

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

E. MEMORIA DE ORDENACION PORMENORIZADA 2

E14. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LOS BALDÍOS

ÍNDICE

1. AUH-1401: LOS BALDIOS 1 -----	3
1.1. Delimitación y descripción general-----	3
1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	4
1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	4
1.3.1. Ordenación Estructural-----	4
1.3.2. Trama urbana-----	5
1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	6
1.3.4. Condiciones de la edificación -----	7
1.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	7
1.3.6. Ámbitos de gestión sistemática 1401_1 y 1401_2: Los Baldíos 1 y Los Baldíos 2-----	8
2. AUH-1402: EL CENTENERO-----	11
2.1. Delimitación y descripción general-----	11
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	11
2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	13
2.3.1. Ordenación Estructural-----	13
2.3.2. Trama urbana-----	14
2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos -----	15
2.3.4. Condiciones de la edificación -----	16
2.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	17
2.3.6. Ámbitos de gestión sistemática 1402_1, 1402_2 y 1402_3 -----	18
2.3.7. Ámbito de gestión sistemática 1402_4-----	19
3. AUH-1403_LOS BALDÍOS 2 -----	21
3.1. Delimitación y descripción general-----	21
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	22
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	22
3.3.1. Ordenación Estructural-----	22
3.3.2. Trama urbana-----	23
3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	24
3.3.4. Condiciones de la edificación -----	24
3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	25
4. AUH-1404: LOS BALDÍOS 3 -----	26
4.1. Delimitación y descripción general-----	26
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	27
4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	28
4.3.1. Ordenación Estructural-----	28

4.3.2. Trama urbana-----	29
4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	29
4.3.4. Condiciones de la edificación -----	30
4.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	30
5. AUH-1405: CARRETERA LA ESPERANZA -----	32
5.1. Delimitación y descripción general-----	32
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	32
5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	33
5.3.1. Ordenación Estructural-----	33
5.3.2. Trama urbana-----	34
5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos -----	35
5.3.4. Condiciones de la edificación -----	36
5.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	36
5.3.6. Ámbito de gestión sistemática 1405_7: Carretera La Esperanza -----	37
6. AUH-1406: LA COSTURERA.-----	39
6.1. Delimitación y descripción general-----	39
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	39
6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	40
6.3.1. Ordenación Estructural-----	40
6.3.2. Trama urbana-----	40
6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	41
6.3.4. Condiciones de la edificación -----	41
6.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	41
7. AUH-1407: CALLE LA VIÑA -----	43
7.1. Delimitación y descripción general-----	43
7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación-----	43
7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	45
7.3.1. Ordenación Estructural-----	45
7.3.2. Trama urbana-----	46
7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos -----	48
7.3.4. Condiciones de la edificación -----	49
7.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	50
7.3.6. Ámbito de gestión sistemática 1407_5: Calle la Viña residencial-----	51
7.3.7. Ámbito de gestión sistemática 1405_7: Calle la Viña industrial -----	51

1. AUH-1401: LOS BALDIOS 1

1.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea comprende el conjunto de edificaciones con suficiente concentración que se disponen a lo largo de un tramo de 825 metros del Camino de San Francisco de Paula y se extienden hacia el este por una transversal, ocupando 340 metros a lo largo de la Calle de la Frescura. La superficie total del ámbito delimitado es de 114.535 m²s. La delimitación de los terrenos del AUH se ha hecho a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada (edificación y parcelario).

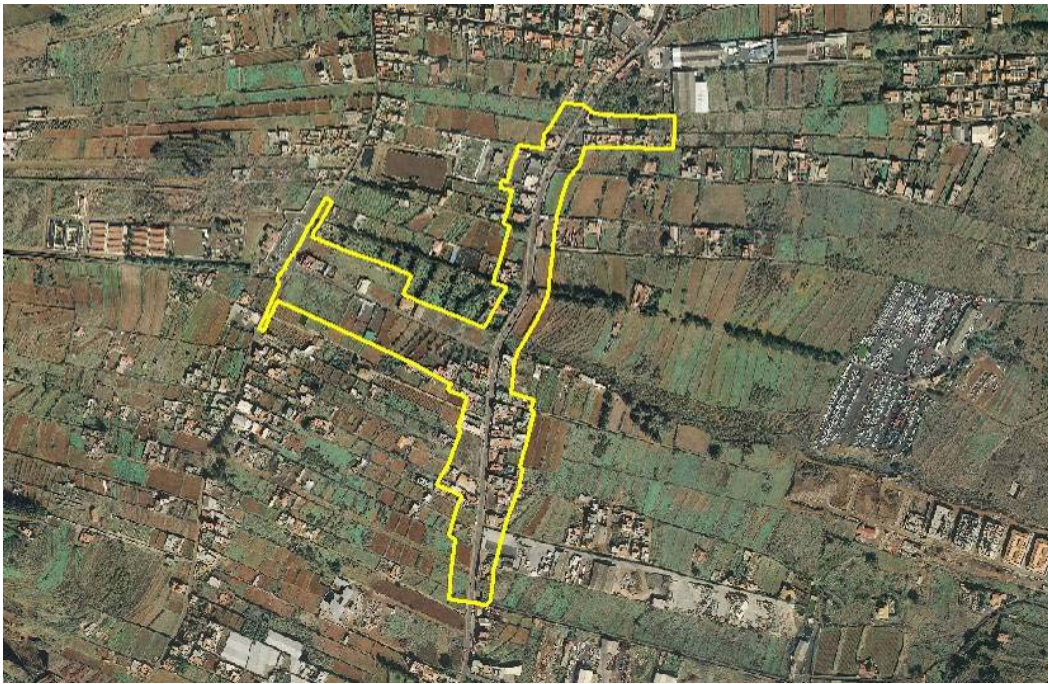


Figura 1: Delimitación del AUH

El Área Urbanística Homogénea Los Baldíos 1 tiene los siguientes límites:

- a) Al norte, la Calle de los Pisones.
- b) Al oeste, suelo rústico hacia el Camino del Medio.
- c) Al sur, la Calle Mirabal Geneto.
- d) Al este, suelo rústico hacia el Camino de San Miguel de Geneto.

Esta AUH presenta una imagen continua y unitaria. Las manzanas tienen las edificaciones dispuestas con frente a San Francisco de Paula y los equipamientos están insertos en la trama urbana, con la excepción de un docente público localizado en una gran parcela al norte del AUH y construido como edificación abierta.

Las edificaciones se han ido situando en los frentes de las fincas transversales al Camino de San Francisco de Paula y posteriormente han ido ocupando algunas de las partes interiores mediante subdivisiones apoyadas en los caminos rurales o en ocasiones en serventías privadas de muy poco ancho abiertas a tal fin.



1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La zona de Los Baldíos y Geneto es un área territorial colonizada fundamentalmente por sistemas de crecimiento periurbanos lineales que siguen la estructura de las vías principales existentes: Camino del Medio, Camino de San Francisco de Paula, Camino de San Miguel de Geneto y Camino de San Bartolomé de Geneto.

San Francisco de Paula, uno de los ejes radiales que parten del núcleo fundacional de La Laguna, discurre sensiblemente a nivel hasta El Llano del Moro, en el Municipio del Rosario. En el tramo que atraviesa esta AUH, de unos 17 metros de ancho, tiene urbanizada casi toda su sección e incluso rematados los bordes del camino con muretes de piedra. El principal problema estriba en las graves deficiencias dimensionales y de servicio de los estrechísimos viales transversales al eje principal desde los que se accede a las parcelas interiores edificadas. En la mayoría de los casos no consta la titularidad pública de los mismos y en consecuencia las parcelas a las que sirven no tienen la consideración de exteriores. Por otra parte destaca la falta de seguridad existente a lo largo de todo el camino debido a la mezcla de los tráfico motorizados y peatonales dada la inexistencia de aceras.

El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que posibilite su colmatación y eventuales reformas. El criterio general es mantener los viarios actuales que han de pasar a ser de titularidad pública cuando no lo fueran.

El grado de colmatación por la edificación a lo largo del Camino de San Francisco de Paula es desigual. En el caso de la calle transversal La Frescura, las edificaciones existentes se sitúan únicamente siguiendo el lado norte de la calle. Al oeste de esta AUH, en el lado sur de la Calle de la Frescura, se delimita un suelo urbano no consolidado a gestionar mediante dos unidades de actuación, una de ellas de iniciativa pública.

En el suelo urbano consolidado el uso fundamental de vivienda y las intervenciones de transformación vinculadas a ésta se producen en base a las lógicas de la trama rural preexistente, manteniendo la estructura catastral y la red de caminos previa. La ordenación se plantea restrictiva, dirigida a la colmatación de los espacios intersticiales y a la resolución de deficiencias viarias y dotacionales.

Los criterios de ordenación del AUH Los Baldíos 1 son por tanto similares a los que se plantean para las AUH colindantes de Los Baldíos 2 y 3, ya que responden a una lógica común de colmatar las partes más consolidadas en torno a la vía central y garantizar los accesos transversales donde es posible, procurando los espacios necesarios para el aparcamiento fuera del ámbito de la actual Carretera y agrupando los equipamientos y zonas verdes para su optimización. Se ordenan las manzanas con dos plantas de altura procurando la consolidación de la edificación de carácter residencial.

1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

1.3.1. Ordenación Estructural

Dentro del AUH se ordenan dos categorías de suelo:

- a) Suelo urbano consolidado, viene dado por el reconocimiento y ajuste pormenorizado de los bordes del Camino de San Francisco de Paula, y gran parte del margen norte de la calle transversal La Frescura, ya incluidos en su mayoría en el PGO-2004.

- b) Suelo urbano no consolidado, con dos unidades de actuación, se dispone fundamentalmente en el lado sur de la Calle de la Frescura y una parte al norte de la misma propiedad, completando la trama urbana entre los viarios estructurantes del municipio, el Camino del Medio y San Francisco de Paula. Esta ordenación permite reforzar las dotaciones hoy existentes sobre esta calle creando una centralidad de espacios libres, aparcamientos, y otras dotaciones que no existen a lo largo de los crecimientos a borde del Camino de los Baldíos, como se describe en la problemática.

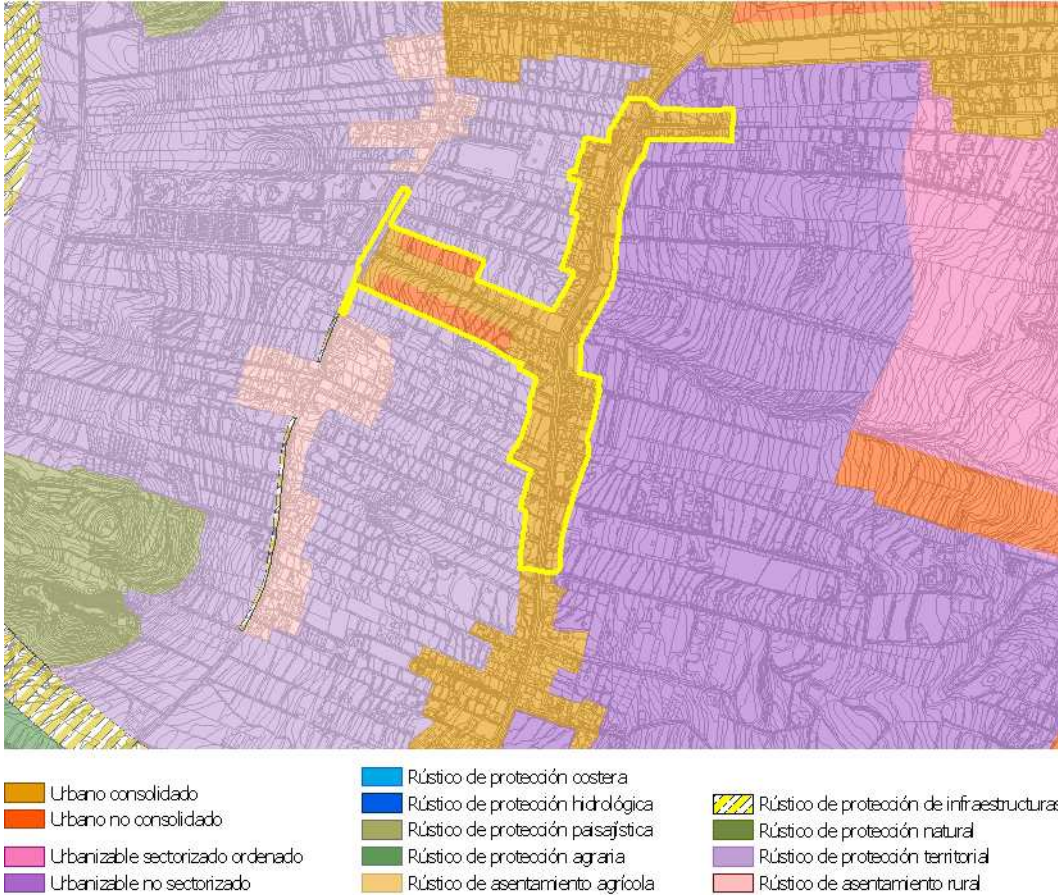


Figura 2: Categorización urbanística del suelo del AUH

El Camino de San Francisco de Paula se considera viario urbano principal de nivel 2. Se rectifican puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total rediseñando su sección para que se adecue a este carácter. La intensidad de tráfico rodado que circula por el camino recomienda la separación de los tráficos mediante la disposición de aceras, utilizándose en la ordenación una sección tipo P.02 en la que se deberá dotar de vegetación a las franjas de aparcamiento que se disponen a ambos lados, como mínimo con un ejemplar cada 20 metros.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de Sistema General, así como ningún otro elemento estructurante privado.

1.3.2. Trama urbana

En el SUC las escasas rectificaciones que se establecen son no programadas así que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. No se han fijado alineaciones secundarias en ninguna de las piezas y en las calles transversales se ajustan a las edifi-



ficaciones existentes para minimizar las afecciones, dando origen a viarios locales dispares que se ordenan con secciones del tipo L.04 y L.05.

Se consolidan las edificaciones que se han ido disponiendo en una primera banda junto al Camino de San Francisco de Paula. Los viarios transversales que se califican tienen por objeto dar servicio a viviendas situadas en la trasera de las situadas en primera línea del Camino de San Francisco de Paula y asegurar la continuidad de los caminos existentes.

Cabe señalar la Calle de la Frescura, viario urbano secundario, como vía de unión del Camino del Medio y el Camino de San Francisco de Paula. Esta calle da acceso a toda la nueva zona residencial al sur de ésta. La sección adoptada es del tipo S.02, con dos carriles, uno por sentido de circulación y con acera segregada de la calzada en ambos laterales. Además se ha de incluir en los futuros proyectos de ejecución de la urbanización de la vía medidas de reducción de velocidad en los tramos consolidados por la edificación en los márgenes. A partir de ésta se disponen las vías perimetrales de acceso, vías locales de tipo residencial de tipo L.02 y L.05. Dada la dimensión de las piezas los viarios intermedios a estas manzanas se han diseñado con sección tipo L.04 de coexistencia.

Entre las AUH Los Baldíos 1 y Los Baldíos 2 se ha interpuesto una zona verde como conexión entre ambas áreas. Se trata de la pieza 1401_32, con edificación inexistente excepto una edificación tradicional, en estado ruinoso, que puede formar parte del espacio libre.

1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

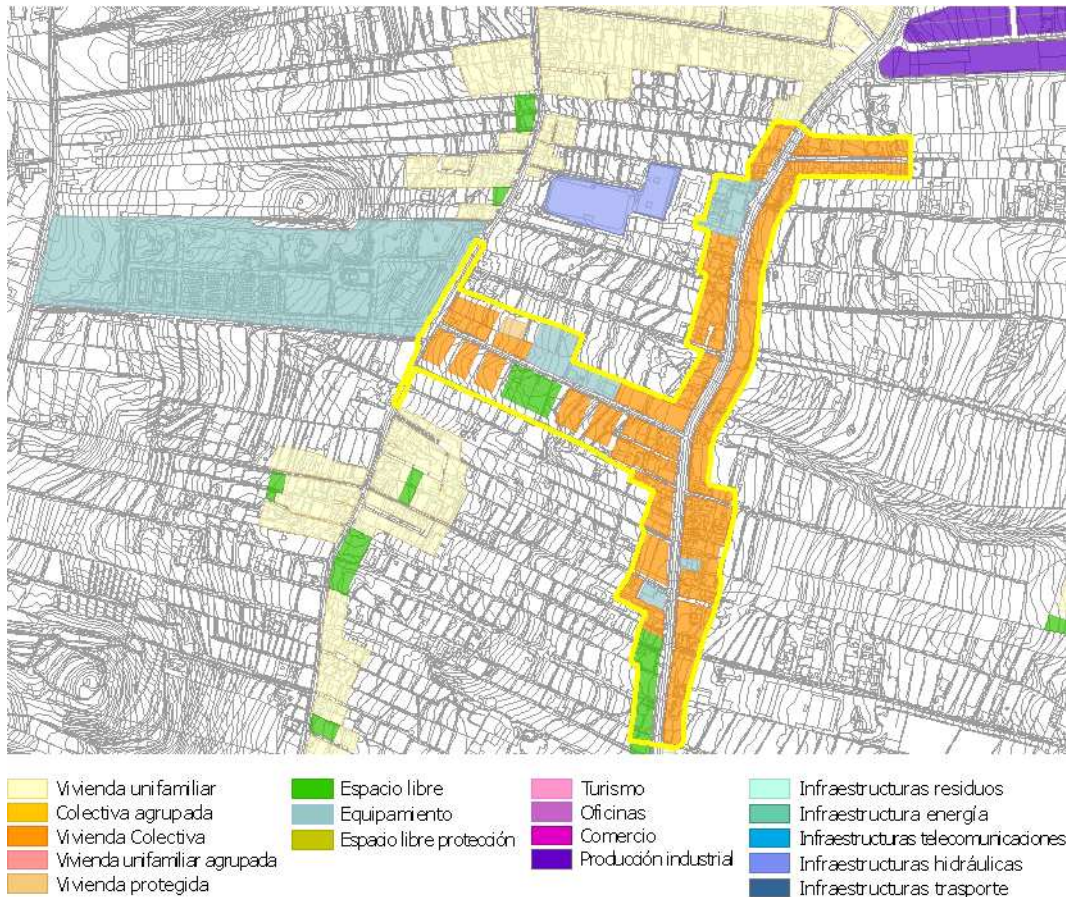


Figura 3: Usos pormenorizados principales del AUH



El uso principal del AUH es el residencial. Considerando la proximidad al centro urbano y las promociones existentes, las piezas se ordenan en edificación colectiva permitiéndose todos los usos compatibles. En las áreas nuevas se califican dos piezas de vivienda de protección. Los usos públicos dotacionales y de espacios libres calificados en esta AUH se localizan en los ámbitos de gestión sistemática delimitados, cumpliendo lo dispuesto legalmente.

1.3.4. Condiciones de la edificación

El conjunto de las piezas del SUC se ordenan con una imagen continua y unitaria. Para ello se limita la altura máxima a 2 plantas de acuerdo a lo ya existente. Se establece una separación mínima de 5 metros a lindero frontal en los frentes del Camino San Francisco de Paula en aquellas piezas que no afectan a las edificaciones existentes. Atendiendo a los valores paisajísticos del entorno y al carácter de estos núcleos se dispone una separación mínima posterior de 3 metros a suelos rústicos según la ordenación gráfica establecida.

En las condiciones de parcela se establecen, además, las siguientes condiciones:

- a) Círculo mínimo inscribible de 15 metros.
- b) Ocupación máxima de parcela del 70%.
- c) Lindero frontal mínimo de 8 metros.

