de viarios o espacios libres de borde.

A lo largo del eje de la Carretera La Cuesta-Taco, a ambos lados de la autopista, y en su prolongación en la Avenida de Taco, se localiza un foco de actividad económica de gran relevancia para el Área Metropolitana, donde conviven distintas actividades de uso terciario-industrial en estrecha relación con la trama urbana residencial circundante. Sin embargo el interior de varias de estas manzanas está desaprovechado por tener un fondo demasiado profundo sin accesos adecuados, al igual que otras zonas que sí dan a viario, pero en las que tanto la edificación como los usos están en declive. Uno de los objetivos de ordenación es regenerar estas zonas poco aprovechadas, entre las que se incluyen algunas manzanas industriales, la gran manzana de Taco Centro en el entorno de La Azufrera y la gran manzana de uso industrial-almacenaje entre los barrios de El Pilar y El Cardonal.

La manzana de La Azufrera, colindante al espacio dotacional de la piscina del Polvorín, entre las carreteras de La Cuesta-Taco y del Rosario y rodeada por las líneas del tranvía, tiene una localización privilegiada. Como objetivo de ordenación se propone una nueva área de centralidad con edificios dedicados a usos terciarios, vinculada a la prolongación de la Avenida de la Libertad/Calle los Custodios desde la Avenida de los Majuelos hasta la Carretera del Rosario. La manzana de uso industrial-almacenaje, entre El Pilar y El Cardonal, está segregada de la principal zona industrial-terciaria del área al sur de la Carretera Cuesta Taco y supone una barrera a los recorridos, especialmente peatonales, desde El Cardonal hacia la zona de equipamientos del Parque de las Torres y el Campo de Fútbol del Barrio del Pilar. Se propone la fragmentación de la manzana existente para que se enlacen estos barrios residenciales consolidados y se introduzcan usos alternativos con una mayor interacción urbana.

Los polígonos de vivienda son antiguos, su acceso es complicado y tienen problemas con su estado de conservación, el grado de habitabilidad de las viviendas y el acondicionamiento del entorno. El nivel de urbanización es en general deficiente, destacando la falta de aparcamiento para satisfacer las demandas de la zona, especialmente en los barrios más antiguos de uso residencial-terciario con calles estrechas y alto nivel de consolidación.



## 12.3 Ordenación Estructural

### 12.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Taco se encuentra entre tres vías territoriales de primer nivel, la Autopista TF-5 al noroeste, la Autovía TF-2 Las Chumberas-Santa María del Mar al oeste y la Autopista del Sur, TF-1, al sur. La Autopista TF-5 vincula los municipios del norte de la isla con el área metropolitana. La Autovía TF-2, enlaza con la Autopista del Sur y se ve afectada por el tráfico que generan las grandes superficies comerciales y recreativas localizadas en torno a ella.

La mayoría de las vías urbanas estructurantes (Avenida del Paso, Avenida los Majuelos, Carretera Cuesta Taco y la Carretera del Rosario) llegan desde La Cuesta o desde Santa Cruz con orientación noreste-suroeste. En el extremo sur del núcleo se encuentran la vía Ofra-El Chorrillo, el eje Las Palomas y el enlace Hoya Fría-TF-1. Cosiendo las distintas zonas en la otra dirección están la vía de servicio de la TF-2, la vía Barranco del Muerto, la Avenida de la Libertad y el eje Bocatuerta-Montaña Pacho al oeste. Dos viarios urbanos de nivel 2, Montaña Taco Norte y Montaña Taco Sur, vertebran los núcleos de esa zona.

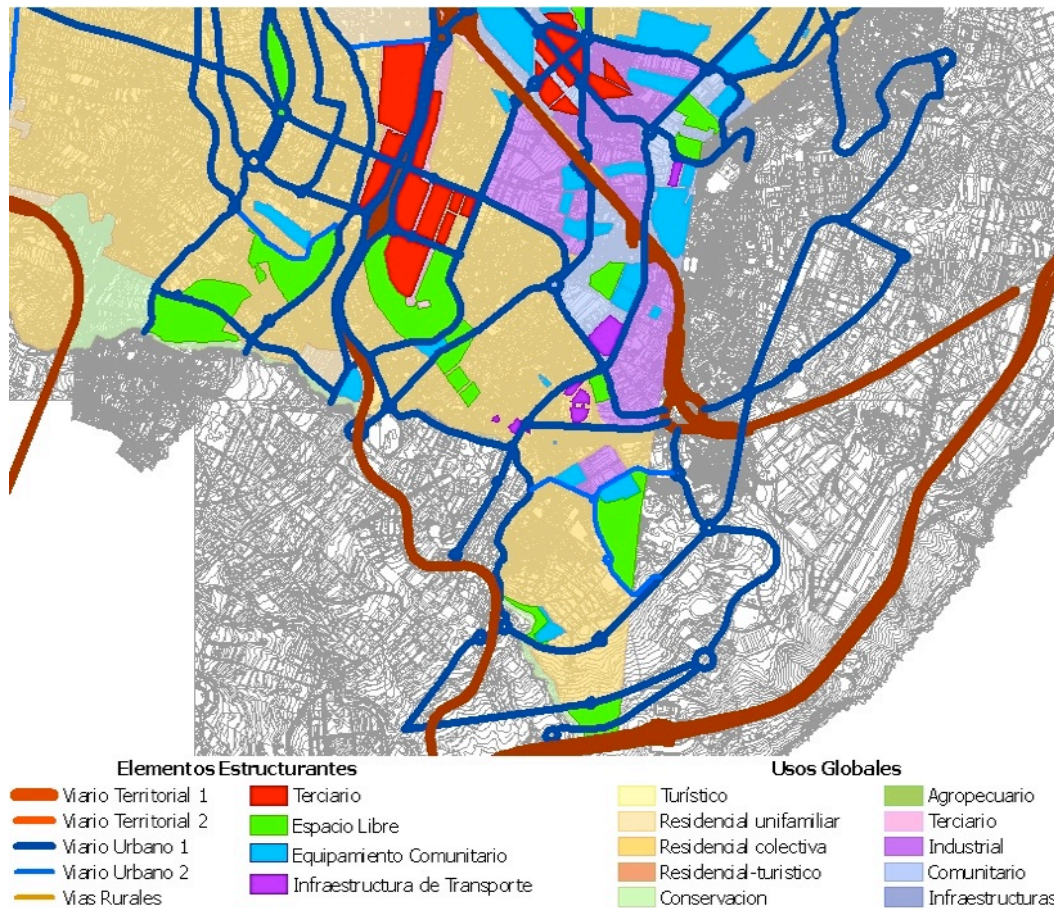


Figura 68: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Taco

Dentro de los elementos estructurantes no viarios de Taco están los equipamientos estructurantes terciarios comerciales situados al sureste de la Autovía TF-2, entre los que se encuentran Decathlon, Kiabi y Makro, los equipamientos comunitarios existentes como los Institutos de Educación Secundaria Padre Anchieta, María Cebrián y San Matías, el Pabellón Santiago Martín, los campos de fútbol de las Torres y las Chumberas y el Complejo Deportivo Montaña Taco. De otra índole, el Centro Maternal Nuestra Señora de la Paz y el Tanato-



rio Crematorio La Laguna, además del Centro de Exámenes de la Dirección General de Tráfico, la Central de Correos y dos equipamientos nuevos, uno junto a Montaña Pacho y el otro al lado del IES San Matías. Los espacios libres están concentrados principalmente en Montaña Pacho y sus alrededores, en la Montaña de Taco, en el Parque de las Torres de Taco, en El Polvorín y en el extremo sur, junto a San Matías y en la Finca las Palomas. Las infraestructuras de transporte se disponen en el centro del núcleo, talleres y cocheras del tranvía y una serie de aparcamientos nuevos.

El uso global de más de la mitad del núcleo es residencial, sin embargo en las franjas próximas a las vías territoriales se dan usos ligados a actividades económicas. Junto a la TF-2 el uso global es terciario. En cambio, junto a la TF-5 se dan usos industriales y comunitarios, al igual que en una zona cerca de la Montaña de Taco. En el Barranco de los Andenes y el Barranco del Muerto el uso global es de conservación.

### 12.3.2 Clasificación y categorización

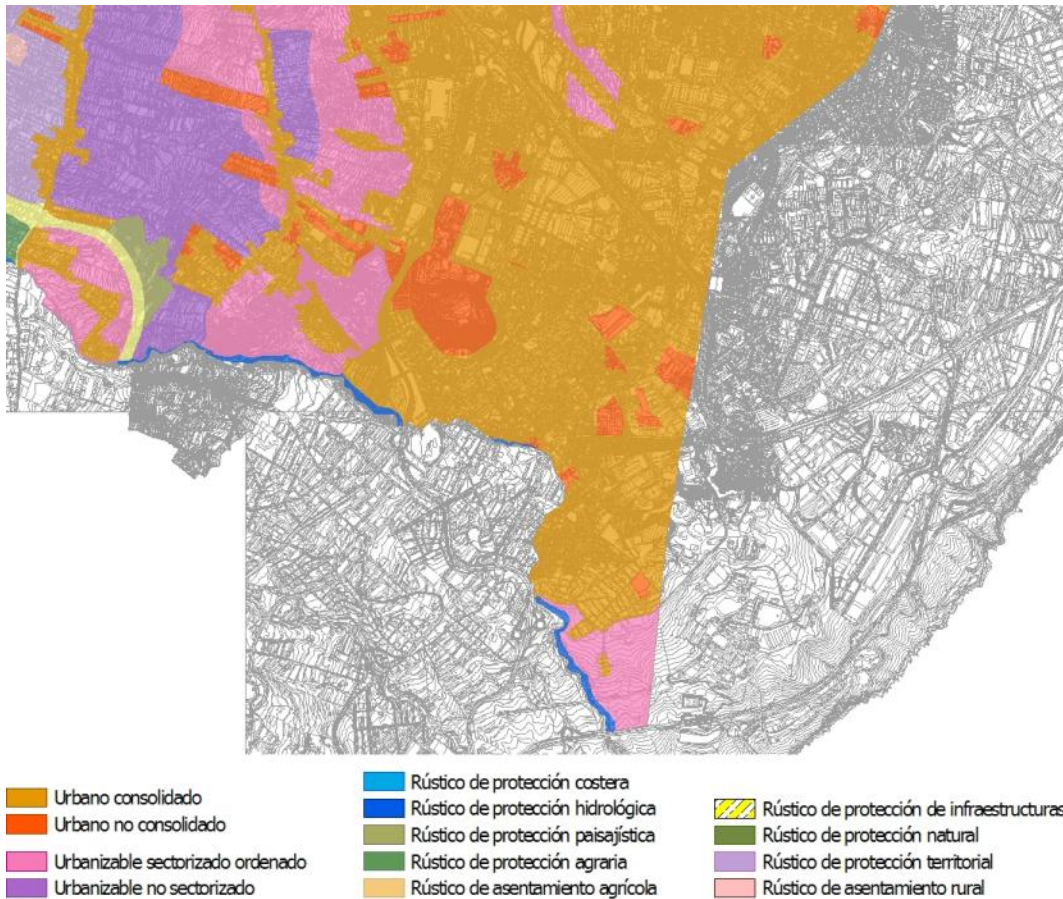


Figura 69: Categorización urbanística del suelo del núcleo Taco

Un porcentaje muy alto de Taco es urbano, categorizado como suelo urbano consolidado, salvo las zonas de montaña Pacho, el borde oeste de San Matías y algunos ámbitos interiores que han quedado obsoletos y están degradados que se categorizan como suelo urbano no consolidado. El extremo sur se categoriza como suelo urbanizable sectorizado ordenado, y el cauce de los barrancos como suelo rústico de protección hidrológica.

### 12.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

El núcleo está formado por doce áreas urbanísticas homogéneas (AUH), divididas atendiendo a sus diferencias con respecto a la trama, el grado de consolidación, el uso y el tipo de edificación que se da en cada una de las zonas de Taco.

