

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

A. MEMORIA DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

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

ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE PUNTA DEL HIDALGO	6
1.1. Delimitación y descripción general	6
1.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación	7
1.3. Ordenación estructural	9
1.3.1. Elementos estructurantes y usos globales	9
1.3.2. Clasificación y categorización	10
1.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas	11
1.4. Ordenación pormenorizada	12
1.4.1. Trama urbana	12
1.4.2. Usos	13
1.4.3. Edificación	13
1.5. Gestión urbanística	14
2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE BAJAMAR	16
2.1. Delimitación y descripción general	16
2.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación	17
2.3. Ordenación estructural	18
2.3.1. Elementos estructurantes y usos globales	18
2.3.2. Clasificación y categorización	20
2.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas	21
2.4. Ordenación pormenorizada	22
2.4.1. Trama urbana	22
2.4.2. Usos	23
2.4.3. Edificación	24
2.5. Gestión urbanística	25
3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TEJINA	27
3.1. Delimitación y descripción general	27
3.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación	28
3.3. Ordenación estructural	29
3.3.1. Elementos estructurantes y usos globales	29
3.3.2. Clasificación y categorización	31
3.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas.	32
3.4. Ordenación pormenorizada	33
3.4.1. Trama urbana	33
3.4.2. Usos	34
3.4.3. Edificación	35
3.5. Gestión urbanística	35

4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE VALLE DE GUERRA -	37
4.1. Delimitación y descripción general-----	37
4.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación -----	38
4.3. Ordenación estructural -----	39
4.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	39
4.3.2. Clasificación y categorización -----	41
4.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----	42
4.4. Ordenación pormenorizada. -----	43
4.4.1. Trama urbana-----	43
4.4.2. Usos -----	43
4.4.3. Edificación-----	44
4.5. Gestión urbanística. -----	45
5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GUAMASA -----	46
5.1. Delimitación y descripción general-----	46
5.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación -----	47
5.3. Ordenación estructural -----	48
5.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	48
5.3.2. Clasificación y categorización -----	49
5.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----	50
5.4. Ordenación pormenorizada -----	51
5.4.1. Trama urbana-----	51
5.4.2. Usos -----	52
5.4.3. Edificación-----	53
5.5. Gestión urbanística. -----	53
6. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS RODEOS -----	55
6.1. Delimitación y descripción general-----	55
6.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación -----	56
6.3. Ordenación estructural -----	57
6.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	57
6.3.2. Clasificación y categorización -----	59
6.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas. -----	60
6.4. Ordenación pormenorizada -----	61
6.4.1. Trama urbana-----	61
6.4.2. Usos -----	61
6.4.3. Edificación-----	62
6.5. Gestión urbanística. -----	63
7. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DEL COROMOTO -----	65

7.1. Delimitación y descripción general-----	65
7.2 Problemática urbanística y criterios y objetivos de ordenación -----	66
7.3. Ordenación Estructural-----	68
7.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	68
7.3.2. Clasificación y categorización -----	70
7.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----	71
7.4. Ordenación pormenorizada-----	72
7.4.1. Trama urbana-----	72
7.4.2. Usos -----	73
7.4.3. Edificación-----	74
7.5. Gestión urbanística -----	75
8. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA VEGA LAGUNERA -----	76
8.1. Delimitación y descripción general-----	76
8.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	77
8.3. Ordenación estructural -----	78
8.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	78
8.3.2. Clasificación y categorización -----	80
8.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----	81
8.4. Ordenación pormenorizada-----	82
8.4.1. Trama urbana-----	82
8.4.2. Usos -----	83
8.4.3. Edificación-----	84
8.5. Gestión urbanística -----	84
9. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LAS MERCEDES -----	86
9.1. Delimitación y descripción general-----	86
9.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	87
9.3. Ordenación estructural -----	88
9.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	88
9.3.2. Clasificación y categorización -----	90
9.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas -----	91
9.4. Ordenación pormenorizada-----	92
9.4.1. Trama urbana-----	92
9.4.2. Usos -----	92
9.4.3. Edificación-----	93
9.5. Gestión urbanística -----	94
10. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE ZONA CENTRO -----	96

10.1. Delimitación y descripción general-----	96
10.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	97
10.3. Ordenación estructural -----	98
10.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	98
10.3.2. Clasificación y categorización-----	101
10.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----	102
10.4. Ordenación pormenorizada -----	103
10.4.1. Trama urbana -----	103
10.4.2. Usos-----	104
10.4.3. Edificación -----	105
10.5. Gestión urbanística -----	106
11. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA CUESTA -----	108
11.1. Delimitación y descripción general-----	108
11.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	109
11.3. Ordenación estructural -----	110
11.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	110
11.3.2. Clasificación y categorización -----	114
11.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----	115
11.4. Ordenación pormenorizada -----	116
11.4.1. Trama urbana -----	116
11.4.2. Usos-----	118
11.4.3. Edificación -----	119
11.5. Gestión urbanística -----	120
12. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TACO -----	122
12.1. Delimitación y descripción general-----	122
12.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	123
12.3. Ordenación Estructural-----	124
12.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	124
12.3.2 Clasificación y categorización -----	126
12.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----	127
12.4. Ordenación pormenorizada. -----	128
12.4.1. Trama urbana -----	128
12.4.2. Usos -----	129
12.4.3 Edificación-----	130
12.4. Gestión urbanística -----	131
13. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GENETO-----	133
13.1. Delimitación y descripción general-----	133

13.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	134
13.3. Ordenación Estructural-----	136
13.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	136
13.3.2. Clasificación y categorización-----	138
13.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----	139
13.4. Ordenación pormenorizada -----	140
13.4.1. Trama urbana -----	140
13.4.2. Usos-----	142
13.4.3. Edificación -----	144
13.5. Gestión urbanística -----	144
14. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS BALDÍOS -----	146
14.1. Delimitación y descripción general-----	146
14.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación -----	147
14.2. Ordenación Estructural-----	148
14.3.1. Elementos estructurantes y usos globales -----	148
14.3.2. Clasificación y categorización-----	149
14.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas-----	149
14.4. Ordenación pormenorizada -----	150
14.4.1. Trama urbana -----	150
14.4.2. Usos-----	151
14.4.3. Edificación -----	152
14.5. Gestión urbanística -----	153

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE PUNTA DEL HIDALGO

1.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Punta del Hidalgo se ubica al noreste de la isla, en una plataforma que compone una península de 1.600 metros de ancho, entre el Macizo de Anaga y la costa, con una pendiente media del 12%. Su borde occidental se desarrolla a lo largo de la línea litoral, y se desvía hacia el interior, siguiendo el trazado de la Carretera General (TF-13), quedando delimitado como sigue:

- Al norte, el límite coincide, en su extremo occidental, con el cauce del Barranquillo Perera, y continua hacia el este, sensiblemente paralelo a la TF-13, hasta el mirador.
- Al oeste, el límite viene definido por el borde costero.
- Al sur-sureste, linda con el cauce del Barranco de La Hoya, y con suelo rústico de protección agraria, siguiendo el trazado de la Carretera Gral. (TF-13) y desviándose solamente para incluir los barrios de El Homicián y El Carmen.
- Al este, linda con suelo rústico de protección costera, en el borde litoral, y hacia el interior, con suelo rústico de protección agraria, y de protección hidrológica, correspondiente al cauce del Barranco Seco.

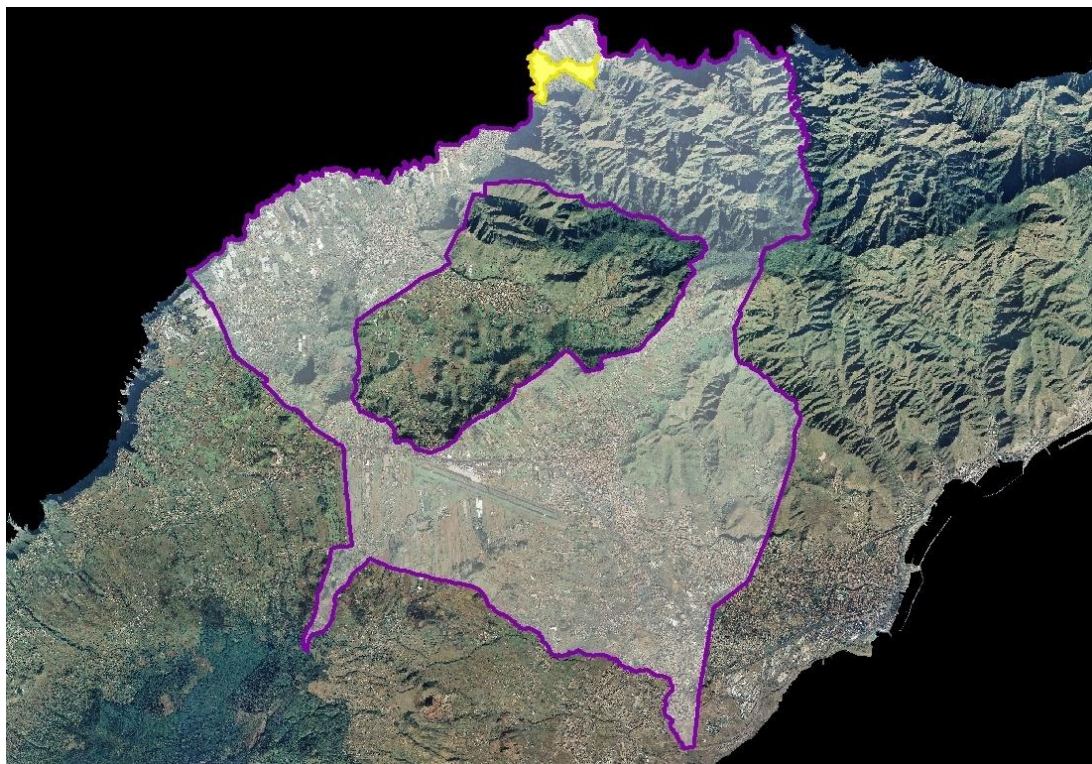


Figura 1.1: Ubicación del núcleo en el municipio

En este núcleo se distinguen dos zonas, una de carácter más urbano, que se desarrolla junto a la costa, al oeste de la Carretera Gral. (TF-13), y otra, que destaca por su dimensión y características morfológicas, como es El Homicián, ubicada al este del citado eje viario. La franja costera, correspondiente a la Urbanización Tesesinte, es la única que muestra una trama urbana ordenada, y dotada de los servicios suficientes, propios de suelo urbano consolidado. El resto del núcleo, se desarrolla, en la mayoría de los casos, en torno a vías de escasa sección, con un uso casi exclusivamente peatonal.

Los barrios de El Homicián y El Carmen se extienden a lo largo de dos caminos de origen rural con sección deficitaria, la calle Sebastián Ramos y el Camino del Callejón, que parten de la Carretera Gral. TF-13, configurando dos áreas de difícil accesibilidad.

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

1.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

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

Su integración en una "unidad territorial", estructurada por la Carretera Gral. TF-13 que discurre por el territorio uniendo los núcleos urbanos de Bajamar y La Punta del Hidalgo, ha propiciado un desarrollo fundamentalmente longitudinal, con escaso “cosido” transversal. Es precisamente donde este eje viario termina, al tratarse de una vía “de ida y vuelta”, sin posibilidad de recorrido alternativo, donde se presentan la mayor parte de los problemas. Por este motivo, resulta necesario considerar alternativas viarias, que resuelvan las situaciones de tráfico intenso, que se producen sobre todo en la época estival.

El estudio del núcleo, y de sus áreas urbanísticas homogéneas, pone de manifiesto distintos aspectos, de los que deriva su problemática urbanística:

- a) El sistema viario es, en general, deficiente. Cuenta con escasa sección y carece, en muchos casos, de condiciones adecuadas de urbanización y de servicios básicos, así como de capacidad dimensional suficiente, para albergar aparcamientos. A excepción del AUH-0102: Tesesinte, que cuenta con una red viaria suficiente y con condiciones de urbanización aceptables.
- b) El parque residencial constituido mayoritariamente por segundas viviendas de uso estacional, genera un desequilibrio en las necesidades según la época del año.
- c) La coexistencia en el núcleo, de instalaciones turísticas hoteleras, apoyadas fundamentalmente en viarios peatonales transversales al borde marítimo, con piezas de uso residencial, hace necesario, en la ordenación del área, el cumplimiento de las exigencias definidas por el PTOTT (Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife), el cual define la zona de La Punta del Hidalgo como área con destino mixto, turístico-residencial.
- d) El borde litoral cuenta con diversas infraestructuras para el disfrute de la costa, entre las que destaca la piscina y el paseo peatonal, y su posible ampliación hacia el este, hasta la ensenada de Los Troches, espacios muy frecuentados y que constituyen uno de los principales atractivos del núcleo.
- e) Como núcleo costero, se ve afectado por la zona de servidumbre de protección establecida por la Ley de Costas (Ley 22/1988) que, en la Disposición Transitoria 3ª, establece una salvedad para los terrenos clasificados como urbanos, con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley. Así, en el borde del paseo marítimo existen algunas edificaciones, afectadas por esta zona de servidumbre, en las que se respetan los usos y construcciones existentes, al cumplir con la citada excepción, al estar en suelo urbano consolidado a la entrada en vigor de la Ley de Costas.

- f) El barrio de El Homicián, al noreste del núcleo, se dispone a lo largo del Camino del Callejón, que se desarrolla sobre una ladera transversal con una pronunciada pendiente. Esta AUH no cuenta con vías urbanas con trazado transversal al eje principal. En su lugar, existen antiguas serventías rurales interiores, que han producido numerosos procesos de subdivisión parcelaria, dando lugar a lotes de parcelas y viviendas, sin frente a vía urbana. Esta zona muestra además, una elevada colmatación de la edificación de forma desordenada, carente de estructura urbana, con déficit de servicios urbanísticos, espacios libres públicos y dotaciones. El barrio de El Carmen, en torno a la c/ Sebastián Ramos, al sur del núcleo, muestra características similares.
- g) Déficit de equipamientos, en algunas zonas. Los equipamientos se concentran al norte del núcleo, en torno a la calle de Los Corrales, como elemento de “transición” con el suelo rústico de protección agraria colindante, pero con una posición descendida con respecto a la zona residencial.

El principal objetivo de ordenación es, potenciar el atractivo natural con el que cuenta el núcleo de La Punta del Hidalgo, generando nuevas actividades, ligadas al aprovechamiento de la costa como área de esparcimiento, de manera que se propicie un desarrollo económico. Dicho esto, los criterios específicos de ordenación se pueden resumir en lo siguiente:

- a) Integrar el eje viario de carácter estructurante (TF-13) en la trama urbana, a fin de mejorar su funcionalidad, seguridad e imagen a su paso por este núcleo. Así como, a nivel territorial, resolver los enlaces entre esta carretera y los viarios urbanos, en distintos tramos entre Bajamar-La Punta del Hidalgo, mediante la creación de nuevas glorietas, de dimensión suficiente, mejorando así la accesibilidad a los núcleos.
- b) Plantear nuevos viarios estructurantes, que sirvan de alternativa a los recorridos existentes, para descongestionar el tráfico actual, en la medida de lo posible.
- c) Los núcleos de La Punta del Hidalgo y Bajamar, están considerados por el PTOTT como zona turística reservada al turismo de salud en pueblo costero, para "ofrecer posibilidades de descanso y mejora de las condiciones físicas del usuario, en un destino tranquilo, abierto al mar, en un entorno natural muy específico, con una oferta alojativa de trato muy personalizado, en establecimientos especializados". Entre sus objetivos específicos señala, la necesidad de fomentar la cualificación de la oferta alojativa, mediante nuevas instalaciones hoteleras de baja capacidad, con categorías de cuatro y/o cinco estrellas, que incluyan servicios de salud. Además, el PTOTT hace una división detallada entre áreas turísticas, residenciales y mixtas, que supone distintos condicionantes en cada caso, en especial respecto a la admisibilidad de los usos pormenorizados. En La Punta del Hidalgo se traduce en: a) No se delimitan áreas turísticas exclusivas, b) Los barrios de El Carmen, La Hoya, El Homicián y La Punta Casco se consideran áreas de uso residencial (no admitiéndose el uso turístico), y por último, c) La Urbanización Tesesinte se considera área mixta. Donde al menos el 30% de su capacidad alojativa debe ser turística, y la ordenación debe mantener la compatibilidad de los usos turísticos y residenciales, conservar la trama urbana existente consolidada y colmar las escasas manzanas vacantes existentes.
- d) Homogeneizar en lo posible, las características de la edificación en cada zona. Así como, establecer parámetros que favorezcan una mejor adaptación al territorio.
- e) Resulta necesario el planteamiento de un Plan Territorial Especial del Litoral, en la vertiente occidental del núcleo de La Punta del Hidalgo.
- f) Dada la grave problemática urbanística en los barrios de El Carmen y El Homicián, este PGO plantea la definición de unas mínimas condiciones edificatorias, con el fin de mejorar mínimamente la calidad de los inmuebles, una ante futura renovación.

1.3. Ordenación estructural

1.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

El núcleo de La Punta del Hidalgo, se estructura fundamentalmente mediante una serie de ejes viarios, definidos por este PGO, casi en su totalidad, como viarios urbanos de nivel 2. Entre ellos destaca, el tramo final de la Carretera Gral. (TF-13), que atraviesa el territorio, proveniente del núcleo de Bajamar. La mayor parte de la trama urbana se desarrolla al oeste del citado eje vertebrador, de carácter territorial principal, que a su paso por el núcleo, experimenta un cambio de jerarquía, en la nueva glorieta definida en el AUH-El Carmen-La Hoya, convirtiéndose en travesía urbana y pasando de territorial a urbano nivel 2.

En el extremo norte, incluido en el área de crecimiento del AUH-La Punta Casco, se plantea una nueva vía de variante, para desdoblarse el tráfico de la Carretera Gral. (TF-13), definida como urbano nivel 2, que discurre por el borde del núcleo tradicional La Punta Casco, con un sentido de circulación y trazado paralelo a la TF-13.

La trama urbana localizada al oeste, entre el borde litoral y la TF-13, se organiza en torno a cuatro viarios urbanos. Así, partiendo de forma transversal a la TF-13, atraviesan el área la calle Los Corrales y la calle Océano Atlántico, y cerrando el anillo circulatorio, con trazado paralelo a la línea litoral, el viario conformado por la calle Océano Indico, la calle Océano Pacifico y el nuevo viario, por desarrollar, como prolongación del anterior, incluido en el ámbito de gestión sistemática, que continua hacia el sur conectando Urbanización Tesesinte con la TF-13, en la nueva glorieta allí planteada.

Por otra parte, entre las piezas de la ordenación se definen diversos elementos estructurantes (correspondientes a sistemas generales), con los usos de equipamiento comunitario y espacio libre público. Entre ellos destaca: el Paseo Marítimo, en torno al cual se desarrolla la actividad de restauración vinculada a la pesca, y la Piscina pública de La Punta, espacio lúdico que constituye junto al Paseo, el principal y tradicional atractivo del núcleo. Otros elementos estructurantes son: la Piscina de los apartamentos Altagay (de uso privado), el Parque Altagay, al norte del anterior, el Camping de La Punta del Hidalgo y el Complejo Deportivo Punta del Hidalgo, que incluye el campo de fútbol y el skate-park. Fuera del perímetro del núcleo, en el suelo rústico de protección agraria localizado al norte, se encuentra otro elemento estructurante, correspondiente al Cementerio de La Punta del Hidalgo, en el que se plantea ampliar sus instalaciones.

El uso global principal y mayoritario en La Punta del Hidalgo es el residencial, predominando la vivienda unifamiliar, en el extremo noreste, y la vivienda colectiva, en el sur. Asimismo, se define con uso global mixto, residencial-turístico, una amplia superficie del suelo, localizada en el centro-oeste del núcleo, correspondiente con el AUH-Tesesinte.

Los usos globales de conservación y agropecuario, también están definidos, correspondientes con el suelo rústico de protección costera, localizado en el borde litoral, el suelo rústico de protección hidrológica, en los cauces de los Barrancos, y el suelo rústico de protección agraria, situado en torno a La Punta del Hidalgo.