En los equipamientos públicos existentes y previstos se mantienen criterios semejantes, limitándose sólo el número de plantas para facilitar su mejor implantación y desarrollo.

1.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH se dividen en tres grupos:

- a) Modalidad de gestión asistemática A3:
 - a1 Las consistentes en ultimar la urbanización pública existente (ensanchamiento de vías, prolongación o reurbanización del viario).
 - a2 Las que tienen por objeto la obtención y urbanización de algunas pequeñas entradas transversales que por su escasa entidad y localización no permiten su inclusión en la modalidad A6.
 - a3 Las consistentes en la obtención y urbanización de las piezas dotacionales asignadas al conjunto del SUC.

Se delimita un único ámbito de gestión asistemática A3 (código 1401_11) para todo el urbano consolidado, las actuaciones anteriormente citadas han de repercutirse conjuntamente sobre la totalidad de los propietarios del suelo urbano consolidado.

- b) Modalidad de gestión asistemática A6:
 - b1 Las consistentes en la publicación y reurbanización de los estrechos viarios interiores, transversales al Camino de San Francisco de Paula. Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas (en casi todos los casos dos suertes paralelas por tramo viario), excluyendo de la delimitación la primera línea de parcelas con frente a San Francisco de Paula que tengan la condición de parcela ya alcanzada.
 - b2 Para ello se delimitan los siguientes ámbitos asistemáticos: (1401_3), (1401_4), (1401_5), (1401_6), (1401_7), (1401_9) y (1401_10).

- c) Ámbitos de gestión sistemática S2: Las dos unidades de actuación (1401_1 y 1401_2) delimitadas dentro de este AUH, Los Baldíos 01 y Los Baldíos 02, se detallan en el apartado 1.3.6.

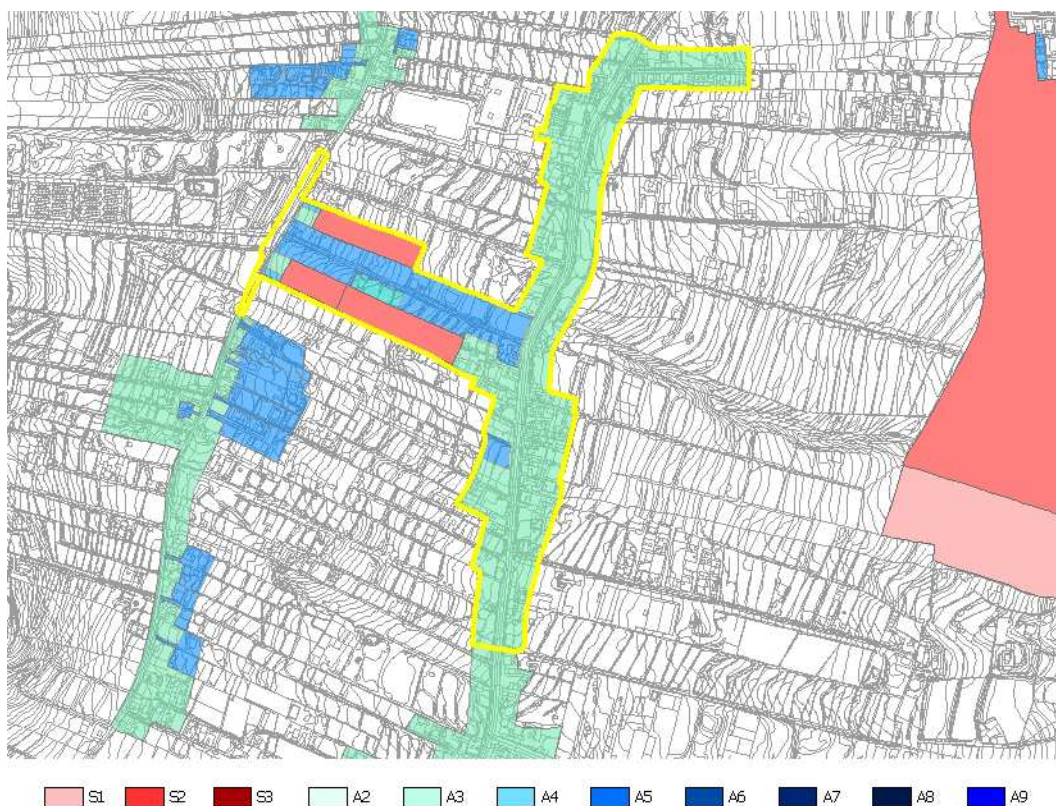


Figura 4: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

1.3.6 Ámbitos de gestión sistemática 1401_1 y 1401_2: Los Baldíos 1 y Los Baldíos 2

A lo largo de la Calle de la Frescura, viario urbano secundario, hay una zona contigua al suelo consolidado de esta AUH. Se categoriza este suelo como urbano no consolidado, ordenándolo a través de dos unidades de actuación, Los Baldíos 01 (1401_2) y Los Baldíos 02 (1401_1). Esta ordenación responde a los siguientes criterios:

- a) Poner en servicio un suelo propiedad de la Sociedad Municipal de Viviendas Públicas para la construcción de viviendas sociales.
- b) Mejorar la conectividad entre el Camino del Medio y San Francisco de Paula en el lugar donde se va a implantar el conjunto de las dotaciones. Para ello se establecerán calles de doble sentido de circulación sin posibilidad de aparcamiento, localizándose las bandas de aparcamiento en los viarios urbanos locales.
- c) Completar las dotaciones existentes en el ámbito del conjunto de Los Baldíos creando una mínima zona de centralidad disponiendo delante de los equipamientos y servicios una gran plaza jardín que de identidad a la zona.
- d) Delimitar ambas unidades de actuación en función de la estructura catastral existente facilitando la gestión posterior.

La ordenación del ámbito viene marcada por los elementos que estructuran el barrio:

- a) Incluir dos calles paralelas a la Calle de la Frescura (urbanizada completamente a un solo lado), para mejorar la conexión y la circulación sobre los viarios estructurantes.
- b) Generar un espacio de centralidad en el núcleo disperso de Los Baldíos basado en un gran espacio libre y una nueva dotación deportiva ya prevista para la zona.
- c) Procurar una trama urbana eficiente adecuada para la vivienda social.

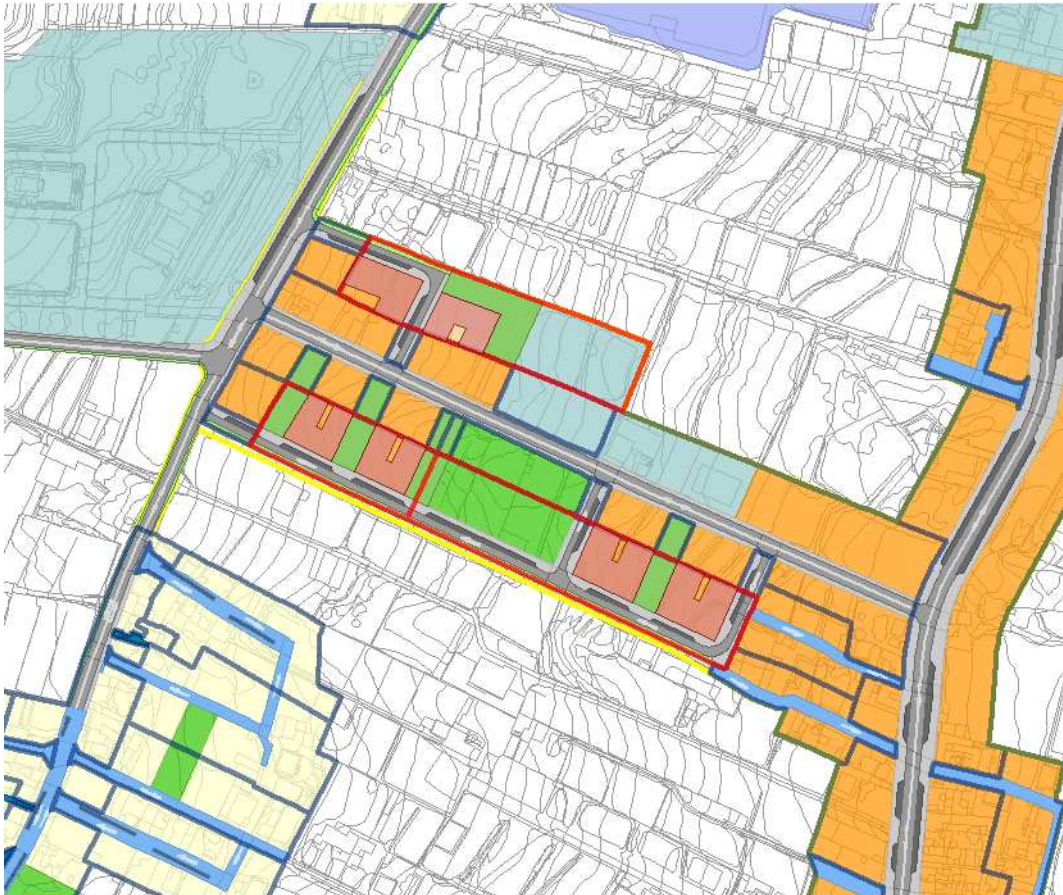


Figura 5: Imagen de ordenación de los ámbitos de gestión sistemática

La trama urbana se estructura en torno a una nueva calle de 10 metros paralela a La Frescura, al sur de esta última, que empatan con dos viarios de carácter urbano local de ordenación asistemática situados al oeste de San Francisco de Paula en suelo urbano consolidado (PGO de 2004). Por las características de la trama urbana se sitúa una única dotación pública en la unidad de actuación Los Baldíos 01, completando la franja de dotaciones existente. En la unidad de actuación Los Baldíos 02 se dispone un único espacio libre en una posición central destinado a plaza-jardín. Todas las alineaciones viarias propuestas son principales, con carácter de lindero frontal para todas sus piezas, dando las fachadas a los viarios.

El uso principal de todas las manzanas que integran ambas UA es el de vivienda colectiva, excepto la parcela destinada al cumplimiento de vivienda de protección que se localiza en la pieza 1401_35 (UA Los Baldíos 01) . Se admiten todos los usos complementarios salvo en las parcelas de VPO donde sólo se admite el uso residencial en todas las plantas o garaje en plantas bajas.

En la unidad de actuación Los Baldíos 01 (pieza 1401_36) hay una dotación destinada a Deportivo, si bien se admiten otros usos públicos dotacionales en toda o parte de la pieza.

El espacio libre (1401_10) de la UA Los Baldíos 02 deberá destinarse a plaza-jardín admitiéndose usos públicos bajo ésta aprovechando la diferencia de cotas entre los extremos. El espacio libre deberá permanecer arbolado en al menos el 50% de su superficie.

Las piezas residenciales de los dos ámbitos se ordenan según los siguientes parámetros:

- a) El tipo de edificación contemplado es colectiva cerrada destinada a pisos. Se admiten otras modalidades de residencial como adosados o viviendas unifamiliares.
- b) La altura máxima se establece para todas la piezas residenciales en 3 plantas. La tercera planta podrá retranquearse en cualquier alineación, en cuyo caso la caja de escaleras deberá acompañar dicho retranqueo.
- c) No se admite, por las características paisajísticas del entorno, ninguna construcción sobre la tercera planta admitida, ni siquiera las cajas de escaleras que deberán alojarse en el volumen establecido.
- f) La pieza para vivienda de protección se ordena con las mismas condiciones.
- g) Por su carácter público no se establecen parámetros restrictivos a la edificación en las piezas dotacionales (1401_36) y (1401_10), salvo la altura máxima de tres plantas.



2. AUH-1402: EL CENTENERO

2.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea del Centenero, en Los Baldíos, tiene como borde noroeste el trazado de la Circunvalación Oeste o Vía Exterior. Al suroeste llega hasta el Barranco de los Andenes, límite con el término de Santa Cruz. Al oeste incluye el Caminode San Francisco de Paula, que sigue fuera del área separando El Rosario de Santa Cruz.



Figura 6: Delimitación del AUH

En la mitad sur del área hay un núcleo urbano formado principalmente por viviendas entre medianeras de una y dos plantas, tanto colectivas como unifamiliares. Otro pequeño núcleo entre el Camino San Francisco de Paula, la Avenida del Centenero y el Camino del Drago está compuesto por viviendas aisladas, en su mayoría unifamiliares y naves industriales en el norte, pero no está consolidado en su totalidad. El resto del área ha quedado sin uso.

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el área hay dos incipientes núcleos urbanos disgregados y con falta de una estructura que los articule y dé los servicios necesarios. La trama urbana es precaria, con calles estrechas, muchas sin salida y sin tener completa la urbanización. Uno de los criterios de ordenación es dotar de ancho suficiente a las vías existentes y dar salida a las que no la tienen además de completar su urbanización. Hay deficiencia de espacios libres y equipamientos en la zona por lo que los que se obtengan en los ámbitos de gestión tendrán que situarse de manera que sirvan a todo el núcleo.

El núcleo urbano tiene una zona que no está consolidada y con un viario insuficiente. Otro de los criterios de ordenación en trazar el viario necesario para dar la condición de solar a las parcelas y ensanchar y terminar de urbanizar las dos vías que los limitan.



Figura 7: Pendiente excesiva del terreno

El borde sur del área está marcado por el Barranco de los Andenes con un cauce abrupto en parte de su recorrido. En el suelo urbano algunas edificaciones han llegado hasta el mismo borde del barranco. En el extremo sureste de las calles El Portillo y Vilaflor la edificación y el trazado de las calles que han quedado sin salida se cortan de forma repentina y termina en un muro que actúa como barrera hacia la excesiva pendiente que hay detrás.

En la ordenación del área se tiene en cuenta que por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias, no está permitida la edificación en una distancia inferior a 35 metros desde la arista exterior de la Circunvalación Oeste y a 12 metros en sus ramales.

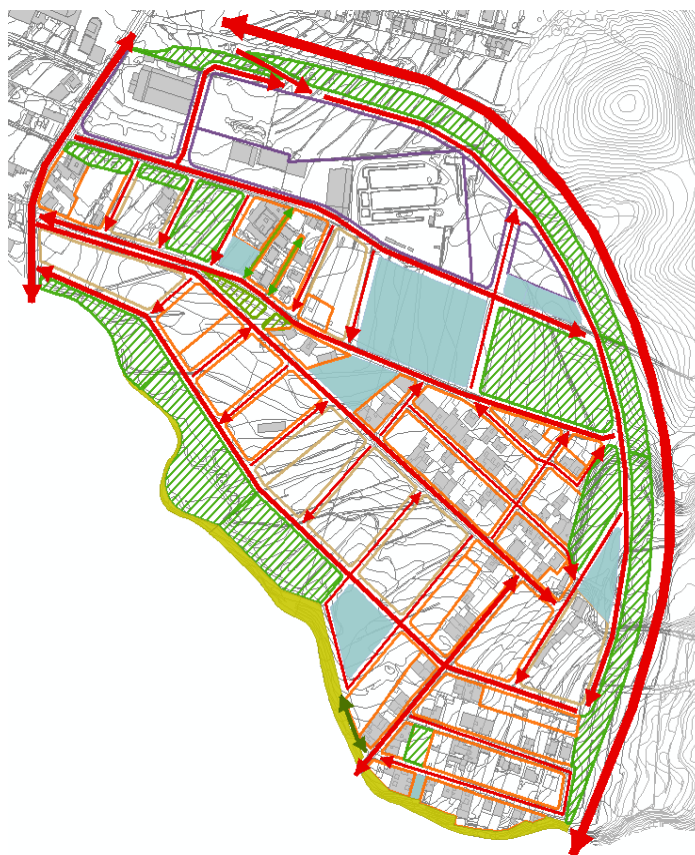


Figura 8: Esquema de ordenación

La mayor parte del área está conformada por terrenos vacíos y alguna edificación aislada sin vinculación directa con la trama urbana. Toda esta superficie de suelo urbanizable sectorizado es ordenado en la revisión actual de este Plan General.

2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

2.3.1. Ordenación Estructural

En esta área hay un núcleo cuyo suelo está categorizado como urbano consolidado. El otro núcleo urbano no está consolidado en su totalidad, parte de su suelo está categorizado como urbano consolidado y otra parte como urbano no consolidado. El resto del suelo del área es urbanizable sectorizado ordenado, excepto el trazado de la Circunvalación Oeste que es suelo rústico de protección de infraestructuras y una parte del Barranco de los Andenes con suelo rústico de protección hidrológica.

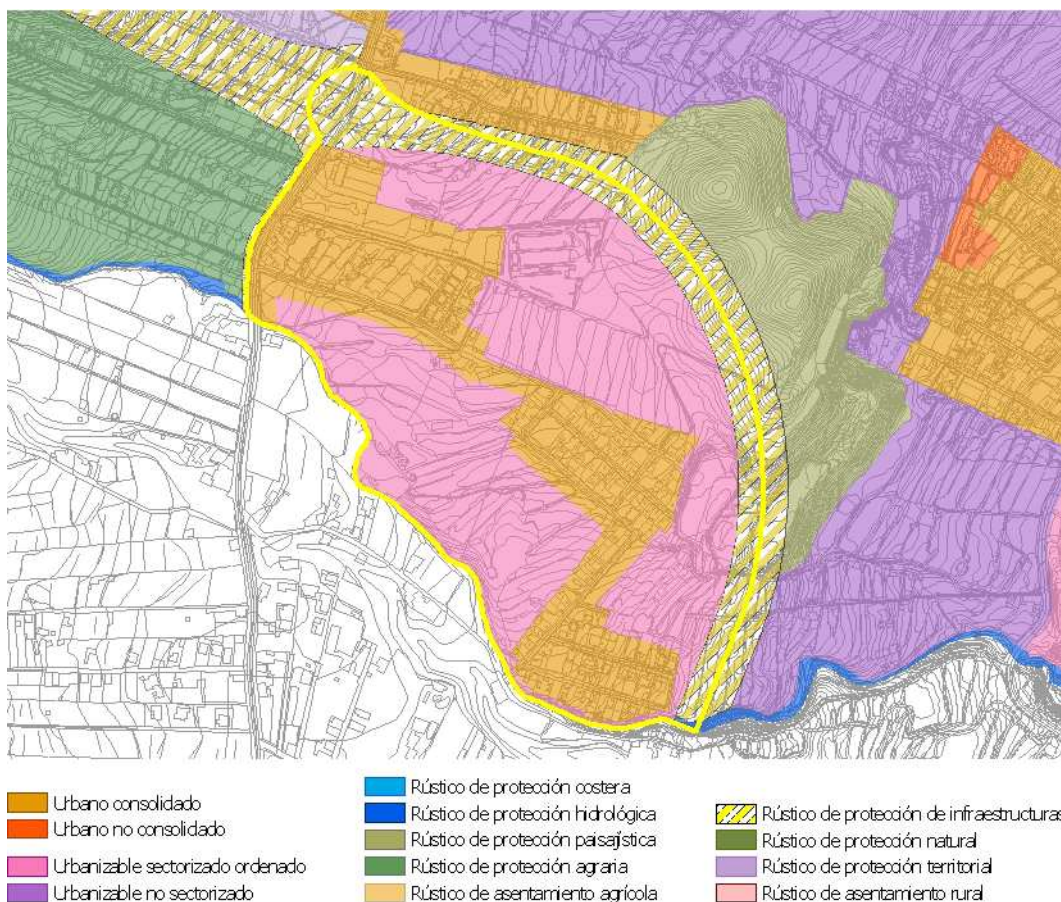


Figura 9: Categorización urbanística del suelo del AUH

Hay dos viarios que conforman la estructura del área:

- La Circunvalación Oeste o vía Exterior es una vía territorial de nivel 1 en el borde este y noreste del área. Sus ramales conectan con el Camino San Francisco de Paula mediante una rotonda.
- El Camino San Francisco de Paula, vía urbana principal de nivel 2, discurre en dirección aproximadamente norte-sur, vincula las distintas áreas de Los Baldíos y se constituye más al sur como límite entre El Rosario y Santa Cruz.