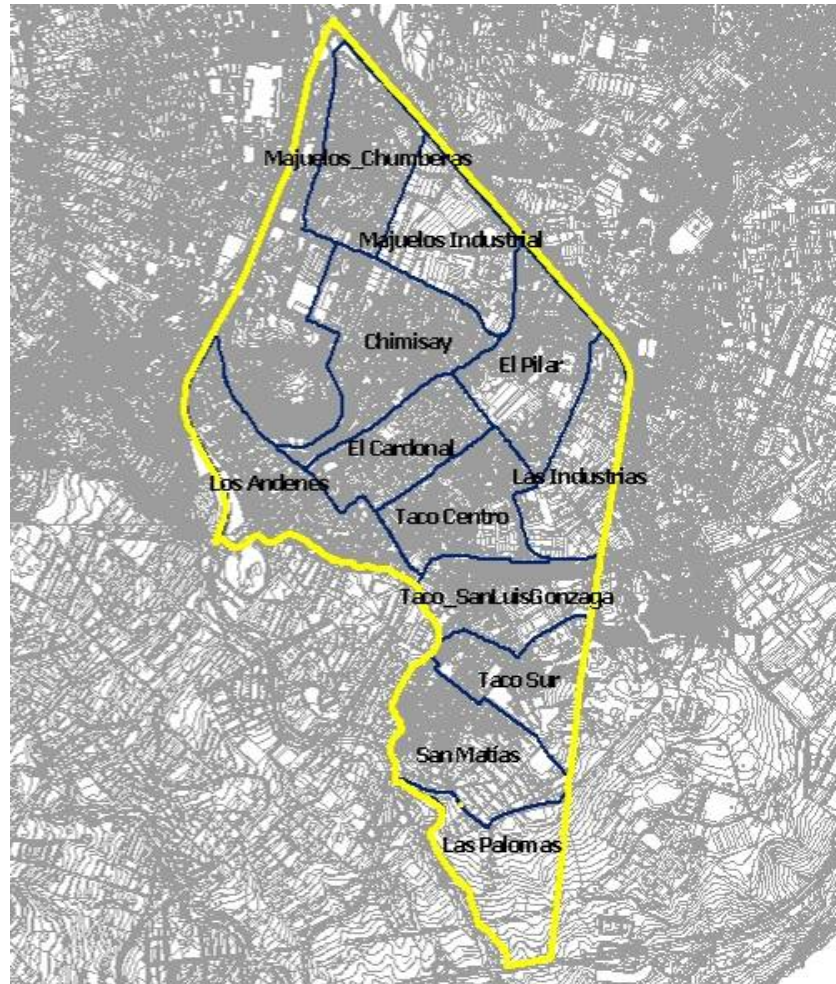


Figura 70: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Taco

Las áreas urbanísticas homogéneas son las siguientes:

- 1) AUH-1201: Majuelos Chumberas
- 2) AUH-1202: Majuelos Industrial
- 3) AUH-1203: Chimisay
- 4) AUH-1204: Los Andenes
- 5) AUH-1206: El Pilar
- 6) AUH-1207: El Cardonal
- 7) AUH-1208: Taco Centro
- 8) AUH-1209: Las Industrias
- 9) AUH-1210: Taco San Luis Gonzaga
- 10) AUH-1212: Taco Sur
- 11) AUH-1213: San Matías
- 12) AUH-1214: Las Palomas

## 12.4. Ordenación pormenorizada.

### 12.4.1. Trama urbana

La Autopista TF-5, que es una barrera entre los núcleos que están a un lado y a otro de ella, lo es menos en el caso de Taco, ya que varias vías principales la salvan a distinto nivel y conectan directamente con La Cuesta y Santa Cruz. Las salidas de la autopista favorecen el acceso rápido a las zonas industriales que se encuentran junto a ella. Otro tanto ocurre con la Autovía TF-2, que enlaza Las Chumberas con Santa María del Mar y relaciona los dos principales ejes viarios del Área Metropolitana, la Autopista del Norte y la Autopista del Sur. Si bien hay menos comunicación entre Taco y Geneto, la TF-2 y sus vías de servicio son fundamentales para dar acceso a los centros comerciales localizados en torno a ella.

Las vías urbanas que llegan desde La Cuesta y desde Santa Cruz tienen orientación noroeste-suroeste y son las vías de servicios de la TF-2, la Avenida el Paso, la Avenida de los Majuelos, la Carretera La Cuesta-Taco y la carretera del Rosario. A partir de la Plaza de África, donde confluyen las dos últimas vías, comienza la Carretera General del Sur. Las líneas del tranvía llegan por la Carretera La Cuesta-Taco, que pasa por el Hospital Universitario, y se bifurcan, siguiendo una de ellas por la Avenida de Taco hasta Tíncer y la otra por la Calle San José Obrero y enlaza con la Carretera del Rosario, continuando hacia Santa Cruz. La Avenida de los Majuelos presenta una sección insuficiente desde la rotonda de la Avenida de los Custodios hasta el pabellón Santiago Martín. Desde dicha rotonda, si bien tiene dimensiones de eje estructurante, presenta una integración mejorable con el resto del viario, además de una deficiente conexión con la rotonda sobre la TF-2 ya que se trata de un nudo incompleto. La Avenida el Paso tiene problemas de conexión al otro lado de la autopista, ya que el viario de La Higuera-Las Mantecas no tiene continuidad, por lo que para conectar con La Laguna Casco obliga a utilizar el enlace con la TF-2 que está frecuentemente congestionado. En el extremo sur del núcleo se encuentran la vía Ofra-El Chorrillo, el eje Las Palomas y el enlace Hoya Fría-TF-1.

Cosiendo las distintas zonas en dirección noroeste-sureste encontramos el tramo sur de la Vía de Servicio de la TF-2, que enlaza con la vía Barranco del Muerto, la Avenida de la Libertad y un tramo del eje Bocatuerta-Montaña Pacho al oeste, que vinculan Taco y Geneto. La Avenida de la Libertad es la vía transversal de mayor entidad, cuenta con una sección considerable con mediana central y enlaza el Parque Comercial de Geneto con Taco a través de una conexión bastante estrecha bajo la TF-2. No obstante, su continuidad se ve interrumpida entre la Avenida de los Majuelos y la Carretera del Rosario. Uno de los criterios de ordenación es mejorar el enlace con la Calle los Custodios para que sirva de continuidad y a su vez prolongarla hasta la rotonda de la Carretera del Rosario con la autopista. Otros dos viarios urbanos principales, Montaña Taco Norte y Montaña Taco Sur, terminan de vertebrar el barrio de San Matías.

El viario urbano complementario es el encargado de organizar los tráficos dentro de la trama urbana de cada AUH, segregar los tráficos rodados de los peatonales y alojar los tráficos industriales y comerciales. Las zonas con una estructura menos fragmentada y manzanas con parcelas de mayor dimensión, se corresponden con áreas de carácter principalmente industrial (Los Majuelos Industrial, Taco Industrial y Parque Comercial). Muchos de los viarios interiores de las áreas de Taco se consideran locales dadas las limitaciones de su sección, y se diseñan con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento. La calidad ambiental y estética de las calles se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.



El nivel de urbanización es en general básico, destacándose la falta de aparcamiento para satisfacer las demandas de la zona. Esto es especialmente importante en los barrios más antiguos de uso característico residencial terciario de trama de calles estrechas y alto nivel de consolidación de la edificación, donde las reducidas dimensiones del parcelario existente dificultan la implementación de edificaciones colectivas susceptibles de albergar aparcamientos en planta sótano.

En general el viario de este núcleo no tiene un ancho suficiente, siendo inevitables algunas afecciones no programadas en las alineaciones para dotarlo de una sección adecuada o para rectificar alineaciones cuando una o varias edificaciones avanzan hacia la calle en relación con las de su entorno. Además se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5 para obtener el suelo necesario para conectar las nuevas tramas urbanas con las existentes, mejorando la accesibilidad general, y ámbitos de gestión A6 para completar la urbanización y pasar a suelo público algunos viarios.

Las alineaciones se consideran principales, salvo las que están orientadas hacia el viario territorial o el suelo rústico y algunos casos puntuales en las que se quiere evitar la parcelación en ese sentido y que serán detallados en la Memoria de cada AUH.

#### 12.4.2. Usos

La franja central, desde las Chumberas al norte hasta Las Palomas al sur, está dedicada principalmente a vivienda, extendiéndose al oeste en el borde sur y suroeste de Montaña Pacho y al este en El Pilar y San Luis Gonzaga. La mayor parte de estas piezas tiene como uso principal el de vivienda colectiva. En el Polígono las Chumberas y en el Polígono del Cardonal se da la vivienda colectiva agrupada. Sólo encontramos vivienda unifamiliar en tres manzanas; en Las Chumberas, junto a otras de vivienda unifamiliar agrupada, en el Polígono San Luis Gonzaga en la Carretera del Rosario, en el que se propone una doble ordenación para pasar a vivienda colectiva, y en el pequeño núcleo de Las Palomas. En las áreas nuevas del Pilar y Las Palomas se proyectan actuaciones de vivienda protegida.

Las actividades económicas se dan en las franjas adyacentes a las vías territoriales y se extienden a lo largo de las vías principales. Junto a la Autopista del Norte hay dos zonas industriales separadas por el barrio de El Pilar. La del borde este de Taco continúa al este de San Luis Gonzaga, del Pilar y en Taco centro, en los dos últimos casos con una mezcla de uso industrial, oficinas y comercial. Las grandes manzanas de uso comercial se encuentran junto a la autovía TF-2, accediendo desde sus vías de servicio y desde la Avenida de la Libertad, en cuyo cruce con la Avenida del Paso se encuentra este uso comercial y el industrial de Los Majuelos. Las grandes piezas de espacios libres se disponen junto a las montañas de Taco y Pacho y los barrancos de los Andenes y del Muerto y en el extremo sur, principalmente por ser las zonas vacías de edificación. En el resto del núcleo se distribuyen piezas menores, tanto de espacios libres como de equipamientos.

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen en el título correspondiente para cada uno de los usos principales.

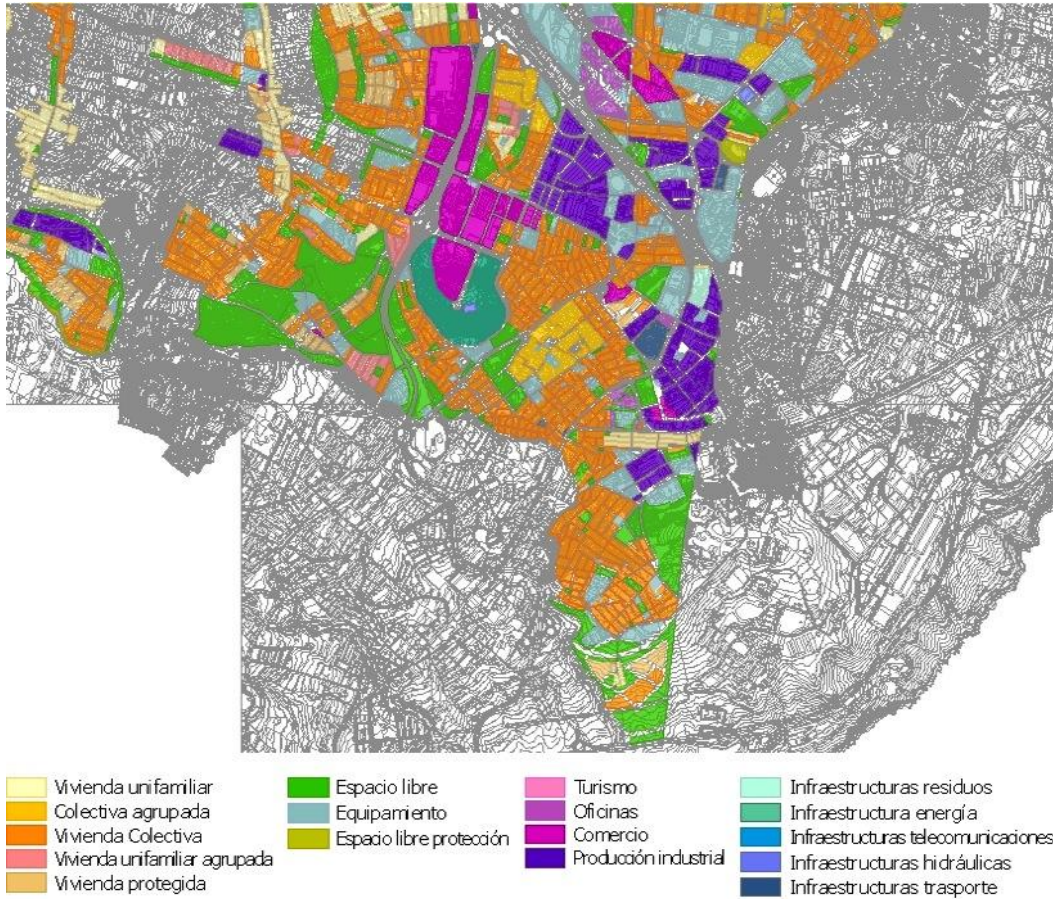


Figura 71: Usos pormenorizados principales del núcleo de Taco

### 12.4.3 Edificación

En suelo urbano consolidado se han seguido en líneas generales los parámetros del PGO-2004, adaptándolos a la realidad existente. La mayoría de las piezas de vivienda colectiva tienen una altura máxima de tres o cuatro plantas. También hay viviendas unifamiliares y colectivas de pequeño tamaño, dos y tres plantas, en las zonas más antiguas del núcleo con tramas viarias estrechas. La edificación por lo general es entre medianeras, excepto en los polígonos en los que se da edificación abierta y en las áreas nuevas. En las manzanas singulares de faja parcela vinculante y edificabilidad máxima.

Las piezas destinadas a equipamientos se regulan por parámetros similares al resto de las piezas para permitir su renovación, si bien en los casos de usos educativos deberá cumplirse la Normativa Sectorial de aplicación referente a espacios libres de cada centro.

En las piezas en las que se quiere obtener una imagen homogénea de la fachada de las manzanas y la posibilidad de articulación de los espacios privados interiores y los espacios públicos se ha utilizado línea de disposición obligatoria. La separación mínima a linderos que sea necesario dejar debido a la línea límite de la edificación en autopista o autovía se fija de forma gráfica o numérica en las piezas que se vean afectadas por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias.

## 12.4. Gestión urbanística

En comparación con el vecino núcleo de Geneto, en Taco se delimitan escasos ámbitos de gestión y sólo los de Montaña Pacho, la Montaña de Taco y el ámbito de Las Palomas tienen un tamaño importante. Según la categoría de suelo en el que se establecen y para hacer viable la ordenación planteada, se puede distinguir entre los procedimientos asistemáticos y los sistemáticos. Dentro de las actuaciones asistemáticas, que serán descritas detalladamente en la Memoria de cada AUH, cabe destacar:

- a) Ámbitos de gestión A2, en los que la adquisición pública de la propiedad se realiza mediante compra-venta o expropiación, dos ámbitos al suroeste de la Montaña de Taco para la realización de espacios libres y algunos más pequeños necesarios para ensanchar el viario o completar la trama conectando vías existentes.
- b) Ámbitos de gestión A7, doble ordenación, en los que se establece una ordenación secundaria con un aumento del aprovechamiento y en la que se califican terrenos para espacios libres o dotaciones:
  - b1. En el Polígono del Cardonal en la 1ª Ordenación se delimita una pieza de vivienda colectiva agrupada de 4 plantas igual que las manzanas colindantes, y en la 2ª Ordenación se propone dotar a una pieza de vivienda colectiva de 5 plantas con bajocomercial y ático retranqueado, de un espacio libre y un viario local que salve con su recorrido la diferencia de cotas entre las calles existentes.
  - b2. Entre la Avenida de Taco y la Calle Maxorata, en la 1ª Ordenación se delimita un edificio de viviendas perimetral con un gran patio-plaza para uso privativo de los vecinos; en la 2ª Ordenación se propone un edificio que cierra la manzana y un espacio libre que completa un cinturón semicircular de plazas y zonas comerciales abiertas articulados por un itinerario peatonal.
  - b3. En el polígono San Luís Gonzaga, que ha quedado bajo la rasante de la calle tras la ejecución de la Línea 1 del tranvía, en la 1ª Ordenación se aumenta una planta a altura máxima de las viviendas; en la 2ª Ordenación se propone la unificación de parcelas por pieza, con vivienda colectiva y bajo comercial.
  - b4. Dos ámbitos al suroeste de la Montaña de Taco en los que la 1ª Ordenación delimita dos piezas de espacio libre mediante expropiación como sistema de gestión. La 2ª Ordenación establece dos piezas en L de vivienda colectiva de seis plantas, mientras que el resto seguirá siendo espacio libre público.