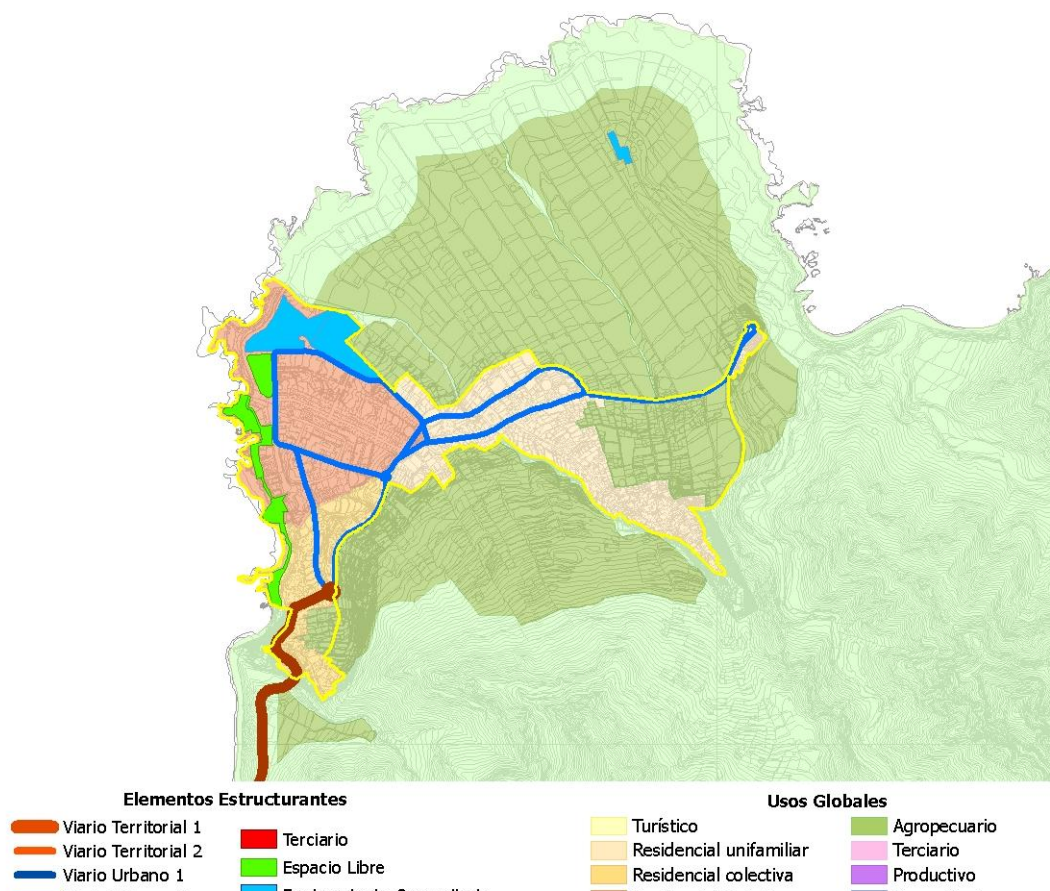


Figura 1.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo

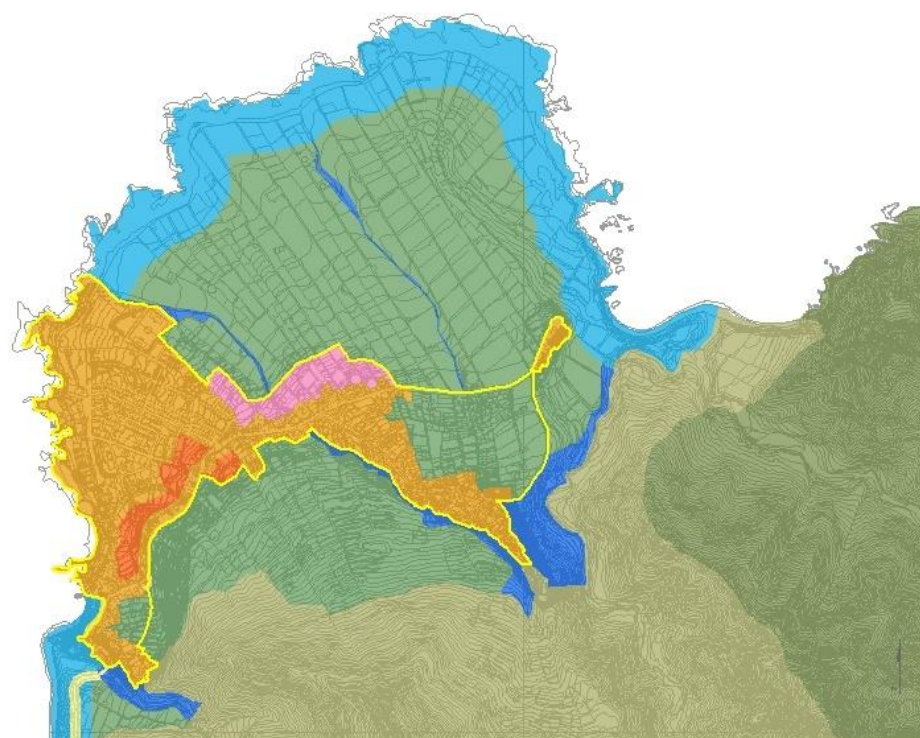
1.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo urbano de La Punta del Hidalgo se categoriza mayoritariamente como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004, conforme a los criterios sobre categorización y clasificación del suelo recogidos en la Memoria de ordenación estructural del presente PGO.

Existen dos áreas de suelo vacante, carentes de urbanización, que se categorizan como suelo urbano no consolidado. Una de ellas, la de mayor longitud, completamente inmersa en la trama urbana, entre el AUH-Tesesinte y el AUH-El Carmen La Hoya, y la otra, de menor dimensión, localizada en el margen oriental de la Carretera General TF-13, junto al Colegio de La Punta del Hidalgo, en el AUH-La Punta-Casco.

Asimismo, este PGO define un área de crecimiento urbano, categorizada como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, que se localiza en el extremo noroccidental del núcleo, completando el AUH-La Punta Casco, con la finalidad de proporcionar una continuidad a la trama urbana existente, y mejorar su contacto con el suelo rústico. Esta propuesta, recogida tanto en el PGO-2004 como en el Avance, se conserva en el presente PGO, modificando ligeramente su delimitación.

Por último, se categorizan como suelo rústico de protección agraria las dos extensiones de terreno, incluidas en la delimitación del núcleo, una de ellas, al este del AUH-El Carmen-La Hoya y la otra, al este de El Homicián.



Urbano consolidado	Rústico de protección costera	Rústico de protección de infraestructuras
Urbano no consolidado	Rústico de protección hidrológica	Rústico de protección natural
Urbanizable sectorizado no ordenado	Rústico de protección paisajística	Rústico de asentamiento rural
Urbanizable no sectorizado	Rústico de protección agraria	Rústico de asentamiento agrícola

Figura 1.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de La Punta del Hidalgo

1.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

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

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

La división de las áreas urbanísticas homogéneas (AUH) se ha realizado atendiendo a la toponimia local, acorde con la tradicional configuración de "barrios", conocida y asumida por los propios residentes.

El perímetro exterior de las AUH se ajusta, en general, a la edificación existente y los límites entre las AUHs se apoyan, en la mayoría de los casos, en elementos de carácter estructurante, urbanos o territoriales. Así, el área central, correspondiente al AUH-Tesesinte, queda delimitada al sur por el Camino del Toscalito y al norte, por la Calle de Los Corrales, y las piezas de carácter estructurante, situadas en ésta vía.

La morfología de la trama urbana, los usos principales, la tipología predominante, la funcionalidad del área y las dimensiones de las manzanas, son algunos de los parámetros que se han tenido en cuenta a la hora de delimitar las áreas urbanísticas.

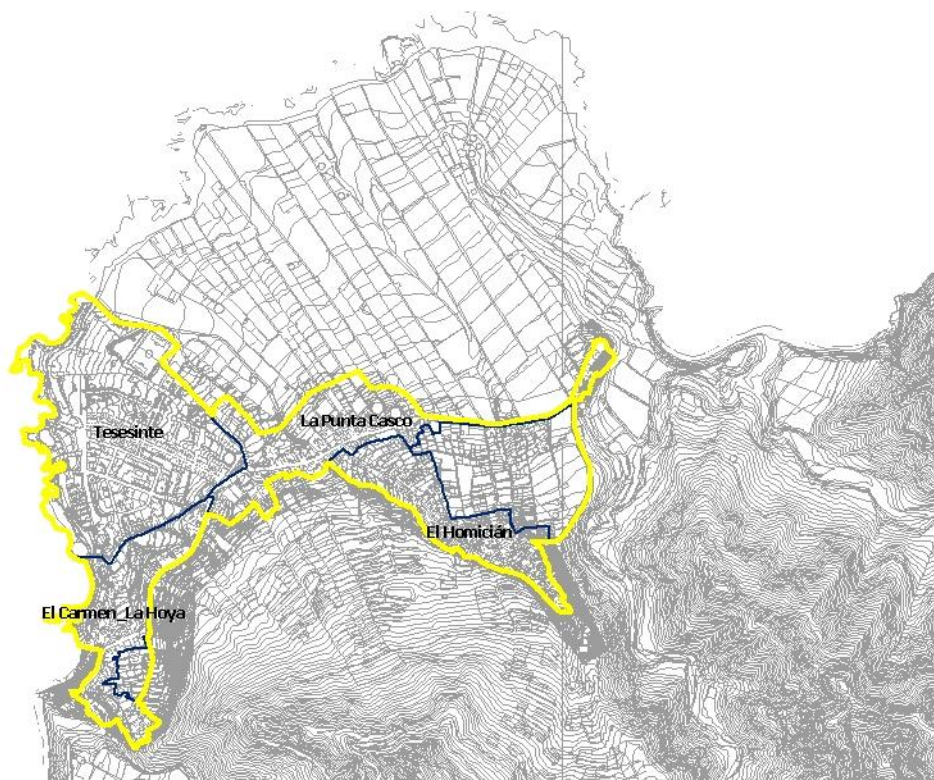


Figura 1.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo

1.4. Ordenación pormenorizada

1.4.1. Trama urbana

El “área urbana” consolidada y ordenada del núcleo de La Punta del Hidalgo, se sitúa fundamentalmente hacia el centro-oeste del territorio, entre el borde litoral y el eje territorial, Carretera Gral. (TF-13). Si bien, existen diversas áreas de suelo vacante, interiores y/o limítrofes, que generan discontinuidades, dando lugar a problemas, tanto en la accesibilidad como en la morfología del conjunto. Por tanto, el objetivo principal de las actuaciones propuestas, es plantear obras de mejoras en el viario existente, dimensionales y de servicios, manteniendo en la medida de lo posible los trazados. Así como, proponer nuevos trazados viarios, en su mayoría, incluidos en ámbitos de gestión sistemática, en los suelos vacantes (urbanos no consolidados y urbanizables), para dar continuidad a la trama existente y resolver la problemática señalada, garantizando la funcionalidad de las infraestructuras de soporte.

El viario interior existente, muestra en general una sección bastante ajustada, a excepción de la Urbanización Tesesinte, y dado el alto grado de consolidación de la zona urbana, resulta imposible aumentar la sección, sin generar afecciones a las edificaciones. Por tanto, se decide, rediseñar la sección viaria, planteando viarios de coexistencia, con una única plataforma en la conviven los tráficos peatonales y rodados.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en este núcleo destacan:

- a) La prolongación de la calle Océano Pacífico, incluida en el ámbito sistemático en el AUH-El Carmen-La Hoya, como alternativa de acceso al área urbana central del núcleo, correspondiente al AUH-Tesesinte.
- b) El nuevo eje viario de carácter estructurante, incluido en el ámbito sistemático de La Punta-Casco, con trazado paralelo a la Carretera Gral. TF-13, que funcionará como vía de remate, y enlace, de los estrechos viarios existentes en el núcleo tradicional y también como vía de variante de la TF-13, desahogando el tráfico de la misma.

1.4.2. Usos

El uso dominante en este núcleo es el residencial, coexistiendo con el uso de alojamiento turístico, como establece el PTOTT. Dentro del uso residencial destaca la vivienda unifamiliar, aunque existen piezas de vivienda colectiva repartidas a lo largo del núcleo, con tipologías de bloque abierto y manzana cerrada. Las piezas de uso turístico, a pesar de estar presentes de forma minoritaria, tienen cierta importancia y peso dentro del núcleo.

El uso de equipamiento comunitario también está presente, concentrándose en piezas de gran tamaño al norte de núcleo, haciendo borde con suelo rústico y en relación con viarios de carácter estructurante, como es la calle de Los Corrales y el eje territorial TF-13. Los espacios libres están situados en su mayoría, en las inmediaciones de la franja litoral, a excepción de los correspondientes a los ámbitos de gestión sistemática, y algunos vinculados a los equipamientos comunitarios antes citados, en la calle Los Corrales.

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

1.4.3. Edificación

Como se ha comentado, este es un núcleo fundamentalmente residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar independiente (aislada o entre medianeras). No obstante, existen algunas zonas donde se define la vivienda colectiva. Como en el AUH-El Carmen-La Hoya, y en los bordes del AUH-Tesesinte, la cual se caracteriza por tener un uso mixto (residencial-alojamiento turístico), donde el PTOTT establece algunos parámetros específicos según las categorías.

Siguiendo el criterio general del PGO, la definición de los parámetros edificatorios se ha llevado a cabo, en la medida de lo posible, en base a las características consolidadas en cada zona. Si bien, se han modificado en algunos casos, a fin de mejorar y homogeneizar la calidad de los inmuebles. Asimismo, ha sido necesario tener en cuenta, aspectos como: la diversidad de características que presentan las piezas residenciales, el uso mixto (residencial-turístico alojativo) de algunas zonas, y las limitaciones geográficas existentes en este núcleo.

Para regular la disposición edificatoria tanto en las piezas residenciales como en las de uso turístico, se establece mayoritariamente la separación mínima a linderos y el porcentaje máximo de ocupación. No obstante, en algunas piezas residenciales colectivas se establece línea de disposición obligatoria y edificación adosada a medianeras, manteniendo la alienación actual (como en las El Carmen-La Hoya y La Punta-Casco). En las piezas de uso turístico, se establece parcelación vinculante, para evitar segregaciones en las mismas.

La altura máxima establecida, es un tanto heterogénea, fruto del desarrollo urbano en distintas fases y herencia de la época turística, condicionada también por la topografía del lugar. Así, se define una altura máxima de 2 plantas, coincidente con el uso residencial unifamiliar (al sur de El Carmen La Hoya, y al centro-oeste de Tesesinte, entre otras). En otras

zonas residenciales hay piezas de 3, 4 y hasta 5 plantas, que coinciden con zonas con pronunciada pendiente, y también existe una pieza, de uso turístico-alojativo, de 11 plantas.

En la zona de crecimiento de La Punta-Casco, al norte de la TF-13 y en contacto con suelo rústico, se establece edificación residencial unifamiliar, de baja densidad. Mientras que en los suelos vacantes interiores de El Carmen-La Hoya, se define mayoritariamente edificación residencial colectiva, completando manzanas existentes, y otras en bloque abierto, de mayor altura, aprovechando la topografía del terreno y liberando espacio libre.

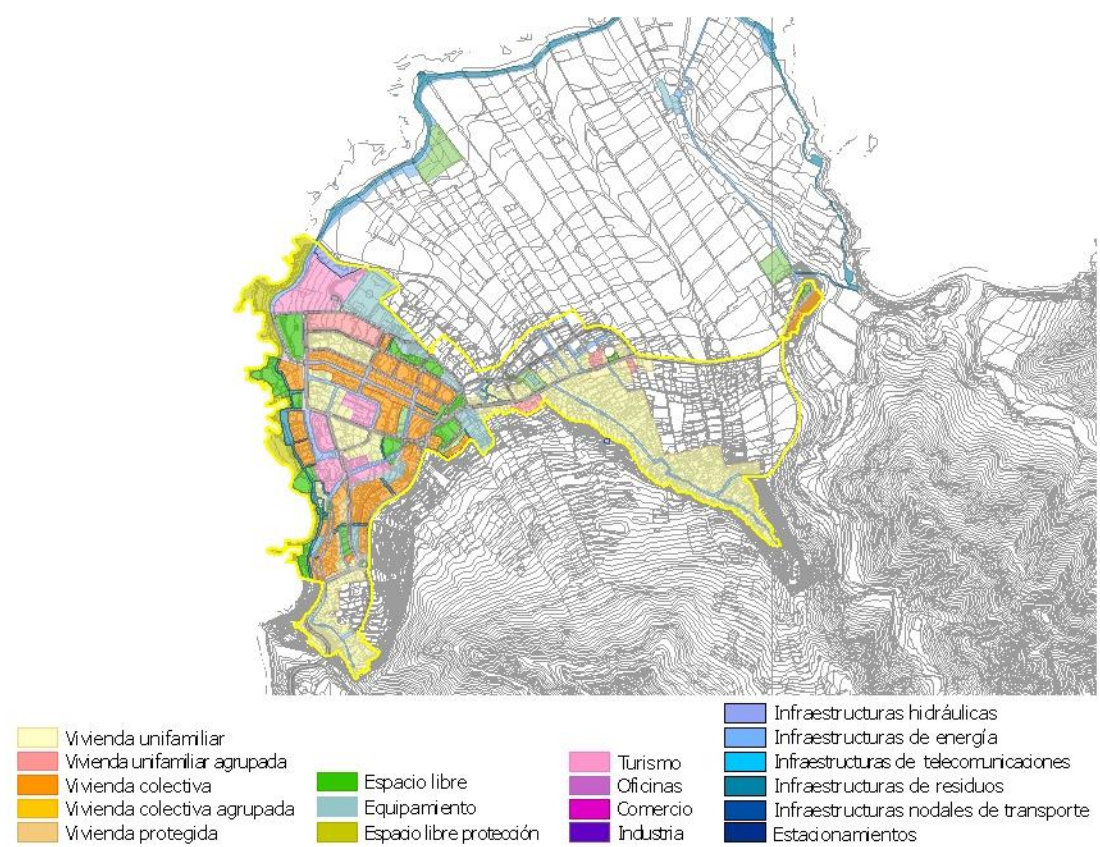


Figura 1.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Punta del Hidalgo

1.5. Gestión urbanística

Las actuaciones objeto de este PGO en el núcleo de La Punta del Hidalgo, requieren de la delimitación de dos tipos de ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que llevan a cabo mediante procedimientos asistemáticos (en suelo urbano consolidado), y los sistemáticos, (en suelo urbano no consolidado o en suelo urbanizable sectorizado no ordenado).

Las actuaciones asistemáticas definidas en este núcleo son en su mayoría rectificaciones de alineaciones, que no implican afecciones inmediatas en las propiedades, y ámbitos de gestión de modalidad A2. Destacando entre ellos: el ámbito en suelo rústico al oeste del AUH-El Carmen-La Hoya, para obtener el suelo y ejecutar un viario estructurante que conecta con la TF-13, y los ámbitos definidos en la franja litoral, para recuperar el borde costero como espacio libre de esparcimiento de interés general (uno, de gran extensión, en suelo rústico de protección costera, al norte del núcleo, y tres de menor tamaño, en suelo urbano al sur).

Se definen otras actuaciones asistemáticas, llevadas a cabo mediante ámbitos de modalidad A4, como son, los dos ámbitos en el AUH-La Punta-Casco, para obtener y ejecutar un

nuevo espacio libre público, y para ampliar las instalaciones del colegio de La Punta del Hidalgo, regularizando la parcela en su frente a la TF-13, y un ámbito al norte del núcleo, para obtener el suelo y ampliar la extensión del cementerio de La Punta del Hidalgo.

Entre las actuaciones mediante procedimientos sistemáticos destacan, al centro-norte, los ámbitos sistemáticos (S2), correspondientes al desarrollo de los suelos vacantes, en La Punta Casco y en El Carmen-La Hoya, necesarios para el “cosido” de la red viaria transversal a la Carretera Gral. TF-13, y para completar la trama urbana del conjunto del núcleo.

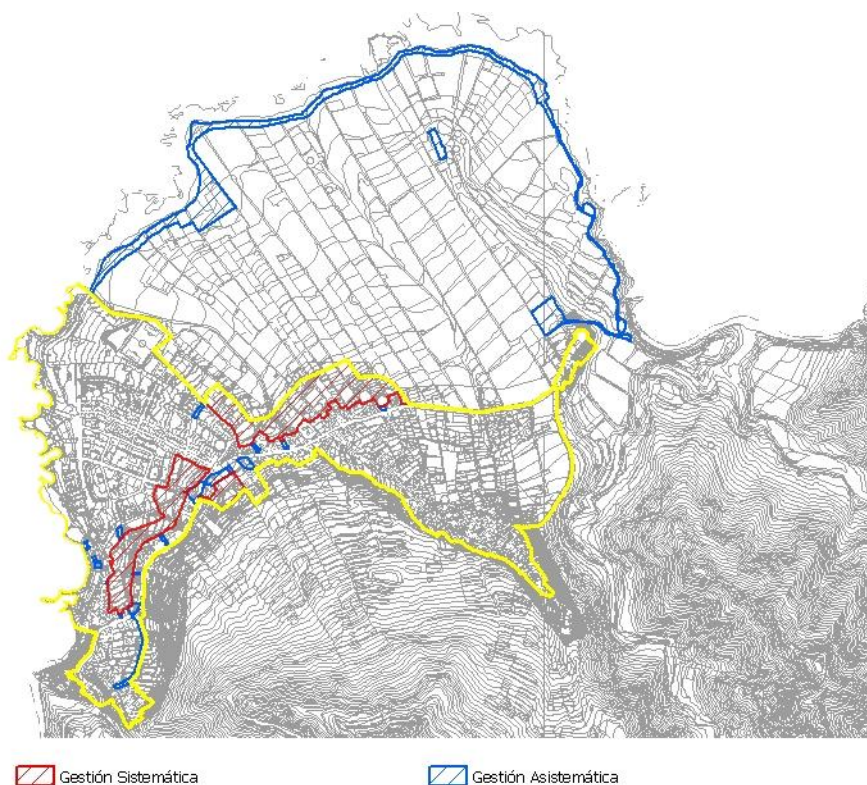


Figura 1.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Punta del Hidalgo

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE BAJAMAR

2.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Bajamar está ubicado al noroeste de la isla, en una plataforma con una pendiente media del 15%, atravesada por los cauces de los Barrancos de Perdomo y de San Juan. Se desarrolla fundamentalmente en la franja situada entre la Carretera Gral. Bajamar Punta del Hidalgo (TF-13) y la línea litoral, salvo las urbanizaciones de Porlier, Montalmar y Vernetta, que se localizan al este del citado eje territorial. Se delimita como sigue:

- Al norte, el límite viene definido por la línea costera.
- Al oeste, por el borde de suelos rústicos de protección agraria y protección costera.
- Al sur y al este, el borde queda definido por la Carretera General (TF-13), que lo separa de suelo rústico, situado en las montañas, desviándose para incluir las AUHs de Porlier, Montalmar y Vernetta, y el suelo urbanizable, localizado entre estas últimas.