En esta Área Urbanística Homogénea no hay elementos estructurales no viarios.

2.3.2. Trama urbana

La trama del AUH es irregular. Al sur del área hay una incipiente trama urbana con un principio de malla que ha quedado interrumpida por la pendiente excesiva del terreno. Del Camino San Francisco de Paula en el norte de área parten dos vías, el Camino del Drago y la Avenida del Centenero que no tienen ninguna otra vía que las conecte. Estas dos vías son los únicos accesos al área además de la Calle Chiguergue que la vincula con el término municipal de Santa Cruz. Las dos transversales de la Avenida del Centenero hacia el norte, la Calle Virgen Dolorosa y su paralela al este, son viarios peatonales en los que se debe completar la urbanización y pasarlos a titularidad pública.

La Avenida del Centenero, que comienza en el Camino San Francisco de Paula, se encuentra encauzada entre dos filas de palmeras. En el tramo oeste se ensancha, dejando la fila sur de palmeras en medio de la zona de aparcamiento. La Calle del Drago se prolonga hasta la vía de borde para crear un circuito de salida del área y permitir un funcionamiento autónomo de la zona industrial, separándolo de los tráfico de la zona residencial.

Las dimensiones del área y su aislamiento respecto a otras zonas urbanas hacen que sean vías urbanas secundarias las que la organicen, aún sin ser estructurantes. Así se proyecta una vía en paralelo al trazado de la Circunvalación Oeste que parte de uno de sus ramales hasta la Calle Tijoco y se prolonga hasta el Camino San Francisco de Paula. El Camino del Drago y la Avenida del Centenero, también viario urbano secundario, se prolongan hasta la nueva vía del borde. La Calle Izaña y una nueva vía que enlaza la Avenida del Centenero con la vía de borde, completan el sistema estructural viario.

Estos viarios que organizan los tráfico dentro de la trama del AUH, los canalizan hasta el viario local. Además de estar destinados a albergar los tráfico motorizados principales conforman agrupaciones de manzanas, “macromanizas”, en las que se ubican los viarios locales, con un tratamiento enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento. Los viarios urbanos locales tendrán sentidos enfrentados entre las macromanizas adyacentes obligando al uso del viario secundario.

La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

- a) El viario territorial de nivel 1, Circunvalación Oeste, se ordena con una sección tipo S.M. 01 con una mediana central ajardinada, calzada en sus laterales con 3 carriles sentido bajada y 4 sentido subida y arcenes los extremos de la calzada.
- b) Para el Camino San Francisco de Paula, viario urbano principal de nivel 2, se propone una sección tipo P.02, con una calzada de doble sentido de circulación, acera amplia junto al lateral edificado y arcén en el lateral oeste.
- c) La totalidad del viario urbano secundario se propone con una sección del tipo S.03 de un único sentido de circulación, aparcamientos en línea o en batería en función del ancho disponible y aceras en ambos márgenes. El viario que bordea la zona industrial dispondrá de un carril de ancho mínimo 3,50 metros (en la planta de ordenación es posible visualizar una propuesta aproximada del resultado).
- d) Finalmente, el viario local interior de las macromanizas se ordena mediante secciones del tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten tráfico de paso y altas velocidades, mejorando la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.



Las afecciones no programadas en las alineaciones se producen para regularizar el ancho de las vías en lugares puntuales o para darle un ancho adecuado al viario estructurante.

Se delimitan dos ámbitos de gestión A6 (azul en figura 10) para terminar de urbanizar y pasar a titularidad pública dos vías peatonales, la Calle Virgen Dolorosa y su paralela al este. Además se delimitan ámbitos de gestión A5 (amarillo en figura 10) con la finalidad de obtener y ejecutar nuevos viarios necesarios para conectar los ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente en suelo urbano consolidado.



Figura 10: Afecciones programadas de las alineaciones

Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios todas se consideran principales excepto las correspondientes a los tramos viarios incluidos en las gestiones A5.

2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

En el suelo urbano consolidado las piezas residenciales son de vivienda colectiva. Sólo hay una pieza de espacio libre entre las Calles Tajao y San Isidro Centenero y un equipamiento en esta última Calle, al sur del área. En el norte el uso de las piezas es industrial.

En el suelo urbanizable hay piezas residenciales de vivienda colectiva y de vivienda protegida. Las piezas de espacios libres se disponen en el borde del área, junto al barranco de los Andenes o en la franja que queda dentro de la línea límite de la edificación en autopista. Además hay una gran pieza de espacio libre junto al campo de fútbol y otra algo menor en el cambio de cota al este del área. En el Barranco de los Andenes se han delimitado piezas de



espacio libre de protección donde el cauce es abrupto. Hay cuatro piezas de equipamiento, incluyendo el campo de fútbol, repartidas por todo el suelo urbanizable.

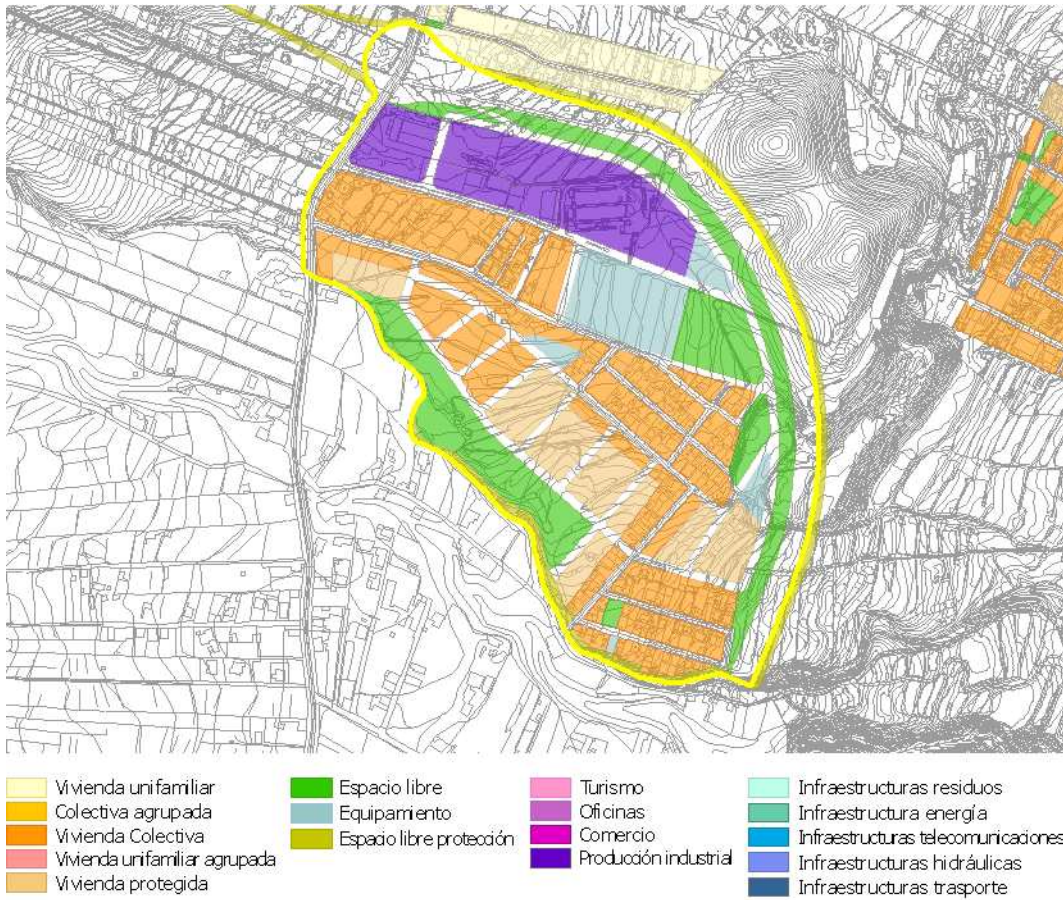


Figura 11: Usos pormenorizados principales del AUH

2.3.4. Condiciones de la edificación

En suelo urbano las piezas de vivienda tienen una altura máxima de 2 plantas. En la pieza 1402_32 se permite una altura máxima de 2 plantas por estar en el tejido del suelo urbano, cerrando la manzana. Respecto a la disposición de la edificación en la parcela no se considera necesaria su separación de los linderos debido a la diversidad de las tipologías existentes. Se fija de forma gráfica la separación mínima al lindero lateral siguiendo la línea límite de la edificación para autopista recogida en la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Las piezas de uso industrial tienen una altura máxima de 3 plantas y una edificabilidad máxima de 1,33 m²c/m²s. La longitud mínima del lindero frontal es de 20 metros, como ya se recoge en el Plan General de Ordenación de 2004. La pieza de equipamiento, tiene una altura máxima de 2 plantas en las piezas 1402_12 y 1402_53, como el resto de las piezas de la manzana en que se encuentra.

En suelo urbanizable las piezas de vivienda colectiva tienen una altura máxima de 4 plantas debido a la mayor separación que tienen con respecto a otras edificaciones. Todas tienen una longitud mínima del lindero frontal de 10 m. Las piezas de uso industrial tienen una altura máxima de 3 plantas y una edificabilidad máxima de 1,33 m²sc/m²s, como las piezas de este uso en suelo urbano. La longitud mínima del lindero frontal es también de 20 m. Las piezas de equipamiento tienen una altura máxima de 3 plantas, excepto la pieza

1402_68 en la que no procede ya que las posibles edificaciones serían las auxiliares de escasa entidad del campo de fútbol.

2.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Para hacer viable la ordenación de esta AUH se delimitan diferentes ámbitos de gestión, tanto con procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado) como con procedimientos sistemáticos (en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias descritas en el apartado 2.3.2., que se corresponden a ámbitos de gestión A1.
- b) Las consistentes en la obtención y ejecución de nuevos viarios que se disponen sobre suelos urbanos consolidados pero son necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente y se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se han delimitado los siguientes ámbitos de gestión A5:
 - b1. 1402_5, 1402_6, 1402_7, 1402_8, 1402_9, 1402_11, 1402_14, 1402_15, 1402_16, 1402_17 y 1402_19.
- c) Las consistentes en la mejora de las condiciones de urbanización y en el paso a propiedad pública de las vías que dan acceso a grupos de parcelas unifamiliares con el fin de que los propietarios la realicen solidariamente para que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Ámbitos de gestión A6 1402_12, 1402_13 y 1402_18

Se delimitan cinco ámbitos de gestión sistemática, 1402_1, 1402_2, 1402_3 y 1402_4 para completar la trama viaria y que los terrenos que han quedado vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar.



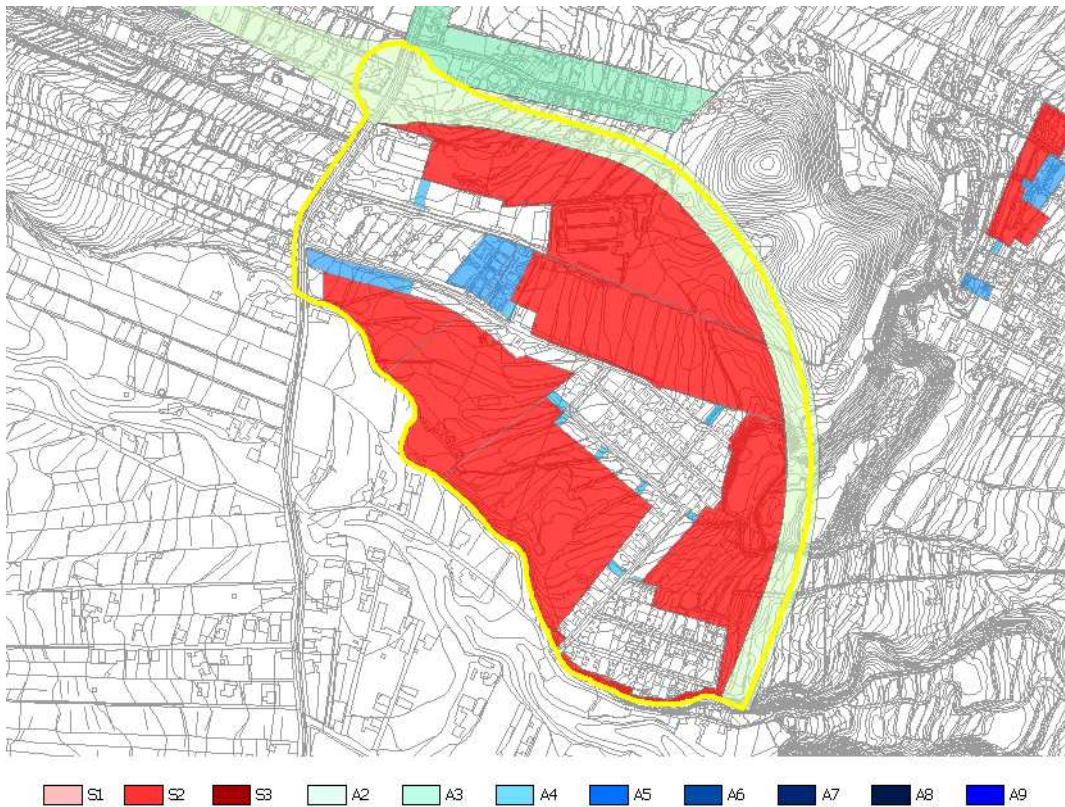


Figura 12: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

2.3.6. Ámbitos de gestión sistemática 1402_1, 1402_2 y 1402_3

Estos ámbitos situados alrededor de los núcleos urbanos residenciales existentes comprenden terrenos actualmente vacíos y alguna edificación aislada que no tiene acceso desde la trama urbana.

La problemática fundamental de estos ámbitos 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. En el borde este se encuentra la Vía Exterior. La línea límite de la edificación de esta vía es otro condicionante para la ordenación. Además en el norte del ámbito 1402_3 el terreno experimenta una bajada brusca en dirección sureste. La pendiente excesiva impide la prolongación recta de las Calles del Portillo y Vilaflor que actualmente no tienen salida. La ordenación que se plantea tiene como objetivo completar la trama urbana sin afectar las edificaciones existentes y asignar suficiente aprovechamiento lucrativo para posibilitar su viabilidad.

De esta forma se dota de mayor sección a la Avenida del Centenero ensanchándola en el tramo oeste. En el siguiente tramo hay edificaciones a ambos lados de la avenida por lo que se divide en dos calles de un sentido cada una. El sentido noroeste sería la actual Avenida del Centenero la que se prolonga con la misma dirección hasta la nueva vía paralela a la Vía Exterior en el borde de la línea límite de la edificación, recogiendo la prolongación de la Calle Montaña Abades y una nueva vía que da salida a la Calle Vilaflor en su extremo este. La nueva vía de sentido sureste se traza con la dirección de la Calle de la Geria como prolongación de ésta y se continúa, mediante el ámbito de gestión A5, hasta que la pendiente se hace excesiva desembocando en otra vía que va desde la vía de borde hasta la Calle Tijoco, siendo ésta la entrada con sentido sureste. La Calle Tijoco se prolonga en ambos sentidos, hacia el

este hasta el final de la vía de borde y hacia el noroeste, gracias al ámbito de gestión A5, hasta el Camino San Francisco de Paula. La Calle del Drago se prolonga hasta la vía paralela a la Vía Exterior, creándose así dos circuitos de acceso y salida principales del área desde el Camino San Francisco de Paula.

Se da salida a la Calle del Portillo y la Calle Vilaflor que acaban de forma abrupta por la excesiva pendiente del terreno. A la Calle Vilaflor se le da salida hacia la Avenida del Centenero mediante una vía sensiblemente horizontal con características de coexistencia. La Calle del Portillo se prolonga hacia el sur con la misma sección que la anterior. Para el quiebro que hace la calle al bordear el desnivel del terreno es necesario el ámbito de gestión A5. Este desnivel se salva con un espacio libre que deberá ser tratado adecuadamente con terrazas sucesivas que salven la diferencia de cota con el viario inferior. La Calle Chiguergue y sus transversales al este se conectan peatonalmente a las calles al oeste, al equipamiento y al espacio libre por una vía que pasa paralela al Barranco de los Andenes. Todas estas vías principales se conectan mediante transversales completando la trama urbana.

Las piezas de espacios libres se disponen en el borde del área, junto al Barranco de los Andenes o en la franja que queda dentro de la línea límite de la edificación en autopista. Además hay una gran pieza de espacio libre junto al campo de fútbol y otra algo menor en el cambio de cota al este del área. En el Barranco de los Andenes, donde el cauce es abrupto, se han delimitado las piezas de espacio libre de protección. Hay cuatro piezas de equipamiento, incluyendo el campo de fútbol.

Las piezas de vivienda colectiva tienen una altura máxima de 4 plantas. Todas tienen una longitud mínima del lindero frontal de 10 m.

Las piezas de vivienda protegida tienen también una altura máxima de 4 plantas. Todas las piezas de vivienda protegida tienen parcelación vinculante para facilitar la coordinación de los proyectos que se realicen dentro de ellas.

Las piezas de equipamiento tienen una altura máxima de 2 plantas, excepto la pieza 1402_68 en la que no procede ya que las posibles edificaciones serían las auxiliares de esa entidad del campo de fútbol.

Los ámbitos de gestión pueden ejecutarse de manera independiente conservando su funcionalidad, pero sería recomendable que se llevaran a cabo los tres para una mejor conectividad del área en su conjunto.

2.3.7. Ámbito de gestión sistemática 1402_4

Este ámbito se encuentra también en suelo urbanizable, al norte del área, entre las traseras de las piezas de uso industrial y la Vía Exterior. Para darle condición de solar se plantea una vía partiendo de la Calle del Drago mediante el ámbito de gestión A5, que al dejar atrás las piezas industriales, se dispone paralela a la Vía Exterior dentro de la línea límite de la edificación de esta vía. A esta nueva vía de borde también se podrá acceder a través de la rama que parte desde la rotonda de San Francisco de Paula a la Vía Exterior y des-embocará en la prolongación de la Avenida del Drago, en el ámbito de gestión 1402_1.

Las piezas de este ámbito de gestión son de uso industrial y tienen una altura máxima de 3 plantas y una edificabilidad máxima de 1,33 m²c/m²s como las piezas adyacentes en suelo urbano. La longitud mínima del lindero frontal es de 20 metros. Además hay una pieza de equipamiento público (1402_57) y una pieza de equipamiento privado (1402_56), ambas con



una altura máxima de 3 plantas. Las dos piezas de espacios libres se disponen en el borde del ámbito, dentro de los 35 metros no edificables.



Figura 13: Imagen de ordenación de los ámbitos de gestión sistemática

3. AUH-1403_LOS BALDÍOS 2

3.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea comprende el conjunto de edificaciones que con suficiente concentración se disponen a lo largo de un tramo de 586 metros del Camino de San Francisco de Paula y se extienden por una transversal a éste a lo largo de 350 metros, en la calle de-nominada Camino de la Zanca. La superficie total del ámbito delimitado es de 100.387 m²s. Los terrenos en los que se sitúa esta AUH corresponden a un paisaje de carácter rural y tienen una pendiente media del 9% en sentido este-oeste.