Entre los ámbitos de gestión sistemática S1, transitorios, destaca el ámbito discontinuo de Montaña Pacho, aunque la mayor parte se desarrolla en el AUH Parque Comercial perteneciente al núcleo de Geneto, otros fragmentos se encuentran en los Majuelos Industrial y en la zona norte de Los Andenes.

Los ámbitos de gestión sistemática S2 engloban el suelo no consolidado y urbanizable sectorizado en el sur del núcleo. Su problemática radica en la ausencia de un viario interior adecuado, lo que impide su ocupación urbana y la articulación de las diferentes zonas del área y con las áreas vecinas. El objetivo es completar la trama viaria para que los terrenos adquieran la condición de solar y se puedan edificar dotando de equipamientos y espacios libres dichas áreas. Cabe destacar:

- a) La zona central de Las Chumberas para garantizar la continuidad viaria norte-sur del área que en la actualidad es deficiente.
- b) En El Pilar se plantea reconsiderar su uso industrial actual que supone una gran barrera al continuo edificado, por una nueva área mixta residencial-terciaria y una re-



modelación del viario existente que mejore la accesibilidad entre las manzanas y potencie la actividad comercial de la zona.

- c) En Taco Centro, la gran parcela ocupada por La Azufrera y el fondo de otra menor con frente a la Calle Venezuela. Su problemática radica en la carencia de la estructura necesaria para generar un parcelario adecuado capaz de renovarse por sí mismo. El objetivo es propiciar la renovación urbana de este espacio de oportunidad, sustituyendo las industrias obsoletas por usos terciarios que potencien la actividad económica de la zona, la obtención de dotaciones públicas necesarias para el conjunto del área y su incorporación como un nuevo espacio de centralidad para Taco.
- d) En Las Industrias, los terrenos interiores de las manzanas industriales con demasiado fondo para ser aprovechados sin una trama viaria adecuada.
- e) En Las Palomas para la ordenación del suelo urbanizable y la generación de una continuidad urbana teniendo en cuenta la ordenación del Municipio de Santa Cruz. Se opta por la liberación de suelo elevando la edificación con vivienda colectiva y de protección con comercial en planta baja. Dentro del ámbito hay dos Sistemas Generales de Espacios Libres para completar la dotación del barrio de San Matías.

Un ámbito de gestión S3 para el desarrollo del Sistema General Parque Urbano de la Montaña de Taco.

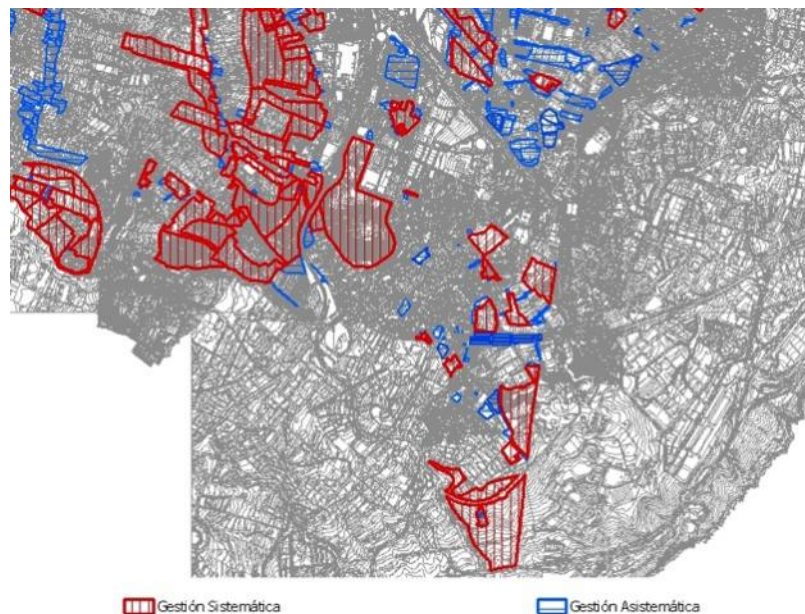


Figura 72: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Taco



## 13. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GENETO

### 13.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Geneto se encuentra ubicado en la zona sur de La Laguna, entre Los Baldíos y Taco, al este del Aeropuerto de Los Rodeos y queda delimitado:

- a) Al noreste por la Autopista del Norte, que lo separa de la Zona Centro y la Cuesta.
- b) Al este por la Autovía TF-2, que lo separa del núcleo de Taco.
- c) Al sur por el Barranco de Los Andenes, que marca el límite con el término municipal de Santa Cruz.
- d) Al oeste, el límite con los núcleos del Coromoto y Los Baldíos comienza en la autopista TF-5, con el primer tramo del Camino del Medio, hasta la bifurcación del Camino San Francisco de Paula, continuando a lo largo de este camino hasta la Calle Leoncio Rodríguez donde se desvía unos trescientos metros al este y sigue en dirección aproximadamente norte-sur hasta llegar a la Circunvalación Oeste o Vía Exterior que marca la curva del límite al suroeste del núcleo.

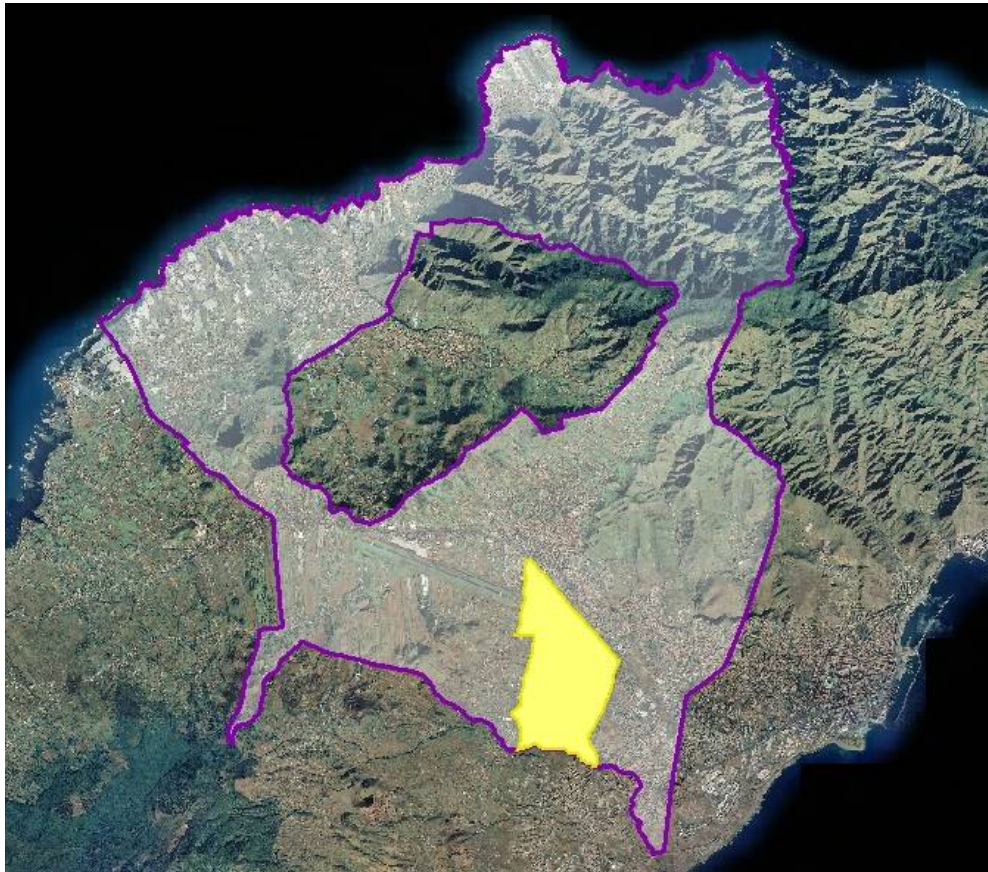


Figura 73: Ubicación del núcleo en el municipio

Geneto es un núcleo heterogéneo en desarrollo, que se encuentra en un proceso importante de cambio de un modelo agrícola a uno urbano. De los caminos antes rurales que cruzan el área de norte a sur y en los que se apoyaba la edificación, el primer tramo de la Carretera de la Esperanza, el Camino San Francisco de Paula, el Camino San Miguel de Geneto y el Camino San Bartolomé de Geneto, en ocasiones cuelgan vías perpendiculares de acceso a



las fincas a cuyos lados se han ido construyendo edificaciones, principalmente viviendas. Rara vez estas vías se prolongan hasta alcanzar otro camino, por lo que las distintas zonas del núcleo de este a oeste tienen muy poca relación. Basándose en algunas de estas calles, se han desarrollado pequeños barrios con una incipiente trama urbana, trazándose transversales que las conectan, pero estas mallas se hallan inconclusas, con calles sin salida, de escasa sección y muchas veces sin completar la urbanización. Estos núcleos urbanos se dan principalmente a ambos lados del Camino San Bartolomé de Geneto al sur de Guajara y en las inmediaciones del Parque Comercial, en torno al Camino San Miguel de Geneto en El Moral, Bocatuerta, el Hurón y la Piconera. Algunas son áreas de crecimiento reciente, con un tejido residencial de baja densidad, en las que conviven promociones de adosados y vivienda colectiva con las viviendas unifamiliares, aisladas o entre medianeras, que ya existían en la zona, y piezas de uso industrial sin una organización clara.

En el borde este del núcleo se han dado procesos de urbanización con manzanas de viviendas unifamiliares, algunas aisladas y otras en hilera, como las urbanizaciones Mayber y Llombet, a partir del camino San Miguel de Geneto y las urbanizaciones de Guajara y La Hornera, accediendo por el camino San Bartolomé. En estos núcleos urbanos predominan las calles estrechas, muchas sin salida y algunas privadas. Algunas actuaciones, que no se han apoyado en estos caminos principales, han quedado como islas desvinculadas del resto de la trama urbana, como El Gramal y La Vistilla, con una densidad mucho mayor.

Gran parte del núcleo lo constituyen terrenos vacantes, antes dedicados al cultivo, en su mayoría abandonados y que han quedado al margen de los procesos de urbanización. Al sureste del núcleo se encuentra el Parque Comercial, compuesto de grandes superficies comerciales y de ocio, incluyendo el Parque Municipal de Las Chumberas y el Parque Deportivo, Recreativo y Comercial de Montaña Pacho. La Autopista TF-5, la Autovía TF-2 y las conexiones con la trama urbana son de fundamental importancia para estos usos terciarios.

Al norte del área se encuentra el Campus de Anchieta de la Universidad de La Laguna, constituido por piezas de equipamientos de grandes dimensiones. Otras grandes manzanas en el área son las ocupadas por el instituto y los colegios, el Hospital de los Dolores, el Complejo Acamán y la Casa de Venezuela. A pesar de estos grandes equipamientos, en el núcleo hay una carencia importante de dotaciones y espacios libres.

### 13.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

Geneto se encuentra en un proceso importante de cambio de un modelo agrícola a otro urbano. Se han ido creando pequeños barrios en torno a los caminos rurales y las servidumbres de las fincas, desarrollando incipientes tramas urbanas con calles sin salida de escasa sección y muchas veces sin completar la urbanización, separados unos de otros y relacionados únicamente por esos antiguos caminos que actualmente son las vías estructurantes y que se muestran insuficientes. En dirección este-oeste hay muy pocas vías que enlacen transversalmente las anteriores y distribuyan de forma eficaz el tráfico. Las vías que existen recorren tramos cortos por lo que es necesaria su prolongación, además del trazado de otras nuevas. Carece igualmente de todo tipo de servicios y equipamientos propios de un barrio, manifestándose como ciudad de periferia.

Los terrenos vacantes que constituyen gran parte del núcleo, impiden el desarrollo de una trama urbana continua que conecte las diferentes zonas y se prolongue en los núcleos vecinos, así como la colmatación de la zona. Sin embargo, por su localización estratégica, próxima a las vías territoriales y el Aeropuerto de los Rodeos, están llamados a desarrollarse en un futuro cercano.



En las áreas nuevas, la trama se basa en el reconocimiento de las preexistencias, las condiciones topográficas y la mejor funcionalidad de las manzanas resultantes conforme a las tipologías edificatorias a contemplar. La ordenación del viario se encargará de coser los distintos barrios que han quedado dispersos, aportando una estructura clara que distribuya el tráfico de manera eficaz. Para estructurar este desarrollo se proyecta la Vía Parque, en el centro de la franja que se encuentra entre el Camino de San Miguel de Geneto y el de San Bartolomé, acompañada de un Sistema General de Espacios Libres.

Aproximadamente el tercio norte de Geneto está afectado por la huella sonora del Aeropuerto de los Rodeos. Debido a las limitaciones derivadas de esta servidumbre aeroportuaria, en las áreas nuevas se establecen como principales los usos terciarios, tal como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector. Las vías nuevas tendrán que ser adecuadas a estos usos terciarios.