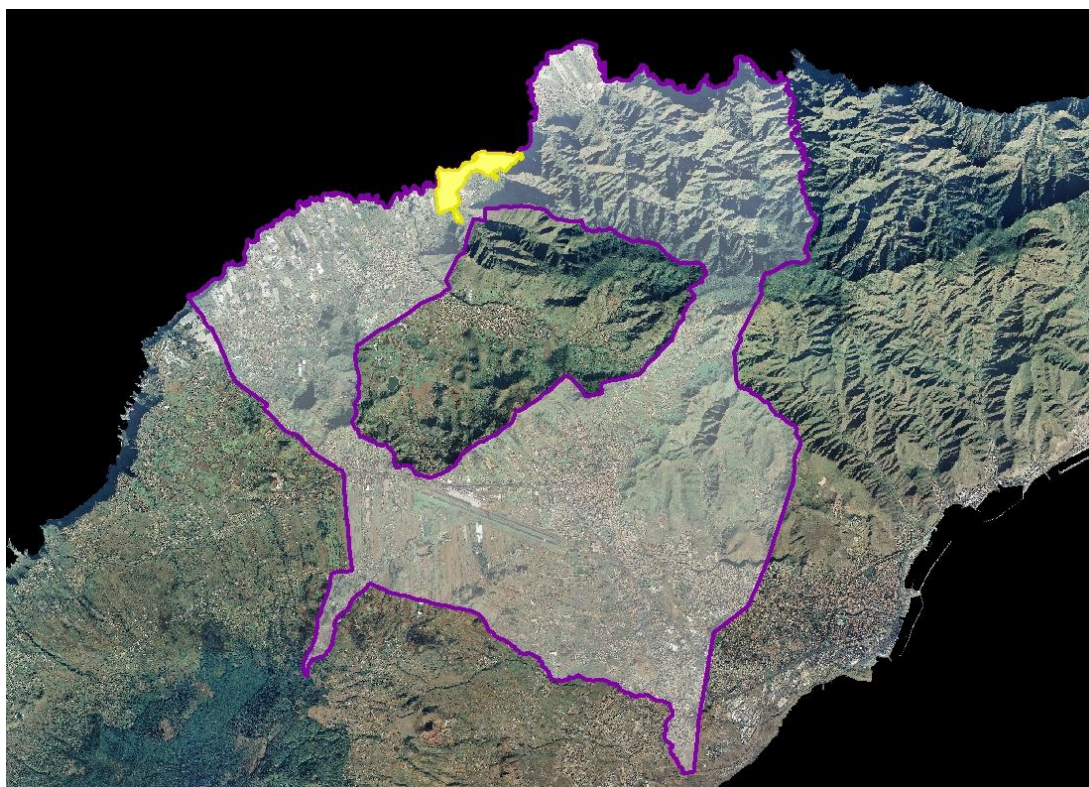


Figura 2.1: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo de Bajamar se organiza a lo largo de la Carretera TF-13, que lo comunica con el resto de la isla, desarrollándose principalmente litoral al norte del citado eje. El centro del enclave, lo constituyen las piscinas y la pequeña playa artificial, así como el paseo costero que los une. Junto a ellos se localiza el pueblo pesquero, origen del núcleo, que conserva su estructura original, un tanto irregular, de calles peatonales.

El resto de la trama está formada por urbanizaciones consolidadas, con una red viaria bien dotada y unos límites claros. Destaca por su singularidad y por su aislamiento, con respecto al entramado general, la bajada al Club Náutico de Bajamar, que ha dado lugar a una franja edificada en ambos márgenes.

La densidad poblacional, al igual que la de Punta del Hidalgo, es baja y de carácter estacional, predominantemente residencial, aunque cuenta con algunas instalaciones turísticas. Esta “unidad territorial”, Bajamar-Punta del Hidalgo, está incluida en las disposiciones normativas del PTOTT, de aplicación sobre las denominadas “zonas turísticas”. Estas disposiciones, establecen distintas zonas dentro del núcleo (de destino exclusivamente residencial, exclusivamente turístico y de destino mixto residencial-turístico) y regulan distintos aspectos referentes a la ordenación en cada una de ellas.

2.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

Al igual que en La Punta del Hidalgo, es el propio enclave territorial del núcleo urbano de Bajamar el que constituye uno de sus principales problemas urbanísticos, al encontrarse limitado geográficamente; al norte, por el mar, y al sur, a continuación de la TF-13, por la montaña. La accesibilidad del núcleo se encuentra también bastante limitada; al depender la comunicación, con el resto del municipio y con el norte de la isla, de un único eje viario, la Carretera General (TF-13). A lo largo de este eje articulador del núcleo, se suceden las distintas áreas urbanísticas, que “cuelgan” del mismo a través de sus vías de penetración.

Se trata de un núcleo un tanto fragmentado, resultado de las condiciones del territorio donde se asienta, atravesado por los cauces de distintos Barrancos, que impiden, en algunos casos, la continuidad de la trama viaria. Una simple mirada al conjunto pone de manifiesto la existencia de una franja costera con cierto grado de continuidad, a la que se contraponen los elementos aislados, como la Urbanización El Riego, en la bajada al Club Náutico, y las urbanizaciones de Porlier, Montalmar y Vernetta, al sur de la TF-13.

La problemática urbanística de este núcleo, deriva de los siguientes aspectos:

- a) El área correspondiente al núcleo poblacional pesquero originario, presenta una trama muy irregular y secciones deficitarias, de uso casi exclusivo peatonal, y con escasez de aparcamientos, lo que genera problemas de accesibilidad y salubridad. El déficit de aparcamientos, sobre todo en las inmediaciones de la zona de ocio costera, constituye uno de los principales problemas.
- b) El desarrollo posterior, fruto de la expansión turística y de la consideración del núcleo de Bajamar, como espacio turístico relevante del norte de la isla, propicio la construcción de edificios de apartamentos en altura, y mejoras en las condiciones de urbanización, así como la proliferación de urbanizaciones de viviendas unifamiliares. Con lo que, se ha desarrollado una trama un tanto heterogénea, que concentra las edificaciones de mayor altura, al sur del Casco, en la Avenida del Gran Poder.
- c) La pérdida de potencia de la actividad turística, produce la transformación de gran parte del parque alojativo-turístico en residencial (siendo en su mayoría segundas viviendas). Si bien, esta situación se ha invertido en los últimos años, al establecerse de forma permanente en el lugar, un destacable sector de la población, convirtiendo el núcleo en “ciudad-dormitorio”, al no existir capacidad de empleo en el mismo.
- d) La presencia del espacio lúdico de las piscinas, la playa y el paseo marítimo, potencian el uso estacional, que se incrementa de manera muy notable durante el verano, generando un desequilibrio en las necesidades, según la época del año.
- e) Las pronunciadas pendientes en el interior del núcleo, promueven el uso del vehículo, limitando el tránsito peatonal a la zona del paseo marítimo y sus inmediaciones.
- f) Existen áreas donde coexisten instalaciones turísticas con zonas de uso residencial, obligando por tanto a que la ordenación del núcleo, se regule en gran medida en base a las exigencias del PTOTT, dada su condición turística.

- g) Como núcleo costero, se ve afectado por servidumbre de protección establecida por la Ley de Costas (Ley 22/1988) que, en la Disposición Transitoria 3ª, establece una salvedad para los terrenos clasificados como urbanos, con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley. En la franja litoral de Bajamar Casco existen edificaciones afectadas por la servidumbre de costas, en las que se respetan usos y construcciones existentes, al estar en suelo urbano consolidado a la entrada en vigor de dicha Ley.
- h) La ausencia de trama viaria en el AUH-Porlier, entre otras, que se dispone en torno a un viario sin salida, genera problemas de accesibilidad y circulación en la zona.
- i) La escasa actividad comercial y los servicios se concentran en Bajamar Casco, en torno a la Avenida del Gran Poder, cerca del espacio lúdico litoral y se extienden hacia la Carretera Gral. (TF-13), de compleja accesibilidad, dado el intenso tráfico que circula por esta vía, especialmente en época estival.

El principal objetivo de ordenación en Bajamar, al igual que en La Punta del Hidalgo, es potenciar la explotación del atractivo natural del lugar, generando actividades ligadas al uso de la costa, como área de esparcimiento, propiciando su desarrollo económico. Dicho esto, los criterios específicos de ordenación se resumen como sigue:

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

2.3. Ordenación estructural

2.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Este núcleo se ha desarrollado básicamente en torno a la Carretera Gral. Bajamar - Punta del Hidalgo (TF-13), viario territorial de nivel 1 estructurante, que recorre la “unidad territorial” de Bajamar-La Punta del Hidalgo, como viario de “ida y vuelta”, al carecer de recorrido alternativo al trazado actual.

El presente PGO propone actuaciones de mejora sobre este eje territorial, entre los que destaca, la modificación del trazado de la misma en el AUH-Lagunamar-Achimencey, para incluir una nueva área de desarrollo del área, así como, la creación de diversas glorietas, ubicadas en los accesos a las AUHs de Náutico, Lagunamar-Achimencey y Bajamar Casco.

Al norte, la trama urbana, en torno a las piscinas de Bajamar Casco, se estructura mediante el viario urbano nivel 2, conformado por la calle del Sol y su prolongación a la Avenida del Gran Poder. En el extremo oeste, se definen también dos viarios urbanos de nivel 2, la calle Club Náutico de Bajamar y el nuevo viario planteado como recorrido alternativo al actual, que cierra el núcleo al oeste, incluido en el área de desarrollo adyacente a la trama.

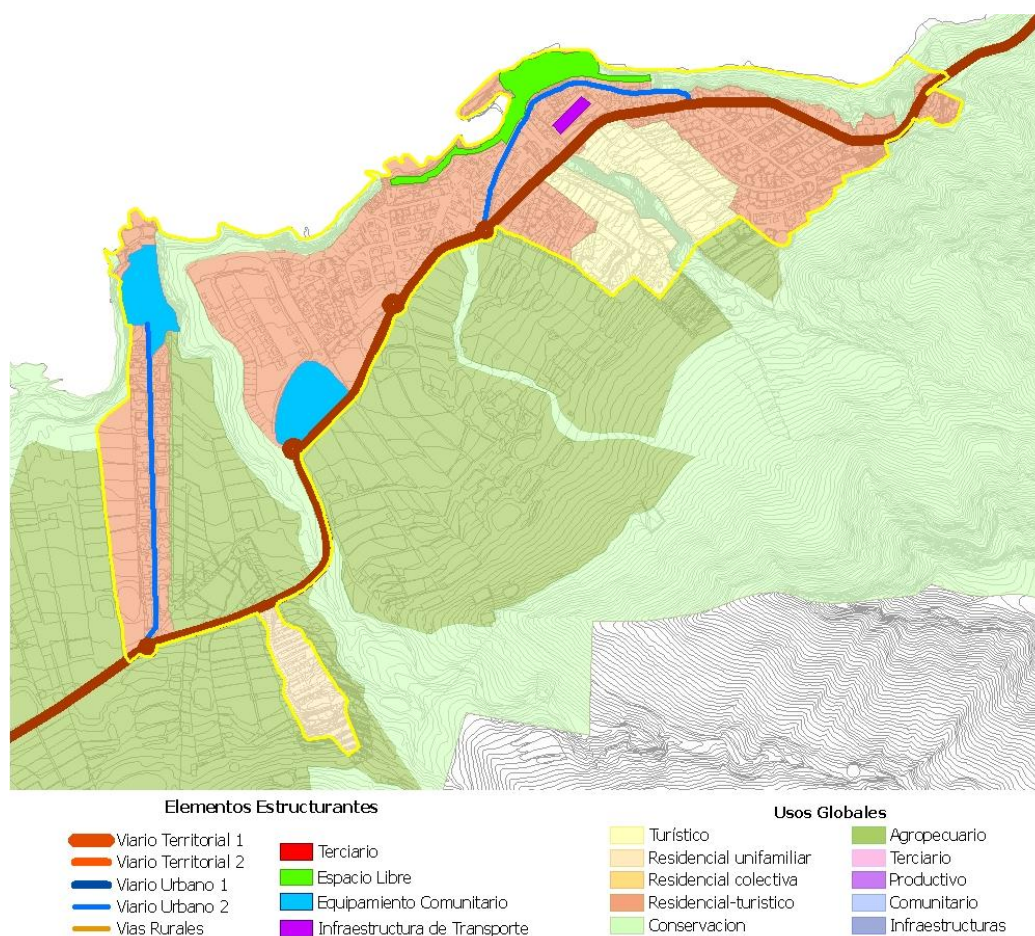


Figura 2.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Bajamar

En Bajamar se definen algunos elementos estructurantes no viarios, con los usos de equipamiento comunitario, espacio libre público, e infraestructuras. Son los que siguen:

- Equipamientos:** Al sureste de la Urbanización Lagunamar, frente a la TF-13, se propone una pieza de equipamiento comunitario, incluida en parte en un ámbito sistemático. En la costa se localiza una pieza de equipamiento, de uso privado, correspondiente a las instalaciones del Club Náutico de Bajamar.
- Espacio libre:** en la franja litoral se define una pieza estructurante, que incluye las piscinas del Club Náutico y de Bajamar, y el paseo peatonal, constituyendo una zona lúdica y de esparcimiento muy importante a nivel local y comarcal, dotada de infraestructuras de acceso al mar y paseo marítimo.

- c) Infraestructuras: se plantea una pieza de aparcamientos, al norte del núcleo, incluida en un ámbito sistemático, en el AUH-Bajamar Casco, ya que la dotación existente es insuficiente, especialmente en la época estival.

En el núcleo de Bajamar predomina el uso global residencial-turístico, que se localiza fundamentalmente en la franja costera, al norte de la TF-13, y al oeste, en el AUH-Náutico, incluyendo el área de crecimiento urbano. Estas zonas muestran una coexistencia del uso residencial, que ocupa la mayor parte de la superficie, con el uso turístico-alojativo, tal y como establece el PTOTT. En el entorno de las piscinas de Bajamar Casco, es donde se concentra la mayor parte de las viviendas colectivas, herencia del parque alojativo, que al haber caído en desuso, se han transformado en segunda residencia. Mientras que el resto, correspondiente a las urbanizaciones, ha sido destinado a viviendas unifamiliares.

Existe una zona con el uso global turístico exclusivamente, los suelos urbanizables definidos por el PGO en los terrenos adyacentes a Vernetta y Bajamar Casco, y los incluidos en Montalmar. Al sur de la TF-13, se define una zona con uso global residencial unifamiliar, correspondiente a la totalidad del AUH-Porlier.

Por último, se definen los usos globales agropecuario y de conservación, que se corresponden con la delimitación de los suelos rústicos de protección agraria, de protección costera y de protección hidrológica, incluidos en el núcleo de Bajamar y en los terrenos adyacentes.

2.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo urbano de Bajamar se categoriza mayoritariamente como suelo urbano consolidado, en base a los criterios sobre categorización y clasificación, definidos en la Memoria de ordenación estructural del presente PGO. No obstante, se definen otras categorías de suelo, descritas a continuación.

Existen tres áreas de suelo vacante, carentes de urbanización, situadas de forma limítrofe a la trama urbana y en relación con ejes viarios estructurantes, que se categorizan como suelo urbano no consolidado.

Asimismo, el presente Plan delimita de forma puntual, tres áreas destinadas a crecimientos urbanos del núcleo. Dos de ellas, vinculadas con la trama existente, dándole continuidad, se categorizan como suelo urbanizable sectorizado no ordenado (una, al oeste del AUH-Náutico y la otra, al este del AUH-Montalmar). La restante, colindante al Barranco San Juan, en el suelo ubicado entre Montalmar, Bajamar Casco y Vernetta, se categoriza como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, no planteando este PGO su ordenación pormenorizada.

Existen diversas clases de suelo rústico. Así, se define como suelo rústico de protección agraria, la extensión de terreno entre el AUH-Náutico y el cauce del Barranco de Perdomo, como suelo rústico de protección hidrológica, los cauces de los Barrancos de Perdomo y de San Juan, y como suelo rústico de protección costera, los terrenos situados en el litoral, al oeste del AUH-Náutico y en la desembocadura del Barranco de Perdomo. Por último, se categoriza como suelo rústico de protección de infraestructuras, los terrenos coincidentes con el trazado del eje territorial (TF-13), que discurre por el límite este del núcleo.

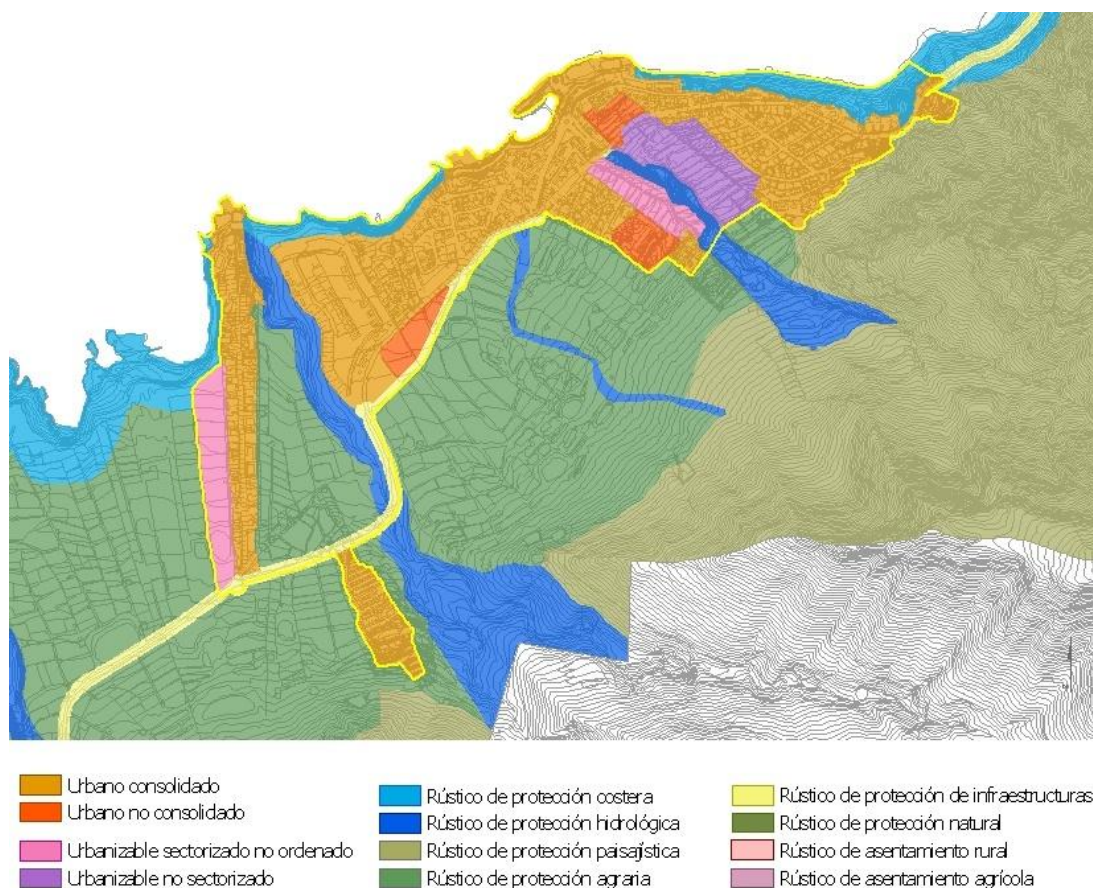


Figura 2.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Bajamar

2.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

El núcleo de Bajamar, está conformado por seis áreas urbanísticas homogéneas (AUH), un área para un crecimiento urbano futuro, correspondiente al suelo urbanizable sectorizado no ordenado, y la extensión de suelo rústico (de protección agrícola, de protección hidrológica y de protección costera). Las AUHs son las que siguen:

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

La división y los límites entre las AUHs de este núcleo, se ajusta a la extensión de las distintas urbanizaciones, que se han ido ejecutando en las diferentes fases de crecimiento urbano del mismo.

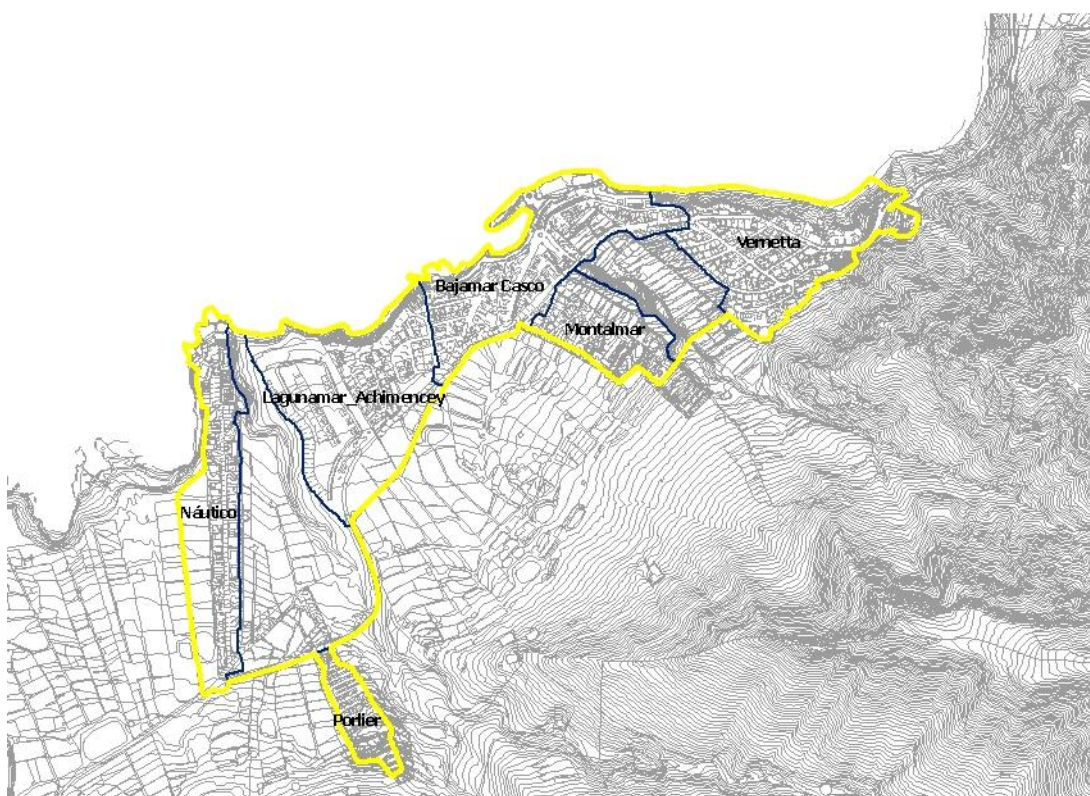


Figura 2.4: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Bajamar

2.4. Ordenación pormenorizada

2.4.1. Trama urbana

La Carretera General Bajamar-Punta del Hidalgo (TF-13), constituye el principal elemento viario y eje de carácter estructurante, del que penden las vías de penetración a las distintas áreas urbanísticas homogéneas que conforman el núcleo de Bajamar. El presente PGO propone diversas actuaciones sobre este eje como, rediseñar la sección viaria a su paso por el núcleo, planteando sección tipo travesía, ejecutar una variante en su trazado, en la conexión con las Urbanizaciones Lagunamar y Achimencey, disponer un cambio de sentido en el encuentro con la calle San Juan, así como, diversas glorietas a lo largo de su recorrido, en los puntos de enlace con las distintas AUHs, mejorando la accesibilidad.