Figura 14: Delimitación del AUH

El AUH: Los Baldíos 2 se estructura a través de tres recintos A, B y C, como se describe a continuación:

- A) El primer recinto, al oeste del Camino San Francisco de Paula, queda conformado por diez suertes originales que han sufrido procesos de subparcelación transversales apoyadas en caminos de los que no consta su titularidad pública salvo en el caso del Camino de los Riveros. Los caminos Cho Prudencio, Lomo de las Casillas y Los Riveros ladera arriba, hasta el Camino del Medio.
- B) El segundo recinto, al este del Camino de San Francisco de Paula, ha sido delimitado de forma similar, comprendiendo dos suertes anchas originales con subdivisiones parcelarias en el frente de Carretera y transversales, apoyadas en tres caminos de los que tampoco consta la titularidad pública. Son el Camino Mirabal de Geneto, Las Medianías y El Peral. Este último tiene conexión al oeste con el Camino de San Miguel de Geneto.
- C. El tercer recinto, también al oeste de San Francisco de Paula, comprende una suerte edificada a ambos lados del Camino de la Zanca.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El Camino San Francisco de Paula es uno de los ejes radiales que parten del núcleo fundacional de La Laguna y discurre sensiblemente a nivel hasta el Llano del Moro, en el Municipio del Rosario. En el tramo que atraviesa esta AUH la sección del viario, de unos 17 metros de ancho, está toda urbanizada e incluso están rematados los bordes del camino con muretes de piedra.

El principal problema estriba en las graves deficiencias dimensionales y de servicio de los estrechísimos viales transversales al eje principal desde los que se accede a las parcelas interiores edificadas. Además, en la mayoría de los casos no consta la titularidad pública de los mismos y en consecuencia las parcelas a las que sirve no tienen la consideración de exteriores y no podrían ser edificables.

La delimitación y ordenación pormenorizada de los terrenos que conforman el AUH se ha hecho siguiendo los criterios básicos siguientes:

- a) Ajuste de la delimitación a la realidad reconocible como SUC manteniendo la trama prevista por el planeamiento anterior, salvo excepciones que resultan inviables para determinadas parcelas catastrales.
- b) Reconocimiento de la lógica de parcelación y de caminos en base a las antiguas suertes transversales al Camino de San Francisco de Paula.
- c) La ordenación se plantea restrictiva, dirigida básicamente a la colmatación de los espacios intersticiales y a la resolución de deficiencias viarias y dotacionales.
- d) Dado el grado de transformación ya operado en esta área homogénea no es preciso ni necesario delimitar unidades de actuación para completar la trama urbana.

El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios en cada uno de estos recintos a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que posibilite su colmatación y eventuales reformas.

Para ello el criterio general es mantener las entradas viarias actuales que han de pasar a ser de titularidad pública y buscar su conexión posterior mediante otras de nuevo trazado. Los condicionantes de este planteamiento en cada recinto dan como resultado la delimitación del borde exterior del AUH hacia el suelo rústico.

3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

3.3.1. Ordenación Estructural

El Camino de San Francisco de Paula se considera viario urbano principal de nivel 2 estructurante, se rectifican puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total sin afectar a la mayoría de las edificaciones con frente a éstas. Se rediseña su sección conforme a la funcionalidad viaria de la misma.

El AUH se categoriza como suelo urbano consolidado quedando sus límites definidos por la agrupación de las tres zonas que lo conforman con la extensión estrictamente necesaria para incluir la localización de las cesiones obligatorias y los suelos vinculados a la propuesta de ordenación e intervención sobre los mismos.

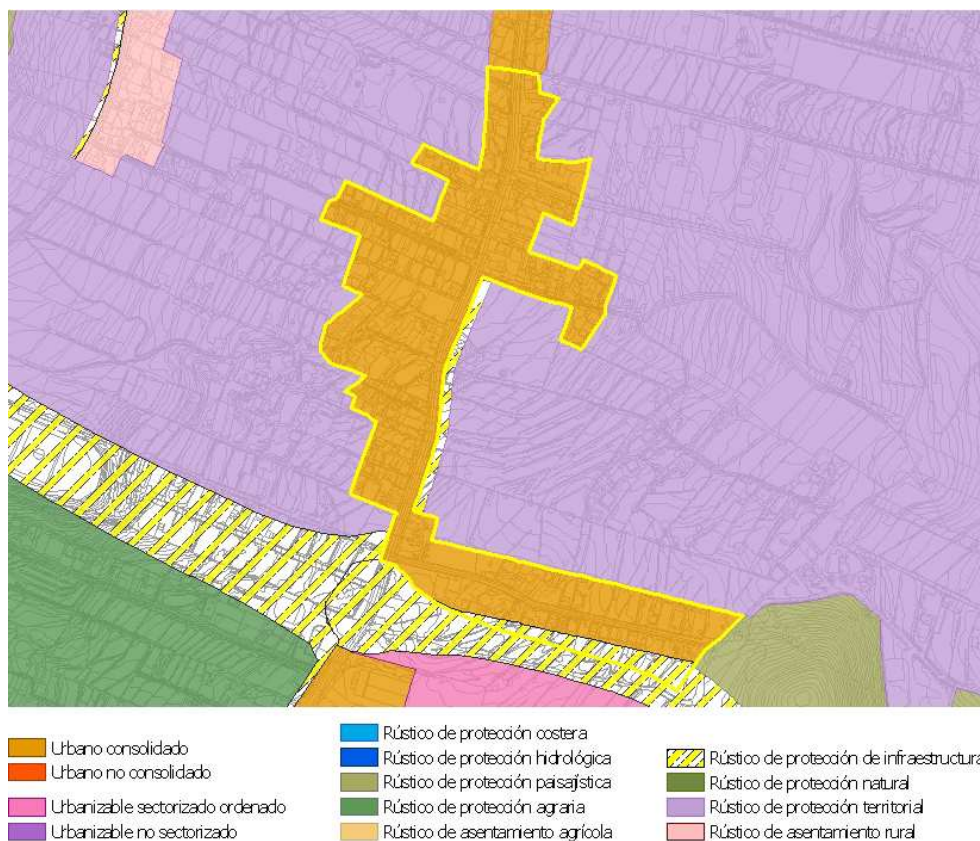


Figura 15: Categorización urbanística del suelo del AUH

3.3.2. Trama urbana

Las alineaciones se definen en los tramos viarios existentes respetando lo más posible las actuales. Las escasas rectificaciones que se establecen son siempre no programadas de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

Dadas las limitaciones de sección prácticamente todos los viarios interiores a cada recinto (viarios transversales) se han considerado de jerarquía local. Se diseñan con secciones de carácter peatonal con tráfico restringido y se ordenan mediante secciones del tipo L.04 de coexistencia. La calidad ambiental y estética de la calle se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos, salvo en los tramos correspondientes al viario Camino del Peral que se ordena mediante una sección del tipo S.01, con una calzada de dos sentidos, bandas de aparcamiento y aceras en sus laterales en previsión de una posible conexión futura con la zona de Geneto.

El viario urbano principal, Camino San Francisco de Paula, se ordena mediante una sección tipo P.02, con una calzada de doble sentido de circulación, banda de aparcamiento en un lateral y aceras amplias superiores a 3.50 metros de ancho.

Todas las alineaciones de los tramos viarios interiores existentes se consideran principales. Sólo se introduce un viario transversal de cierre entre los Caminos Cho Prudencio y El Pencón a efectos de mejorar la vialidad de la trama.

Los espacios libres se sitúan sobre las dotaciones o espacios libres ya contemplados en la ordenación del PGO-2004. El resto se incorpora para completar equilibradamente la trama urbana y darle continuidad en el extremo norte colindante al AUH Los Baldíos1.

Las alineaciones de parcelas correspondientes a la pieza 1403_06 con frente al espacio libre 1403_49 tendrán la condición de alineación principal. Sólo se permitirá el tráfico de vehículos a través de este espacio libre cuando éste se urbanice con sendero de coexistencia, con entrada por la Calle Epifanio y salida por San Francisco de Paula.

3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En todas las piezas de esta AUH el uso principal es el de vivienda unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios generales.

En cada uno de los tres recintos se han calificado piezas concretas con uso dotacional público que se destinan preferentemente a espacios libres y equipamiento deportivo al aire libre, aunque con admisibilidad para cualquier otro uso de servicio comunitario.

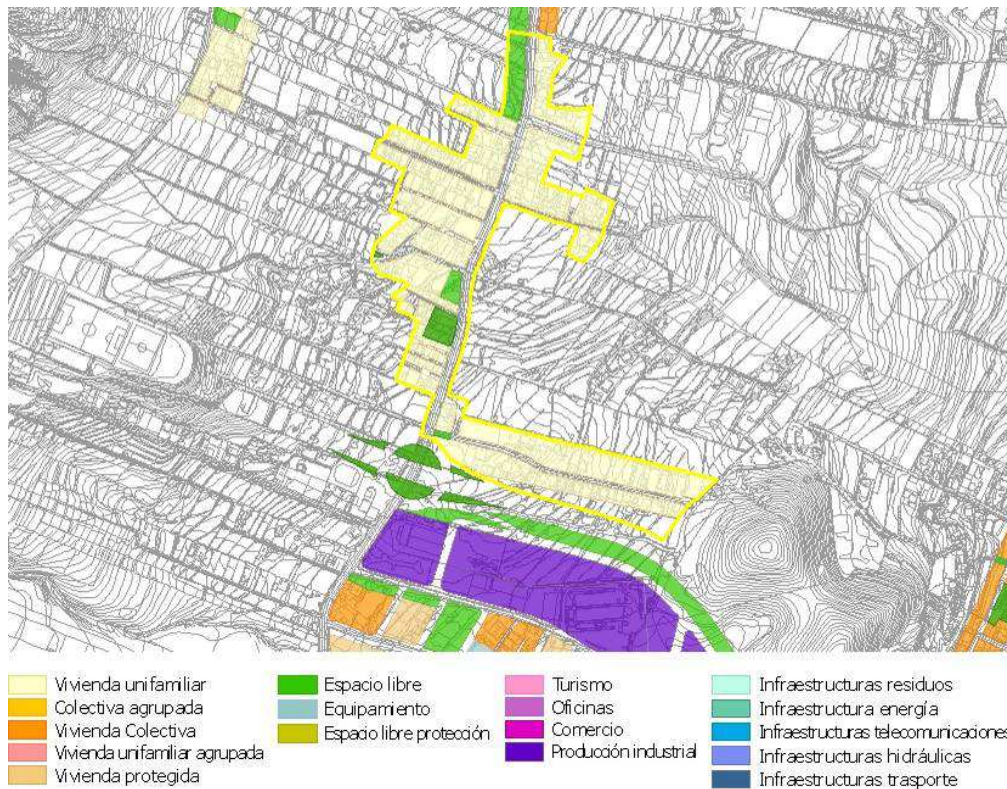


Figura 16: Usos pormenorizados principales del AUH

3.3.4. Condiciones de la edificación

El carácter rural de la zona en la que se sitúa este suelo urbano y las características de las edificaciones existentes fundamentan las características y alcance de las condiciones de la edificación establecidas con esta ordenación pormenorizada, que son las siguientes:

- La longitud mínima del lindero frontal se fija en 8 metros en los recintos A y B (a ambos lados del Camino de San Francisco de Paula), y en 10 metros en el recinto C (Camino de la Zanca), atendiendo a las condiciones mayoritarias de cada zona.
- El círculo mínimo inscribible por parcela será de 10 metros en las zonas A y B, y de 12 metros en la zona C.



- c) Dadas las características de las edificaciones ya existentes (70%) no se establecen obligaciones a la disposición de la edificación en la parcela, permitiéndose que ésta se disponga libremente adosándose o no a los linderos laterales y posteriores.
- d) La separación mínima a lindero en contacto con el suelo rústico de los bordes del AUH se fija como mínimo en 3 metros según se establece gráficamente.
- e) El porcentaje de ocupación de la edificación en parcela será como máximo del 70%.
- f) El número de plantas se establece con un máximo de 2 para todo el AUH.
- g) La superficie máxima edificable por parcela de uso residencial, incluyendo sus usos auxiliares, no podrá ser mayor de 200 m².

3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH se dividen en dos grupos:

- a) Modalidad de gestión asistemática A3: Se delimita un único ámbito de gestión asistemática A3 (código 1403_12) para todo el urbano consolidado, las actuaciones anteriormente citadas han de repercutirse conjuntamente sobre la totalidad de los propietarios del suelo urbano consolidado.
- b) Modalidad de gestión asistemática A6: Las que consisten en la publicación y reurbanización de los estrechos viarios interiores transversales al Camino de San Francisco de Paula. Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas (casi siempre correspondientes a suertes paralelas a lado y lado del tramo viario), excluyendo de la delimitación la primera línea de parcelas con frente a San Francisco de Paula que tengan la condición de parcela ya alcanzada. Para ello se delimitan los siguientes ámbitos asistemáticos: 1403_1, 1403_2, 1403_3, 1403_4, 1403_5, 1403_6, 1403_7, 1403_8, 1403_9, 1403_10, y 1403_11.

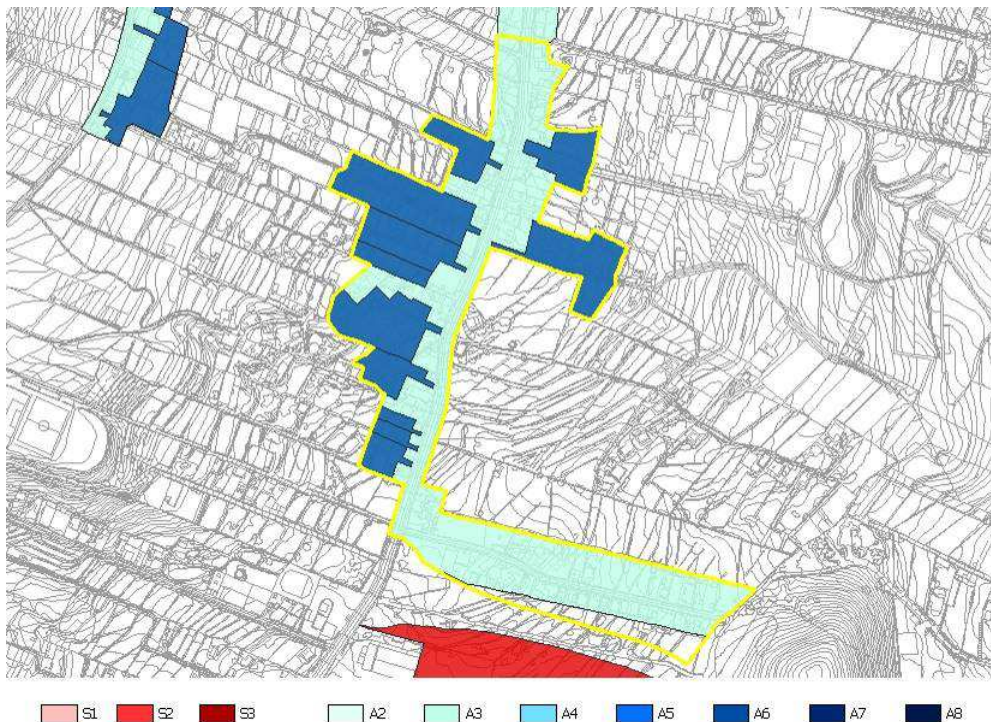


Figura 17: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH



4. AUH-1404: LOS BALDÍOS 3

4.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea comprende el conjunto de edificaciones que con suficiente concentración se disponen a lo largo del tramo sur del Camino del Medio así como en entradas transversales al mismo, tanto al oeste (hacia el Camino de la Mina) como al este (hacia el Camino de San Francisco de Paula).



Figura 18: Delimitación del AUH

Los Baldíos 3 es un asentamiento continuo, dentro del cual pueden distinguirse tres recintos A, B y C tal y como se describe a continuación:

- A) El primer recinto, al oeste del Camino del Medio, queda conformado por cuatro suertes originales que han sufrido procesos de subparcelación transversal apoyadas en caminos de los que no consta su titularidad pública (uno embocado hacia el Callejón Díaz Conde y el otro al Callejón Casanova).
- B) El segundo recinto, al este del Camino del Medio, ha sido delimitado de forma similar, comprendiendo un número entero de suertes originales con subdivisiones parcelarias transversales apoyadas en cuatro pasajes de los que tampoco consta la titularidad pública (Pasaje Ledesma, entrada entre los números 187 y 189, Callejón Díaz Conde y la calle entre dos naves industriales).
- C) El tercer recinto, al este del Camino del Medio, se separa de los dos anteriores unos cien metros ya que no cuenta con suficiente concentración edificatoria. En el mismo, con la excepción de un grupo de viviendas situado en el extremo sur (con acceso por el Camino de Luís Cascarilla) ha habido poca subparcelación y ocupación edificatoria en los interiores de las suertes originales de modo que su límite exterior queda más ajustado al Camino del Medio que en los otros dos recintos.



4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El Camino del Medio es uno de los ejes radiales que parten del núcleo fundacional de La Laguna y que discurre sensiblemente a nivel hasta El Llano del Moro, en el Municipio del Rosario. En el tramo que atraviesa esta AUH, la sección del viario de unos 8 metros de ancho, se limita a una calzada asfáltica sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización. Pero el principal problema estriba en las graves deficiencias dimensionales y de servicio de los estrechísimos viales transversales al eje principal desde los que se accede a las parcelas interiores edificadas. Además, en la mayoría de los casos no consta la titularidad pública de los mismos y en consecuencia las parcelas a las que sirve no tienen la consideración de exteriores y no podrían ser edificables.

La delimitación de los terrenos que conforman el AUH y consiguientemente el ámbito del correspondiente asentamiento rural, se ha hecho a partir del reconocimiento detallado de la realidad consolidada (tanto edificación como parcelario) cumpliendo los criterios del PIOT, lo que se justifica como sigue:

- a) El uso de vivienda existente así como las intervenciones de transformación vinculadas se producen en base a la trama rural manteniendo la estructura catastral y la red existente de caminos. Las edificaciones se han ido situando en las fincas transversales que dan frente al Camino del Medio y posteriormente ocupando las partes interiores mediante subdivisiones de éstas, apoyadas bien en los caminos rurales o muchas veces en serventías privadas de muy poco ancho abiertas a tal fin.
- b) Los procesos edificatorios han sido de escasa dimensión y tampoco se prevé un incremento significativo en su intensidad por lo que se plantea una ordenación restrictiva (dirigida básicamente a la colmatación de los espacios intersticiales y a la resolución de deficiencias viarias y dotacionales) que no hace necesario ni conveniente establecer mecanismos de ordenación y gestión propios de áreas urbanas.
- c) La densidad de viviendas es superior a 5 por hectárea y el asentamiento en su conjunto supera las 10 viviendas.

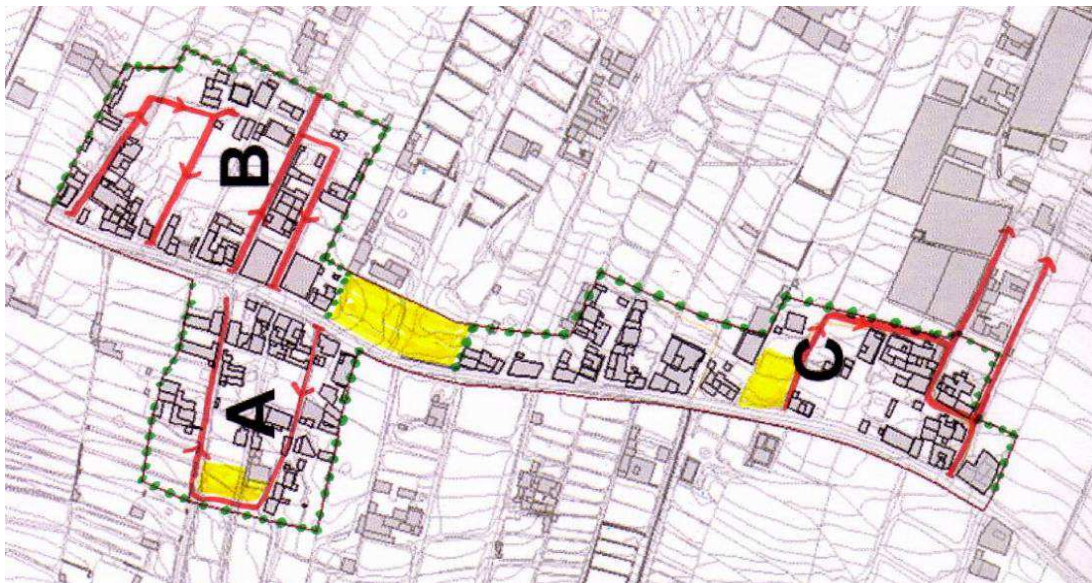


Figura 19: Esquema de ordenación



El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios en cada uno de estos recintos a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que posibilite su colmatación y eventuales reformas. Para ello el criterio general es mantener las entradas viarias actuales que han de pasar a ser de titularidad pública y buscar su conexión posterior mediante otras de nuevo trazado. Los condicionantes de este planteamiento en cada recinto dan como resultado la delimitación del borde exterior del asentamiento hacia el suelo rústico así como la dimensión de cada recinto y la disponibilidad de pequeñas piezas para cumplir los requisitos de suelo dotacional exigidos por las Directrices.