Figura 74: Huella sonora del aeropuerto

El núcleo limita al este con la Autopista del Norte, TF-5, al sureste con la Autovía TF-2 y en el extremo suroeste con la Circunvalación Oeste. Además es atravesado de oeste a este por la Variante de la TF-5 y por la Ronda Sur. Este viario territorial condiciona la ordenación porque en una distancia inferior a 35 m desde la arista exterior de la calzada de las autopistas, a 30 m desde la arista exterior de las autovías y a 12 m de sus ramales, no está permitida la edificación por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Esto afecta a viviendas y otras edificaciones existentes y marca hasta dónde se puede edificar en las parcelas vacantes. La separación mínima a linderos debido a esta línea límite de la edificación se fija de forma gráfica o numérica en aquellas piezas que se vean afectadas.

En el extremo sureste del núcleo se encuentra el Sistema General de Equipamiento Insular/Comarcal, que engloba los centros comerciales de carácter metropolitano a ambos lados de la Autovía TF-2. La configuración interna de estas grandes superficies no permite interacción alguna con el tejido residencial. El conjunto de pequeños barrios que coexisten con estas grandes bolsas comerciales carece de unas estructuras básicas que creen ciudad. Las calles que les dan acceso son espacios fronterizos impermeables a las dinámicas socioeconómicas.



micas que se producen a pocos metros ya que no existe comercio secundario, servicios o espacios complementarios de ocio. Esta problemática, entre otras, obliga a considerar hacia dónde mira el barrio, y dónde y cómo podría reforzar su propia identidad. La movilidad motorizada del área está fuertemente condicionada por la capacidad de los dos nudos viarios cercanos a Alcampo y a Leroy-Merlín, por las limitaciones del antiguo eje rural de San Bartolomé de Geneto y por la barrera que supone desde el punto de vista urbano la TF-2.

### 13.3. Ordenación Estructural

#### 13.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Los elementos estructurantes viarios que plantea este PGO son:

- a) Como viario territorial:
  - a1. La Variante TF-5, que atraviesa el núcleo en dirección oeste-este, enlaza los municipios del norte de la isla y el Aeropuerto de Los Rodeos con el área metropolitana, y desemboca en la Autopista del Norte que continúa hasta Santa Cruz.
  - a2. La Ronda Sur, paralela a la Variante TF-5, vincula las vías principales de los Baldíos y Geneto mediante rotondas, llegando al nudo de la TF-5 y su variante.
  - a3. La Autovía TF-2, que conecta la Autopista del Norte con la Autopista del Sur.

El área limita al suroeste con un tramo de la Vía Exterior que relaciona los municipios del norte con los del sur de la isla, uniendo la Variante TF-5 con la Autopista del Sur. Estas vías no dan acceso directo a ninguna parcela pero conectan el área con el resto del territorio.

- b) Como viario urbano principal:
  - b1. En dirección aproximadamente norte-sur, vinculando las distintas áreas del núcleo, se encuentra la Carretera de la Esperanza (TF-24), que interrumpe su trazado actual para prolongarse en el camino San Francisco de Paula. La actual Autopista del Norte que pasará a ser la Avenida del Quinto Centenario desde el nudo que la enlaza con la Carretera de la Esperanza hasta el nudo con la Variante TF-5. Los caminos San Miguel y San Bartolomé de Geneto, cuya sección se manifiesta insuficiente e imposible de ampliar en algunos tramos por estar consolidada la edificación, por lo que se propone el desdoblamiento de estos caminos en dos parejas de vías de un sentido de circulación cada una. Las vías actuales quedarían en sentido sur-norte y el desdoblamiento en sentido contrario. De esta forma se agiliza el tráfico en esta zona de crecimiento. En medio de estos dos caminos se proyecta la Vía Parque de Geneto, con un Sistema General de Espacios Libres estructural asociado, adscrita al conjunto de los suelos urbanizables por los que discurre, facilitando la estructuración de los pequeños barrios existentes y su desarrollo.
  - b2. En dirección este-oeste no hay suficientes vías que enlacen transversalmente las anteriormente descritas y que distribuyan de forma eficaz el tráfico, las que existen recorren tramos cortos por lo que es necesaria su prolongación, además del trazado de otras nuevas.

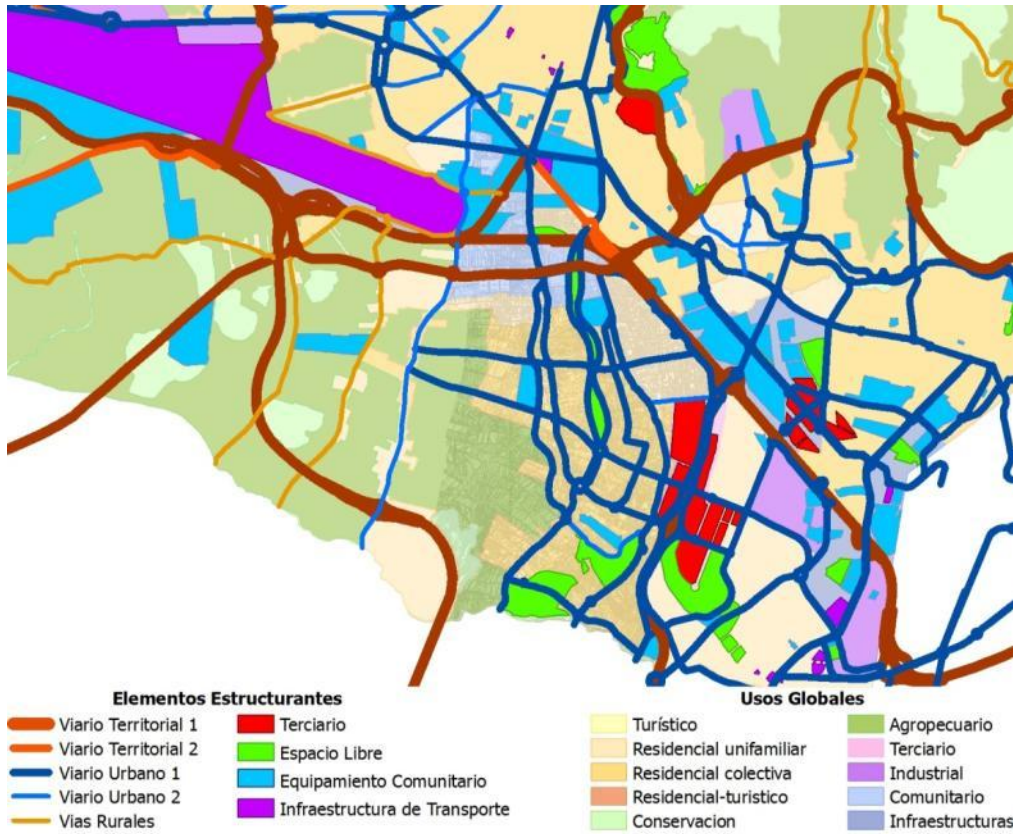


Figura 75: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Geneto

Los elementos estructurales no viarios ubicados en Geneto son:

- El Sistema General Docente del Campus de Anchieta de la Universidad de La Laguna, compuesto por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Informática, la Facultad de Física, la Facultad de Matemáticas, la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Civil e Industrial, la Facultad de Biología, la Facultad de Química, la Facultad de Farmacia y la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agraria. El Instituto de Educación Secundaria Geneto. El Colegio de las Dominicas en Mayber y el Colegio Echeide, ubicado cerca del Parque Comercial.
- El Hospital de los Dolores en el Gramal y el Complejo Acamán en el Camino San Miguel de Geneto. El Centro Ambiental La Tahonilla en la Carretera de la Esperanza y el Archivo General en el Cubanito.
- El Sistema General de Equipamiento Insular/Comarcal, que engloba los centros comerciales a ambos lados de la Autovía TF-2.
- La Casa de Venezuela en el Camino San Bartolomé, frente a la Urbanización Guajara. Un campo de fútbol en el Camino San Miguel de Geneto. El Sistema General Parque Deportivo de Montaña Pacho, que pertenece al núcleo de Taco, pero se encuentra en el área urbanística homogénea Parque Comercial, al igual que el Parque Municipal de las Chumberas. El Sistema General Equipamiento Deportivo localizado en San Miguel de Geneto 1, que da respuesta a las necesidades y demandas existentes, expresadas por el Organismo Autónomo de Deportes del Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, de instalaciones deportivas convencionales y no convencionales. El Sistema General de Espacios Libres asociado a la Vía Parque de Geneto y otros Sistemas Generales de Espacios Libres por todo el núcleo.

Además de estos elementos estructurales, Geneto se encuentra junto a la cabecera sureste del Aeropuerto de los Rodeos.

13.3.2. Clasificación y categorización

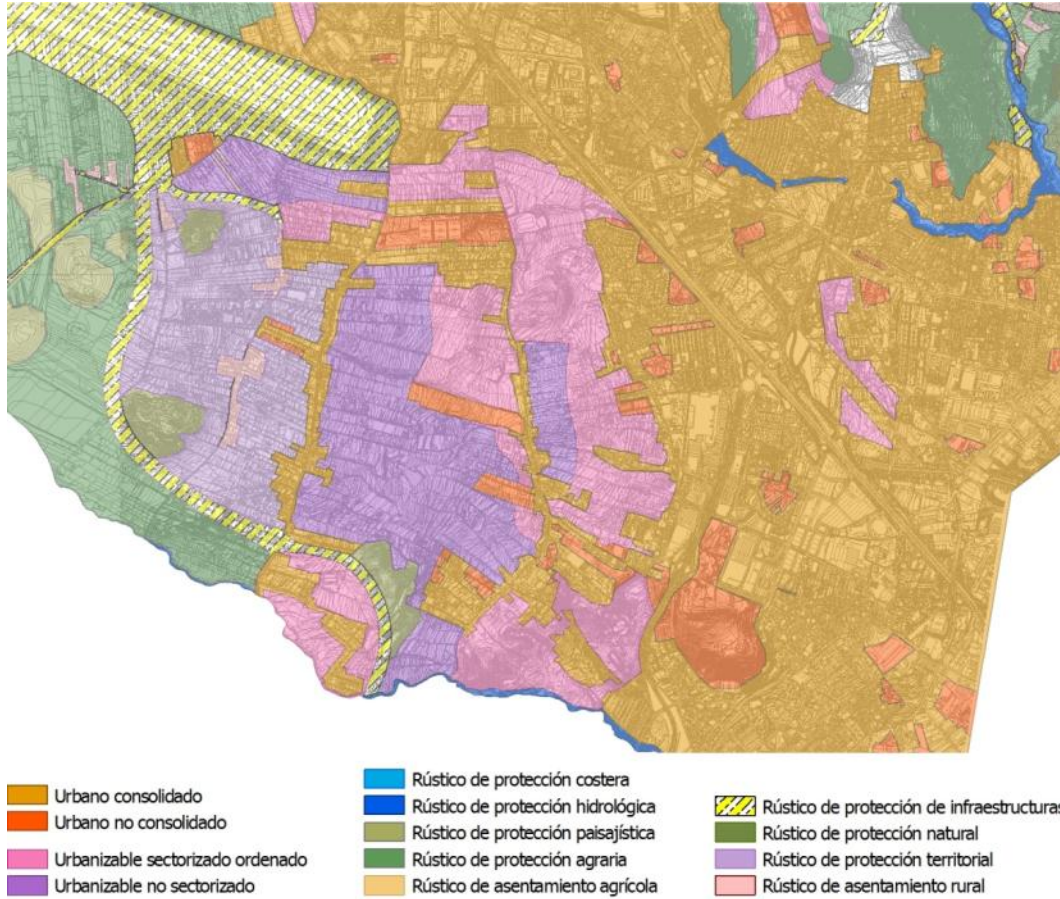


Figura 76: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Geneto

Las zonas cuyo suelo se clasifica como urbano se encuentran principalmente en el norte (la Universidad y Mayber, cerca de la Zona Centro) y en el borde noreste del núcleo, entre el Camino San Bartolomé de Geneto y las vías territoriales (Autopista TF-5 y la Autovía TF-2, en las inmediaciones del Parque Comercial), cerca de Taco y La Cuesta. También hay núcleos urbanos en torno al Camino San Miguel de Geneto y algunas vías transversales. Gran parte de este suelo urbano se categoriza como suelo urbano no consolidado.

Las franjas de terreno que han quedado en las traseras de la edificación de los caminos de San Miguel de Geneto y San Bartolomé se clasifican como suelo urbanizable en previsión del crecimiento de la ciudad hacia esta zona. Dos ámbitos de este suelo se categorizan como suelo urbanizable no sectorizado, el resto es suelo urbanizable sectorizado ordenado.

Los terrenos más rurales que se encuentran entre el Camino de San Miguel y el de San Francisco de Paula se categorizan como suelo rústico de protección territorial. Existe además un ámbito de suelo rústico de protección paisajística en el entorno de La Piconera y suelo rústico de protección hidrológica en el Barranco de Los Andenes.