Como singularidad, hay que destacar la discontinuidad de la trama urbana en el extremo occidental del núcleo, entre las AUHs de Nautico y Urbanización Lagunamar, dada la existencia de una gran franja de suelo rústico, de protección agraria y de protección hidrológica (Barranco de Perdomo), que se extiende desde la TF-13 hasta el litoral, limitando la comunicación entre ambas, a la citada vía territorial, que discurre por el borde sur de las mismas.

El viario del área en torno al núcleo tradicional de pescadores, origen del desarrollo urbano del lugar, se define como viario de carácter local, de uso exclusivo para peatones. Mientras que el resto de la red viaria, se encarga de soportar el tráfico rodado. Con tráfico segregado, con vías provistas de aceras, en caso de contar con sección suficiente, y en su defecto, planteando secciones tipo de coexistencia, de tráfico peatonal y rodado.

Entre las actuaciones planteadas por este PGO en la red viaria del núcleo, destaca:

- a) Junto a la Urbanización Montalmar, que actualmente se dispone en torno a una única vía (calle Montalmar), se define un ámbito sistemático. Este ámbito, recogerá el trazado del Camino Isogue (ampliando su sección y generando vías transversales), mejorando la permeabilidad del área y dotándola de una estructura viaria más urbana.
- b) En el ámbito sistemático situado en las cercanías de las piscinas de Bajamar, se plantea nuevo viario interior, con una circulación en torno a una nueva manzana, dotacional y comercial. Se conectará la calle Sol con la Carretera Gral. (TF-13), mejorando la accesibilidad del área, al dotarla de una vía de acceso alternativo al actual.

Siguiendo el criterio general de este Plan, la trama urbana recoge, en la medida de lo posible, los trazados existentes. Siendo el objetivo principal de las actuaciones propuestas, dar continuidad al viario y regularizar su sección. Los nuevos trazados viarios se plantean como prolongación de la trama existente, incluidos en su mayoría, en ámbitos de gestión sistemática (en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable sectorizado no ordenado). La mayor parte de las alineaciones viarias se consideran principales, salvo algunas alineaciones secundarias situadas en viarios locales peatonales y algunos casos singulares.

2.4.2. Usos

El uso principal presente en Bajamar es el uso residencial, coexistiendo con el uso turístico-alojativo, tal y como establece el PTOTT. El tejido residencial, muestra un predominio de la vivienda colectiva independiente, en la zona central del núcleo, sobre todo en Bajamar Casco. Mientras que, en el resto se define la vivienda unifamiliar (independiente o agrupada), en edificación aislada o adosada, localizada mayoritariamente en las urbanizaciones (en las AUHs de Lagunamar, Porlier y Montalmar, entre otras).

La totalidad de las piezas de uso turístico-alojativo existentes, se concentran al noreste, en el AUH-Vernetta. Si bien, este PGO plantea la ejecución de nuevas piezas, incluidas en algunos de los ámbitos sistemáticos, definidos en el AUH-Náutico y el AUH-Montalmar.

Los usos de equipamiento comunitario y espacio libre público también están presentes. Se localizan fundamentalmente en la franja litoral, a excepción de los correspondientes a los ámbitos sistemáticos, situados hacia el interior. Destacan entre ellos, el Club Náutico de Bajamar (de uso privado), el nuevo equipamiento de carácter estructurante, por desarrollar, al sur de Urbanización Lagunamar, frente a la TF-13, y el espacio libre, conformado por las piscinas de Club Náutico y Bajamar, y el paseo marítimo, que se extiende por el litoral (en las AUHs de Náutico, Lagunamar y Bajamar Casco). No obstante, existen otros de menor entidad, de carácter local (la iglesia, ermita, centro ciudadano, locales sociales, etc.) situados en el Casco.

El uso comercial está definido en distintas localizaciones, destacando entre ellas, las dos piezas comerciales propuestas por el PGO, en los ámbitos sistemáticos vinculados a la Carretera General (TF-13) (en Urbanización Lagunamar y Bajamar Casco). Es destacable también, la nueva pieza de carácter estructurante destinada a aparcamiento público, incluida en el ámbito sistemático cercano a las piscinas de Bajamar.

2.4.3. Edificación

La realidad del núcleo de Bajamar en la actualidad, es que la mayor parte del mismo muestra un predominio del uso residencial. Sin embargo, en la regulación de las condiciones de edificación y de parcelación, resulta obligado considerar las exigencias establecidas por el PTOTT; que distingue, según su uso, zonas destinadas a residencial, zonas con destino turístico y zonas de uso mixto, turístico-residencial. Además, dentro de cada una, considera de forma independiente, las áreas consolidadas, las áreas de desarrollo interior, y las de desarrollo de ensanche, estableciendo condiciones particulares para cada una.

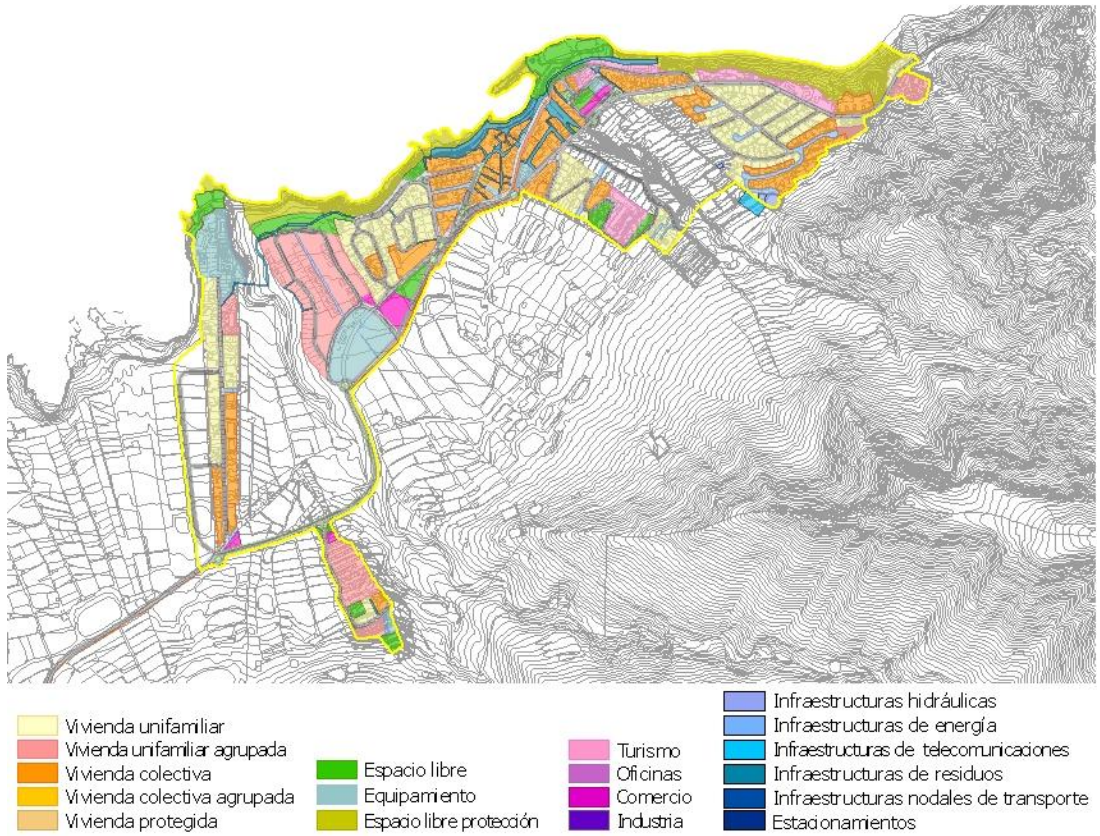


Figura 2.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Bajamar

En el tejido residencial de Bajamar, predomina la vivienda unifamiliar (independiente o agrupada) en edificación aislada o adosada. No obstante, en el área más antigua, núcleo de pescadores y su entorno inmediato (AUH-Bajamar Casco), se concentra la vivienda colectiva, edificios entre medianeras conformando manzanas cerradas. Las edificaciones de uso turístico existentes, se concentran en el AUH-Vernetta.

Los parámetros edificatorios se definen teniendo presentes en particular en este núcleo, las exigencias del PTOTT, y en base a las características consolidadas en cada zona, en la medida de lo posible. Si bien, cuando es necesario, se establecen nuevos parámetros, mejorando y homogeneizando las características de los inmuebles. En las áreas residenciales colectivas, en general, y en las edificaciones afectadas por la zona de servidumbre de protección de costas, en particular, se fija mayoritariamente la línea de disposición obligatoria y edificación adosada a medianeras.

En las piezas residenciales unifamiliares, se ordena básicamente estableciendo las separaciones mínimas a linderos y el porcentaje máximo de ocupación de la parcela, además de permitir el pareado lateral, en algunos casos, siempre en base a la edificación consolidada.

En las edificaciones turísticas, se define parcelación vinculante, para evitar segregaciones parcelarias. Respecto a disposición, se fijan parámetros para edificación abierta, con separaciones mínimas a linderos, porcentaje máximo de ocupación y/o edificabilidad máxima.

Este núcleo, al igual que La Punta del Hidalgo, muestra una altura de la edificación un tanto heterogénea, que obedece a las distintas fases de crecimiento urbano que han afectado al núcleo, así como, a la topografía presente en el mismo. En las piezas de uso residencial, se define una altura máxima de 2 plantas, coincidente con las áreas residenciales unifamiliares más recientes (como Urbanización Lagunamar y Vernetta, entre otras). Aunque, existen otras zonas con edificios residenciales colectivos en altura, provenientes de la expansión turística, con alturas máximas de 3, 4, 5, 6 y hasta 8 ó 9 plantas (en AUH-Náutico y Bajamar Casco). En las piezas turísticas existentes, se define una altura máxima de 4 plantas, y en las nuevas, en las áreas de desarrollo, se definen alturas máxima acordes con su entorno, alcanzando el algún caso las 6 plantas, cuando su localización lo ha permitido.

2.5. Gestión urbanística

Para llevar a cabo las actuaciones urbanísticas objeto del PGO en el núcleo de Bajamar, resulta necesario delimitar varios ámbitos de gestión, distinguiéndose: los que se ejecutan por procedimientos asistemáticos (en suelo urbano consolidado), y los sistemáticos (en suelo urbano no consolidado o urbanizable sectorizado no ordenado). En este núcleo cabe destacar, por su peso dentro del mismo, las siguientes actuaciones:

En cuanto a las actuaciones asistemáticas, destacan varias intervenciones, localizadas sobre todo en la Carretera Gral. (TF-13), en su mayoría, mediante ámbitos de gestión asistemática modalidad A2. Se plantean así nuevas gloriets de acceso a distintas AUHs, y mejoras de la urbanización, rediseñando y rectificando su sección viaria en distintos puntos a lo largo de su recorrido. Se define además, un ámbito de asistemático A4, para ejecutar mejoras en el espacio libre litoral, en Bajamar Casco.

Se definen varias actuaciones, mediante ámbitos de gestión sistemática (S2), para ordenar las áreas de suelo vacante, categorizadas como suelo urbano no consolidado, repartidas a lo largo del núcleo, así como en las áreas de crecimientos urbano propuestas por este PGO, en suelos urbanizables sectorizados no ordenados.

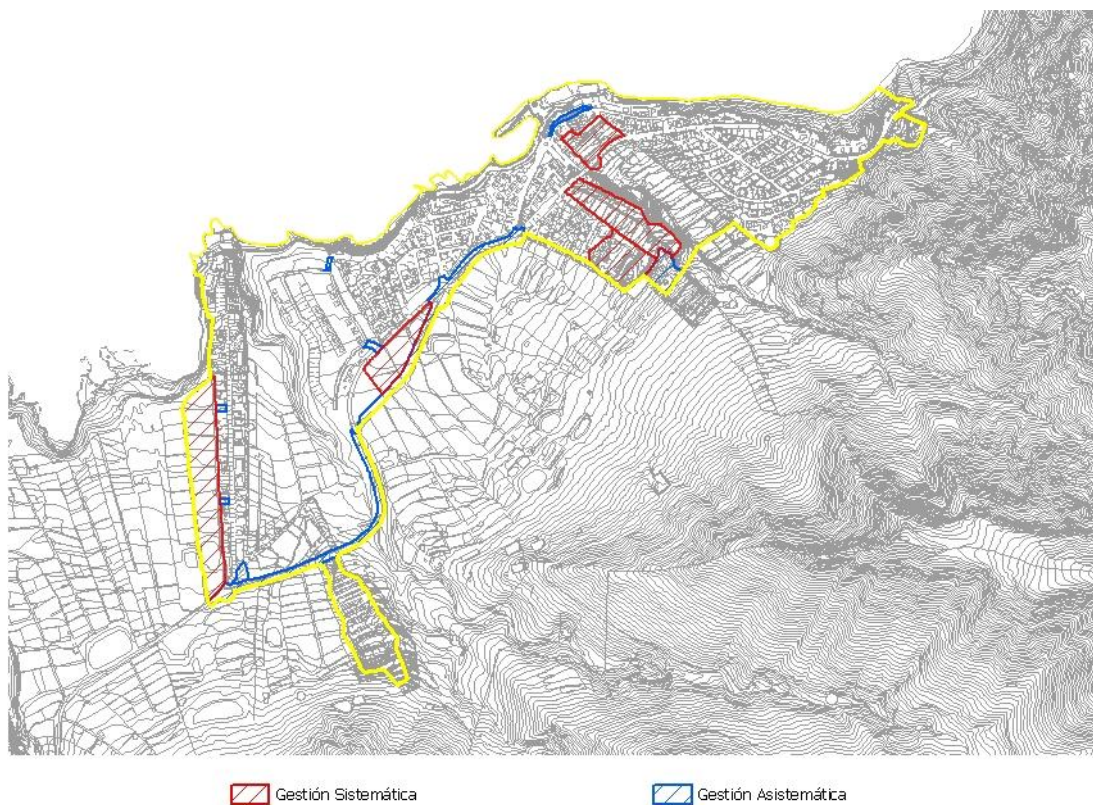


Figura 2.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Bajamar

3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TEJINA

3.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Tejina se ubica al noroeste de la isla, en una plataforma de pendiente suave atravesada por el Barranco Las Cuevas y el Barranco Las Tapias. Se ha desarrollado creciendo desde su centro, El Ramal, y queda delimitado como sigue:

- a) Al norte, por suelo rústico de protección agraria, exceptuando el enclave correspondiente al asentamiento rural Las Casas de Milán, que se extiende hasta la costa, al norte del núcleo.
- b) Al suroeste, linda también con suelo rústico de protección agraria. El borde queda definido por nuevos viarios urbanos propuestos por este PGO, salvo parte de Lomo las Rías y el enclave que corresponde al asentamiento rural El Pico, que se extiende hacia el oeste.
- c) Al sureste, linda con el vecino término municipal de Tegueste.
- d) El límite este viene definido por el cauce del Barranco Las Tapias, y el viario territorial de Variante de Tejina (TF-16), quedando únicamente al este del mismo el asentamiento rural Camino Arico.

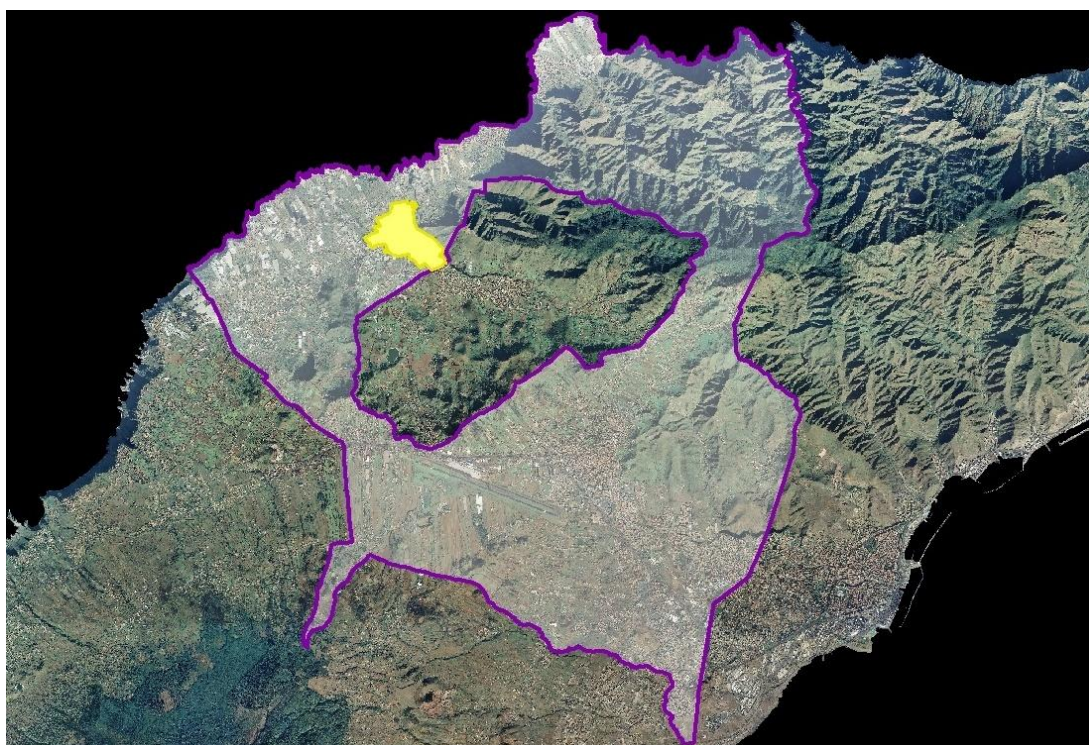


Figura 3.1: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo de Tejina es el más poblado de este ámbito territorial y se caracteriza por su estabilidad poblacional, por la escasez de segundas residencias, por conservar en parte su carácter agrícola y por concentrar un importante número de pequeñas empresas familiares que atienden a la demanda comarcal. El Ramal es su punto neurálgico, donde se concentra la actividad económica, cubriendo los servicios y abasteciendo a la población de la comarca.

En torno a El Ramal, punto de encuentro de las carreteras La Laguna-Punta del Hidalgo (TF-13) y Tejina-Tacoronte (TF-16), se desarrolla el uso residencial, compatibilizándose con una importante actividad terciaria (comercial y servicios). El resto del núcleo, se destina al sector primario, de manera que el territorio circundante se encuentra abancalado, existiendo numerosos estanques y una importante red de agua para el riego.

La mayor densidad edificatoria se concentra en El Ramal, siendo menor en los barrios, donde coexiste en muchos casos con la actividad agrícola. Existe un predominio de la edificación entre medianeras, de dos o tres plantas, excepto a borde de carretera donde llega a alcanzar las cuatro plantas de altura.

La convergencia de las carreteras TF-13 y TF-16 constituye el eje articulador a partir del cual se desarrolla la trama urbana del núcleo. Partiendo de éste distintos ejes viarios, en torno a los cuales se configuran los barrios de Milán y La Asomada. La Palmita, El Cardoncillo y Lomo las Rías originalmente se desarrollaron en base a una suerte de caminos agrícolas, sin embargo, en la actualidad existen sectores que obedecen a un desarrollo planificado. Los asentamientos rurales de El Pico, Camino Arico y Casas de Milán se caracterizan por su desarrollo longitudinal.

3.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo de Tejina se estructura en torno a dos importantes vías territoriales, como son las carreteras TF-13 y TF-16. A partir de este última se desarrolla una red viaria, que enlaza los distintos barrios que conforman el núcleo, muy compacto y consolidado en el centro y que se va disgregando a medida que se aleja del mismo.

La vinculación desde sus orígenes a la actividad agrícola ha hecho que la edificación sea en su mayoría de autoconstrucción, dispuesta irregularmente, sin planificación previa, ni urbanización. La excepción es el centro del núcleo, El Ramal, donde la edificación en las calles principales, es de mayor altura, ocupa toda la parcela y se alinea a vial.

La problemática urbanística de este núcleo deriva de los siguientes aspectos:

- Tejina constituye el núcleo urbano que aglutina las actividades económicas e industriales al servicio del sistema agrícola de la extensa comarca en la que se encuentra. Se caracteriza por albergar un importante número de empresas pequeñas, de tipo familiar, al servicio principalmente de la demanda local.
- El Ramal, su centro neurálgico, concentra la actividad comercial y de servicios que abastece a los núcleos colindantes (Bajamar, Punta de Hidalgo y Valle de Guerra), generando una congestión y afluencia de tráfico que es preciso resolver. La dotación de aparcamientos en esta zona comercial es escasa, incrementando la congestión.
- La zona central del núcleo presenta una elevada densidad y un excesivo aprovechamiento del suelo, carece de espacios libres y las dotaciones están ubicadas en los barrios más alejados.
- Existen algunas industrias de mayor tamaño que han empezado a colisionar con los desarrollos residenciales, existiendo algunos casos de problemas acústicos (ruido), afluencia de tráfico pesado y deterioro del paisaje urbano.
- La variante de la TF-13 ha contribuido a eliminar una importante parte del tráfico de paso, sin embargo, los vehículos que se dirigen al norte del núcleo, y principalmente a Valle de Guerra, siguen pasando por el centro.