4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

4.3.1. Ordenación Estructural

Debido a su disposición territorial predominantemente lineal, tipologías arquitectónicas dominantes (viviendas unifamiliares) y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General y de acuerdo a lo establecido en el PIOT, procede categorizar esta AUH como suelo rústico de asentamiento rural.

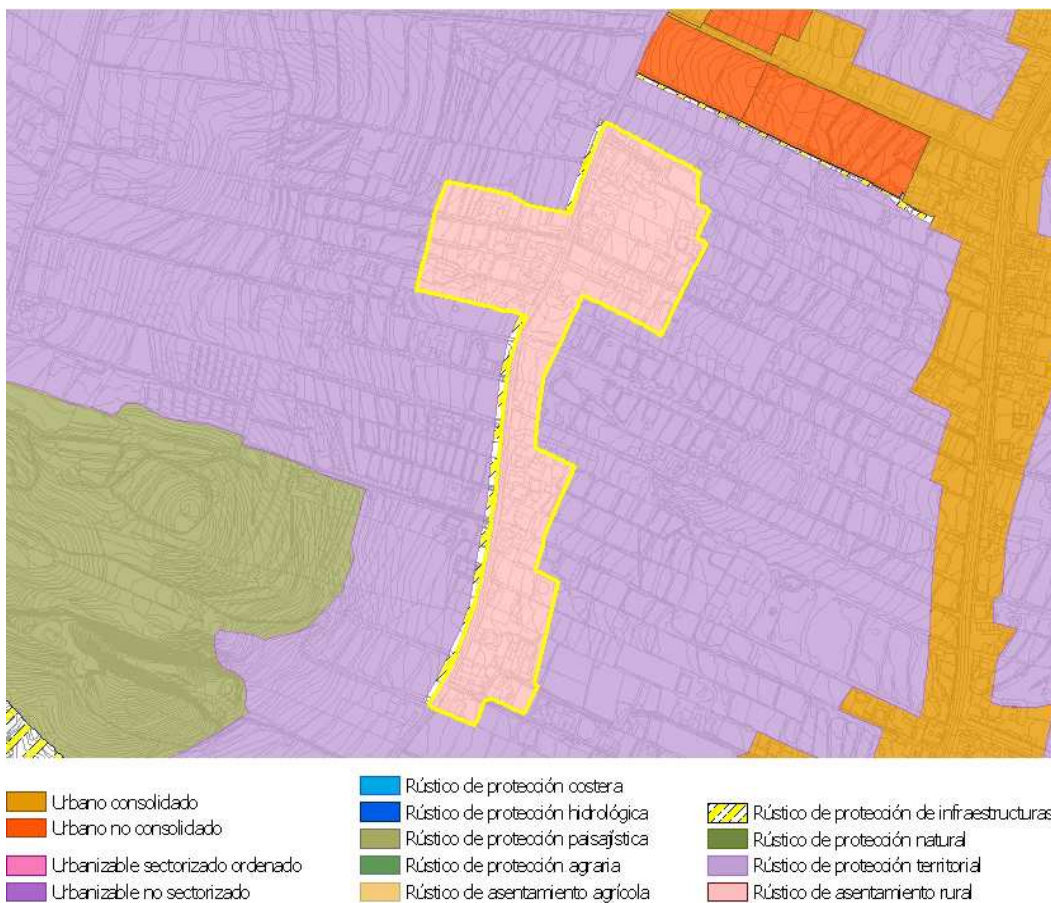


Figura 20: Categorización urbanística del suelo del AUH

Sus límites quedan definidos por la agrupación de las tres zonas que lo conforman con la extensión estrictamente necesaria para incluir la localización de las cesiones obligatorias y los suelos vinculados a la propuesta de ordenación e intervención sobre los mismos.

El Camino del Medio se considera viario estructurante que une las zonas A, B y C y se clasifica como viario municipal no urbano, rectificando puntualmente sus alineaciones para mejorar el ancho total y rediseñando su sección acorde con este carácter.

4.3.2. Trama urbana

Las alineaciones se definen en los tramos viarios respetando lo más posible las existentes, las escasas rectificaciones que se establecen son siempre no programadas de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

El Camino del Medio conserva la morfología actual y se ordena mediante dos tipos de secciones:

- a) En zonas en contacto con el suelo rústico se dispone sección tipo NU.01, con acera segregada para peatones en el lado de la edificación, dos carriles de circulación de doble sentido y franja verde de protección donde el ancho actual lo permita (junto a una banda de suelo de protección hasta los 14 metros desde la alineación de la edificación categorizada como SRPI).
- b) En zonas con edificación en ambos lados dada las anchuras existentes se dispone una sección tipo L.06 de coexistencia, con doble sentido de circulación y aparcamientos puntuales. El proyecto de urbanización debe garantizar la disminución de velocidad en estas zonas y la viabilidad de los espacios destinados a aparcamientos que supondrán estrechamientos puntuales.

Dadas las limitaciones de sección, prácticamente todos los viarios interiores a cada recinto se han considerado de jerarquía urbana local y se diseñan con secciones de carácter de coexistencia (peatonal con tráfico restringido), incluso aquellos tramos de viario local que disponen de mayor sección, con el objetivo de homogeneizar la imagen y facilitar la comprensión del uso del viario. En el viario local se han dispuesto secciones tipo L.04 y en el caso de contacto con suelo rústico, L.05.

Todas las alineaciones de los tramos viarios interiores existentes se consideran principales. Los nuevos viarios de cierre trasero se trazan ajustándose tanto a la topografía como a la parcelación con secciones (aproximadamente de 5 metros) ajustadas al carácter de tránsito restringido similares a las existentes que conectan.

4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En todas las piezas de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales, tal como se justifica en el capítulo 3 del título 2 del volumen A: memoria de Ordenación Estructural.

En cada uno de los tres recintos se han calificado piezas concretas con uso principal obligatorio dotacional público, destinados preferentemente a espacios libres y equipamiento deportivo al aire libre, si bien con admisibilidad para cualquier otro uso de servicio comunitario. Las dimensiones de estas piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

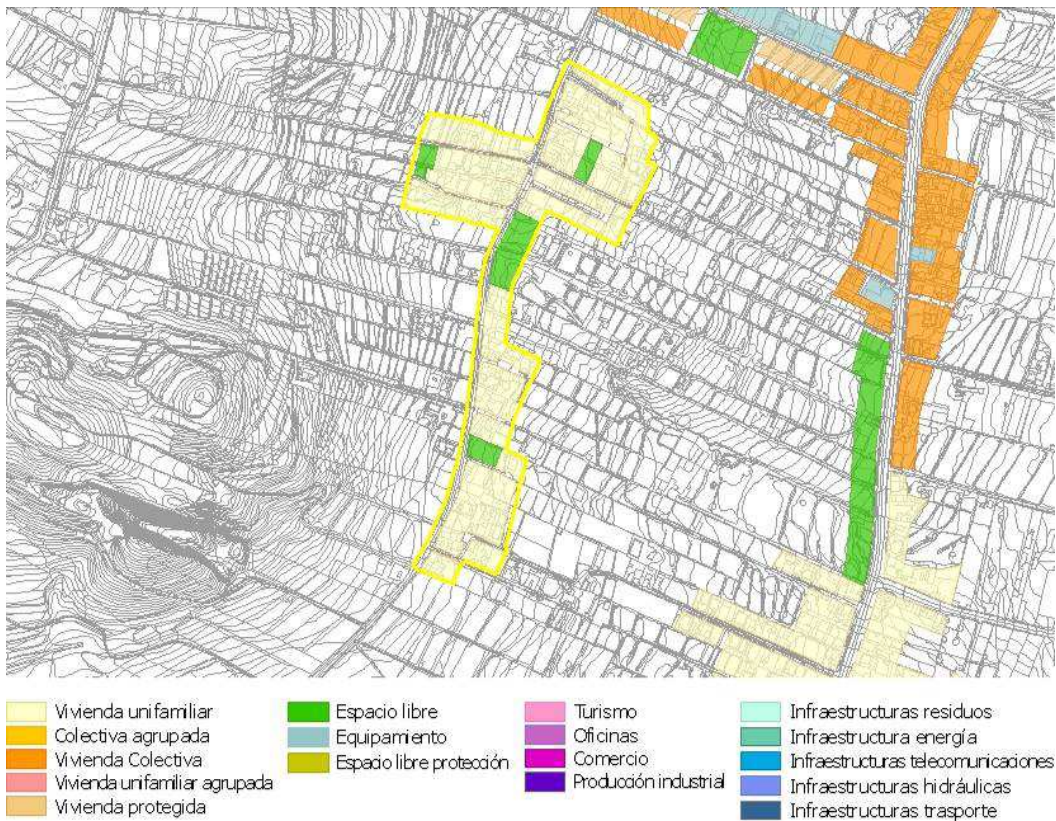


Figura 21: Usos pormenorizados principales del AUH

4.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la parcelación (suertes transversales al Camino del Medio) se ha entendido que el parámetro más adecuado para regular futuras subdivisiones es el de longitud mínima del lindero frontal que, atendiendo a las condiciones mayoritarias en las tres zonas, se ha fijado en 8 metros.

No se ha entendido necesario regular la disposición de la edificación, de modo tal que se permite que ésta se disponga libremente en cada parcela adosándose o no a los linderos laterales y posteriores (en este último caso manteniendo una separación mínima de 3 metros con el suelo rústico en los bordes del asentamiento). Se fija porcentaje máximo de ocupación del 70% y un círculo mínimo inscribible por parcela de 10 metros.

Con carácter general se establece una altura máxima para todo el asentamiento de 2 plantas y se limita la superficie máxima edificable de cada parcela de uso residencial (incluyendo sus usos auxiliares), que no podrá ser mayor de 200 m².

4.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida se delimitan varios ámbitos de gestión, que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos. Las actuaciones son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias. Corresponden a ámbitos de gestión A1 cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) El cierre de la trama urbana interior mediante la apertura de pequeños tramos posteriores, así como la obtención y urbanización de las piezas dotacionales (pieza

1404_1). Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios de cada recinto en su conjunto y por tanto cada uno de éstos se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3.

- c) La publicación y reurbanización de los estrechos viarios interiores transversales al Camino del Medio (desde la pieza 1404_2 hasta la 1404_13). Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas (en casi todos los casos dos suertes paralelas por tramo viario), excluyendo a la primera línea con frente al Camino del Medio y por tanto se delimitan los correspondientes ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6.

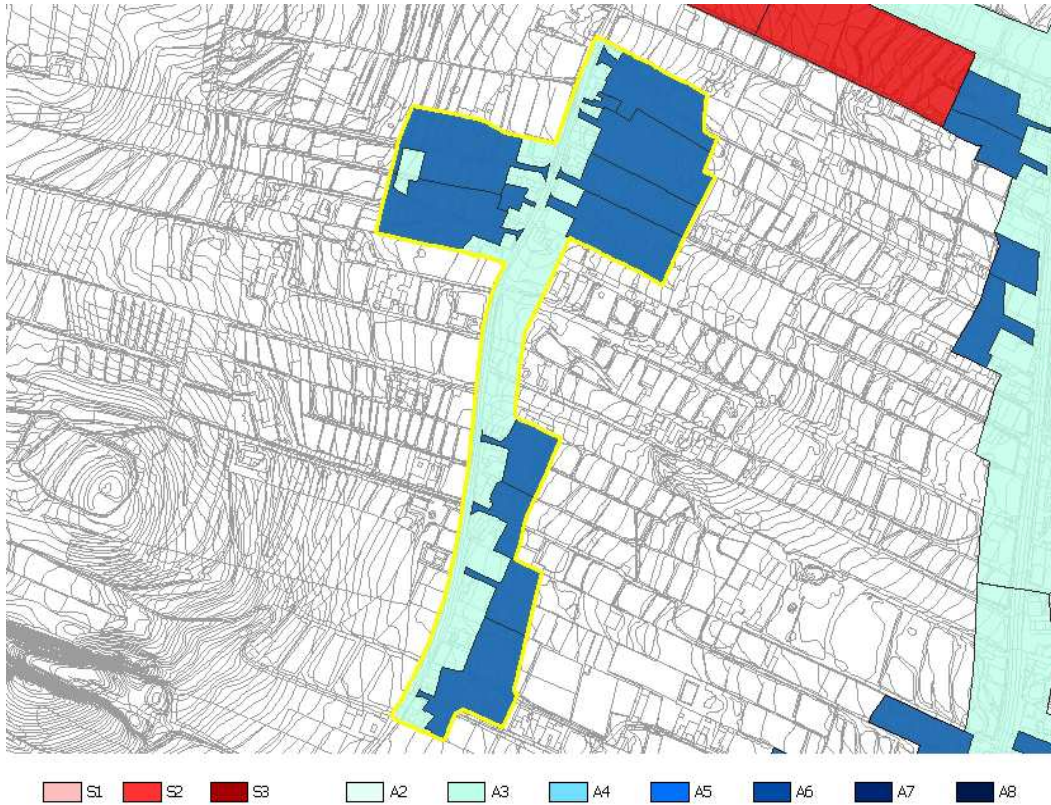


Figura 22: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

5. AUH-1405: CARRETERA LA ESPERANZA

5.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Carretera de la Esperanza, en Los Baldíos, se encuentra cerca del nudo que conecta la Vía Exterior con la variante TF-5 y la Ronda Sur, al sur del Aeropuerto de Los Rodeos, a ambos lados de la Carretera de la Esperanza.

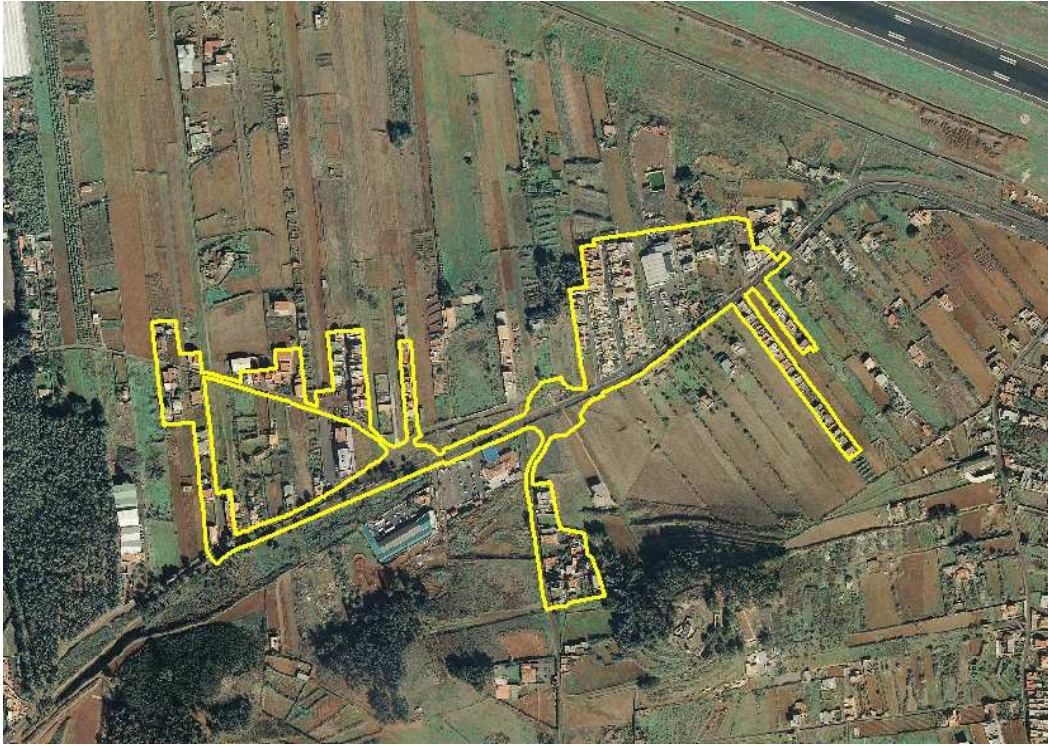


Figura 23: Delimitación del AUH

Subiendo por la Carretera, después de la curva que la separa del aeropuerto hay un núcleo urbano a la derecha en el que se han producido actuaciones de viviendas unifamiliares agrupadas de dos plantas y vivienda colectiva de tres plantas junto a viviendas unifamiliares de una y dos plantas. En el área se incluyen también tres asentamientos rurales compuestos por viviendas unifamiliares y vinculados al Camino Rodeo Alto, al Camino de la Mina y a la propia Carretera de la Esperanza respectivamente.

5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El núcleo urbano incluido en esta área tiene una zona no consolidada con un viario que no es adecuado entre dos zonas consolidadas. Uno de los criterios de ordenación del área es vincular esta zona al resto del suelo urbano completando la trama.

Fuera de este núcleo urbano no se han dado procesos importantes de subparcelación ni usos o tipologías urbanas y se mantiene la estructura agrícola del territorio. No existen conjuntos de edificaciones con trama urbana ni susceptibles de integrarse en ésta. Las fincas se han ido subdividiendo transversalmente al viario que les da acceso generando suertes alargadas y se ha edificado junto al camino dejando las partes traseras para el cultivo. En ocasiones se ha creado un nuevo camino más estrecho para acceder a edificaciones que se han levantado detrás de la primera, generándose un esquema en árbol.



Las zonas en las que la densidad de vivienda es suficiente se categorizan como asentamientos rurales. Al mejorar en lo posible la red existente de caminos no se estima necesaria la apertura de otros nuevos. Además, se dotan de espacios libres de los que carecen actualmente. En el núcleo que está al otro lado de la Carretera, frente al suelo urbano, se opta por esta categoría para mantener su carácter rural. Algunas viviendas que no tienen suficiente vinculación con el resto como para incluirlas en el asentamiento al encontrarse dispersas se mantienen en suelo rústico de protección agraria o territorial.

El trazado de la Vía Exterior, la Variante TF-5 y la Ronda Sur, se superpone con algunas viviendas existentes. Así mismo en una distancia inferior a 35 metros desde las aristas exteriores de la calzada de la Vía Exterior y la Variante TF-5, a 30 metros desde la arista exterior de la Ronda Sur y a 12 metros en sus ramales y en la Carretera a La Esperanza, no está permitida la edificación por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 del 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, siendo otra de las razones por las que algunas viviendas y grupos de viviendas no entran en consideración como asentamiento rural.

5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

5.3.1. Ordenación Estructural

El suelo de esta área se categoriza en suelo rústico de protección territorial, suelo rústico de asentamiento rural, suelo urbano consolidado y suelo urbano no consolidado.