### 13.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por ocho Áreas Urbanísticas Homogéneas (AUH), divididas atendiendo a sus diferencias con respecto a la trama, el grado de consolidación y el tipo de edificación que se da en cada una de las zonas de Geneto. Estas áreas son las siguientes:

- 1) AUH-1301: Universidad de Geneto
- 2) AUH-1302: Mayber
- 3) AUH-1303: El Cubanito
- 4) AUH-1304: Geneto Norte
- 5) AUH-1305: El Moral
- 6) AUH-1306: Guajara
- 7) AUH-1307: San Miguel 1
- 8) AUH-1308: El Drago
- 9) AUH-1309: San Bartolomé
- 10) AUH-1310: La Hornera
- 11) AUH-1311: Parque Comercial
- 12) AUH-1312: Bocatuerta
- 13) AUH-1313: El Hurón
- 14) AUH-1314: La Piconera
- 15) AUH-1315: La Vistilla
- 16) AUH-1316: El Gramal
- 17) AUH-1317: San Miguel 2

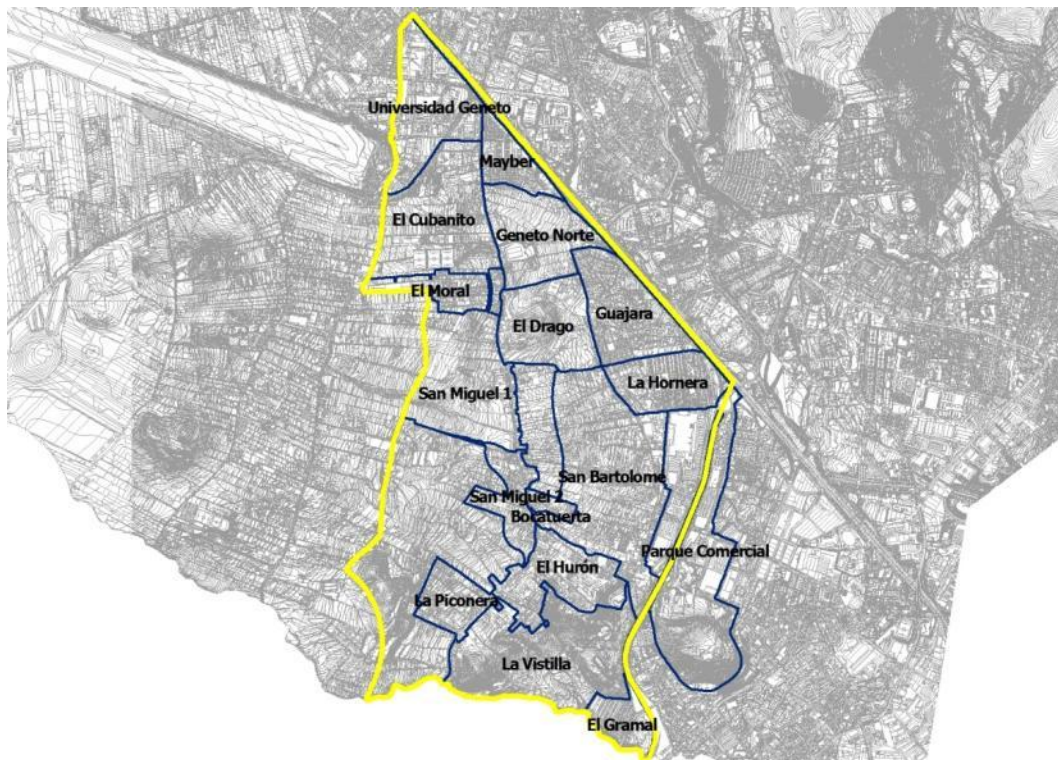


Figura 77: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Geneto

## 13.4. Ordenación pormenorizada

### 13.4.1. Trama urbana

El primer tramo de la Carretera de la Esperanza, los caminos San Francisco de Paula, San Miguel de Geneto y San Bartolomé de Geneto, recorren el núcleo de norte a sur. En torno a estos caminos se han ido situando las edificaciones, y en ocasiones cuelgan vías perpendiculares a cuyos lados se ha ido edificando. Rara vez estas vías se prolongan hasta alcanzar caminos longitudinales, por lo que las distintas zonas del núcleo de este a oeste tienen muy poca relación. Entre San Francisco de Paula y San Miguel existen algunos caminos tortuosos, sin servicios urbanos, que se unen entre sí. Entre San Miguel y San Bartolomé sólo la calle de la Urbanización Mayber al norte y el Camino Bocatuerta se encargan de vincularlos. Algunas de estas calles perpendiculares se han conectado mediante transversales, desarrollándose pequeños barrios con una incipiente trama urbana, con calles sin salida, de escasa sección y muchas veces sin completar la urbanización. Estos barrios se han desarrollado junto al Camino San Bartolomé de Geneto al sur de Guajara y en las inmediaciones del Parque Comercial, en el camino San Miguel, El Hurón, La Piconera, Bocatuerta y El Moral, con una trama netamente residencial de baja densidad. Algunas son áreas de crecimiento reciente donde conviven las promociones de adosados y vivienda colectiva con viviendas unifamiliares ya existían en la zona y algunas piezas de uso industrial sin una organización clara.

En el borde este del núcleo se han dado procesos de urbanización con manzanas de viviendas unifamiliares, aisladas y en hilera, como Mayber y Llombet a partir del Camino San Miguel de Geneto, las de Guajara entre el Camino San Bartolomé de Geneto y la Calle Libertad, prolongación de la vía de servicio de la Autopista TF-5 y La Hornera, también accediendo por la Calle Libertad y las transversales que la enlazan con el Camino San Bartolomé. La trama urbana de estas áreas es intrincada y tortuosa, constituida por calles estrechas, de apenas 5 metros de ancho en algunos tramos, la mayoría de un solo sentido, con muchas calles sin salida y algunas privadas y con pocos puntos de conexión con las áreas adyacentes. Este tejido cerrado sobre sí mismo da privacidad a las viviendas pero queda aislado del resto de la ciudad. Algunas actuaciones que no se han apoyado en los caminos principales han quedado desvinculadas del resto de la trama urbana, como El Gramal y La Vistilla.

Apoyados en las vías de servicio de la TF-2 se encuentran los centros comerciales en grandes manzanas dependientes del tráfico rodado que llega por las vías territoriales. Las conexiones con la trama urbana son de fundamental importancia para el funcionamiento de estos usos terciarios y su integración en el núcleo.

Gran parte del núcleo carece de trama urbana y la conexión entre barrios y con el resto de la ciudad es insuficiente, produciéndose sólo por los caminos principales que se colapsan en las horas punta. En las áreas nuevas, la trama y el viario se basan en el reconocimiento de las preexistencias, las condiciones topográficas del sitio y la mejor funcionalidad de las manzanas resultantes conforme a las tipologías edificatorias a contemplar. La ordenación del viario se encargará de coser los distintos barrios que han quedado dispersos, aportando una estructura clara que distribuya el tráfico de manera eficaz mediante los siguientes criterios:

- a) Se parte de un viario territorial que conecta el viario principal del núcleo con el resto del área metropolitana y con los municipios del norte y el sur de la isla:
  - a1. La Autopista del Norte y su variante, que cruza el área de este a oeste, en parte en falso túnel, se ordenan mediante una sección tipo S.M.01 con dos calzadas separadas por una mediana ajardinada y vías de servicio a ambos lados.



- a2. La Autovía TF-2, cuya sección está conformada por una mediana central con dos calzadas de 2 carriles por sentido y vías de servicio en sus laterales que funcionan como viario urbano principal.
- a3. La Ronda Sur atraviesa el área de oeste a este y enlaza los caminos de San Francisco de Paula, San Miguel de Geneto, la Vía Parque y San Bartolomé de Geneto mediante rotondas, llegando al nudo de la TF-5 y su variante. En Geneto Norte discurre en trinchera en todo su recorrido, salvo los ramales de salida y entrada que conectan con la Vía Parque y el Camino de San Miguel de Geneto. Se propone una sección tipo S.M.01, con mediana central, calzada en sus laterales con 2 carriles y arcenes en los bordes de la calzada. Dispone de carriles de servicio paralelos que conectan las distintas áreas sin necesidad de utilizar la vía rápida.
- b) El viario urbano principal está formado por los caminos longitudinales descritos a lo largo de esta Memoria, las calles y avenidas transversales que se han trazado nuevas para enlazarlos y la prolongación y adecuación de las existentes:
  - b1. La futura Avenida del Quinto Centenario, siguiendo el trazado de la actual Autopista TF-5 hasta el nudo que la enlaza con su variante, donde se plantea una sección tipo P.01, con una mediana ajardinada y dos calzadas con 2 carriles por sentido, más una banda de aparcamiento en línea en ambos márgenes. Las bandas de aparcamiento tendrán vegetación intercalada cada 20 metros.
  - b2. La Carretera de la Esperanza, que discurre en el extremo noroeste del núcleo en su tramo inicial, se realiza con una sección tipo P.01, con una mediana ajardinada central y dos calzadas de dos carriles cada una. Las aceras perimetrales dispondrán de carril bici en las dos aceras.
  - b3. El Camino de San Francisco de Paula, cuyo tramo norte forma el límite de Geneto, se ensancha con una sección tipo P.01, con mediana central ajardinada, calzada con dos carriles en sus laterales y acera en sus extremos.
  - b4. El Camino San Miguel de Geneto también tiene una sección insuficiente para ser una vía estructurante. En el tramo norte, hasta la altura de la Vía de Ronda Sur, se ordena con una sección tipo P.03, con calzada de doble sentido, aparcamiento en línea cuando el ancho lo permite, carril bici y aceras en sus laterales. A partir de la rotonda se desdobra y se ordena mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea, carril bici y aceras en sus laterales. La vía de desdoblamiento situada al oeste dispone además de una banda ajardinada de 80 cm en contacto con el suelo rústico. Más al sur, cuando vuelve a convertirse en una sola vía, recupera su sección tipo P.03, con calzada de doble sentido de circulación, aparcamiento en línea y aceras en sus extremos.
  - b5. La Vía Parque se traza entre los caminos de San Miguel y San Bartolomé para dotar de un eje central a toda esta franja poco consolidada, ordenándose con una sección tipo P.01, con mediana central verde de más de 80 cm de ancho y en sus lados calzadas unidireccionales de 2 carriles y aparcamiento en línea en el lateral exterior, junto a las edificaciones. En el Parque Central se prevé un carril bici.
  - b6. El tramo norte del Camino de San Bartolomé de Geneto está constreñido por las edificaciones existentes, algunas de ellas catalogadas, por lo que se propone una sección tipo S.02, con una calzada de doble sentido, sin aparcamiento y con aceras en sus lados. Al sur de la Calle las Dalias y La Casa de Venezuela, el camino se desdobra en dos vías de un sentido cada una. La vía actual queda con sentido sur-norte, mientras que una nueva vía recoge el tráfico en sentido norte sur. La sección de ambas vías es de tipo S.03, con una calzada de un único sentido y aparcamiento en un lateral o en ambos, en función de la sección disponible.



- b7. La Vía de Borde de Geneto junto a la Autopista TF-5 y la vía de servicio de la Ronda Sur, que se prolonga paralela al vial de servicio de la TF-5, tienen una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, acera en el margen edificado y arcén en contacto con los viarios territoriales o los espacios verdes viarios.
- b8. Las vías de servicio de la TF-2 se ordenan mediante una sección del tipo S.02, con una calzada de dos carriles en una dirección y aceras en sus extremos.
- b9. Las vías transversales se ordenan mediante calzadas de doble sentido de circulación, en ocasiones con bandas ajardinadas o paseos peatonales en el centro, aparcamiento si el ancho lo permite y aceras en sus márgenes.

Internamente la ordenación se basa en viarios urbanos secundarios que segregan los tráficos rodados de los peatonales y alojan los tráficos industriales y comerciales para dar continuidad y garantizar la conexión de las vías principales con las vías locales en cada área. Las calzadas industriales tendrán anchos superiores a los 3,50 m. El trazado y la disposición de los sentidos favorece la entrada y salida de la zona industrial sin afectar las zonas residenciales. En el viario en contacto con suelo rústico y con urbanizable no sectorizado se dispondrá una franja ajardinada para evitar su consolidación espontánea. Esta red de vías urbanas principales y secundarias forma agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanizas”, que albergan el tráfico motorizado principal. Dentro de las “macromanizas” se ubican los viarios locales, enfocados al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento. Se ordenan con secciones L.01 y L.02 con segregación de los tráficos motorizados y peatonales. El diseño de las calles adoptará las medidas necesarias que, junto con la ordenación de sentidos, eviten tráficos de paso, mezcla de los tráficos industriales y los residenciales y altas velocidades, mejorando la calidad ambiental y estética mediante vegetación y elementos urbanos.

El viario de este núcleo no tiene un ancho suficiente, siendo inevitables las afecciones no programadas en las alineaciones para dotarlo de una sección adecuada o para rectificar alineaciones cuando una o varias edificaciones avanzan hacia la calle en relación al resto. Se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5 para obtener el suelo necesario para conectar las nuevas tramas urbanas con las existentes, mejorando la accesibilidad general del área. Las alineaciones se consideran principales, salvo las orientadas hacia el viario territorial, el suelo rústico o el urbanizable no sectorizado y algunos casos puntuales en los que se quiere evitar la parcelación en ese sentido y que serán detallados en la Memoria de cada AUH.

#### 13.4.2. Usos

El borde noreste del núcleo se ha configurado con urbanizaciones como Llombet, Mayber, la de Guajara y las franjas a ambos lados del Camino San Bartolomé o La Hornera, con viviendas unifamiliares, muchas adosadas y algunas agrupadas, ya que por sus dimensiones y disposición requieren de espacios de uso común para acceder a las mismas o comparten garaje o algún otro servicio. Otros conjuntos más compactos, aunque también unifamiliares, son la urbanización al sur de Leroy Merlín, zona oeste del Gramal, en este caso, agrupadas, las zonas urbanas consolidadas en torno al Camino San Miguel de Geneto, la urbanización que cuelga de la Calle Afrodita, también con viviendas unifamiliares agrupadas, y El Moral.

Algunas zonas están conformadas por manzanas con vivienda colectiva mientras que en las áreas nuevas la mayoría de las piezas residenciales son de vivienda colectiva para aumentar la densidad de la zona. Además se dota de una cantidad significativa de vivienda protegida al núcleo. Aproximadamente el tercio norte de Geneto está afectado por la huella sonora del Aeropuerto de los Rodeos. Debido a las limitaciones derivadas de esta servidumbre aeroportuaria, en las áreas nuevas se establecen como principales los usos terciarios, como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector.