- f) La autoconstrucción, práctica habitual en el área, ha originado una trama irregular de calles angostas, con problemas de accesibilidad y salubridad en las edificaciones. El viario interior de las áreas más consolidadas dispone de una escasa sección y una urbanización deficiente careciendo incluso de aceras en muchos casos. Existen además algunas vías sin salida lo que genera problemas funcionales.
- g) La presencia de un importante accidente geográfico, el Barranco Las Tapias por el que discurre además la Variante de la TF-13, hace imposible la expansión urbana hacia esta vertiente. El trazado de este eje territorial ha propiciado la transformación de las traseras de las edificaciones, generando un frente de gran relevancia y notablemente visible.
- h) El Barranco Las Cuevas cruza el núcleo de norte a sur, de manera centralizada, generando una discontinuidad en la trama. Además, los bordes del mismo han sido ocupados por edificaciones, lo que imposibilita la creación de viarios de borde.

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

- a) Garantizar la funcionalidad de la red viaria dotándola, en la medida de lo posible, de secciones continuas y adecuadas a su categoría.
- b) Conservar la trama urbana consolidada del núcleo y delimitar los crecimientos de manera que las nuevas tramas viarias “cosan” el tejido urbano preexistente.
- c) Dotar de espacios libres y de aparcamientos, incluyéndolos en la ordenación de los suelos vacantes, de manera que sea posible cubrir la actual carencia de los mismos.
- d) Establecer una ordenación que garantice la continuidad de la trama urbana en el encuentro con el vecino término municipal de Tegueste.
- e) Completar la trama urbana del conjunto del núcleo, ordenando las áreas vacantes existentes, interiores y/o limítrofes con suelo urbano consolidado.
- f) Plantear nuevos viarios urbanos, con recorridos alternativos, en los bordes del núcleo para descongestionar el tráfico del centro de Tejina.
- g) Los tres asentamientos rurales de este núcleo se articulan a lo largo de ejes viarios, que presentan, en general, escasa sección y deficiente urbanización. Se plantean mejoras en la urbanización para dotarlos de una adecuada funcionalidad, así como dotar a cada uno de los asentamientos de espacios libres y dotaciones necesarios para cumplir con lo exigido legalmente en las Directrices.

3.3. Ordenación estructural

3.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

El núcleo de Tejina se desarrolla a partir del encuentro de dos elementos viarios comarcales relevantes, como son la carretera La Laguna-Punta del Hidalgo (TF-13) y la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16), asentándose originariamente en la zona de El Ramal, expandiéndose paulatinamente.

La carretera TF-13, viario territorial de nivel 1, atravesaba el núcleo hasta que se ejecutó la vía de Variante, que discurre al este por el Barranco Las Tapias. La carretera TF-16, **via-**rio territorial de nivel 1, proveniente de Valle de Guerra que al cruzar el núcleo se convierte en la calle Felipe Castillo-calle Arriba, viario urbano nivel 1, y enlaza ambas vías territoriales.

Entre los viarios urbanos que estructuran la trama interior del núcleo, a parte de la calle Felipe Castillo-calle Arriba, destacan: al norte, el Camino Palenzuela, viario urbano nivel 1, del que parten entre otros, el Camino La Costa, urbano nivel 1, en su primer tramo, el Camino La Majada y la Avenida Milán, ambos urbanos de nivel 2, que discurren hasta la costa. Y al sur, el primer tramo del Camino Pico Bermejo, urbano de nivel 1, y viario urbano de nivel 2, que parte del Camino de la Pova, se prolonga por El Cardoncillo, y cruza La Asomada, hasta enlazar con la rotonda de acceso a la Variante de la TF-13.

Se definen además algunos ejes estructurantes de carácter rural, entre los que destacan: al norte, el Camino La Costa y el Camino Palenzuela, que cambian de jerarquía al alejarse del centro de Tejina, y al sur, parte del Camino Pico Bermejo, que atraviesa y estructura el asentamiento rural de El Pico, y enlaza finalmente con la Carretera TF-16.

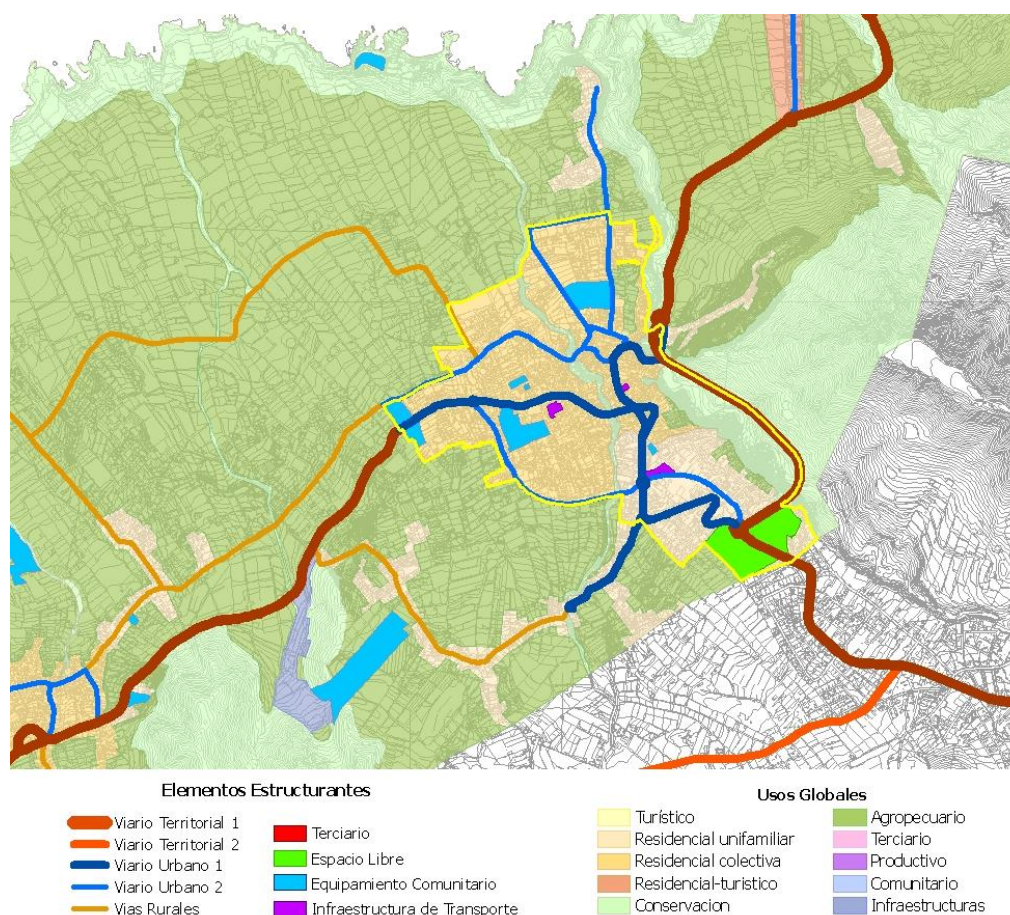


Figura 3.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Tejina

Se distinguen los siguientes elementos estructurantes no viarios, (con los usos de equipamiento comunitario, espacios libres e infraestructuras).

a) Equipamientos comunitarios:

- a1. La Policía Nacional, en la c/Músico Pedro González (equipamiento institucional).
- a2. El Campo Municipal de Fútbol Izquierdo Rodríguez, para el que se establece una reserva de suelo para futuras ampliaciones de las instalaciones.

- a3. El equipamiento docente, Instituto Enseñanza Secundaria Antonio González y el Instituto de investigaciones Agrarios, al oeste del camino El Pico.
- a4. Los nuevos equipamientos comunitarios situados uno al oeste del núcleo, con frente a la Carretera Tejina-Tacoronte y el otro al este de la Iglesia San Bartolomé.
- a5. El Centro de Salud y el Centro Socio-sanitario (equipamientos asistenciales).
- a6. La Tenencia de Alcaldía, el Tanatorio Municipal y el Centro de Educación de Adultos, en la calle Guillermo González, equipamiento institucional y social.
- b) Espacios libres:
 - b.1 El espacio libre situado al este del núcleo, próximo a la rotonda de conexión de la TF-13 con el tramo de la misma que va hacia Bajamar.
- c) Infraestructuras de transporte:
 - c.1 El nuevo intercambiador de proximidad de Tejina, por ejecutar, localizado en el AUH- La Asomada (sistema general de infraestructuras de transporte).
 - c.2 Los dos nuevos aparcamientos, localizados en las AUHs del Cardoncillo y El Ramal (sistemas generales de infraestructuras de transporte).
 - c.3 Las dos nuevas infraestructuras hidráulicas localizadas junto a la depuradora actual, en el Barranco el Espinal.

El uso global del núcleo es el residencial colectivo, aunque existen zonas con el uso global residencial unifamiliar, hacia el este. El uso global agropecuario, correspondiente al suelo rústico de protección agraria, y el uso global de conservación, coincidente con el suelo rústico de protección paisajística e hidrológica, constituyen parte el territorio al sureste.

3.3.2. Clasificación y categorización

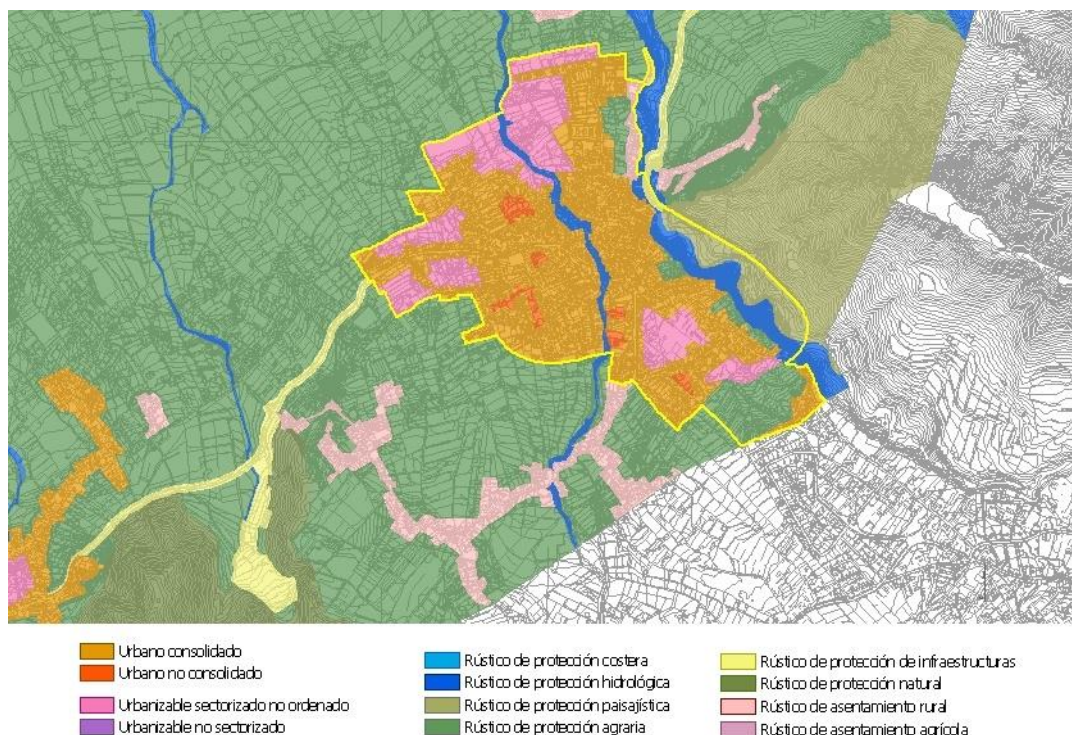


Figura 3.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Tejina

El centro del núcleo urbano de Tejina está formado mayoritariamente por suelo urbano consolidado, si bien, existen áreas vacantes, sin urbanizar, interiores y/o limítrofes. Estos suelos se categorizan de dos formas: como suelo urbano no consolidado, las interiores de menor magnitud, y como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, las de mayor extensión, interiores o perimetrales al núcleo. Se plantea áreas expansión, mediante gestión sistemática.

Existen tres áreas localizadas en el perímetro, lindando con suelo rústico, que se extienden como "brazos" anclados al centro por ejes estructurantes, que se categorizan como suelo rústico de asentamiento rural, dada su tipología, densidad edificatoria y disposición lineal, entre otros. Asimismo, se incluyen en Tejina, terrenos categorizados como suelo rústico de protección agraria y paisajística, o de protección hidrológica, que se corresponden con parcelas agrícolas, terrenos en la falda de la montaña, o cauces de barrancos, respectivamente.

3.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas.

El núcleo está formado por once áreas urbanísticas homogéneas, incluyendo los enclaves próximos, El Pico, Camino Arico y Casas de Milán. Las AUH son las que siguen:

- 1) AUH-0301: La Asomada
- 2) AUH-0302: Lomo Las Rías
- 3) AUH-0303: Cardoncillo
- 4) AUH-0304: El Ramal
- 5) AUH-0305: Tejina Oeste
- 6) AUH-0306: La Palmita
- 7) AUH-0307: Milán
- 8) AUH-0308: Camino Cardón
- 9) AUH-0310: El Pico
- 10) AUH-0311: Camino Arico
- 11) AUH-0312: Casas de Milán

La división se ha realizado atendiendo a la toponimia local, acorde con la tradicional configuración de "barrios", conocida y asumida por los propios residentes. Los límites entre las distintas AUH se apoyan en muchos casos en importantes elementos viarios o territoriales. Como en La Palmita, al sur, discurre por el eje del núcleo (calle Felipe Castillo), al oeste, por la Carretera Tejina-La Barranquera (TF-161), al norte, por el nuevo viario estructurante, y al este, por el Barranco Las Cuevas.

La morfología de la trama urbana, los usos principales, la tipología predominante, la funcionalidad e incluso las dimensiones, son los parámetros que se han tenido en cuenta para delimitar las distintas áreas urbanísticas homogéneas. Los enclaves rurales (El Pico, Camino Arico y Casas de Milán) aunque forman parte del núcleo, se sitúan fuera del ámbito compacto del mismo, integrados en el suelo rústico, con un claro carácter lineal.

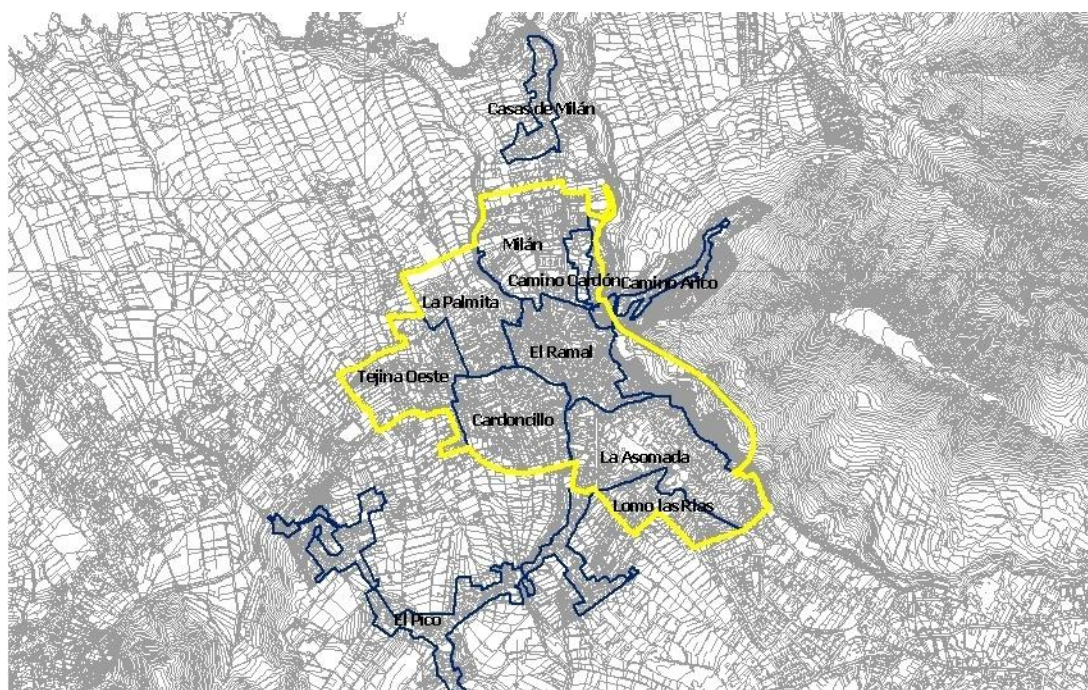


Figura 3.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Tejina

3.4. Ordenación pormenorizada

3.4.1. Trama urbana

Como se ha dicho, el origen del núcleo viene como resultado de la confluencia de dos importantes viarios territoriales, la TF-13 y la TF-16, sin embargo, con el paso del tiempo este hecho ha pasado a ser el principal problema del núcleo, al generar un centro congestionado por el tráfico. A pesar de que hace unos años se creó la Variante de la TF-13, que discurre por el Barranco Las Tapias, eliminando el tráfico de paso hacia Bajamar y Punta del Hidalgo, la congestión sigue existiendo.

El viario interior de este núcleo se basa en una trama de caminos originalmente agrarios, por lo que resulta preciso: generar una estructura más urbana, completar la malla viaria existente, que presenta importantes discontinuidades, y establecer una jerarquización de la misma, dotando a la red de una adecuada funcionalidad. Dicho esto, se plantean una serie de actuaciones en el viario, entre las que destacan:

- a) En El Ramal, para potenciar la actividad comercial que se desarrolla en este centro urbano, se plantea la peatonalización de la calle Arriba, en el tramo entre calle José Rodríguez Amador y calle Tomás González Rivero. Esta actuación precisará además, la desviación del tráfico de paso hacia el oeste de la comarca, así como, completar la trama interior generando recorridos alternativos.
- b) En el eje viario, que atraviesa el núcleo de este a oeste, se plantea la incorporación de un carril bici, que se prolonga hasta llegar al vecino núcleo de Valle de Guerra.
- c) Se plantean cambios de jerarquía en algunos viarios como: Camino La Majada, que amplía su sección y se convierte en viario urbano nivel 2, y la carretera TF-16, que a su paso por el centro se convierte en una vía tipo bulvar, viario urbano nivel 1.

- d) En El Cardoncillo, se plantea una vía perimetral estructurante, viario urbano nivel 2, que cierra la red viaria y conecta la calle de Arriba con la calle Felipe Castillo.
- e) En La Asomada, se propone un nuevo viario estructurante, urbano nivel 2, que parte de la Variante de la TF-13, y cruza el territorio hasta conectar con la calle de Arriba. Esta vía será el eje estructurador de un área con una trama prácticamente inexistente, y al enlazar con el viario perimetral de El Cardoncillo, se convertirá en recorrido alternativo de acceso al centro de Tejina.

El objetivo de las actuaciones propuestas es, dar continuidad al viario existente, prolongándolo y regularizando su sección. Los nuevos trazados se plantean en su mayoría en suelos urbanos no consolidados y en los urbanizables, incluyéndose en ámbitos sistemáticos. Se plantea un crecimiento del perímetro urbano, principalmente al norte, de uso residencial, colmatando la trama y cubriendo los suelos vacíos hasta las nuevas vías estructurantes.

3.4.2. Usos

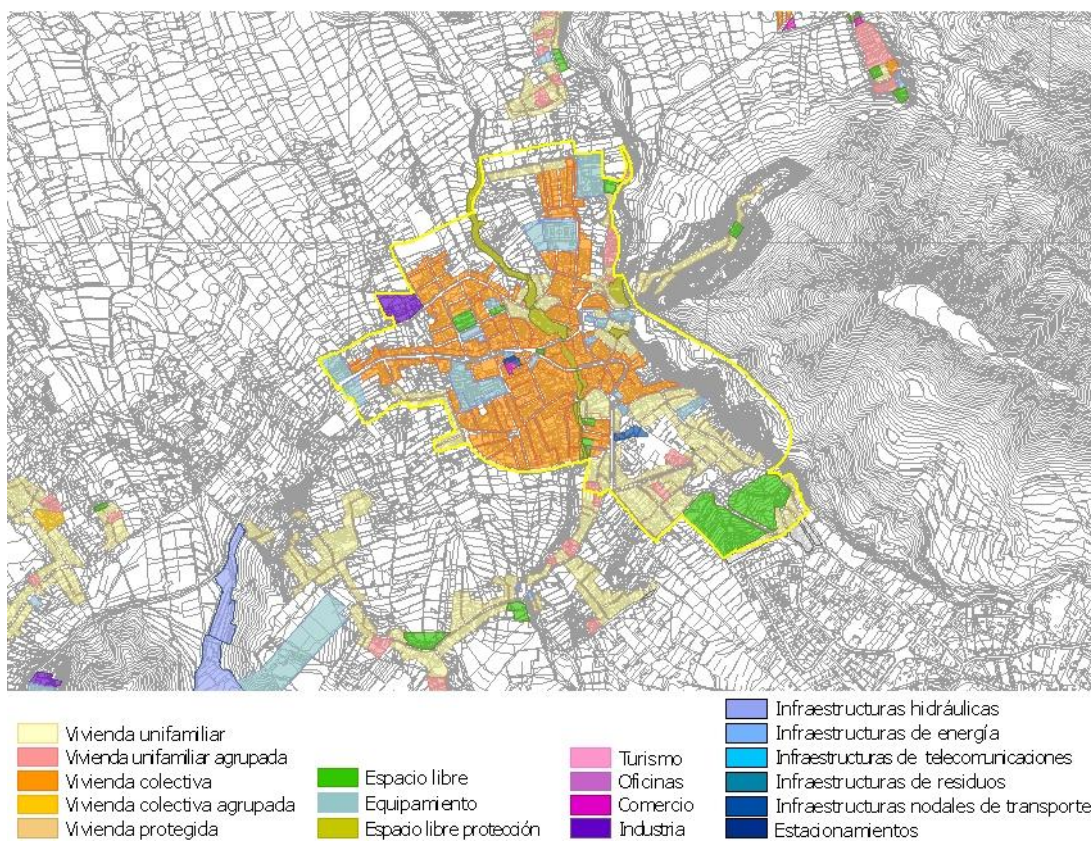


Figura 3.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Tejina

Tejina muestra un uso principal mayoritariamente residencial, con predominio de vivienda colectiva (si bien, en este uso es compatible el unifamiliar, siempre que las condiciones de parcela lo permitan).