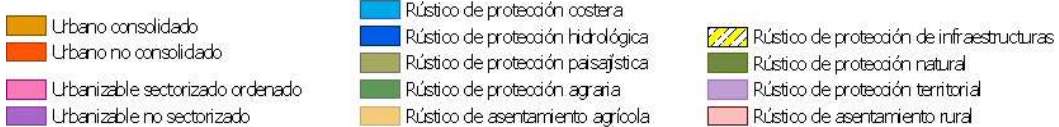
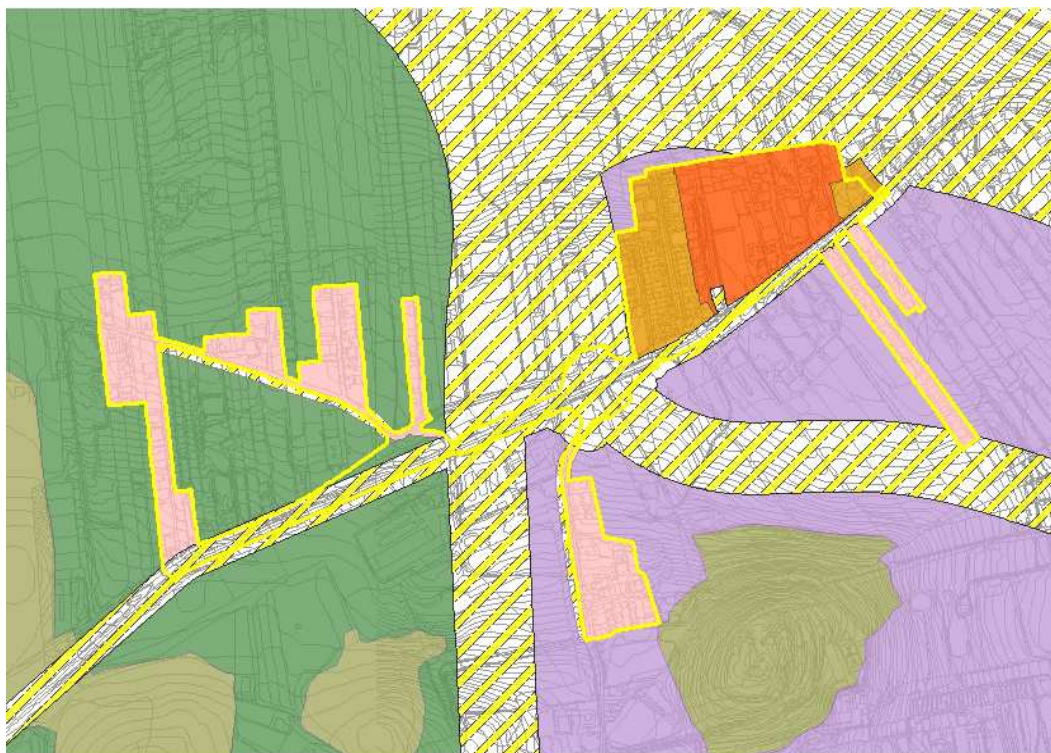


Figura 24: Categorización urbanística del suelo del AUH

La delimitación de los asentamientos rurales se ha ajustado a las viviendas existentes, siempre que éstas formen un grupo de suficientes unidades, con abundante densidad y adaptándose a las características de esta categoría de suelo evitando cualquier extensión hacia el exterior no edificado. De esta manera quedan definidos tres asentamientos rurales separados por las autopistas y la vía rápida que cruzan el área.

Hay dos tipos de sistemas estructurales viarios en relación con la accesibilidad del área. En un primer grupo se encuentran los viarios territoriales: la Vía Exterior, la Variante TF-5 y la Ronda Sur, que confluyen en la zona pero son ajenos a su estructura. En un segundo grupo estaría la Carretera de la Esperanza (con carácter de vía rural en el tramo este, mientras que en el tramo oeste la Carretera tiene carácter de viario territorial de nivel 1) y el Camino Rodeo Alto (con carácter de vía rural) que dan acceso y soporte al desarrollo de los núcleos.

En esta Área Urbanística Homogénea no hay elementos estructurales no viarios, aunque se encuentra próxima al aeropuerto.

5.3.2. Trama urbana

La incipiente trama urbana se completa con las vías trazadas en el ámbito de gestión sistemática del suelo urbano no consolidado, conectando las dos zonas de suelo urbano consolidado y mejorando la accesibilidad global del núcleo. Se proyectan dos vías que parten desde la Carretera de la Esperanza hasta el Pasaje Marcelino Parrafuncho, dándole salida hacia la Carretera de La Esperanza, evitando afectar una vivienda que impide ensanchar el pasaje en su extremo sur. De esta forma, dado el abundante tráfico, se minimiza el contacto con la Carretera, tanto en las vías como en el acceso a las piezas. Otras dos Calles terminan de dar acceso y articular el núcleo. La Calle Perdomo Felipe queda sin salida debido a la excesiva pendiente que tiene el terreno más allá de su extremo norte.

En el resto del área no existe trama urbana. La red existente de Caminos da soporte a la estructura rural de la zona y en especial a los asentamientos. Las viviendas se disponen directamente a lo largo del Camino Rodeo Alto, el Camino La Mina o de la Carretera de la Esperanza, o en caminos locales o pasajes que parten de ellos. Dentro de los asentamientos se ensanchan algunos caminos para mejorar la accesibilidad, pero no se abren vías nuevas.

Para los viarios territoriales de nivel 1, Vía Exterior, Variante TF-5 y Ronda Sur, la ordenación de los troncos de vía se establece mediante la sección tipo S.M.01, en la que se separan las calzadas con medianas ajardinadas y se dispone de calzadas con 2 o 3 carriles según la demanda de tráfico esperada. Sin embargo la Carretera de la Esperanza se ordena mediante una sección tipo S.M.02 con una única calzada de doble sentido de circulación.

El único viario urbano secundario del AUH, la Carretera de la Esperanza (tramo este) se ordena mediante una sección tipo S.01 en la que la calzada es de doble sentido de circulación con acera y banda de aparcamiento en el lateral edificado, mientras que en el lateral que linda con el suelo rústico la acera se sustituye por una franja verde.

Los viarios municipales no urbanos, Camino Rodeo Alto, Camino de la Mina y la Calle del Cernícalo se ordenan mediante una sección del tipo N.U.02, con una calzada de 4,50 metros de doble sentido de circulación, acera en el lateral edificado y franja verde en el lateral en contacto con el suelo rústico. Por último los viarios locales se ordenan en su mayoría mediante secciones tipo L.04 de coexistencia dada las escasas secciones disponibles y la tipología residencial, de tal forma que el diseño garantiza la imposibilidad de acoger velocidades altas. Además se mejora la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.



La mayoría de las afecciones en las alineaciones son no programadas y se producen para regularizar el ancho de las vías en lugares puntuales cuando alguna edificación avanza hacia la calle en relación a las de su entorno.

Uno de los ámbitos de gestión A6 (1405_3) en un asentamiento, se afecta para regularizar y rectificar el trazado del acceso a varias viviendas.

Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios, todas se consideran principales excepto en la pieza 1405_28 en el límite con al ámbito sistemático.

5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

En el suelo urbano consolidado hay varias piezas de vivienda unifamiliar. En las piezas 1405_10 y 1405_11 se fija este uso como principal debido a sus dimensiones y disposición, pero también se admite el uso de vivienda unifamiliar agrupada ya que es el que tiene actualmente. Las piezas 1405_9 y 1405_28 son de vivienda colectiva.

En el suelo urbano no consolidado todas las piezas residenciales son de vivienda colectiva. Hay cuatro piezas de espacios libres, 1405_30, 1405_33, 1405_35 y 1405_36, y una pieza de equipamiento, la 1405_32.

En suelo rústico de asentamiento rural las piezas residenciales son de vivienda unifamiliar, limitándose el resto de usos a los existentes y compatibles con las viviendas. En cada asentamiento se disponen piezas de espacios libres cumpliendo los estándares normativos.

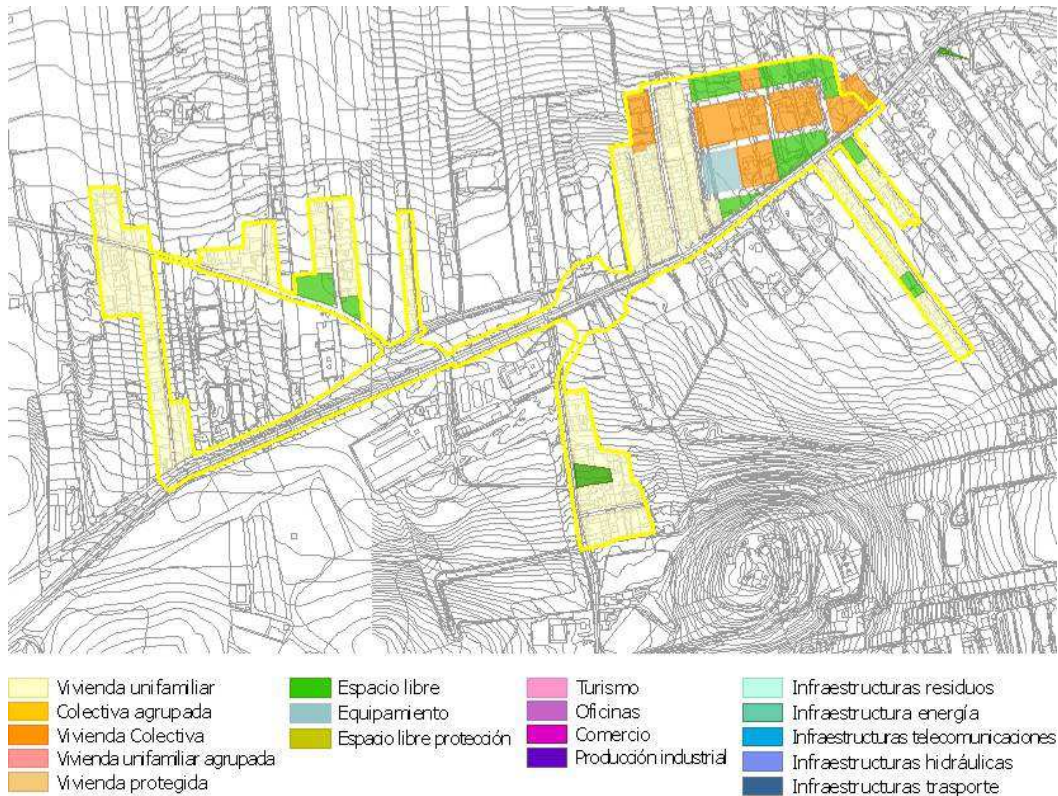


Figura 25: Usos pormenorizados principales del AUH

5.3.4. Condiciones de la edificación

Para la regulación de la edificación en suelo urbano y su disposición en la parcela se establecen con carácter general los siguientes parámetros: ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos en los casos necesarios.

En las piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar se establece una altura máxima de dos plantas. El porcentaje máximo de ocupación es del 60%, salvo en la pieza 1405_24 en la que no procede debido a su escaso fondo. La línea límite de la edificación para autopista, vía rápida y carretera convencional queda fijada en la representación gráfica de la separación mínima a linderos en cada pieza. Para evitar la parcelación excesiva la dimensión mínima del lindero frontal es de 8 metros.

En las piezas de vivienda colectiva la altura máxima se fija en tres plantas y un porcentaje máximo de ocupación del 70%. La separación mínima a linderos en las piezas 1405_28, 1405_29 y 1405_34 es gráfica. La dimensión mínima del lindero frontal es de 8 metros.

En el suelo rústico de asentamiento rural las piezas residenciales son todas de vivienda unifamiliar de dos plantas como máximo. Las nuevas edificaciones se limitarán al interior del asentamiento. La superficie edificable máxima es de 200 m²s, respetando la tendencia a edificaciones de escasa dimensión, tanto en planta como en altura. La edificabilidad máxima es de 1 m²c/m²s, excepto en las piezas 1405_15 y 1405_16 donde, debido a la superficie mínima de parcela, fijada en 500 m²s, la superficie edificable máxima es más restrictiva que el posible resultado de ese coeficiente de edificabilidad. Esta superficie mínima de parcela se fija para conservar la estructura del camino, manteniéndose así el carácter rural de los asentamientos. Con carácter general se fija la dimensión mínima del lindero frontal en 8 metros para evitar la parcelación excesiva.

En la pieza 1405_8 se fija una mínima área no ocupable, MANO, para permitir el acceso a la nave industrial situada en la trasera de la pieza. En las piezas 1405_4 y 1405_5 se establece una separación mínima al lindero frontal de 3 metros, respetando las alineaciones del asentamiento. En la pieza 1405_20 la separación mínima a los linderos posteriores y laterales se establece de manera gráfica para fijar la línea límite de la edificación en vía rápida.

5.3.5. Condiciones de gestión urbanística

En la ordenación del AUH se delimitan diferentes ámbitos de gestión, varios con procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado y asentamiento rural) y uno con procedimiento sistemático (en suelo urbano no consolidado).

Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias ya descritas en el apartado 5.3.2., que corresponden a ámbitos de gestión A1.
- b) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 por cada asentamiento (1405_1, 1405_4 y 1405_5), con la finalidad de mejorar y reurbanizar el viario y dotarlos de espacios libres.
- c) Las consistentes en la mejora de las condiciones de urbanización de las vías que dan acceso a grupos de parcelas unifamiliares con la finalidad de que los propietarios las realicen para que alcancen los niveles de servicio exigibles, tanto al suelo rústico de asentamiento rural como al suelo urbano, y que las parcelas adquieran la condición de solar (ámbitos de gestión A6 1405_2, 1405_3, 1405_6 y 1405_8).



Además en esta AUH se delimita el ámbito 1405_7 de gestión sistemática con el fin de mejorar la trama viaria y que los terrenos que han quedado vacíos en medio del área adquieran la condición de solar y se puedan edificar.

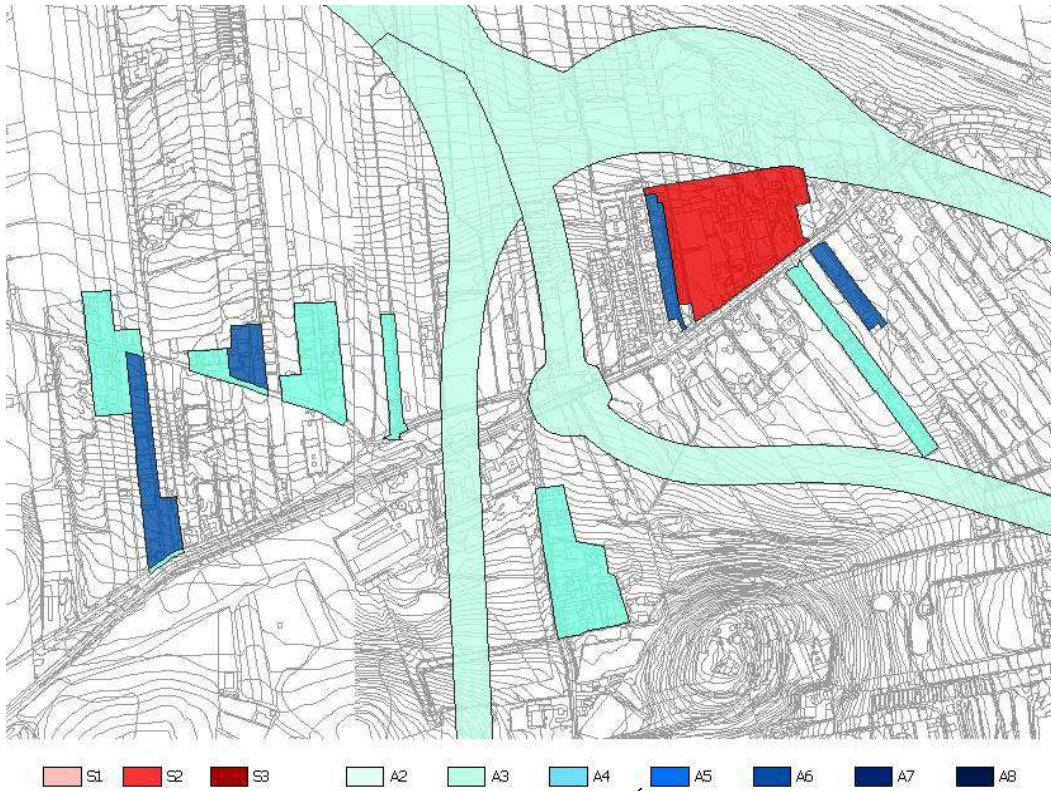


Figura 26: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH

5.3.6. Ámbito de gestión sistemática 1405_7: Carretera La Esperanza

Este ámbito de gestión, situado junto a la Carretera de la Esperanza, se encuentra entre dos zonas de suelo urbano consolidado.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la existencia de numerosas edificaciones y la ausencia de un viario adecuado lo cual impide la ocupación urbana. La ordenación que se plantea tiene como objetivo completar la trama urbana minimizando los encuentros con la Carretera de la Esperanza y asignar suficiente aprovechamiento lucrativo para posibilitar su viabilidad afectando a la menor cantidad posible de edificaciones. De esta forma se dota de una mayor sección al Pasaje Marcelino Parrafuncho y se prolonga, dándole continuidad en la transversal al Pasaje del Herrero.

Se crea una vía paralela al Pasaje Marcelino Parrafuncho como acceso desde la Carretera de la Esperanza a este ámbito de gestión y dos vías perpendiculares que articulan las dos anteriores y dan salida a dos caminos existentes de acceso a las viviendas. Una tercera vía con la misma dirección da salida al Pasaje Marcelino Parrafuncho hacia la Carretera de la Esperanza, evitando así ensancharlo en su extremo sur y afectar una edificación existente.

De esta manera quedan conformadas cuatro piezas lucrativas (1405_26, 1405_29, 1405_31 y 1405_34), una pieza de equipamiento (1405_32) y cuatro piezas más que corresponden a espacio libre, estableciéndose las siguientes condiciones de ordenación:

- a) La altura máxima se fija en tres plantas.



- b) La dimensión mínima del lindero frontal es de 8 m para todas las piezas del ámbito.
- c) El porcentaje máximo de ocupación se fija en el 70%, excepto en la pieza 1405_34 en la que no procede debido al alto porcentaje que queda dentro de la línea límite de la edificación de la Variante TF-5. Esto se refleja de manera gráfica con la línea de separación mínima al lindero posterior.
- d) En la pieza 1405_29 se fija la separación mínima de la edificación a la Carretera de la Esperanza.
- e) La pieza 1405_32, de equipamiento, tiene una altura máxima de tres plantas y un porcentaje máximo de ocupación del 70%. La superficie mínima de parcela es de 500 m²s.
- f) Las piezas 1405_30, 1405_33, 1405_35 y 1405_36 son espacios libres.