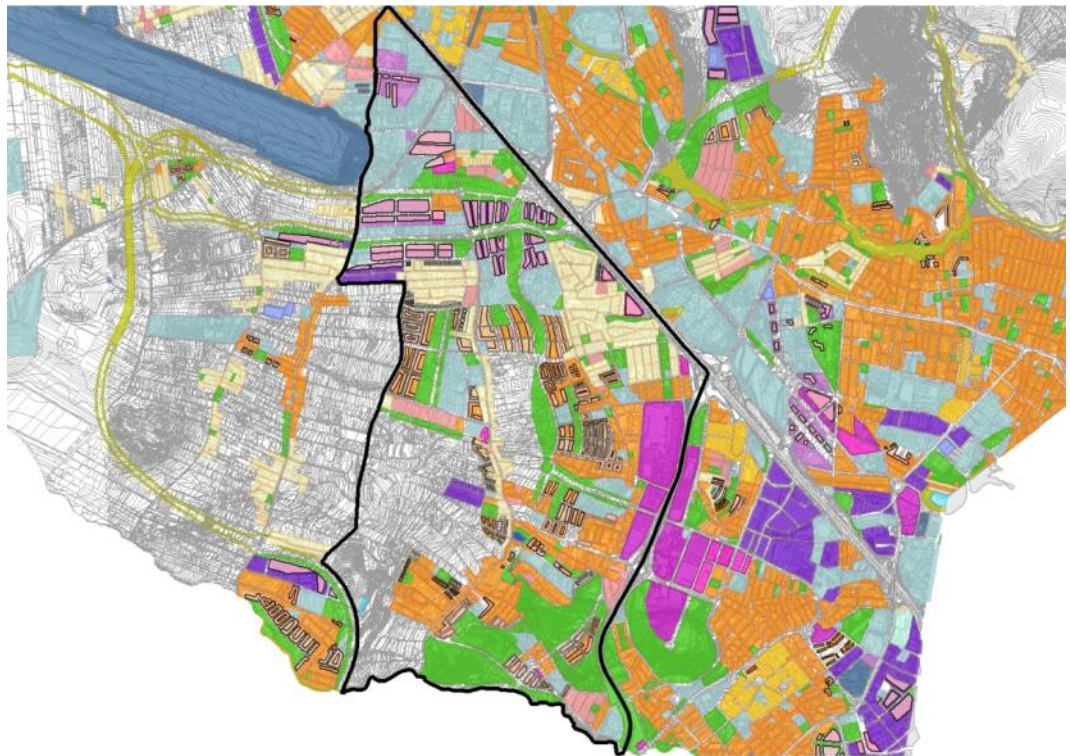


Figura 78: Usos pormenorizados principales del núcleo de Geneto

El Sistema General de Equipamiento Insular/Comarcal, al extremo sureste del núcleo, engloba los centros comerciales a ambos lados de la Autovía TF-2. En el extremo norte se encuentra el Sistema General Docente del Campus de Anchieta de la ULL, compuesto por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Informática, Facultad de Física, Facultad de Matemáticas, Escuela Técnica Superior de Ingeniería Civil e Industrial, Facultad de Biología, Facultad de Química, Facultad de Farmacia y Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agraria. También están el Instituto de Educación Secundaria Geneto, el Colegio de las Dominicas en Mayber y el Colegio Echeyde, ubicado cerca del Parque Comercial, en el área del Hurón.

Otros equipamientos son el Hospital de los Dolores en El Gramal y el Complejo Acaman en el Camino San Miguel de Geneto, el Centro Ambiental La Tahonilla en la Carretera de la Esperanza y el Archivo General en El Cubanito, la Casa de Venezuela en el Camino San Bartolomé, un campo de fútbol en el Camino San Miguel de Geneto, el Sistema General Parque Deportivo de Montaña Pacho, que pertenece al núcleo de Taco pero se ubica en el AUH Parque Comercial, la “Ciudad Deportiva” que constituye el Sistema General de Equipamiento Deportivo localizado en San Miguel de Geneto 1, que da respuesta a las necesidades existentes de instalaciones deportivas tanto convencionales como no convencionales, el Parque Municipal de las Chumberas, el Sistema General de Espacios Libres asociado a la Vía Parque de Geneto y otros Sistemas Generales de Espacios Libres distribuidos por todo el núcleo. Aparte de los sistemas generales, se ha dotado a cada área de sistemas locales de equipamientos y espacios libres, que quedan detallados en cada una de sus Memorias.



### 13.4.3. Edificación

En el suelo urbano consolidado se han seguido en general los parámetros del PGO-2004, adaptándolos a la realidad existente. La mayoría de las piezas tiene una altura máxima de 2 plantas, salvo los equipamientos, los grandes centros comerciales y algunas promociones de viviendas en áreas puntuales. En las áreas nuevas armoniza la intención de aumentar la densidad para aprovechar el suelo, con la realidad construida, cuidado en especial los encuentros con las edificaciones existentes. Se ha aumentado el número de plantas en aquellos lugares en los que era posible. En las piezas que bordean la Vía Parque se aumenta aún más esta altura para dotarla de un carácter especial, propiciando la construcción de edificios singulares.

La separación mínima a linderos por la línea límite de edificación en autopista o autovía se fija gráficamente en las piezas afectadas por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias.

### 13.5. Gestión urbanística

En Geneto se delimita un gran número de ámbitos de gestión sistemática en los terrenos que se encuentran actualmente vacíos o con alguna edificación aislada sin acceso desde la trama urbana. Estos ámbitos se localizan en suelo urbano no consolidado y urbanizable sectorizado ordenado contiguo a las zonas consolidadas. La problemática fundamental radica en la ausencia de un viario interior adecuado, lo que impide la ocupación urbana del mismo y la articulación de las diferentes zonas del área y con las áreas vecinas. El objetivo de la gestión es completar la trama viaria, que los terrenos vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar, a la vez que se dota a esas áreas de equipamientos y espacios libres. También cabe destacar las actuaciones de gestión asistemática A2, delimitadas para urbanizar y, en su caso, obtener el suelo necesario para el trazado de las vías estructurantes.

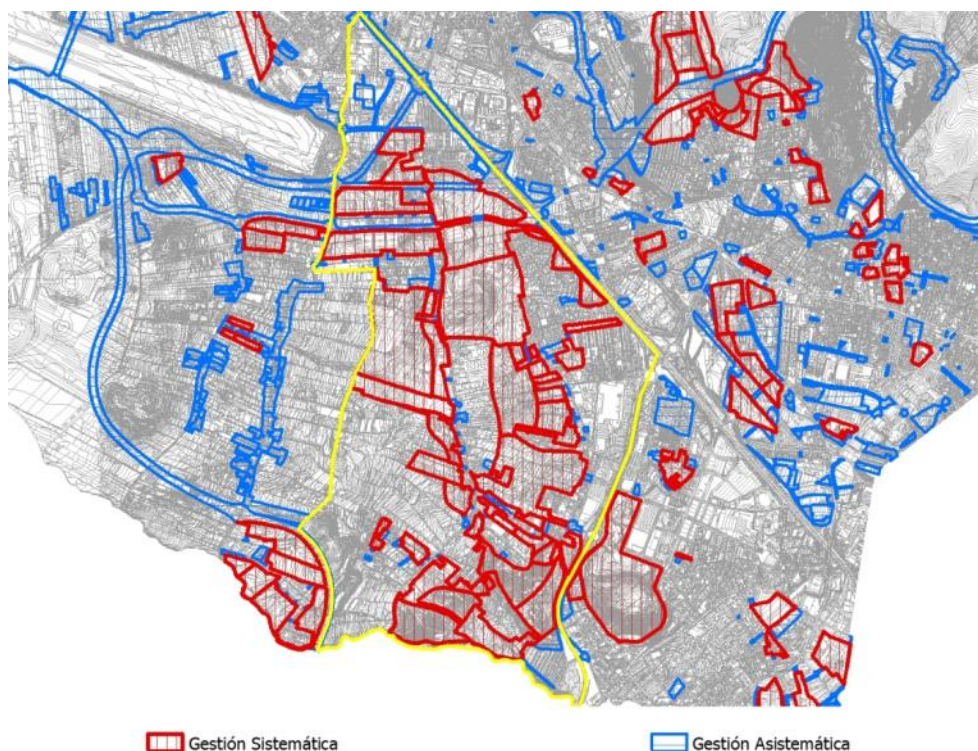


Figura 79: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Geneto

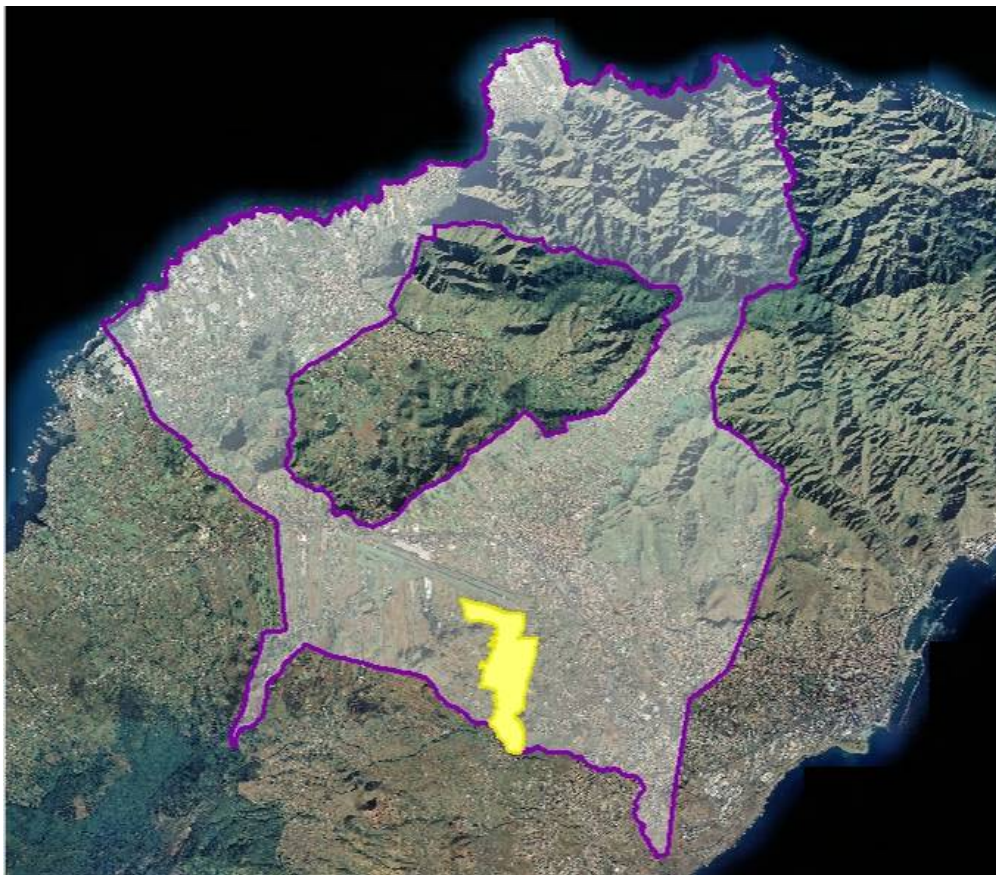


## 14. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS BALDÍOS

### 14.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Los Baldíos se encuentra ubicado al sureste del Aeropuerto Tenerife Norte y sus límites son:

- a) Al norte la Variante TF-5.
- b) Al este el Camino San Francisco de Paula hasta la Calle Leoncio Rodríguez, siguiendo en dirección este hasta la mitad del Camino San Francisco de Paula y el Camino San Miguel de Geneto y continuando en dirección sur hasta la Circunvalación Oeste, hasta llegar al Barranco de los Andenes.
- c) Al sur el Barranco de los Andenes.
- d) Al oeste, el Camino San Francisco de Paula hacia el norte, incluyendo la rotonda que lo enlaza con la Circunvalación Oeste y las transversales al camino. En las inmediaciones del Camino Cho Prudencio, se desplaza al oeste hasta el Camino del Medio que marca el límite del núcleo hasta la rotonda que lo enlaza con la Ronda Sur y continúa por ella hasta el enlace con la Variante TF-5.



*Figura 80: Ubicación del núcleo en el municipio*

Esta zona de La Laguna se estructura en base a antiguos caminos agrícolas, el Camino San Francisco de Paula, el Camino del Medio y el Camino de la Mina, que la recorren en dirección norte sur y la Carretera de la Esperanza hacia el suroeste. La edificación se ha situado al borde de los caminos y posteriormente ha ido ocupando las partes interiores, apoyada

en serventías privadas transversales de muy poco ancho que se han abierto para tener acceso a las sucesivas divisiones de las suertes originales. Este proceso ha dado lugar a la aparición de asentamientos rurales, como los vinculados a la Carretera de la Esperanza, Rodeo Alto y Camino de la Mina o los del Camino del Medio. Algunos de los asentamientos iniciales han evolucionado, desarrollando incipientes tramas urbanas a partir de los caminos principales y las serventías. Estos núcleos se encuentran en La Costurera al norte, en las calles La Viña, Tabajoste y El Bernegal, en la Carretera de la Esperanza, y al sur a partir de la Avenida del Centenero y principalmente en torno a San Francisco de Paula.

El uso mayoritario de las edificaciones es el residencial. Algunas de estas viviendas están catalogadas y dan testimonio de la arquitectura rural de la zona. El uso industrial también está presente, tanto en pequeños talleres y otros servicios en las plantas bajas de las viviendas como en naves industriales de cierta entidad relacionadas con actividades más pesadas, dispersas a lo largo de los caminos San Francisco de Paula y El Drago. Las franjas de suelo situadas en las traseras de la edificación han venido teniendo un uso agrícola, aunque actualmente se encuentra en recesión.