No obstante, hay zonas con uso principal unifamiliar independiente (sobre todo en La Asomada y Lomo de las Rías, y en los asentamientos rurales), e incluso casos de vivienda unifamiliar agrupada, dispersos por el territorio.

Asimismo, este núcleo alberga un importante número de comercios, oficinas y servicios, que se compatibilizan con el residencial, ocupando la mayoría de las plantas bajas en la zona central. En el extremo noroccidental, al norte del Camino Palenzuela, se define una pieza de uso industrial, manteniendo su uso actual. Los usos públicos de equipamiento comunitario y espacio libre también están presentes, correspondientes a los distintos sistemas locales y generales, algunos de ellos por ejecutar, repartidos por el núcleo.

3.4.3. Edificación

El núcleo de Tejina se caracteriza por haber crecido al margen de la legalidad, y por la proliferación, hasta épocas recientes, de la autoconstrucción. Con lo que, las características de la edificación consolidada son múltiples, y no responden a parámetros urbanísticos concretos u homogéneos.

Existen zonas donde predomina la vivienda colectiva, entre medianeras configurando manzana cerrada (siendo compatible el uso unifamiliar, según este PGO, siempre que las condiciones lo permitan). En otras, con menor densidad edificatoria, como los asentamientos rurales y algunas áreas urbanas, domina la vivienda unifamiliar independiente, aislada o adosada, de una o dos plantas. Asimismo, existen casos de viviendas unifamiliares agrupadas, que se localizan en algunos puntos del territorio,

Se observa en general, una parcelación heterogénea, que precisa de una regulación, por lo que se establece la longitud mínima de lindero frontal y superficie mínima de parcela, con el fin de homogeneizarla, sustituida en algunos casos por el círculo mínimo inscribible.

La altura predominante es de 2 plantas, salvo en las calles principales que sube a 3 ó 4 plantas. Sólo en algunos de los ensanches, (unidades de actuación en suelos vacantes), se han fijado separaciones mínimas a linderos para garantizar una edificación abierta, estableciendo en algunos la obligatoriedad de alinearse a vial, mediante una línea de disposición obligatoria, dotando estas nuevas áreas de un carácter distinto.

3.5. Gestión urbanística

Las actuaciones planteadas por el PGO en el núcleo de Tejina requieren de ámbitos de gestión de dos tipos: asistemáticos (suelo urbano consolidado o suelo rústico de asentamiento rural) y sistemáticos (suelo urbanizable o suelo urbano no consolidado).

Entre las asistemáticos destacan, las gestiones de modalidad A2, para obtener los suelos y ejecutar obras de urbanización en viarios. Sobre todo en torno a vías estructurantes, que así lo requieran, para la urbanización de espacios libres y la ejecución de nuevos viarios. Son importantes también las actuaciones que se ejecutan mediante ámbitos asistemático modalidad A4, para obtener y ejecutar el espacio libre, al sur del núcleo, y el nuevo equipamiento, al sur del eje central de Tejina.

Se definen ámbitos de gestión asistemática A3, en los asentamientos rurales El Pico, Camino Arico y Casas de Milán, y la parte occidental de Lomo de las Rías, para mejorar la urbanización del viario, y obtener el suelo destinado a espacios libres y/o equipamientos, según lo establecido legalmente en este tipo de asentamientos.

Se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática A6, para solventar problemas como los que crean numerosas vías sin salida inmersas en la trama urbana, con unas condiciones de urbanización deficientes y en muchos casos una sección insuficiente e irregular.

La trama del núcleo es heterogénea y se encuentra inconclusa, en el interior existen suelos vacantes, sin urbanizar, que se ordenan e incluyen en ámbitos de gestión sistemática (S2), para completar la trama urbana y proveer a la zona de los servicios que necesita, como equipamientos y espacios libres. En torno a ellos se delimitan ámbitos A5, necesarios para conectar las áreas nuevas con la trama existente, con cargo al S2 al que sirven.

Además, se propone un crecimiento urbano al norte, que completa la trama y regulariza el perímetro, que se gestiona también con gestión sistemática (S2) y un ámbito de gestión sistemática (S4) para desarrollar un suelo vacante en un suelo rústico de asentamiento rural.

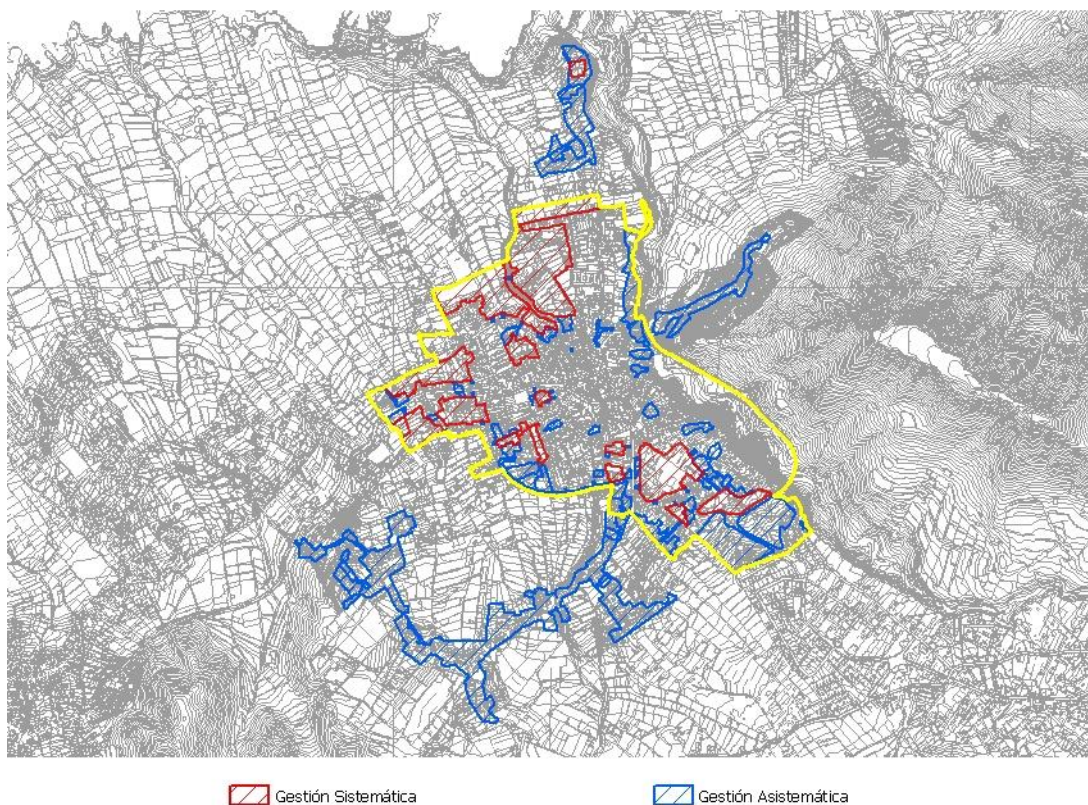


Figura 3.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Tejina

4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE VALLE DE GUERRA

4.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Valle de Guerra se ubica al noroeste de la isla, en una plataforma con una topografía en suave pendiente, atravesada por diversos barrancos, entre los que destacan el del Tanque, el del Horno y el de Las Cuevas. Se ha desarrollado a partir de la edificación a borde de la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16) y queda delimitado como sigue:

- Al norte, por suelo rústico de protección agraria, hacia el que se extiende con perímetro irregular generado por las suertes largas, desde el eje viario conformado por las calles El Moral, Homicián, Camino El Cantillo y Camino Palenzuela.
- Al oeste, linda con suelo rústico de protección agraria, extendiéndose entre la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16) y la calle El Moral, que estructuran el núcleo.
- Al sur-sureste, el límite queda definido por la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16), casi en su totalidad, alejándose ligeramente de ella en algunas zonas.
- Al este, linda también con suelo rústico de protección agraria, que lo separa del vecino núcleo de Tejina.

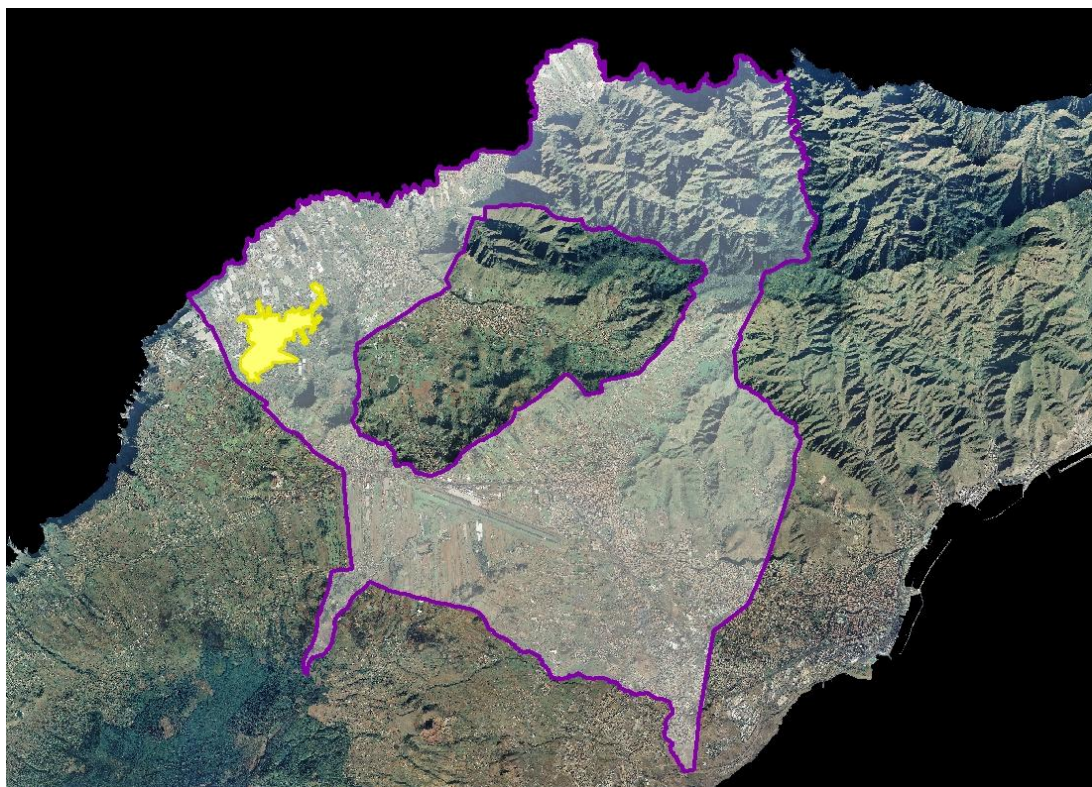


Figura 4.1: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo de Valle de Guerra se caracteriza por ser un núcleo tradicionalmente agrícola, que se organiza entre dos vías paralelas, la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16) y la prolongación del Camino Palenzuela, en la carretera al Pris (TF-163), sin mostrar un centro claramente definido. La edificación se presenta, en general, de manera dispersa, en torno a caminos preexistentes de origen rural. La trama presenta una estructura entre lo urbano y lo rural, con grandes extensiones de terreno sin urbanizar, terrenos de cultivo aún en explotación.

La mayor parte de los barrios se desarrollan de forma lineal a lo largo de caminos, dando lugar a pequeñas parcelaciones en los bordes de los mismos y grandes parcelas en el interior. Existe un predominio del uso residencial unifamiliar, con edificaciones de una o dos plantas, provenientes de la autoconstrucción en muchos casos, si bien, recientemente se han ejecutado promociones de adosados y de edificios de viviendas.

Al igual que en el vecino núcleo de Tejina, existe una importante concentración de pequeñas empresas vinculadas al sector primario (agrícola) y al de servicios generales dependientes del mismo, lo que hace que el núcleo tenga cierta relevancia económica. Los espacios libres de uso público son escasos, sin embargo, la existencia de suelos vacantes en la trama, algunos de ellos en explotación, hace que este hecho pase inadvertido. Los equipamientos y dotaciones también son escasos, existiendo solamente algunas dotaciones deportivas, docentes y asistenciales destinadas a cubrir las necesidades básicas.

4.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación

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

La problemática urbanística del núcleo de Valle de Guerra reside en lo siguiente:

- a) Carece de un centro urbano claro, su perímetro es muy irregular y difícil de reconocer debido a la dispersión que lo caracteriza. Las edificaciones se han dispuesto con muy baja densidad a lo largo de caminos rurales, dejando grandes vacíos intersticiales, creando una gran "mancha" que salpica el territorio.
- b) El núcleo se extiende de este a oeste entre dos importantes vías de comunicación, la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16) y la carretera Tejina-Pris (TF-163), que a su paso por el núcleo se convierte en eje urbano (conformado por la calle El Moral, Camino Cantillo y Camino Palenzuela).
- c) Se encuentra inmerso en una comarca tradicionalmente agrícola, de manera que la trama dispone de terrenos en explotación en su interior, lo que genera importantes discontinuidades en la estructura urbana.
- d) La autoconstrucción ha sido una práctica habitual en el área lo que ha originado una trama irregular, con calles sin urbanizar heredadas de los caminos agrícolas y edificaciones dispersas que a veces se alinean, otras se retranquean y cuya disposición nunca es reglada. En claro contraste, y generando una gran disonancia, aparecen algunas promociones relativamente recientes de vivienda colectiva y/o adosada con un excesivo aprovechamiento del suelo.
- e) La subdivisión de las parcelas para la edificación de varias viviendas en una misma finca matriz, ha generado importantes problemas de accesibilidad y salubridad en algunos puntos como Las Toscas.
- f) La urbanización de la red viaria es en general deficiente. Se limita en muchos casos a una calzada asfáltica, sin espacios para el peatón o aparcamiento de vehículos, sólo las vías principales disponen de estos elementos. La trama presenta grandes discontinuidades como consecuencia de la adopción de los antiguos caminos agrícolas generando calles sin salida, a lo que además hay que sumar una sección insuficiente.

- g) Carece de espacios libres de uso público, por lo que será preciso dotarlo adecuadamente. Aunque la dispersión y presencia de terrenos cultivados inmersos en la trama, hace que este aspecto no adquiera excesiva relevancia visual.
- h) Las dotaciones existentes, que responden a servicios básicos docentes, asistenciales y deportivos, son escasas y se disponen de manera dispersa, encontrándose excesivamente alejadas de algunos barrios.

El principal objetivo de la ordenación será resolver la excesiva dispersión que caracteriza el núcleo, frenando este tipo de ocupación territorial que conlleva un consumo excesivo de suelo y propiciando la consolidación del mismo. Entre los criterios específicos de ordenación desatacan los que siguen:

- a) Garantizar la funcionalidad de la red viaria. Se plantean mejoras de la urbanización para dotar a los viarios de trazados continuos, evitando las vías sin salida, y secciones constantes y adecuadas a su jerarquía, en lo posible.
- b) Potenciar el desarrollo de algunos de los vacíos interiores del núcleo, evitando la expansión hacia el exterior y completando el tejido urbano existente.
- c) Dotar el núcleo de espacios libres así como, de aparcamientos, para cubrir la actual carencia de los mismos.
- d) En cuanto a la edificación, el objetivo es establecer unas condiciones homogéneas, de manera que en la trama no se produzcan disonancias, así como, establecer condiciones de parcelación adecuadas a las características morfológicas del núcleo, que permitan un estado de salubridad y accesibilidad apropiado.

4.3. Ordenación estructural

4.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

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

La Carretera Tacoronte-Tejina (TF-16), vía territorial nivel 1, que cruza el núcleo, constituye prácticamente su límite sur. En el tramo entre la calle El Calvario y el Camino Moya se concentra la mayor parte de la actividad comercial y de servicios del área.

La Variante Oeste de Valle de Guerra, vía territorial nivel 2 por ejecutar, incluida en varios ámbitos sistemáticos, discurrirá por el borde oeste del núcleo, partiendo desde la rotonda de encuentro de Carretera Tacoronte-Tejina (TF-16) y la Carretera del Boquerón.

La red viaria al norte, está conformada por distintos viarios urbanos de nivel 1 y 2, entre los que destacan: dirección este a oeste, la calle del Moral que se prolonga en la calle Juan Fernández, que culmina en la Variante Oeste Valle de Guerra, y en dirección norte sur, el Camino de las Toscas y la Calle Abreu, y un nuevo viario por ejecutar y la calle Nueva, estas últimas conectando con la TF-16.

Por último, se definen distintos estructurantes de carácter rural, destacando, el Camino Cantillo, el Camino El Guincho, parte del Camino Palenzuela y el Camino Solís. El Camino del Cantillo, discurre al norte del núcleo, con trazado paralelo a la TF-16, se prolonga al oeste, en la calle Juan Fernández, y al este, se convierte en Camino Palenzuela. Este último, se prolonga hasta Tejina y constituye una alternativa a la carretera TF-16.

El Camino El Guincho, se prolonga hacia la costa, y destaca por ser el que da acceso al asentamiento rural La Barranquera. El Camino Solís, discurre transversal al sur de la TF-16, hasta llegar al asentamiento de Collazos.

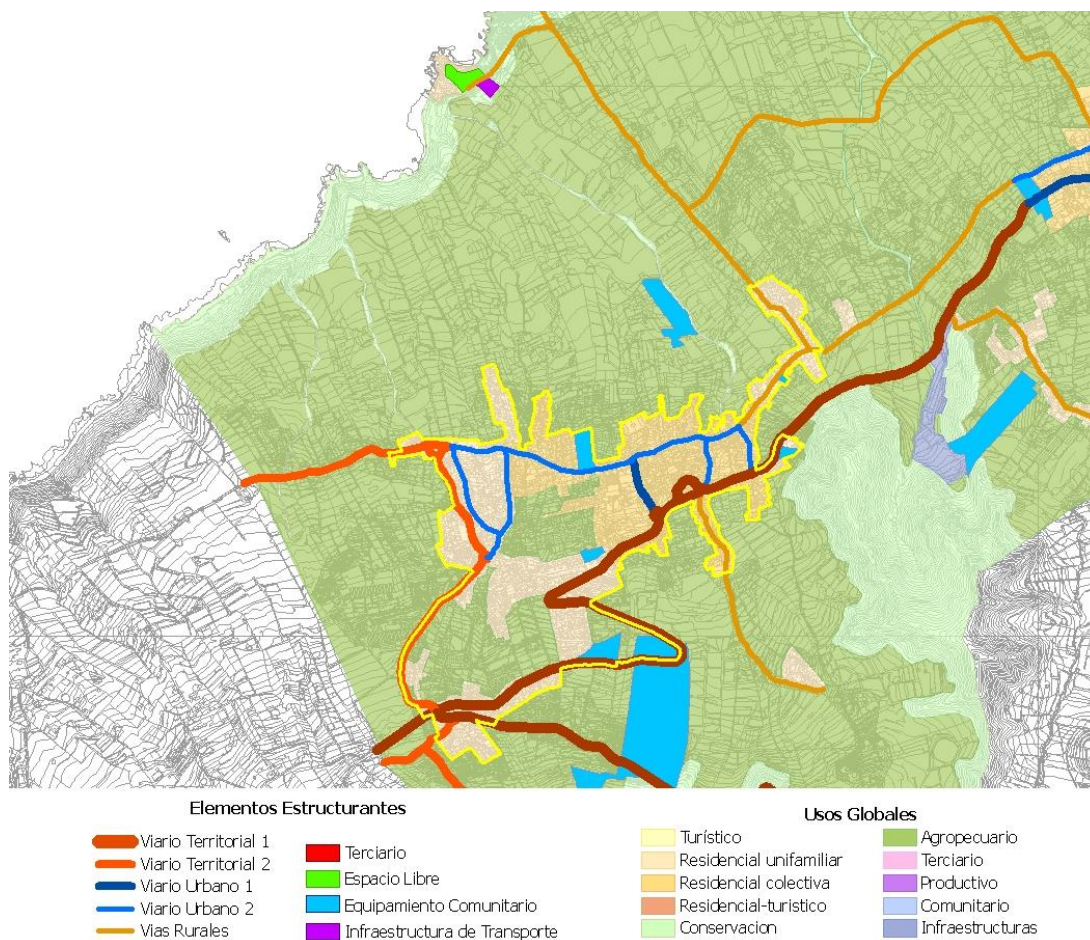


Figura 4.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Valle de Guerra

Dentro del núcleo se definen elementos estructurantes no viarios, con los usos de equipamiento comunitario e infraestructura, entre otros, que integran piezas que forman parte de sistemas generales. Estos son:

- El I.E.S. Valle de Guerra, centro docente al que se dota de suelo para futuras ampliaciones, ubicado al norte del núcleo, en la calle El Moral.
- El Terrero de Lucha José Gutiérrez "El Chaval", equipamiento deportivo ubicado al noreste del núcleo, en el Camino Cantillo.
- El cementerio, equipamiento comunitario ubicado al este de la Carretera Tejina-Tacoronte (TF-16).
- El equipamiento comunitario ubicado en la calle El Calvario, que alberga el Centro Ciudadano, la Tenencia de Alcaldía y el Pabellón de Deportes de Valle de Guerra.
- El Museo de Antropología de Tenerife, ubicado al sureste del núcleo, entre la Carretera TF-16 y el Camino del Vino.

En el asentamiento rural de la Barranquera se localizan un espacio libre al norte del Camino El Guincho y un aparcamiento al sur del mismo.

El uso global presente de forma mayoritaria es el residencial, con predominio del colectivo, hacia el este, y del unifamiliar, hacia el oeste. Otros usos globales, que constituyen una parte importante de la ocupación del territorio son, el agropecuario, correspondiente a suelo rústico de protección agraria, y el de conservación, coincidente con suelo rústico de protección paisajística y el de protección costera.