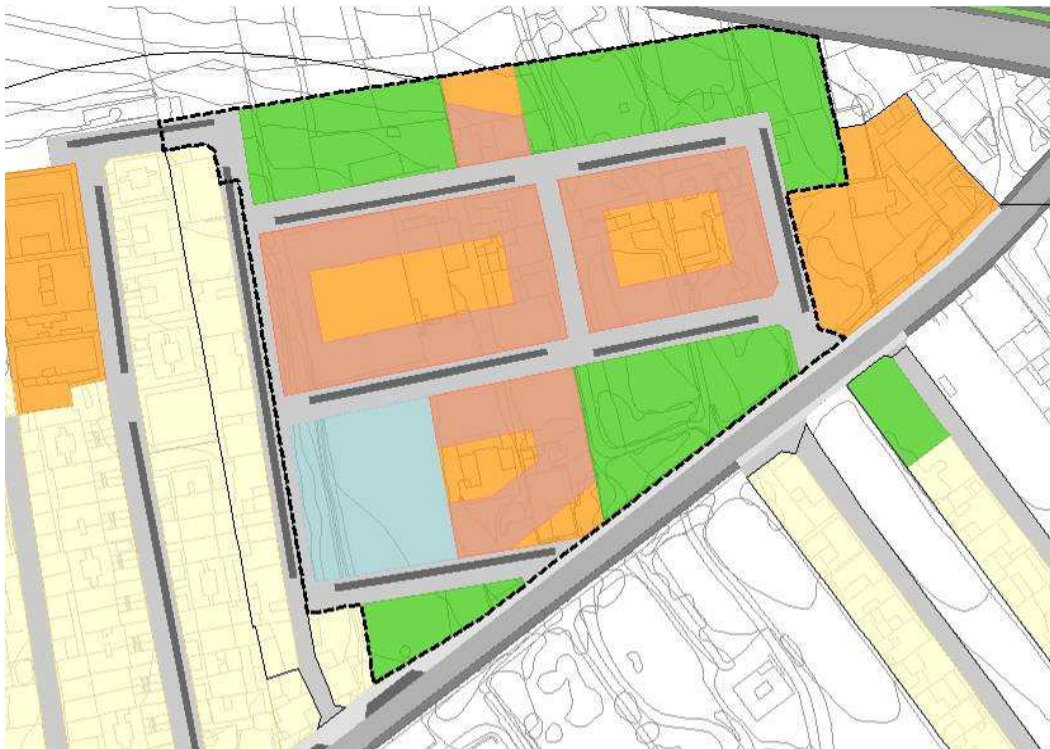


Figura 27: Imagen de ordenación del ámbito de gestión sistemática

6. AUH-1406: LA COSTURERA.

6.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea, situada al sur de la Carretera de la Esperanza (TF-24) en la cabecera sureste del aeropuerto, en el núcleo de Los Baldíos, comprende el conjunto de edificaciones que se concentran al margen izquierdo del Camino San Francisco de Paula. El AUH limita en tres de sus caras (sur, oeste y norte) con suelo rústico.



Figura 28: Delimitación del AUH

Esta AUH ocupa una antigua finca agrícola que sufrió un proceso de parcelación geométrica y construcción de edificaciones adosadas de uso unifamiliar. De esta forma, se ha configurado una incipiente trama urbana con viarios muy estrechos y sin los niveles mínimos de servicio sobre la que se dispone un grupo de edificaciones con alto grado de compactación. Todo el conjunto se apoya en dos entradas desde el Camino de San Francisco de Paula.

6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

El Camino de San Francisco de Paula es uno de los ejes radiales que parten del núcleo fundacional de La Laguna y que discurre sensiblemente a nivel hasta El Llano del Moro, en el Municipio del Rosario. El tramo que atraviesa esta AUH es de especial importancia ya que en este eje es donde se apoya el núcleo de La Costurera. Este tramo tiene una ligera pendiente con una sección de 7 metros de ancho aproximadamente, acabado asfáltico y presencia variable de aceras y algún otro elemento de urbanización.

En el estudio y análisis para la ordenación del AUH La Costurera, se ha encontrado la siguiente problemática urbanística:

- a) Graves deficiencias dimensionales y de servicio del eje Calle “La Costurera”.
- b) Estrechísimos viales transversales a dicho eje desde los que se accede a las parcelas interiores edificadas.
- c) Discontinuidad viaria como consecuencia del crecimiento discrecional edificatorio.

La delimitación del AUH se basa en la inclusión de los grupos compactos de edificaciones en recintos definidos ampliándolos lo estrictamente necesario para resolver las deficiencias del soporte viario y proveer la estructura necesaria para un suelo urbano consolidado.

El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención, ampliación y terminación de los viarios en cada uno de los tramos a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que posibilite su colmatación así como dar continuidad al viario. Para ello, como criterio general se mantienen las entradas viarias actuales excepto en una pieza (1406_5) donde se afecta para ampliar la entrada principal al AUH. Se crea un anillo posterior con una vía de nuevo trazado (en la trasera de la pieza 1406_10) para completar la trama y darle continuidad.

Respecto a la edificación el objetivo es generar un aspecto homogéneo del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones en altura y ocupación, dotando a las ya existentes del espacio libre suficiente para la ordenación de la zona (pieza 1406_12).

6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

6.3.1. Ordenación Estructural

El AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, quedando sus límites definidos por el contacto con el suelo rústico con la extensión estrictamente necesaria para incluir los suelos vinculados a la propuesta de ordenación e intervención sobre los mismos. Esta clasificación se justifica atendiendo al grado de consolidación por la edificación y la urbanización de estos terrenos (en coherencia con los criterios generales del Plan General). En el PGO-2004 estaba categorizada en su totalidad como suelo rústico, una parte de protección agraria y otra de protección de infraestructuras, debido a que estaba atravesada por el antiguo trazado de la Variante de la TF-5. Una vez que dicho trazado ha sido modificado por el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana no procede mantener la clasificación de rústico.

La Carretera San Francisco de Paula (viario urbano de segundo nivel) se modificará para conectar con la Variante de la TF-5 y la Vía de Ronda Sur (viarios territoriales de nivel 1).

6.3.2. Trama urbana

El AUH se estructura en torno al Camino de la Costurera que constituye la entrada y salida del asentamiento. Desde este eje parte, en forma de peine, el resto del viario de acceso a las edificaciones. El Camino Mato da acceso a las viviendas situadas al norte del asentamiento, pero no existe conexión con el Camino de la Costurera.

El Camino de la Costurera se considera viario urbano local del tipo L.06, rectificando puntualmente sus alineaciones para dar acceso a edificaciones existentes. El resto del viario del asentamiento (viarios transversales al Camino de la Costurera y el viario de cierre al final del AUH) se ordena mediante viario local del tipo L.04 dadas sus limitaciones de sección y se respetan las dimensiones existentes de apenas 3 metros en ocasiones. Sólo algunos tramos donde es posible su ensanchamiento se diseñan con secciones mínimas en torno a los 7 metros de ancho para permitir el paso de un vehículo y aparcamientos, coexistiendo en la misma calzada y siempre que se respete una servidumbre de protección de 0,75 metros junto a las edificaciones, excepto en las entradas de las edificaciones en las que no se permite el aparcamiento. Las alineaciones se definen en los tramos viarios existentes respetando lo más posible su diseño, las escasas rectificaciones que se establecen son generalmente no programadas de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

La ordenación intenta coser la trama urbana uniendo el Camino de la Costurera con el Camino Mato y cerrando el Pasaje Arrieta. Los nuevos viarios de cierre traseros se trazan ajustándose tanto a la topografía como a la parcelación, con secciones de 6 metros ajustadas al carácter de tránsito restringido similares a las vías existentes con las que conectan.

6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En todas las piezas de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas.

Se ha calificado una pieza concreta con uso principal público destinado preferentemente a espacio libre (pieza 1406_12). Al ubicarla se ha tenido en cuenta no afectar a parcelas construidas o con licencias concedidas, ocupando sólo parcelas vacantes cuya superficie permita las dimensiones legales mínimas establecidas para tal uso. De igual manera se ha buscado una ubicación centralizada en el núcleo con la finalidad del esponjamiento del centro edificado suavizando el carácter de crecimiento espontáneo de las edificaciones colindantes.

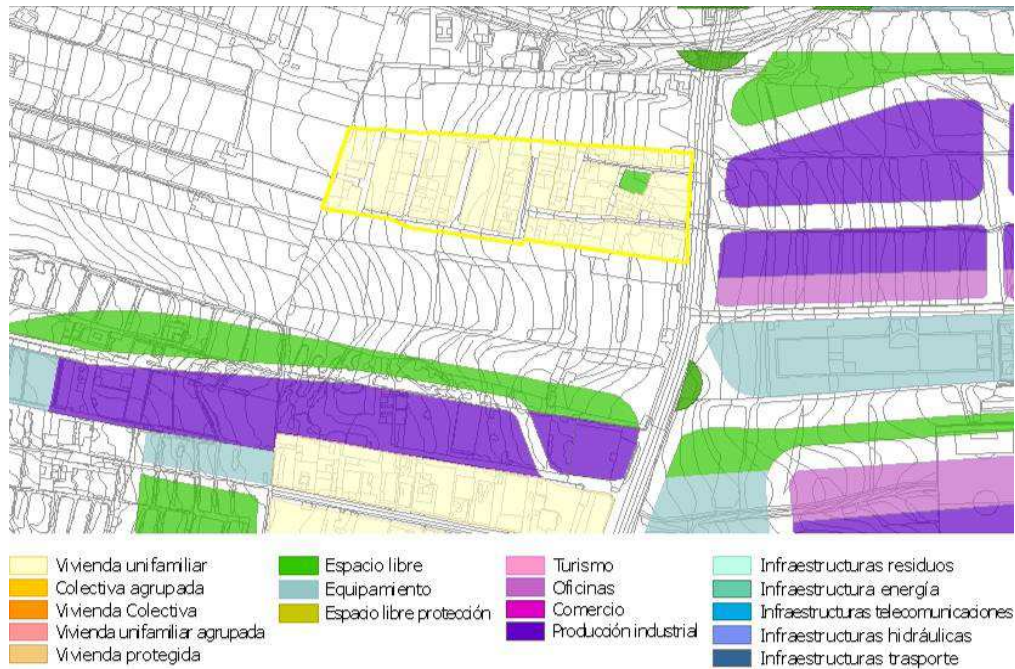


Figura 29: Usos pormenorizados principales del AUH

6.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la parcelación y de las edificaciones colindantes, se ha entendido que los parámetros más adecuados para regular futuras subdivisiones es el de longitud mínima del lindero frontal, así como el porcentaje máximo de ocupación para regular la edificación. Atendiendo a las condiciones mayoritarias existentes se han fijado en 8 metros y el 100 % respectivamente. Se establece con carácter general una altura máxima de 2 plantas, homogeneizándose así la altura media de las edificaciones.

6.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH pueden dividirse en dos grupos:

- a) Las consistentes en:
 - a1. El cierre de la trama urbana interior mediante la apertura de pequeños tramos.
 - a2. La obtención de suelo rústico para ampliación de viario.
 - a3. La obtención y urbanización de la pieza espacio libre público (1406_12).



Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios del AUH en su conjunto por lo que se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3.

b) La reurbanización de los estrechos viarios interiores del AUH.

Estas actuaciones competen a los propietarios de parcelas con frente a las mismas, excluyendo a la primera línea con frente al Camino de San Francisco de Paula y por tanto se delimitan los correspondientes ámbitos de gestión asistemática de modalidad A6.



Figura 30: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH



7. AUH-1407: CALLE LA VIÑA

7.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Calle La Viña, en Los Baldíos, se encuentra limitada por la Ronda Sur al norte y el Camino de San Francisco de Paula al este. Al oeste abarca el asentamiento asociado al Camino del Medio hasta el Cementerio de San Luís, sin incluirlo. Al sur termina cuando acaban las parcelas edificadas.

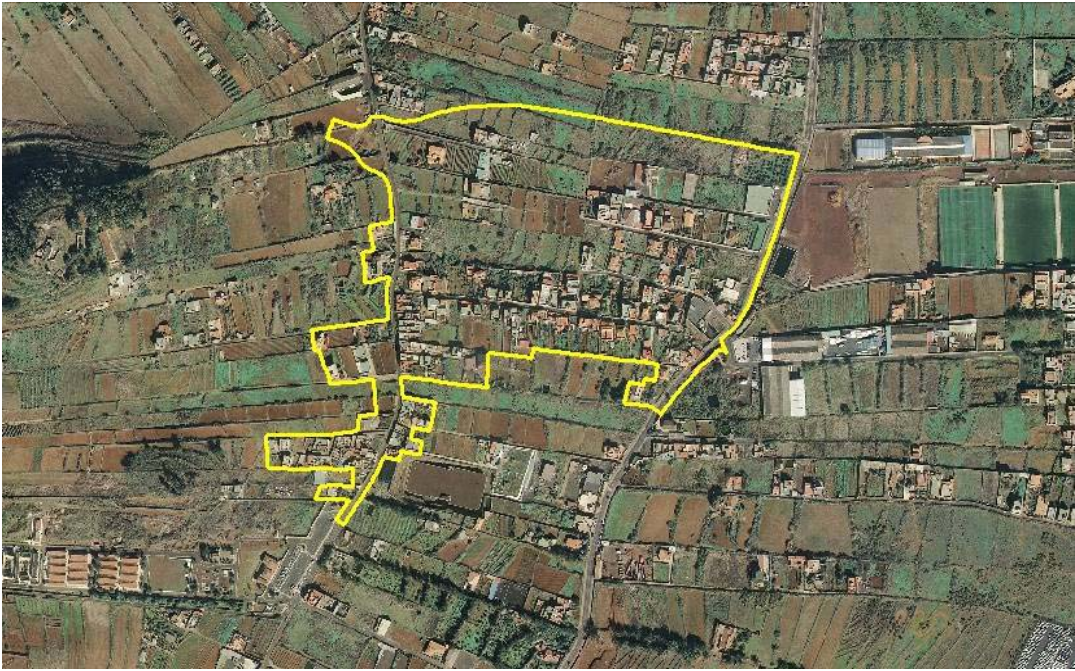


Figura 31: Delimitación del AUH

Entre el Camino del Medio y el Camino de San Francisco de Paula se encuentra un núcleo urbano con viviendas unifamiliares de una y dos plantas, tanto aisladas como entre medianeras. Además de las viviendas existen almacenes y cierta actividad de industria ligera. En el área se incluye también un asentamiento rural compuesto por viviendas unifamiliares.

7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La trama urbana de esta área es precaria, con calles estrechas, algunas de un solo sentido y otras sin salida. Uno de los criterios de ordenación es dotar de ancho suficiente a las vías y dar salida a las que no la tienen.

El núcleo urbano tiene una zona que no está consolidada y con un viario que no es adecuado. Uno de los criterios de ordenación del área es vincular esta zona al resto del suelo urbano y dar la condición de solar a las parcelas completando la trama.

No hay espacios libres ni equipamientos en la zona. Los que se obtengan en los ámbitos de gestión tendrán que situarse de manera que sirvan a toda el área. En parte del área nueva, por limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora), se establece como principal el uso industrial.



A una distancia inferior de 30 metros desde la arista exterior de la Ronda Sur, así como a 12 metros en sus ramales, no está permitida la edificación según 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 la disposición de las piezas del ámbito de gestión 1407_7.



Figura 32: Huella sonora.

Fuera de este núcleo urbano no se han dado procesos importantes de subparcelación ni usos o tipologías urbanas y se mantiene la estructura agrícola del territorio. No existen conjuntos de edificaciones con trama urbana ni susceptibles de integrarse en ésta. Las fincas se han ido subdividiendo transversalmente al viario que les da acceso generando suertes alargadas y se ha edificado junto al camino dejando las partes traseras para el cultivo. En ocasiones se ha creado un nuevo camino más estrecho para acceder a edificaciones que se han hecho detrás de la primera, generándose un esquema en árbol.

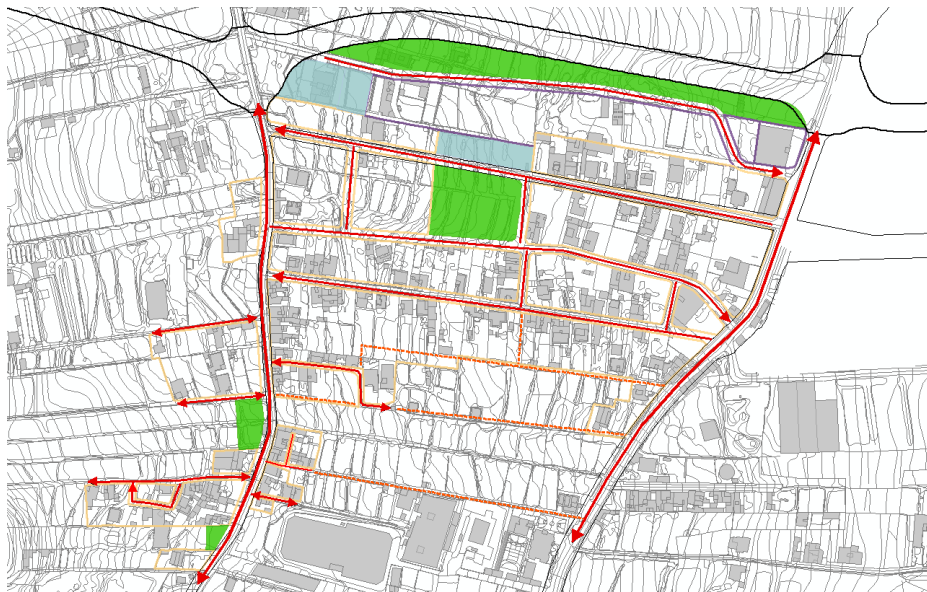


Figura 33: Esquema de ordenación

Las zonas en las que la densidad de viviendas es suficiente, accediendo desde la misma vía principal y siguiendo la misma estructura, se categorizan como asentamiento rural. Se mejorará en lo posible la red existente de caminos y no se estima necesaria la apertura de nuevos. Además se le dota de espacios libres de los que carece a fecha de la redacción del presente Plan. En el núcleo que está al otro lado de la carretera se opta por esta categoría para mantener su carácter rural.

Es previsible que el núcleo urbano crezca hacia el sur en un futuro. Para facilitar el trazado de estas posibles vías se fijarán de forma gráfica líneas de separación mínima a linderos y mínimas áreas no ocupables.

7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

7.3.1. Ordenación Estructural

El suelo de esta área se categoriza en suelo rústico de asentamiento rural, suelo urbano consolidado y suelo urbanizable sectorizado ordenado.

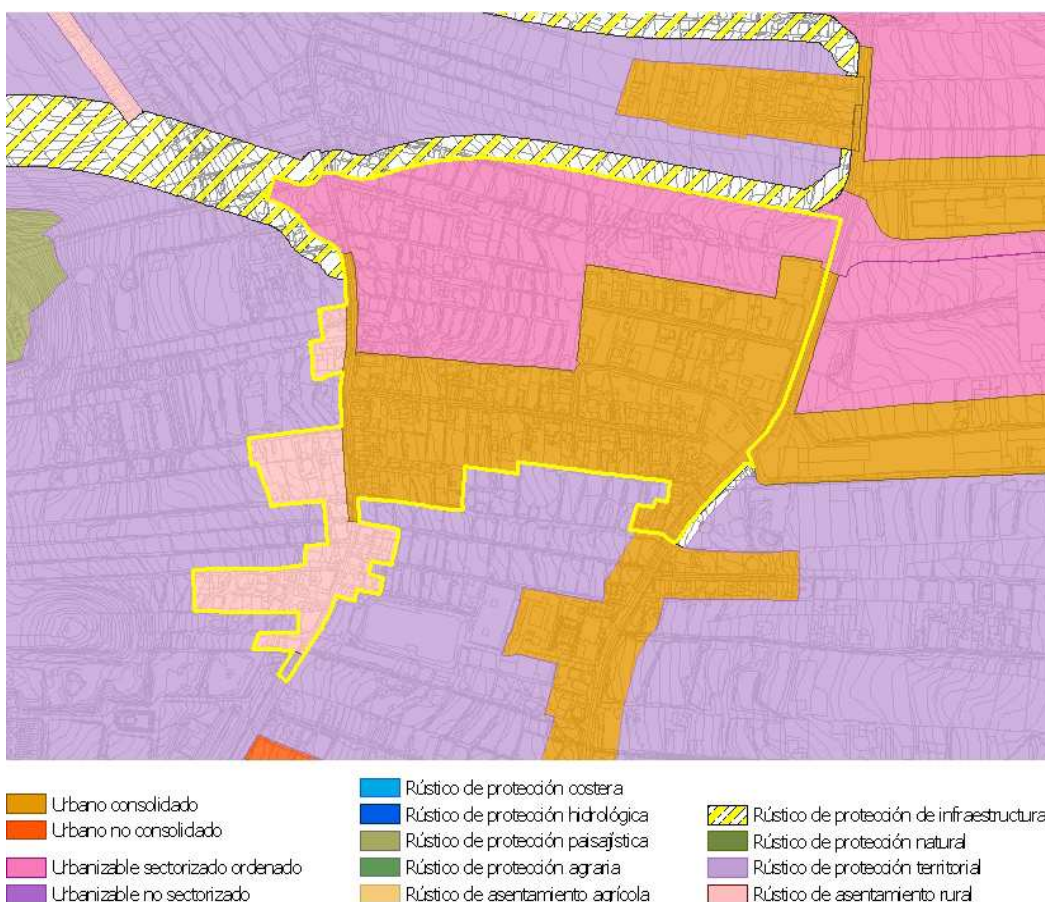


Figura 34: Categorización urbanística del suelo del AUH

La delimitación del asentamiento rural se ajusta a las viviendas existentes siempre que tengan densidad suficiente evitando cualquier extensión hacia el exterior no edificado. De esta manera queda definido un asentamiento rural discontinuo a ambos lados del Camino del Medio, extendiéndose a los caminos menores que parten de él.