#### **14.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación**

El actual sistema viario está basado en carreteras longitudinales, con escasa sección para ser estructurantes, y que se utilizan como vías urbanas. Las transversales son a menudo meras serventías y la mayoría de las veces acaban en fondo de saco, por lo que la conexión transversal del núcleo es precaria. El grado de urbanización en general es bajo. La estructura urbana es prácticamente inexistente ya que la ocupación obedece a la ubicación de la edificación a lo largo de los caminos tradicionales, lo que lleva a una gran dispersión territorial con vacíos interiores y a que la edificación presente alineaciones irregulares. Esta dispersión de la edificación y su heterogeneidad, tanto en usos como en tipologías, con un escaso o nulo tratamiento de sus fachadas traseras unido al paisaje agrario deteriorado del interior, genera una imagen desordenada y contradictoria. Sin embargo esta baja ocupación edificatoria supone una oportunidad para estructurar un modelo de crecimiento compatible con los espacios libres y agrarios, con una mejora del paisaje. A los problemas estructurales de estas vías se suma que son usadas por distintos tráficos, incluido de las actividades industriales existentes, lo que genera conflictos en el tráfico rodado y en el peatonal. Se trata de definir una estructura viaria jerarquizada y conectada con el resto de la ciudad aprovechando las condiciones de accesibilidad que los sistemas de carácter territorial pueden aportar al núcleo, para ordenar el interior de las áreas. Hay un déficit importante de dotaciones y espacios libres.

La actividad generada por el aeropuerto, la cercanía a la universidad y la accesibilidad dada por las infraestructuras viarias territoriales que se prevé ejecutar tienen potencialidad para provocar la demanda de actividades logísticas y de servicios. La limitación sobre los usos permitidos por la huella sonora del aeropuerto en la zona norte del núcleo facilitará la implantación de estos usos en las áreas nuevas, como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector.

El núcleo está limitado al norte por la Variante TF-5 y es atravesado por la Ronda Sur y la Circunvalación Oeste. Este viario territorial condiciona la ordenación porque en una distancia inferior a 35 m desde la arista exterior de la calzada de las autopistas, a 30 m desde la arista exterior de las autovías y a 12 m de sus ramales, no está permitida la edificación por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Esto afecta a viviendas y otras edificaciones existentes y marca hasta dónde se puede edificar en las parcelas vacantes. La separación mínima a linderos que sea necesario dejar debido a esta línea límite de la edificación, se fija de forma gráfica o numérica en aquellas piezas que se vean afectadas.

## 14.2. Ordenación Estructural

### 14.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Los elementos estructurantes viarios que vinculan las distintas áreas del núcleo son el Camino San Francisco de Paula, el Camino del Medio y el Camino de la Mina en dirección norte sur, y la Carretera de la Esperanza, hacia el suroeste. Son antiguos caminos agrícolas en los que se ha apoyado la edificación y desde los que parte el resto de las vías existentes.

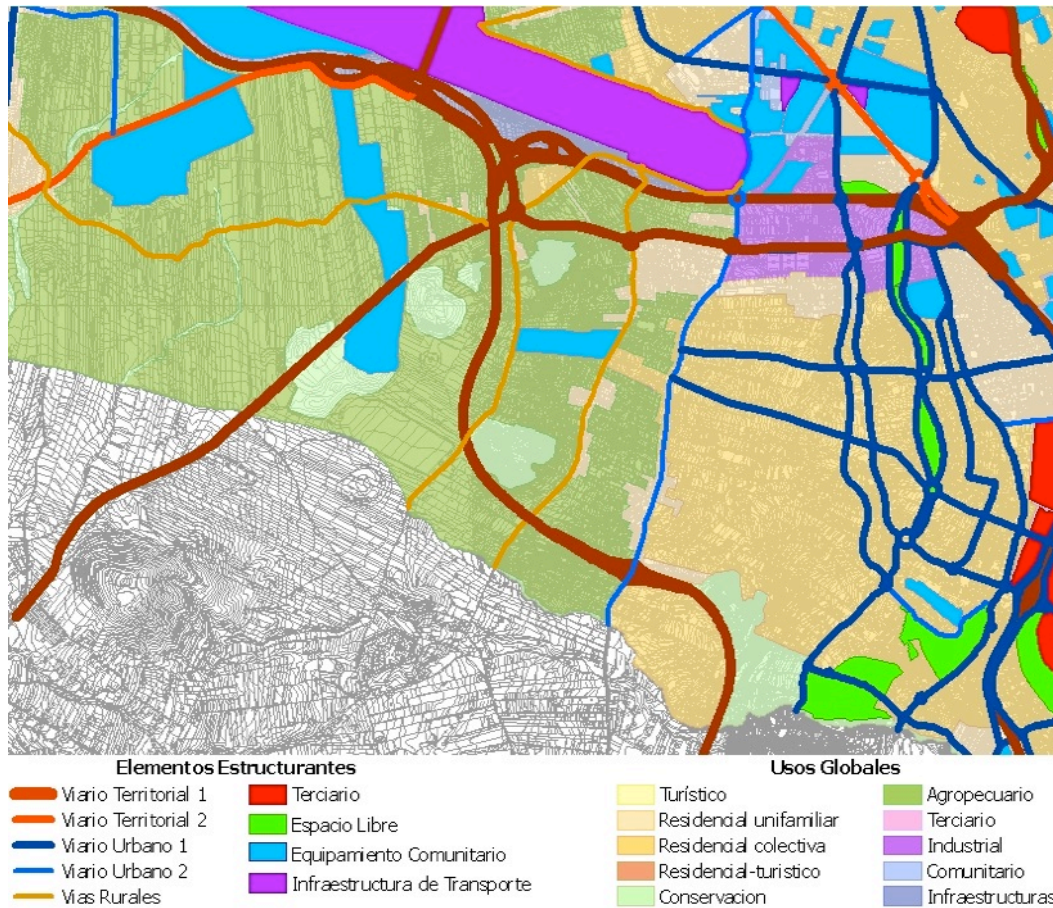


Figura 81: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Los Baldíos

La Variante TF-5, límite de Los Baldíos por el norte, relacionará los municipios del norte de la isla y el Aeropuerto de Los Rodeos con el área metropolitana. Esta vía, a su vez, enlazará con la Circunvalación Oeste, que llega hasta la Autopista del Sur, y con la Ronda Sur, que conectará las distintas vías principales de Los Baldíos y Geneto mediante rotondas. Estas dos vías cruzarán el núcleo de este a oeste y lo limitarán al sureste y al noroeste respectivamente, ninguna de ellas dará directamente acceso a parcelas, pero conectarán el núcleo con el resto del territorio.

En Los Baldíos no hay elementos estructurales no viarios. El Cementerio de San Luis está situado en el borde oeste del núcleo, en el Camino del Medio y junto a la cabecera sureste del Aeropuerto de los Rodeos. El uso global de más de la mitad del núcleo es residencial, el resto es agropecuario, salvo una estrecha franja de suelo de conservación como prologación de la piconera y las colinas alrededor del enclave de Carretera de la Esperanza.

0.3.2. Clasificación y categorización

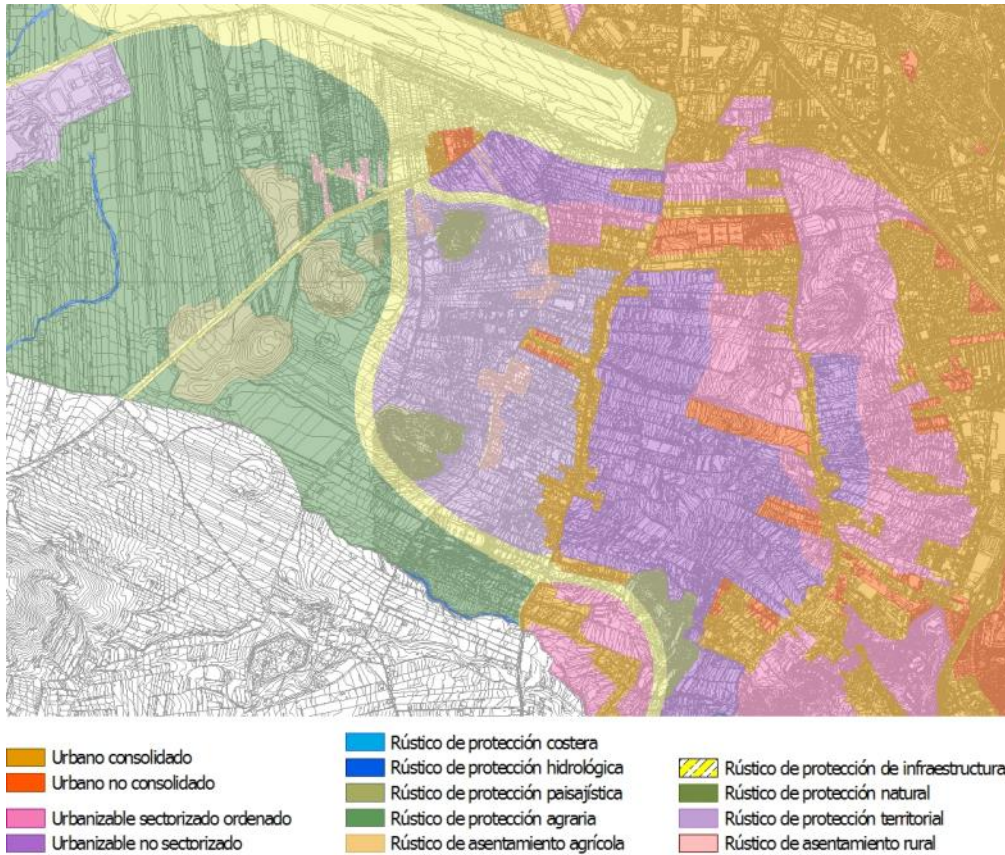


Figura 82: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Los Baldíos

Gran parte de Los Baldíos, principalmente las franjas de terreno que se encuentran en las traseras de la edificación de los principales caminos y junto al viario territorial, está categorizado como suelo rústico de protección territorial. Los trazados de las vías territoriales están categorizados como suelo rústico de protección de infraestructuras. Hay varios ámbitos (uno en los Baldíos 3, tres en la Carretera de la Esperanza y uno en el Camino del Medio en el área de Calle la Viña) categorizados como suelo rústico de asentamiento rural.

14.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por siete áreas urbanísticas homogéneas (AUH), divididas atendiendo a sus diferencias con respecto a la trama, el grado de consolidación y el tipo de edificación que se da en cada una de las zonas de Los Baldíos. Estas áreas son las siguientes:

- 1) AUH-1401: Los Baldíos 1
- 2) AUH-1402: El Centenero
- 3) AUH-1403: Los Baldíos 2
- 4) AUH-1404: Los Baldíos 3
- 5) AUH-1405: Carretera la Esperanza
- 6) AUH-1406: La Costurera
- 7) AUH-1407: Calle la Viña

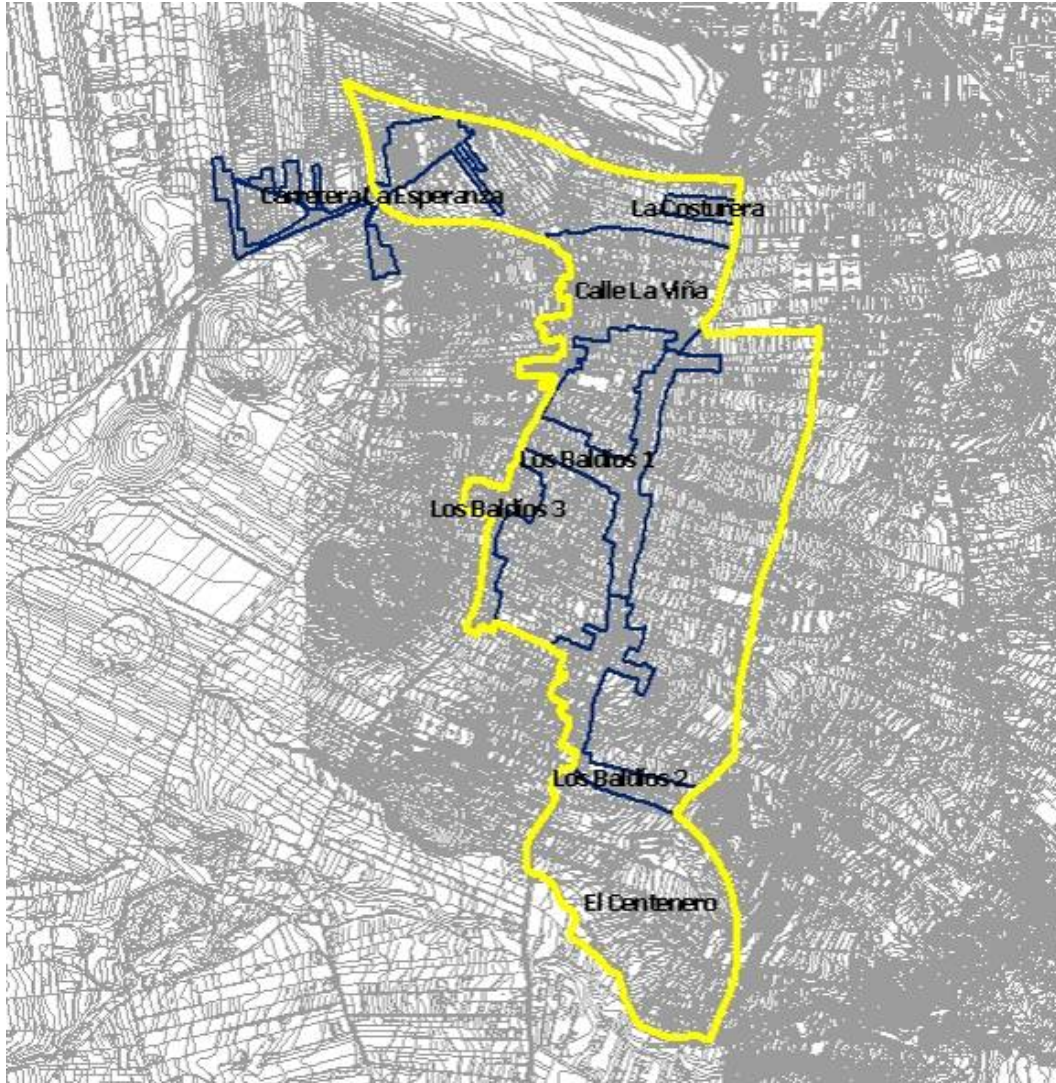


Figura 83: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Los Baldíos

#### 14.4. Ordenación pormenorizada

##### 14.4.1. Trama urbana

En Los Baldíos hay diferentes tipos de tramas, debido principalmente al grado de consolidación de sus barrios y a cómo se han ido abriendo las transversales a los antiguos caminos. En los asentamientos rurales no existe ningún tipo de trama urbana. La red existente de caminos les da soporte y las viviendas se disponen directamente en sus bordes o en los pasajes que parten de ellos, dando lugar a una estructura en árbol. Dentro de los asentamientos se ensancharán algunos caminos para mejorar la accesibilidad, pero no se abrirán vías nuevas. En las áreas urbanas hay tramas incipientes, con un principio de malla que no se ha terminado de desarrollar, bien por falta de demanda o porque ha quedado interrumpida por algún accidente del terreno como en la zona este del Centenero.