4.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo de Valle de Guerra presenta varias categorías de suelo. El suelo urbano está vinculado sobre todo a las vías que estructuran el núcleo, dejando en su interior y en su perímetro, diversas áreas de suelo vacante, sin urbanizar. Estos suelos se categorizan como suelo urbano no consolidado, los de menor entidad, y los restantes, de mayor extensión, como suelo urbanizable sectorizado no ordenado y suelo rústico de protección agraria.

La zona de La Barranquera, que constituye un elemento singular al formar parte del núcleo, a pesar de ubicarse en la costa lejos de la trama urbana, se categoriza como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004.

Se delimitan tres áreas de suelo rústico de asentamiento rural, correspondientes a los asentamientos rurales localizados al este y oeste, que muestran estructura predominantemente lineal.

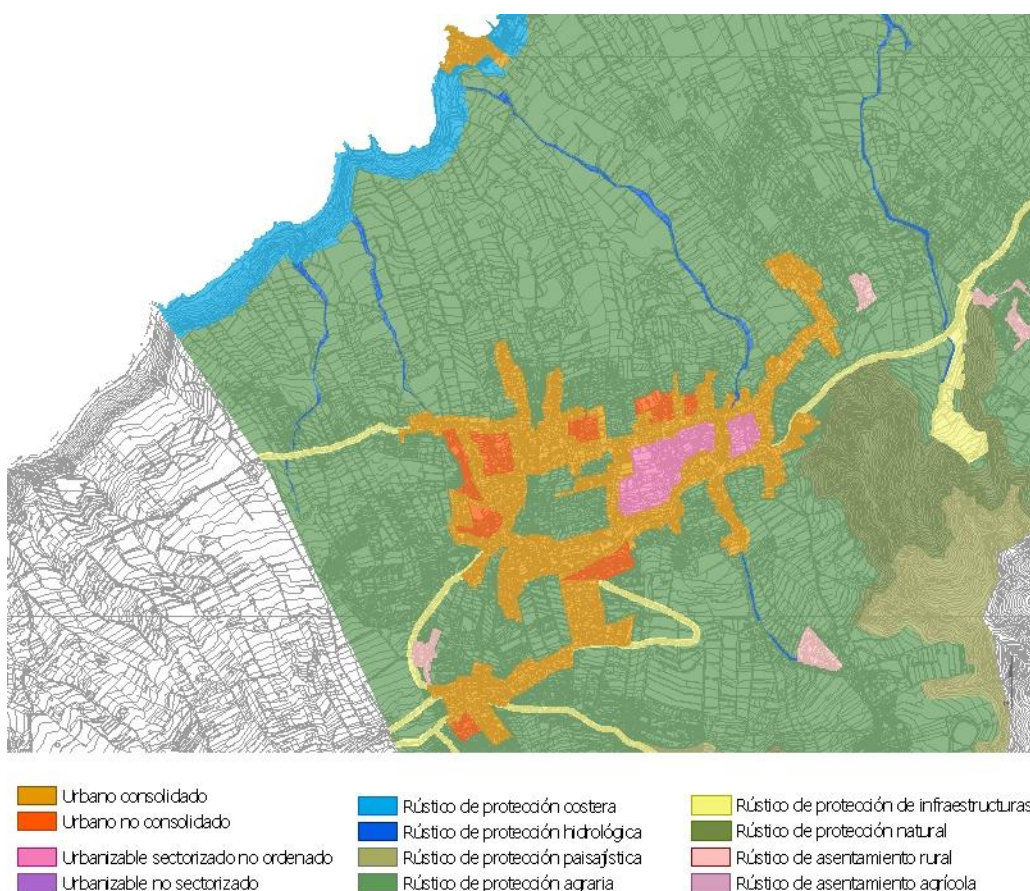


Figura 4.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Valle de Guerra

4.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por once áreas urbanísticas homogéneas (AUH), que incluyen el AUH-La Barranquera, localizada en la costa, y diversos asentamientos rurales.

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

El perímetro de las AUH es en general bastante irregular, y responde al modelo de asentamiento tradicional en torno a caminos agrícolas, con una ocupación de los bordes y su extensión posterior hacia el interior. La división atiende a la toponimia local, acorde con la tradicional configuración de "barrios" conocida y asumida por los residentes.

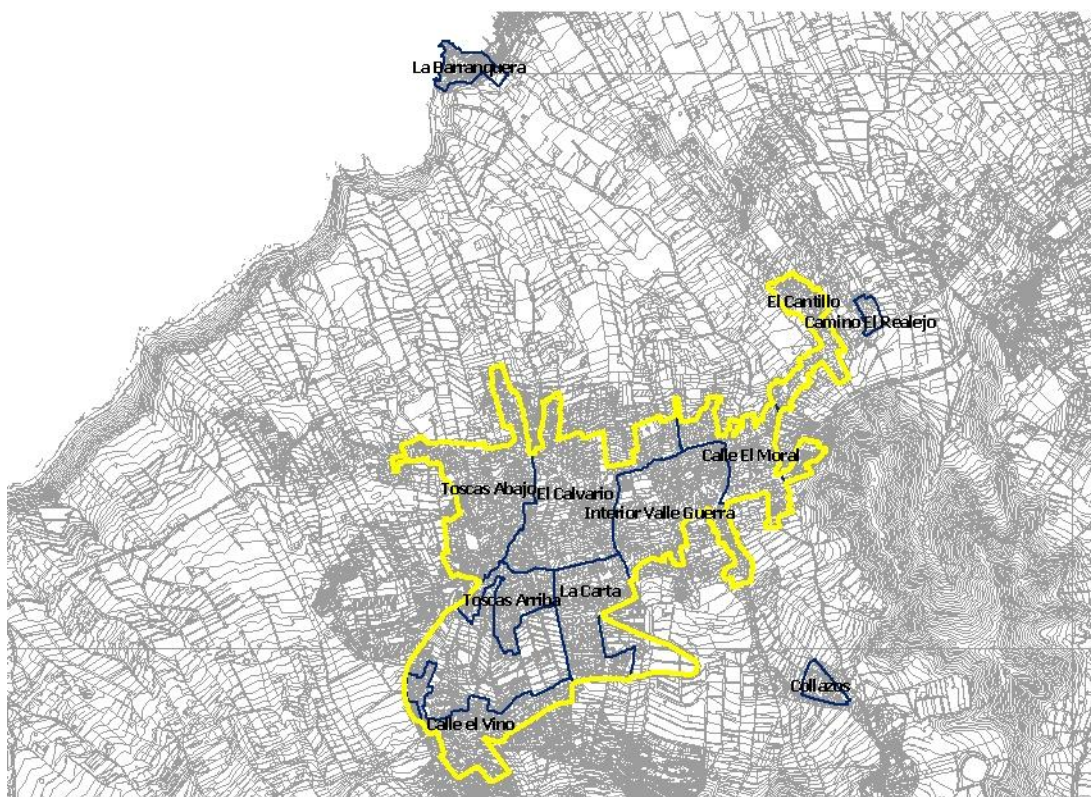


Figura 4.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Valle de Guerra

Los límites entre las AUH se apoyan, en muchos casos, en viarios estructurantes, urbanos o territoriales, y su perímetro exterior suele ajustarse a la edificación existente. Los parámetros que se han tenido en cuenta para delimitar las distintas AUH son: la morfología de la trama, los usos principales, la tipología predominante, la funcionalidad e las dimensiones, entre otros.

4.4. Ordenación pormenorizada.

4.4.1. Trama urbana

La actual trama urbana de Valle de Guerra responde a una estructura de origen agrario, que se caracteriza por un desarrollo edificatorio al borde de los caminos rurales, con baja densidad, sin una planificación previa, ni previsión de viarios interiores.

El núcleo se desarrolla básicamente entre la carretera Tejina-Tacoronte y la sucesión de vías que, partiendo del Camino Palenzuela, enlazan con la carretera al Pris (TF-163). Entre estas vías existen algunas transversales en las que se aglutinan las edificaciones, pero el interior lo constituyen fincas en cultivo o sin uso específico. Este PGO plantea la ordenación de estos vacíos interiores, incorporando una trama viaria, que viene determinada por sus conexiones con las vías estructurantes, y por la necesidad de completar y continuar la escasa red existente, creando una estructura mallada con una clara jerarquización.

Las vías existentes son deficientes, dado que en general presentan trazados irregulares, escasa sección y discontinuidades, en algunos casos, así como unas condiciones de urbanización que no cumplen los requisitos básicos exigibles en un suelo urbano. Por este motivo, se plantean desde el Plan rectificaciones puntuales de las mismas, a fin de homogeneizar sus trazados y secciones, y se delimitan ámbitos de gestión, asistemática y sistemática, para completar la urbanización del conjunto del núcleo.

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

- a) En la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16), se plantea un nuevo carril bici en su margen sur, en el tramo viario localizado entre Tejina y Valle de Guerra.
- b) La Variante Oeste de Valle de Guerra, que discurre al oeste del núcleo, conectando la carretera Tejina-Tacoronte (TF-16) y la calle Juan Fernández, se desarrolla en distintos ámbitos sistemáticos y asistemáticos definidos a lo largo del territorio.

4.4.2. Usos

La propuesta del PGO para este núcleo predominantemente residencial, concentra el uso principal de vivienda colectiva hacia el centro y noreste del mismo, mientras que el uso residencial unifamiliar, se establece fundamentalmente en el perímetro, hacia el sur y oeste, y en los asentamientos rurales.

Los espacios libres y equipamientos comunitarios se distribuyen por el núcleo, cubriendo las necesidades de un centro desabastecido de ellos. El uso industrial también está presente, pero en menor medida. Este uso se localiza en el extremo nororiental, en el AUH-El Cantillo, vinculado a la TF-16, y separado del núcleo urbano, para independizar una actividad que genera tráfico pesados, así como algunas incompatibilidades.

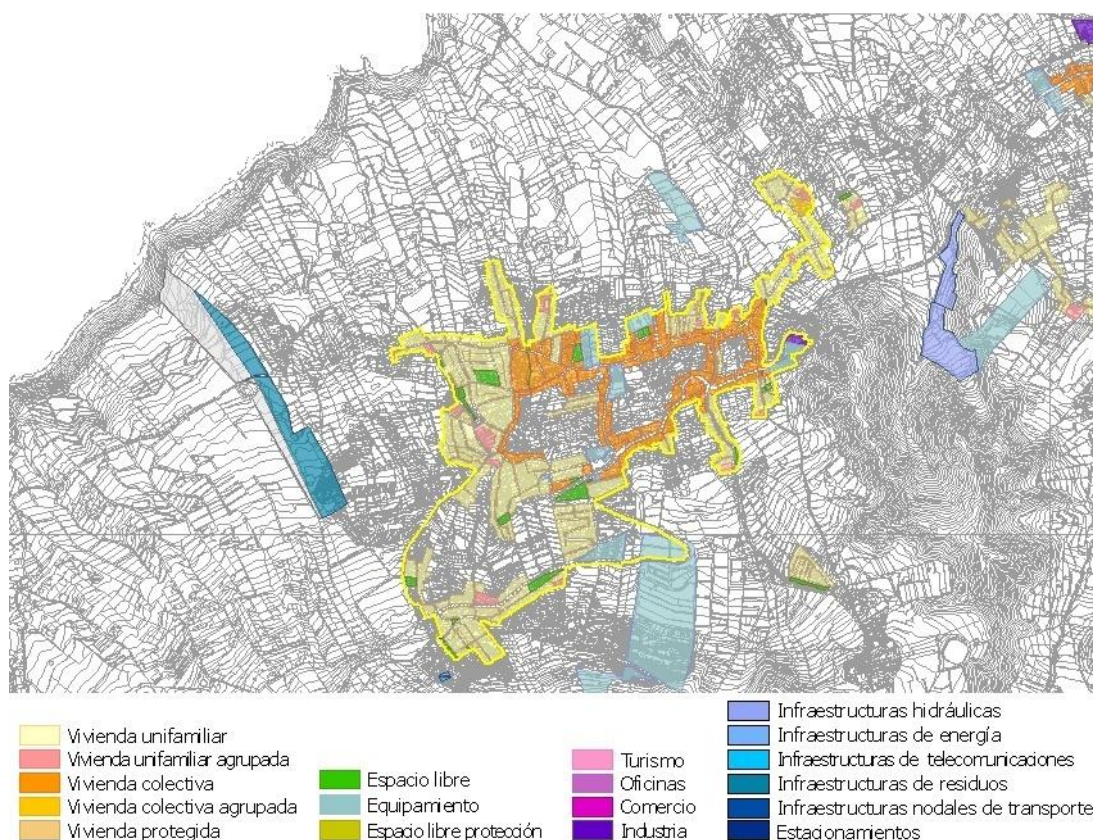


Figura 4.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Valle de Guerra

4.4.3. Edificación

Como se ha dicho anteriormente, la edificación preexistente procede mayoritariamente de la autoconstrucción, respondiendo en gran medida a la tradicional vivienda unifamiliar, de una o dos plantas, entre medianeras o aislada, que cuenta en muchos casos con “salón” en planta baja. No obstante, en la zona centro-noreste del núcleo se concentra la vivienda colectiva, si bien, en este PGO se permite como compatible la vivienda unifamiliar, siempre y cuando los parámetros lo hacen posible.

Las zonas de crecimiento o expansión de este núcleo, incluyendo los suelos interiores, se resuelven en su mayor parte con edificación abierta, donde se establecen separaciones a linderos, siempre que sea posible, al carecer de preexistencias. En vivienda colectiva entre medianeras, se establece la línea de disposición obligatoria, con el fin de obtener un frente continuo y homogéneo, y configurar manzanas cerradas. En las viviendas unifamiliares existen zonas en las que se presentan entre medianeras, y otras, con menor densidad, donde se desarrollan de forma aislada o pareada. En estos casos, se ordenan mayoritariamente mediante las separaciones a linderos y porcentaje de ocupación de la parcela.

Este núcleo muestra en general una altura máxima permitida de 2 plantas, si bien, existen zonas de crecimiento donde algunas piezas alcanzan las 3 y 4 plantas, liberando mayor superficie de suelo con el objeto de que la morfología residencial no choque con el entorno rural y agrícola en el que se integra.

4.5. Gestión urbanística.

El núcleo de Valle de Guerra se origina como un asentamiento de carácter agrícola, con un entramado viario de índole rural, que muestra, en general, una deficiente urbanización, grandes discontinuidades y secciones irregulares. Para transformar esta red precaria e insuficiente en una trama urbana, es preciso delimitar numerosos ámbitos de gestión, tanto asistemáticos (en suelo urbano consolidado o en asentamiento rural) como sistemáticos (en suelos urbanizables o urbanos no consolidados).

Entre los ámbitos de gestión asistemática, destacan los de modalidad A3 y A6, que salpican el territorio, planteados con el fin de mejorar la urbanización de viarios existentes, adquiriendo las parcelas que dan frente a ellos la condición de solar, de la que carecen pese a estar edificadas.

Los suelos vacantes y sin urbanizar, existentes en el núcleo, constituyen una oportunidad para completar una trama urbana, mediante la delimitación de ámbitos de gestión sistemáticos (S2). El desarrollo de estos suelos vacantes, sobre todo en el centro, entre los ejes estructurantes, carretera TF-16 y el viario urbano de Camino Cantillo-calle Juan Fernández, permite cubrir las carencias de espacios libres y equipamientos que sufren las zonas colmatadas. Asimismo, se hace que sea necesario delimitar ámbitos de gestión asistemática modalidad A5 para obtener y urbanizar los viarios necesarios para comunicar las áreas nuevas con la red viaria existente.

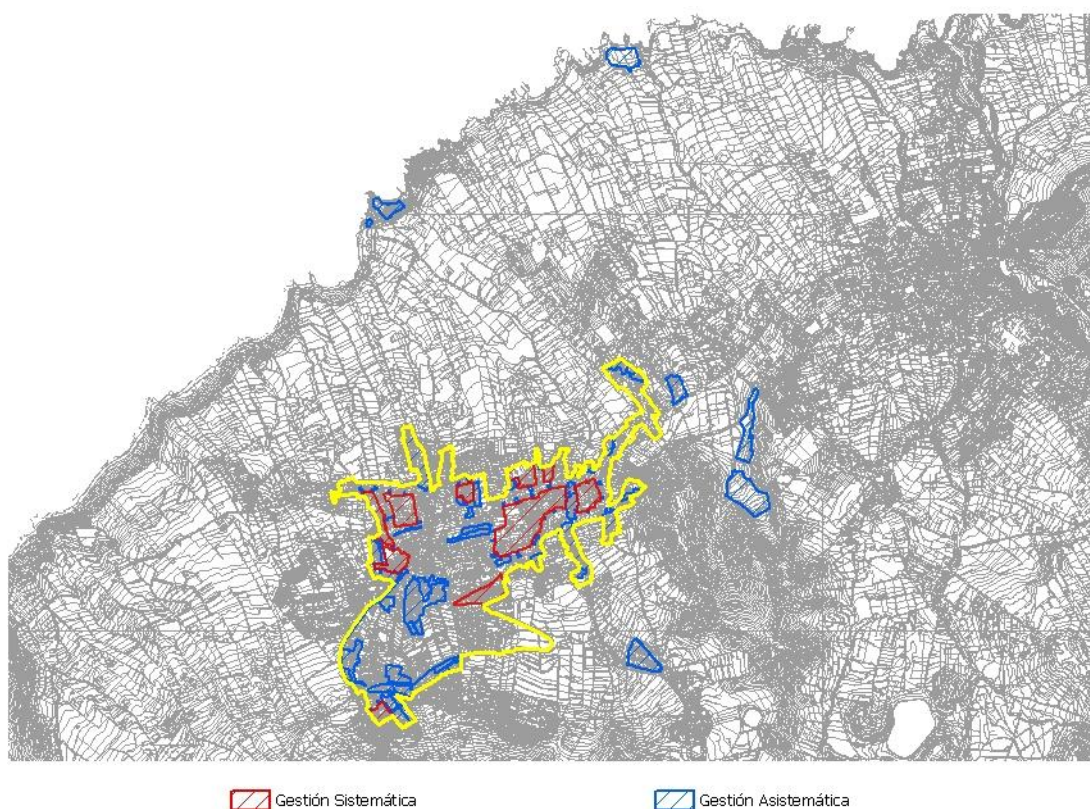


Figura 4.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Valle de Guerra

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GUAMASA

5.1. Delimitación y descripción general

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

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

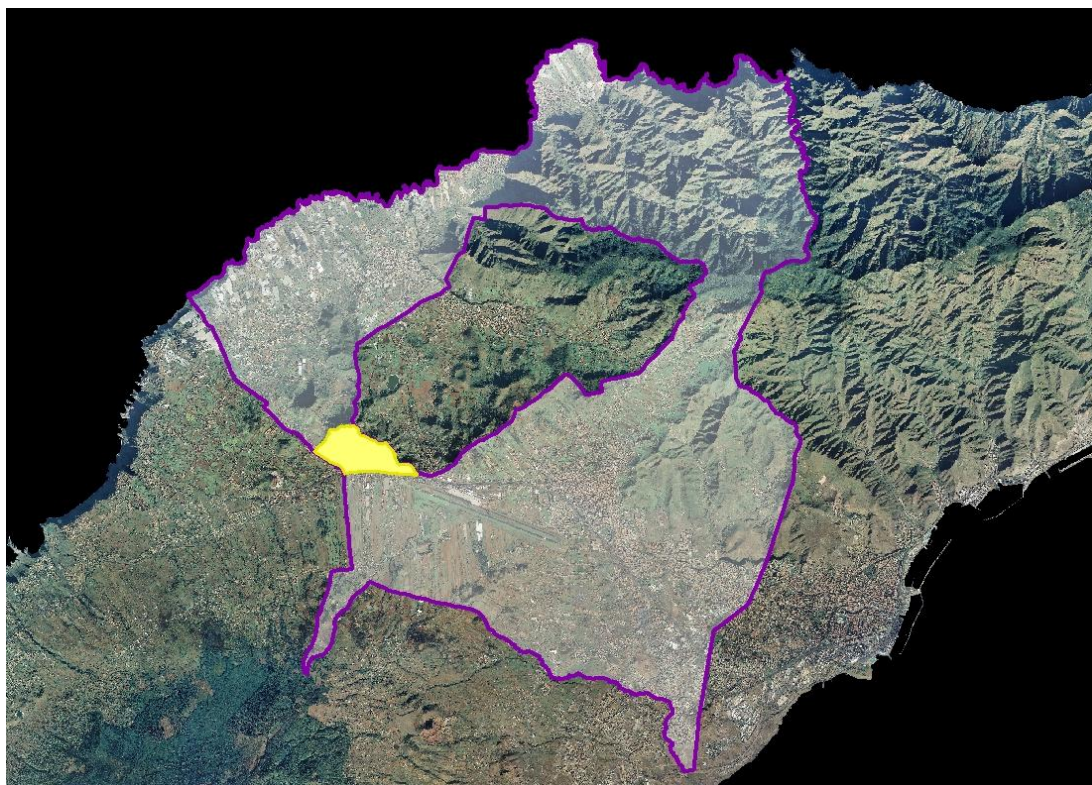


Figura 5.1: Ubicación del núcleo en el municipio

Se caracteriza por ser un núcleo de edificación dispersa y muy baja densidad, de origen agrícola y con una estructura parcelaria de suertes largas con ausencia de vías transversales especialmente en el norte, que parte del Camino Santa Rosa de Lima. Al sur, la edificación se asienta al borde de vías principales, como la Carretera Gral. Norte, el Camino Santa Rosa de Lima, el Paseo Las Acacias y el Camino El Majano, vías que constituyen casi la totalidad de la red viaria de esta parte del núcleo.

Al oeste del núcleo se delimitan dos asentamientos rurales, Garimba, unido al núcleo y estructurado como un largo "brazo" en torno al camino del mismo nombre, y El Charcón, asentado en la Carretera del Boquerón a Valle de Guerra (TF-156).