Figura 35: Límite del asentamiento (en rojo).

Hay tres tipos de sistemas estructurales viarios en relación con la accesibilidad del área:

- a) Viario territorial de nivel 1: La Ronda Sur, dispuesta en el borde norte de la zona, no da acceso a ninguna parcela. De aquí partirá la nueva vía de la zona industrial y se conectará con el Camino del Medio y el Camino de San Francisco de Paula mediante dos rotondas.
- b) Viario urbano principal de nivel 2: El Camino de San Francisco de Paula que discurre en dirección norte-sur, vinculando las distintas áreas de la zona.
- b) Viario municipal no urbano: El Camino del Medio que discurre también en dirección norte sur, pero con un carácter más rural.

En esta Área Urbanística Homogénea no hay elementos estructurales no viarios.

7.3.2. Trama urbana

La Vía de Ronda, viario urbano territorial, se separa de la trama urbana mediante una franja ajardinada de ancho variable entre 16 y 30 metros aproximadamente. Se ordena mediante una sección tipo SM.01 con una mediana central ajardinada que separa las dos calzadas con 2 carriles por sentido, arcenes en sus extremos, banda ajardinada colindando con el suelo rústico y aceras en el margen del espacio libre.

La trama urbana está compuesta por el viario urbano principal Camino de San Francisco de Paula, el viario municipal no urbano Camino del Medio y dos viarios urbanos secundarios de un solo sentido perpendiculares a éstos. Uno de ellos es la vía de servicio para la zona industrial que parte de la Ronda Sur y desemboca en el Camino de San Francisco de Paula. El otro es la Calle de la Viña, de uso exclusivamente residencial. De esta forma se separan los diferentes tráficos y se mejora la accesibilidad global del núcleo. Esta red conforma una agrupación interior de manzanas, macromanzanas, que albergan el tráfico motorizado principal canalizándolo hacia el viario urbano local. Dentro, se ubican los viarios locales, con uso principalmente peatonal, estancial y de aparcamiento, que obligan al uso del viario secundario y principal de la zona. Este tipo de viario también se utiliza en los asentamientos rurales al oeste del Camino del Medio dándole accesibilidad a los pequeños ámbitos edificados que cuelgan de éste.



La ordenación planteada para el viario urbano principal, Camino de San Francisco de Paula, se propone una sección tipo P.02 y P.03 con una calzada de doble sentido y aparcamiento (en el caso de la P.02 aparcamiento en ambos laterales y en caso de la P.03 aparcamiento en un lateral).

Para el viario municipal no urbano, Camino del Medio, se plantea una sección tipo S.02 con una calzada bidireccional, aceras y sin aparcamiento por las limitaciones de sección.

Para los viarios urbanos secundarios de esta AUH se propone una sección del tipo S.03 con un único sentido de circulación, aparcamientos en línea y aceras con anchos de 2 metros. En las calzadas de la vía industrial el ancho no será inferior a 3.50 metros para garantizar el tránsito de camiones con buenas prestaciones.

Por último, el viario local interior de la macromanzana y el de los asentamientos urbanos localizados al oeste del Camino del Medio se ordenan mediante secciones de coexistencia. Para los viarios locales de la macromanzana se propone una sección tipo L.04. Se adoptarán medidas necesarias que eviten altas velocidades y se mejorará la calidad ambiental y estética con vegetación y elementos urbanos. Para los viarios localizados en los asentamientos se plantea una sección tipo L.05. Se dispondrá de una franja ajardinada en contacto con el suelo rústico. En el interior del asentamiento la sección tipo propuesta es también la L.04.

El núcleo urbano puede crecer hacia el sur en un futuro. Para favorecer el trazado de estas posibles vías se fijan de forma gráfica líneas de separación mínima a linderos y mínimas áreas no ocupables en las piezas residenciales (Figura 36).



Figura 36: Futuro crecimiento probable

En el resto del área no existe ningún tipo de trama urbana. La red existente de caminos da soporte a la estructura rural de la zona y en especial del asentamiento. Las viviendas se disponen directamente a lo largo del Camino del Medio, en caminos locales o pasajes que parten de él dando lugar a una estructura en árbol. El Callejón Francisco Cabrera se ensancha para mejorar su accesibilidad, pero no se abren vías nuevas. En el lado este del asentamiento hay dos pasajes peatonales que dan acceso a un grupo de viviendas. Uno de ellos, el que parte del Camino del Medio, es uno de los posibles viarios mencionados en el párrafo anterior.



La mayoría de las afecciones en las alineaciones son no programadas y se producen para regularizar el ancho de las vías en lugares puntuales cuando alguna edificación avanza hacia la calle en relación a las de su entorno o para darle un ancho adecuado al viario estructurante.

Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios, todas se consideran principales excepto las de la Ronda Sur y sus rotondas y las del ámbito de gestión A5 (1407_6).

7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

En el suelo urbano consolidado las piezas residenciales son de vivienda unifamiliar. No hay ninguna pieza de espacio libre ni de equipamiento.

En el suelo urbanizable las piezas son de vivienda de protección al sur y de uso industrial al norte, donde existe afección por la huella sonora. Además se proyecta una pieza de espacio libre en el borde de la Ronda Sur y otra en una manzana residencial en el interior de la trama; también hay una pieza de equipamiento en el límite con el suelo urbano consolidado para facilitar la accesibilidad al resto de habitantes de la zona y otras dos, una de equipamiento privado y la otra público, en la zona industrial.

En el suelo rústico de asentamiento rural todas las piezas residenciales son de vivienda unifamiliar limitándose el resto de usos a los existentes y compatibles con las viviendas. Se disponen dos piezas de espacios libres cumpliendo con los estándares normativos.

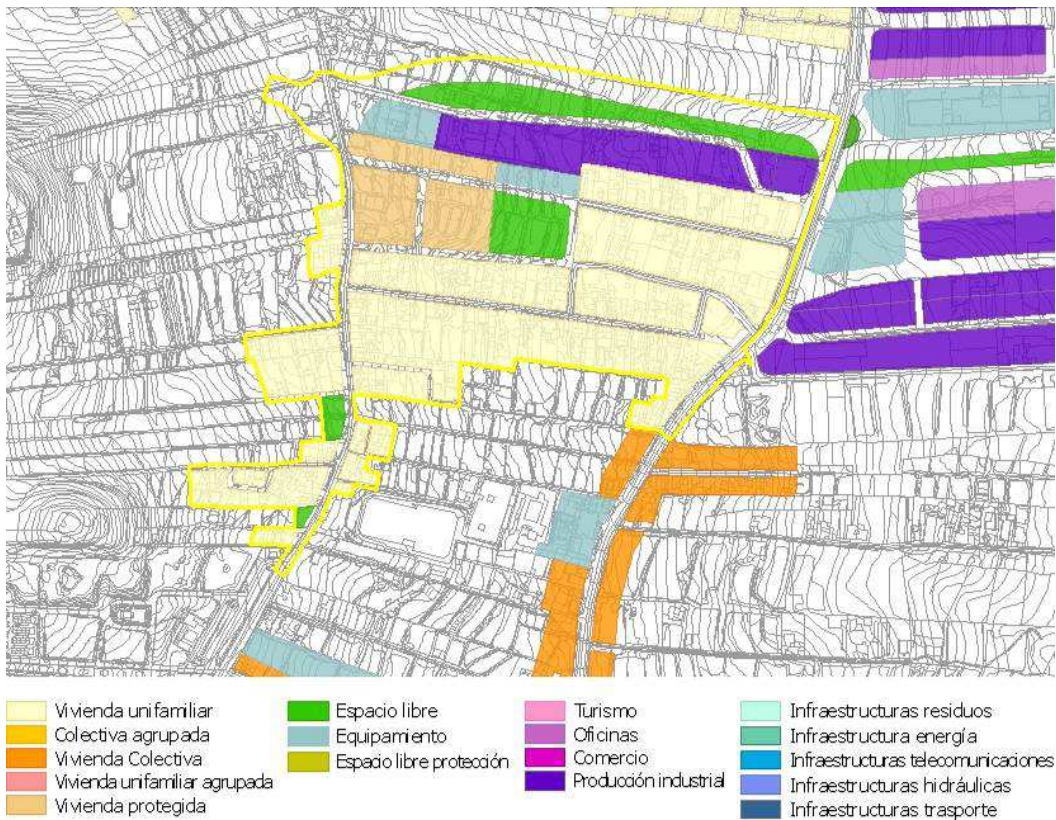


Figura 37: Usos pormenorizados principales del AUH



7.3.4. Condiciones de la edificación

En suelo urbano en las piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar se establece un porcentaje máximo de ocupación del 50% y una altura máxima de dos plantas. La separación mínima al lindero frontal es de 2 m y al posterior de 3 m. En las piezas 1407_9 y 1407_11 además, existe separación mínima a linderos gráfica, mínima área no ocupable y fondo máximo edificable de 50 m en la pieza 1407_9 para la reserva de suelo no edificable en previsión de una futura ampliación del área hacia el sur. Para evitar la parcelación excesiva la dimensión mínima del lindero frontal es de 8 m y la superficie mínima de parcela es de 150 m²s.



Figura 38: Fondo máximo edificable

En las piezas cuyo uso es vivienda colectiva se fija un porcentaje máximo de ocupación del 70% y una altura máxima de 3 plantas. La separación mínima al lindero frontal es de 2 m y al posterior de 3 m. En la pieza 1407_21 la separación mínima al lindero lateral es gráfica para fijar la línea límite de la edificación en la rotonda de la Ronda Sur. La superficie mínima de parcela es de 500 m²s.

En las piezas de uso industrial se establece una altura máxima de dos plantas y una edificabilidad máxima de 1,5 m²c/m²s. En la pieza 1407_23 se fija la separación mínima al lindero frontal y posterior de forma gráfica, al primero por la línea límite de la edificación de la Ronda Sur y al segundo para alejar el uso industrial del de vivienda. En la pieza 1407_24 se fija la separación mínima al lindero lateral de forma gráfica para mantener la línea límite de la edificación de la Ronda Sur. La superficie mínima de parcela es de 250 m²s.

En las piezas de equipamiento el porcentaje máximo de ocupación de la parcela es del 70% salvo en la pieza 1407_20 en la que no procede debido al alto porcentaje no edificable derivado de la línea límite de la edificación de la Ronda Sur. La altura máxima es de 3 plantas. La separación mínima al lindero posterior es de 3 m y al frontal de 2 m en la pieza 1407_16 y se fija de forma gráfica en las piezas 1407_20 y 1407_29 para mantener la línea límite de la edificación de la Ronda Sur.

En el suelo rústico de asentamiento rural todas las piezas residenciales son de vivienda unifamiliar de 2 plantas como máximo. Las nuevas edificaciones se limitarán al interior del asentamiento. La ocupación máxima es del 30% con una superficie edificable máxima de 200 m²s respetando la tendencia a edificaciones de escasa dimensión del asentamiento tanto en planta como en altura. La separación mínima a todos los linderos es de 3 m. En las piezas 1407_5 y 1407_6 se fija la separación mínima al lindero frontal gráfica para la reserva de suelo no edificable en previsión de una futura ampliación del área hacia el sur. Con carácter general se fija la superficie mínima de parcela en 250 m²s para evitar parcelación excesiva.



7.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Para hacer viable la ordenación de esta AUH se delimitan diferentes ámbitos de gestión, varios con procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado y suelo rústico de asentamiento rural) y uno con procedimiento sistemático (en suelo urbano no consolidado).

Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias ya descritas en el apartado 7.3.2., que se corresponden a ámbitos de gestión A1.
- b) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 para el asentamiento (1405_1) con la finalidad de mejorar y reurbanizar el viario y dotar de espacios libres al asentamiento.
- c) La consistente en la obtención y ejecución de un nuevo viario en suelo urbano consolidado necesario para conectar el ámbito de gestión sistemática con la trama urbana existente y por tanto se delimita como recinto de modalidad A5. Se ha delimitado el ámbito de gestión A5 1407_6 correspondiente a la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 1407_7 con el Camino San Francisco de Paula, prolongando la vía de servicio de la zona industrial.
- d) Las consistentes en la mejora de las condiciones de urbanización y en el paso a propiedad pública de las vías que dan acceso a grupos de parcelas unifamiliares para que los propietarios las realicen solidariamente y que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo rústico de asentamiento rural adquiriendo las parcelas la condición de solar. Ámbitos de gestión A6 1407_2, 1407_3 y 1407_4.

Además se delimitan dos ámbitos de gestión sistemática, el 1407_5 y el 1407_7, con el fin de completar la trama viaria y que los terrenos que han quedado vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar.

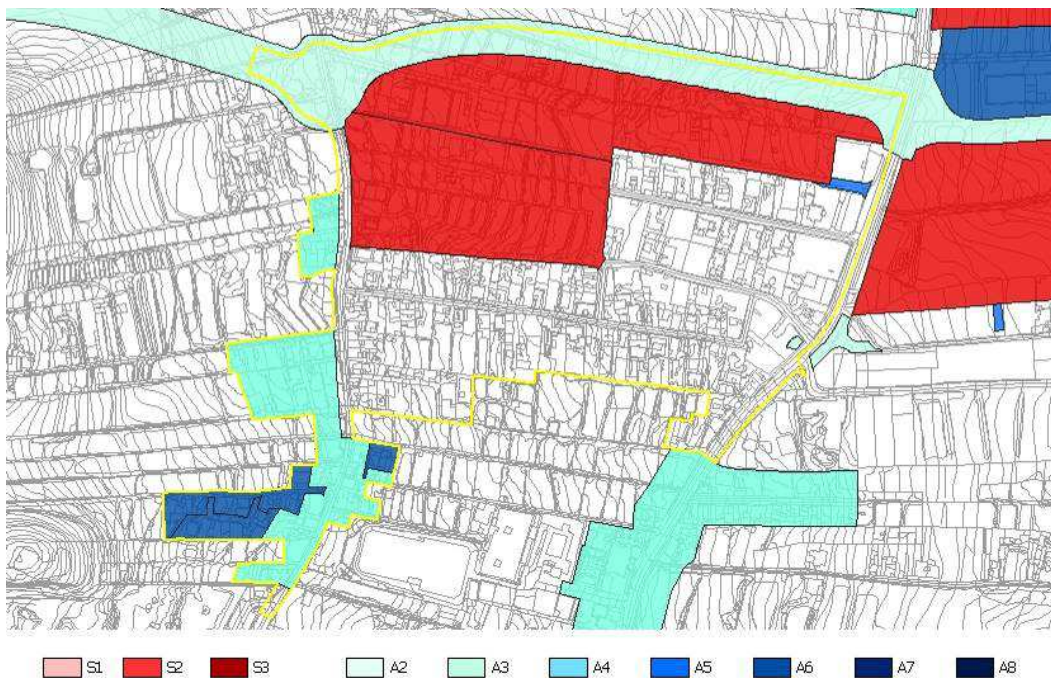


Figura 39: Ámbitos de gestión urbanística en el AUH



7.3.6. Ámbito de gestión sistemática 1407_5: Calle la Viña residencial

Este ámbito, situado al noroeste del AUH, comprende los terrenos actualmente vacíos entre el Camino del Medio y la Calle Tabajoste.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viario local interior adecuado, lo que impide la ocupación urbana del mismo y la articulación de las diferentes zonas del área y las áreas vecinas. La ordenación que se plantea tiene como objetivo completar la trama urbana sin afectar las edificaciones existentes y asignar suficiente aprovechamiento lucrativo para posibilitar su viabilidad.

Se prolongan las calles del Bernegal y Tabajoste, viarios urbanos locales, hasta el Camino del Medio y se proyectan dos perpendiculares a éstas para articularlas y mejorar la circulación de la zona. Quedan conformadas tres piezas lucrativas, 1407_17, 1407_18 y 1407_21, con las siguientes condiciones de ordenación: El uso principal es vivienda de protección con un porcentaje máximo de ocupación del 70% y una altura máxima de 3 plantas. La separación mínima al lindero frontal es de 2 m y al posterior de 3 m. En la pieza 1407_21 se dispone una separación mínima al lindero lateral gráfica para fijar la línea límite de la edificación en la rotonda de la Ronda Sur. La superficie mínima de parcela es de 500 m²s.

La pieza 1407_16 de equipamiento tiene una altura máxima de tres plantas y un porcentaje máximo de ocupación del 70%. La separación mínima al lindero frontal es de 2 m y al posterior de 3 m. La pieza 1407_15 es un espacio libre. Ambas piezas se sitúan lo más cercanas al centro del núcleo urbano para facilitar la accesibilidad de sus ciudadanos.



Figura 40: Imagen de ordenación de los ámbitos de gestión 1407_5 y 1407_7

7.3.7 Ámbito de gestión sistemática 1405_7: Calle la Viña industrial

Los terrenos vacíos al borde de la Ronda Sur y que forman este ámbito al norte del AUH carecen de viario y están afectados por la huella sonora del aeropuerto. La ordenación pretende dar acceso y condición de solar a los terrenos vacíos entre el suelo urbano y el viario estructurante asignando suficiente aprovechamiento lucrativo para que sean viables.

Se plantea una vía de servicio paralela a la Ronda Sur accediendo desde ésta y saliendo al Camino de San Francisco de Paula. A los lados de esta calle están las piezas de uso industrial, de espacio libre y equipamientos condicionadas por la disposición de la línea límite de la edificación para vía rápida. Se conforman dos piezas lucrativas, 1407_23 y 1407_24, cuyas condiciones de ordenación son: altura máxima de 2 plantas y edificabilidad de 1,5

m²c/m²s. En la pieza 1407_23 la separación mínima al lindero frontal y posterior es gráfica, al primero por la línea límite de la edificación de la Ronda Sur y al segundo para alejar el uso industrial del de vivienda. En la pieza 1407_24 la separación mínima al lindero lateral es gráfica para mantener la línea límite de la edificación de la Ronda Sur. La superficie mínima de parcela es de 250 m²s.

En las piezas de equipamiento la altura máxima es de 3 plantas. En la 1407_29 el porcentaje máximo de ocupación es del 70%. En la 1407_20 no procede debido al alto porcentaje no edificable. La separación mínima al lindero posterior es de 3 metros y al frontal se fija de forma gráfica para mantener la línea límite de la edificación de la Ronda Sur. La pieza 1407_19 es un espacio libre.