Por lo general a cada área se accede por una sola vía, que suele ser uno de los caminos principales. Estos caminos se dotarán de la sección y los servicios adecuados para un viario principal. Otro de los criterios de ordenación es completar la trama, conectando las áreas de manera eficaz y mejorando la accesibilidad global. Para ello, además de crear las vías principales necesarias para interconectar transversalmente las distintas zonas del núcleo, se pro-





yectará el viario urbano complementario, encargado de organizar los tráficos dentro de la trama urbana de cada AUH, segregar los tráficos rodados de los peatonales y alojar los tráficos industriales y comerciales. En las zonas industriales, las vías de servicio separarán los diferentes tráficos. La mayoría de los viarios interiores de las áreas de los Baldíos se consideran locales, dadas las limitaciones de su sección, y se diseñan con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento. La calidad ambiental y estética de las calles se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos. El viario principal a su vez se enlazará con el viario territorial, que relacionará el núcleo con el resto del área metropolitana y con los municipios del norte y el sur de la isla.

El viario de este núcleo no tiene un ancho suficiente, siendo inevitables las afecciones no programadas en las alineaciones para dotarlo de una sección adecuada o rectificar alineaciones cuando una o varias edificaciones avanzan hacia la calle en relación con el resto. Se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5 para obtener el suelo necesario para conectar las nuevas tramas urbanas con las existentes, mejorando la accesibilidad general, y ámbitos de gestión A6 para completar la urbanización y pasar a suelo público algunos viarios.

Las alineaciones se consideran principales, salvo las que están orientadas hacia el viario territorial o el suelo rústico y algunos casos puntuales en los que se quiere evitar la parcelación en ese sentido y que serán detallados en la Memoria de cada AUH.

#### 14.4.2. Usos

En los asentamientos rurales el uso principal de la mayoría de las piezas es el de vivienda unifamiliar, limitándose el resto de usos a los existentes y compatibles con las viviendas. Este uso se complementa con piezas destinadas a espacios libres y equipamiento deportivo al aire libre, en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

En las áreas urbanas consolidadas el uso mayoritario es el de vivienda unifamiliar. En dos piezas de la Carretera de la Esperanza se admite el uso de vivienda unifamiliar agrupada al ser el que tiene actualmente. En El Centenero, en la franja central del Camino San Francisco de Paula y en una pieza en el extremo noroeste de la zona urbana de la Carretera de la Esperanza el uso es de vivienda colectiva. En el Camino del Drago, en El Centenero, hay varias piezas industriales. Existen muy pocos espacios libres y equipamientos.

En las áreas nuevas la mayoría de las piezas son de vivienda colectiva y de vivienda protegida. Completando las manzanas de la Calle el Drago y al sur de la Ronda Sur, las piezas tienen uso industrial. En este último caso, la zona está afectada por la huella sonora del Aeropuerto de los Rodeos y, debido a las limitaciones derivadas de esta servidumbre aeroportuaria, se establece este uso como principal, tal como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector.

Las piezas de espacios libres se disponen junto a las vías principales para facilitar la accesibilidad a los habitantes de la zona en los bordes con el suelo rústico y en las franjas que quedan dentro de la línea límite de la edificación en autopista y autovía. En el Barranco de los Andenes, donde el cauce es abrupto, se delimitan piezas de espacio libre de protección.

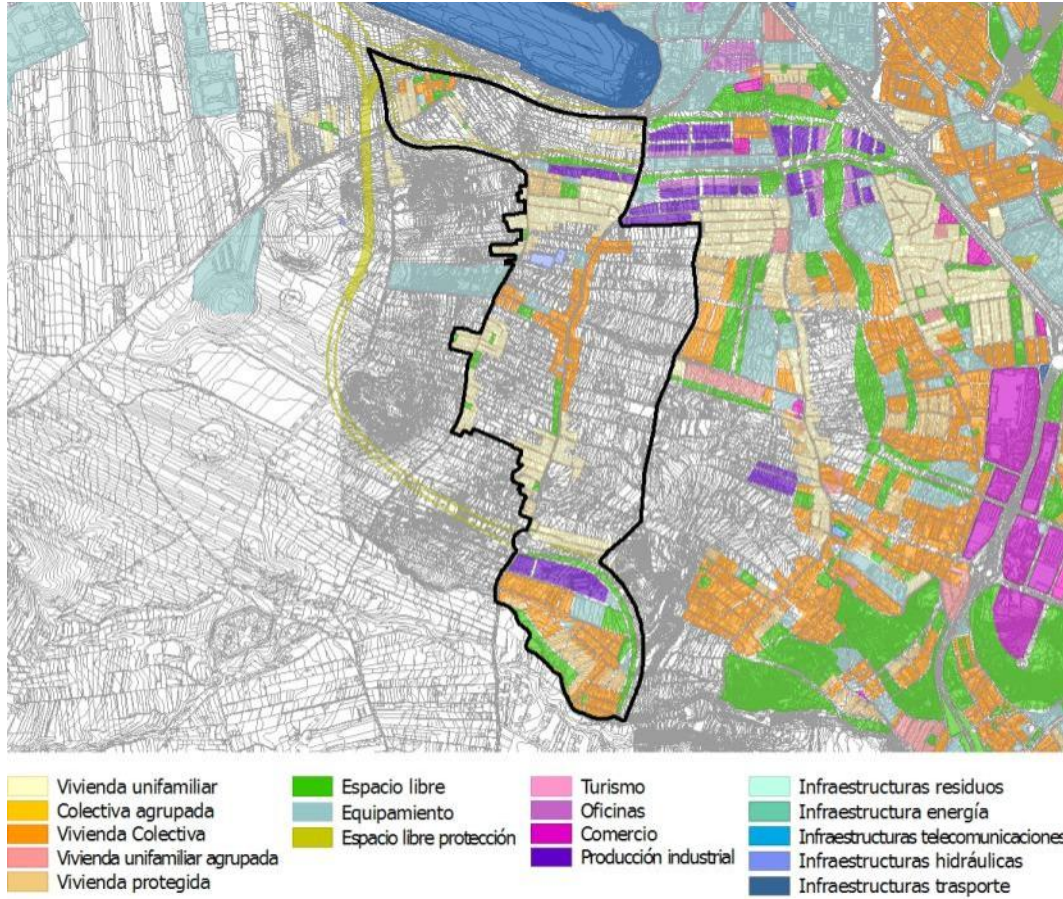


Figura 84: Usos pormenorizados principales del núcleo de Los Baldíos

#### 14.4.3. Edificación

En suelo urbano consolidado y asentamientos rurales se han adaptado a la realidad existente los parámetros del PGO-2004. La altura máxima para las piezas de vivienda unifamiliar y colectiva es de 2 plantas, salvo la pieza de la Carretera de la Esperanza ya edificada con 3 plantas, y dos piezas del Centenero insertas en el nuevo tejido del suelo urbanizable.

En las áreas nuevas se trata de armonizar el aumento de la densidad con la realidad construida, cuidando sobre todo el encuentro con las áreas consolidadas. Para las piezas de vivienda unifamiliar se fija una altura máxima de 2 plantas. En las de vivienda colectiva y vivienda protegida en Los Baldíos 1 también se fija en 2 plantas por el carácter del lugar. El resto de piezas tienen una altura de 3 plantas, salvo la del Camino el Drago que es de 2 plantas por la escasa sección del viario peatonal que la separa de una pieza al este, en suelo urbano consolidado, con esa altura máxima permitida y edificada con viviendas unifamiliares aisladas. Otra excepción son las tres piezas en la Avenida del Centenero donde se permiten hasta 4 plantas al estar suficientemente separadas de las edificaciones de su entorno. Las piezas de equipamiento tienen los parámetros de las piezas del entorno. Las piezas de uso industrial tienen altura máxima de 3 plantas y edificabilidad máxima de 1,33 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s, heredadas del PGO-2004. En las piezas de la Calle la Viña se fija una altura máxima de 2 plantas.

La separación de la edificación a linderos que dan a suelos rústicos es de 3 m. La separación mínima a linderos que se deba dejar por la línea límite de la edificación en autopista o autovía, se fija de forma gráfica o numérica en las piezas que se vean afectadas por la Dispo-



sición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Se fijan además otros parámetros que atañen a la parcela propiamente dicha, el círculo mínimo inscribible, la superficie mínima de parcela y la longitud mínima del lindero frontal, según el caso, para evitar la parcelación excesiva. Las piezas de protección con una entidad importante tienen parcela vinculante para que se ejecuten en una sola promoción.

#### 14.5. Gestión urbanística

Se delimitan distintos ámbitos de gestión según la categoría de suelo en la que se establecen, distinguiéndose entre procedimientos asistemáticos y sistemáticos. Dentro de las actuaciones asistemáticas, destacan las de modalidad A3 y A6 por el bajo nivel de urbanización, las dimensiones insuficientes del viario y a la escasez de espacios libres y dotaciones, tanto en el suelo urbano como en los asentamientos. Los ámbitos de gestión A3 se delimitan para mejorar la urbanización de la trama viaria y obtener y urbanizar sistemas locales. Las actuaciones son a iniciativa del Ayuntamiento e incluyen los terrenos cuyos propietarios tienen la obligación de sufragar la parte que le corresponda de los gastos de ejecución de las obras de urbanización. Los A6 se delimitan para que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones de estos tramos viarios alcanzando los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado y asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar.

Los ámbitos de gestión sistemática S2 engloban el suelo no consolidado y el urbanizable sectorizado contiguos a las zonas consolidadas, y comprenden terrenos actualmente vacíos y alguna edificación aislada sin acceso desde la trama urbana y los bordes entre lo consolidado y las vías territoriales. La problemática fundamental de estos ámbitos radica en la ausencia de un viario interior adecuado, lo que impide su ocupación urbana y la articulación de las diferentes zonas del área y con las áreas vecinas. El objetivo de la gestión es completar la trama viaria, que los terrenos que han quedado vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar y dotar a esas áreas de equipamientos y espacios libres.

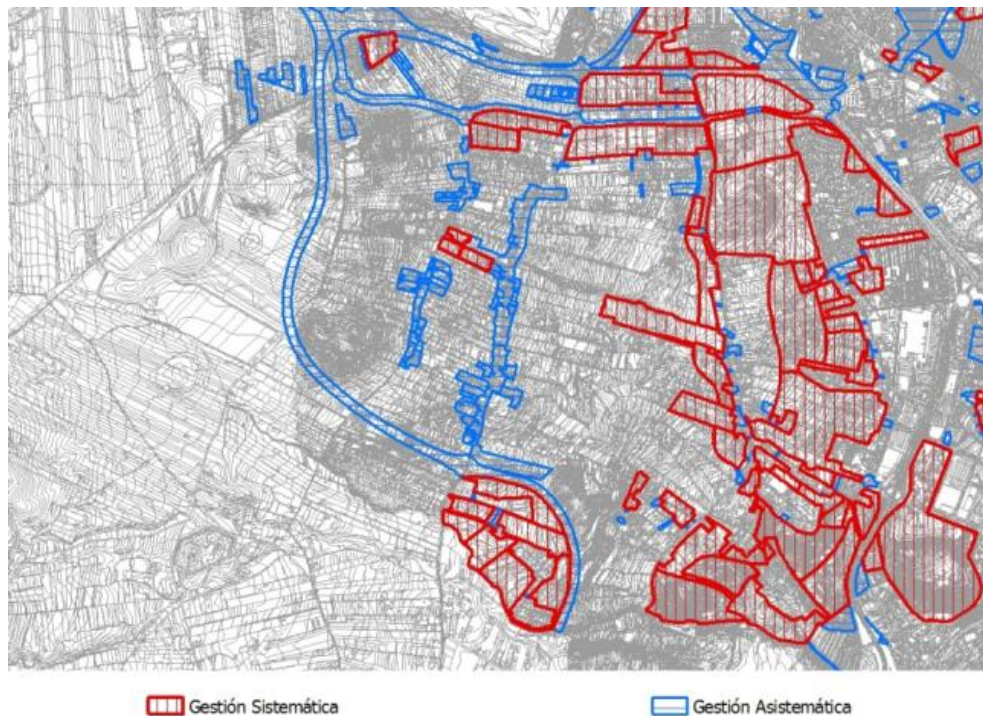


Figura 85: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Los Baldíos