El Camino Santa Rosa de Lima, eje estructurador que atraviesa Guamasa de este a oeste, enlaza la Carretera General (TF-152) con la Carretera Boquerón-Valle de Guerra (TF-156). La trama urbana interior se ha formado a partir de la antigua red de caminos agrícolas, y presenta un escaso nivel de urbanización y en muchas ocasiones secciones insuficientes.

Es un núcleo de uso básicamente residencial unifamiliar, con predominio de edificación aislada, si bien, en los márgenes de la Carretera Gral. del Norte se da un uso mixto, ocupando el terciario la planta baja y el residencial la alta. No obstante, recientemente se han llevado a cabo promociones unifamiliares de adosadas o en hilera, especialmente en el Camino del Majano y Garimba.

Los espacios libres casi no existen, pero la vegetación es una constante en el núcleo, ocupando los bordes de las vías y los espacios privados de las parcelas, lo que hace que esta insuficiencia pase inadvertida. Los equipamientos y dotaciones son escasos y se concentran en el margen sur del Camino Santa Rosa de Lima, alejados de gran parte de la trama.

5.2. Problemática urbanística; criterios y objetivos de ordenación

El núcleo de Guamasa cuenta con una localización estratégica, al localizarse entre municipios, en las proximidades del aeropuerto de Los Rodeos y contar con una buena comunicación. Todo ello ha generado un núcleo residencial tipo "ciudad dormitorio", que muestra un importante déficit de servicios asociados a su uso dominante.

Los principales problemas urbanísticos del núcleo, derivan de los siguientes aspectos:

- a) Se encuentra inmerso en una zona tradicionalmente agrícola, pero en progresivo abandono, de manera que la trama dispone en su interior de terrenos vacíos sin uso específico lo que genera importantes discontinuidades en la estructura urbana.
- b) Se trata de un núcleo fragmentado, que carece de un centro urbano claro, caracterizado por una edificación un tanto dispersa, que se dispone fundamentalmente a lo largo de caminos rurales, creando una gran "mancha" que salpica el territorio, con muy baja densidad. La edificación proviene en su mayoría de la autoconstrucción, y se desarrolla en el frente de las parcelas, a pie de los caminos, sin planificación ni urbanización previa.
- c) La autoconstrucción, la mayoría de viviendas unifamiliares aisladas (autopromoción), contrasta con algunas promociones relativamente recientes de vivienda colectiva y/o adosada con un mayor aprovechamiento del suelo.
- d) El Camino Santa Rosa de Lima, es eje estructurante de mayor relevancia, que atraviesa el núcleo de este a oeste y lo divide en dos áreas con distinta configuración. Al sur, el origen del núcleo, con escaso viario y parcelas de grandes proporciones, y al norte, las suertes largas, con una red de calles longitudinales inconexas entre sí.
- e) El límite sur del núcleo lo definen la Autopista del Norte (TF-5) y la Carretera General del Norte, constituyendo una potente barrera que lo aísla del vecino núcleo de Los Rodeos, ubicado en el margen opuesto.
- f) Las vías urbanas que estructuran el núcleo, que eran originalmente vías comarcales, se han convertido actualmente en un atajo para el tráfico intermunicipal, a pesar de presentar un nivel de urbanización insuficiente para soportar ambos flujos.
- g) La urbanización del viario interior es deficiente, ciñéndose a una calzada asfáltica sin espacio para el peatón o el aparcamiento. La trama es discontinua al formarse a partir de los antiguos caminos agrícolas, con calles largas, sin salida y con escasa sección. La dotación de aparcamientos es muy escasa.

- h) Carece de espacios libres públicos, aunque la existencia de una vegetación antigua y exuberante en los jardines privados dota de calidad al paisaje y a la trama.
- i) Los equipamientos y dotaciones existentes son mínimos, y responden a servicios básicos docentes, asistenciales y deportivos y puesto que el núcleo, por su dispersión, es extenso, éstos resultan bastante alejados para algunos barrios del mismo.
- j) En su borde sur se mezcla el uso residencial y el terciario con actividades relacionadas en general con el ocio y la hostelería.
- k) En las inmediaciones del cruce de la Carretera del Boquerón, Camino Garimba y El Majano se mezclan algunas naves con las viviendas, debido a la localización en este enclave de algunos comercios y servicios como talleres y almacenes.
- l) La parte sur del núcleo se encuentra incluida en la zona de Servidumbre aeroportuaria (Huella sonora) lo que condiciona la implantación de nuevos usos residenciales, sanitarios y docentes, en este lugar.

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

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

5.3. Ordenación estructural

5.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

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

El área norte, cuenta sólo con un entramado en sentido norte-sur. Desde el PGO-2004 se planteaba la necesidad de crear un eje central "cosiendo" esta trama. Este Plan propone una nueva vía urbana estructurante, que discurre de manera centralizada por el territorio, paralela a Camino Santa Rosa de Lima, conectando el Camino Tabares con Camino la Cordillera, el cual enlaza al sur con la Carretera Gral. del Norte, cerrando así un nuevo anillo viario.

Dentro del núcleo se integran elementos estructurantes no viarios, que corresponden a distintos sistemas generales. Estos son, el equipamiento privado Sánchez Bacallado (con una escuela de hostelería y turismo, y servicios de restauración), en la Carretera Gral. Norte, y al este, un nuevo equipamiento comunitario, donde se plantea un campo de fútbol, y un espacio libre colindante a este último, en el Camino de la Cordillera.

El uso global mayoritario en este núcleo es el residencial unifamiliar, dada la situación de Guamasa en la periferia de La Laguna, y su facilidad de acceso al viario interurbano, que marcan su carácter de zona residencial tranquila y accesible. Se definen otros usos globales, aunque de forma minoritaria, estos son: los usos terciarios, localizados en dos zonas, en los extremos este y oeste, y los usos de conservación y agropecuarios, correspondientes a los suelos rústicos de protección paisajística y de protección agraria, localizados en las montañas y en terrenos interiores del núcleo, respectivamente.

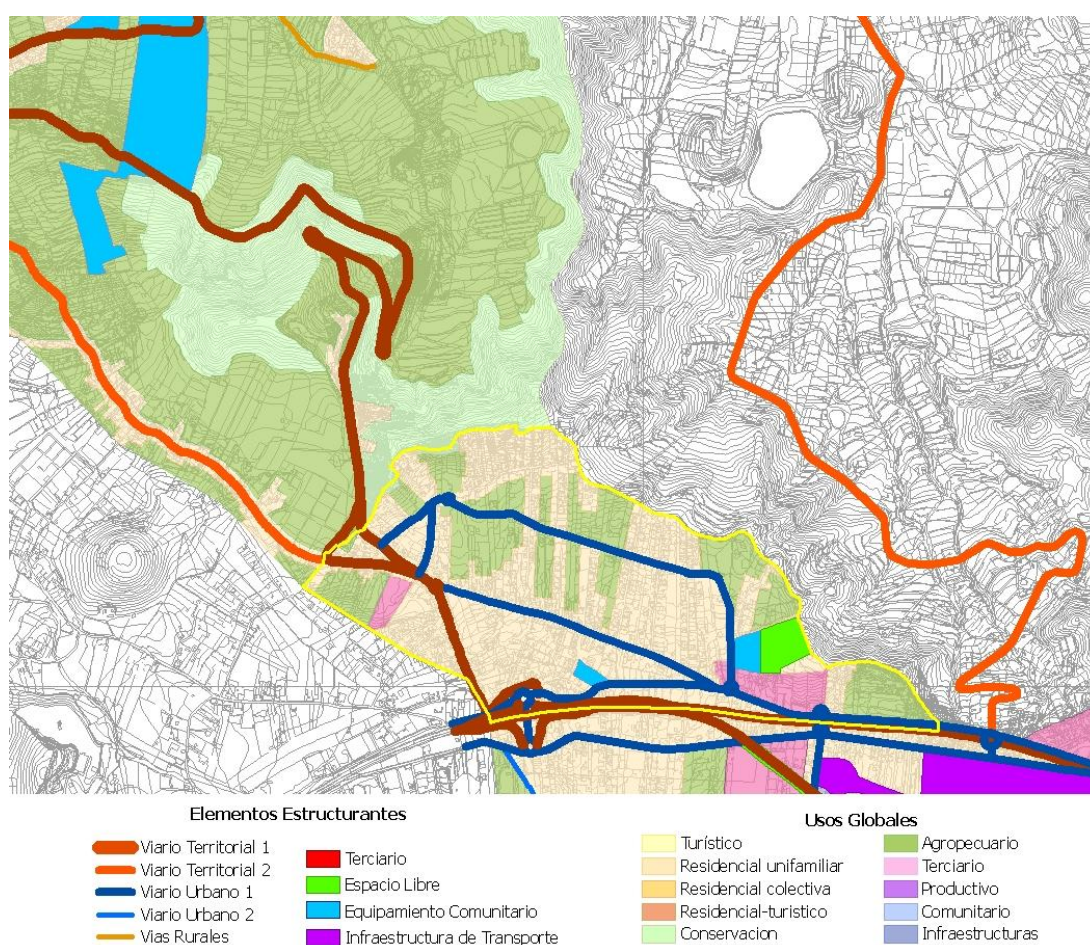


Figura 5.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Guamasa

5.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo de Guamasa se encuentra encorsetado entre Autopista del Norte (TF-5) y una línea de cumbres, que cae hacia la vertiente norte de manera brusca. Por tanto, las únicas zonas susceptibles de albergar crecimientos urbanos, son los terrenos vacantes interiores, así como, las zonas este y oeste. El paquete más compacto de suelo urbano se ubica entre los tres ejes viarios que estructuran el núcleo, Camino Santa Rosa de Lima, Carretera Gral. del Norte y Camino del Majano, aunque en el margen este del último existe un vacío de dimensiones considerables, que se categoriza como suelo urbano no consolidado.

Al norte del Camino Santa Rosa de Lima la ocupación ha generado franjas longitudinales de suelo urbano consolidado, dejando en su interior, diversas extensiones de suelo vacante sin urbanizar, que se categorizan de distinta manera: como suelo urbano no consolidado, las de menor extensión, interiores y / o limítrofes a la trama urbana, siguiendo la estructura de las suertes largas agrícolas, y las restantes, como suelo rústico de protección agraria.

El mayor crecimiento se plantea en el extremo este, en la zona de La Cordillera, donde se delimita un extenso ámbito de suelo urbanizable sectorizado no ordenado. Al oeste, se define también un ámbito de suelo urbanizable sectorizado no ordenado, de menor extensión, localizado en El Boquerón.

Asimismo, se delimitan cuatro áreas de suelo rústico de asentamiento rural, que corresponden a dos asentamientos rurales localizados en torno a Camino Garimba y El Charcón, vías de comunicación con Valle de Guerra, otro ubicado en el Camino La Cordillera y por último en la AUH Tabares, El Laurel.

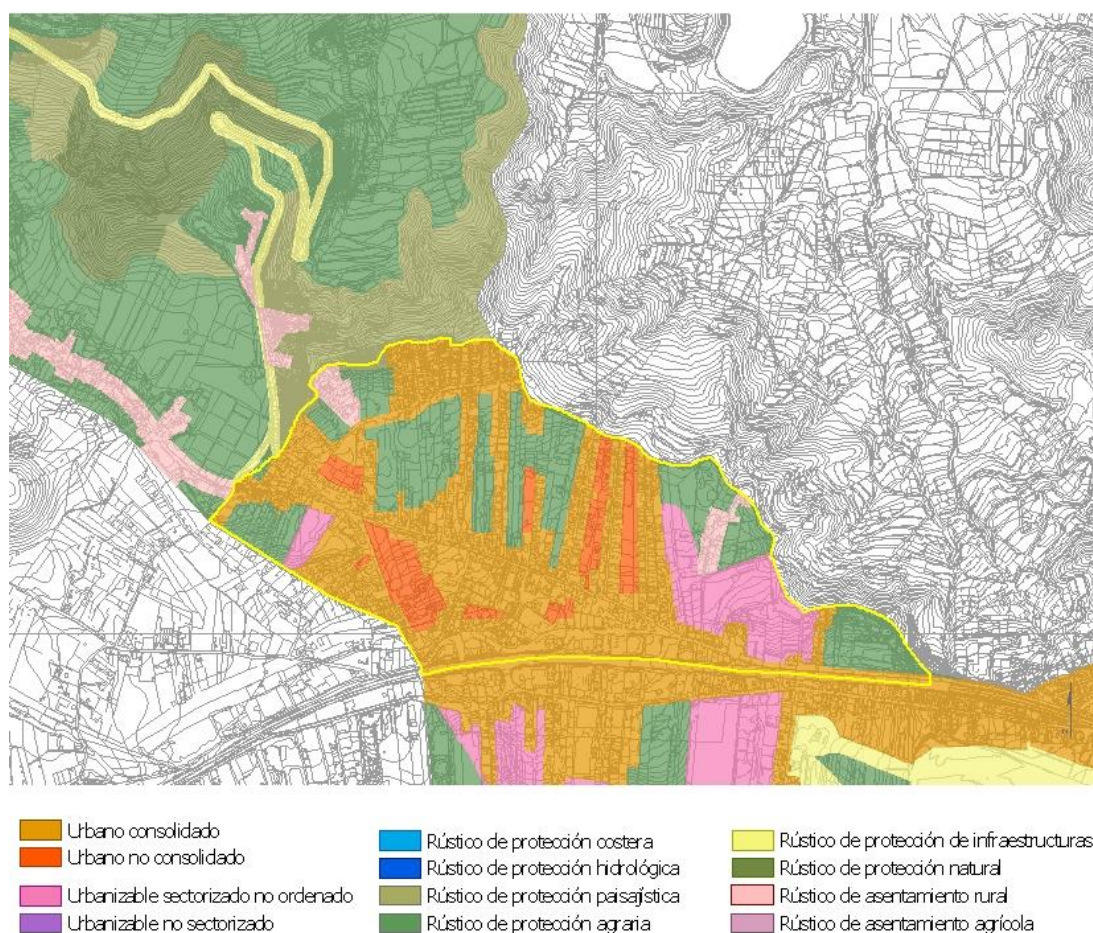


Figura 5.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Guamasa

5.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

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

sur de Camino Tabares, separadas por el Camino El Majano, se localizan dos AUHs, Guamasa Casco y El Boquerón, y en el extremo occidental, los enclaves Garimba y El Charcón.

Este núcleo está conformado por ocho áreas urbanísticas homogéneas (AUH), que incluyen los enclaves próximos, Garimba y El Charcón. Las AUH son las que siguen:

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

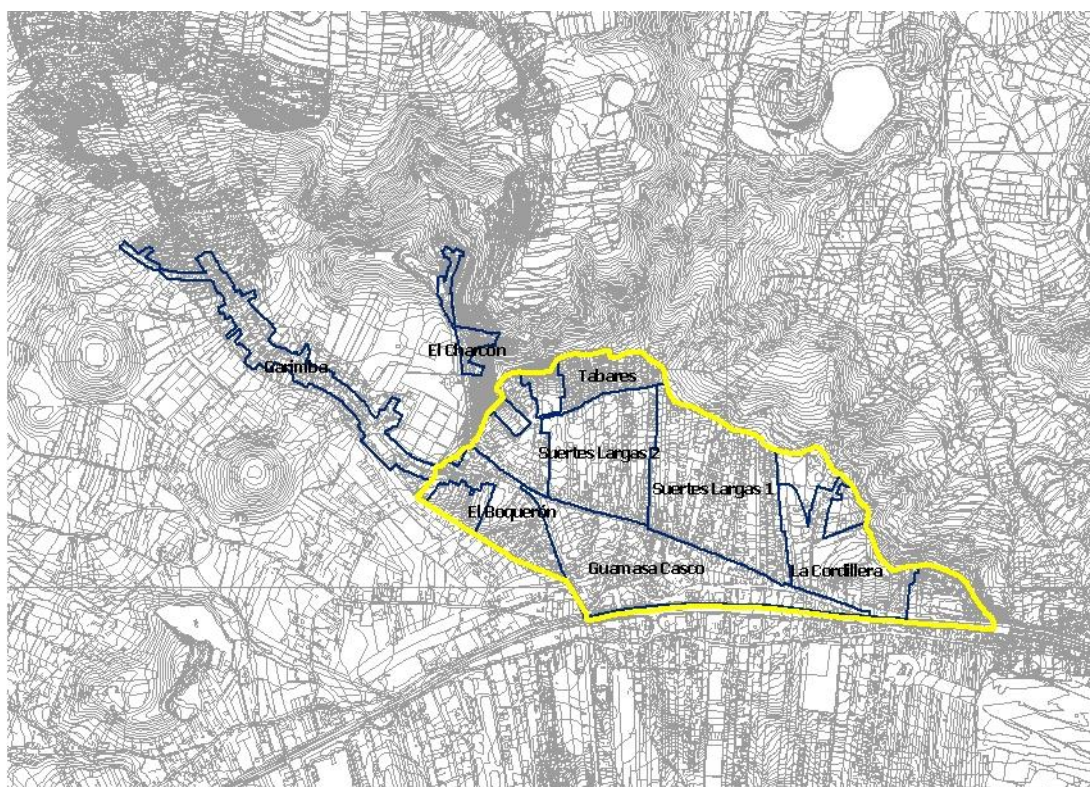


Figura 5.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Guamasa

5.4. Ordenación pormenorizada

5.4.1. Trama urbana

La trama urbana se estructura a partir del Camino Santa Rosa de Lima, que genera un viario escaso e incompleto con dos zonas, al norte y sur de este eje. En el área situada al norte se establecen nuevos trazados dando continuidad a los existentes y una red transversal creando una retícula y cerrando el anillo, mediante la calle Padilla Alta, que da salida al viario longitudinal. Al oeste, dada la imposibilidad de generar una vía de borde por las condiciones topográficas, o por afectar a las edificaciones existentes, se han dejado calles sin salida.

Al sur del Camino Santa Rosa de Lima, la edificación se concentra en los bordes de las vías estructurantes, con una trama urbana interior muy escasa y sin continuidad. Se trata de completar la trama, incorporando las vías de nuevo trazado, estrictamente necesarias.

Destaca la creación de un ámbito peatonal junto a la iglesia, siendo necesario desviar el tráfico rodado a un nuevo viario, incluido en el ámbito de gestión colindante. Las secciones del viario existente son en general insuficientes, por lo que se corrigen las alineaciones mediante rectificaciones puntuales, que no generan afecciones inmediatas en las propiedades.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el viario destaca:

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

5.4.2. Usos

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

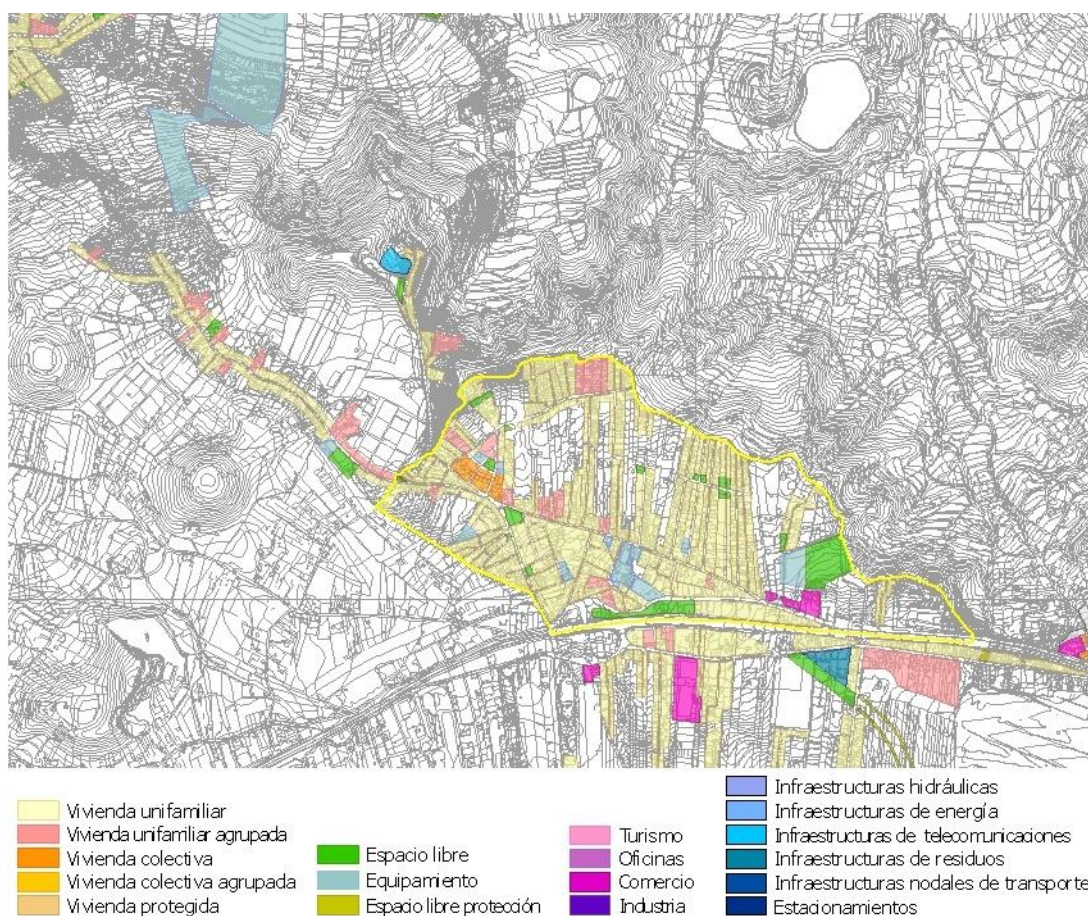


Figura 5.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Guamasa

En las nuevas áreas de expansión, (suelos urbanizables y suelos urbanos no consolidados) afectadas por las limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora) se establecen restricciones de uso residencial.

Los espacios libres y equipamientos comunitarios existentes son escasos, por lo que resulta necesario su planteamiento, incluidos en los ámbitos de gestión sistemática, conforme a lo establecido legalmente. De forma que se resuelva el déficit de los mismos en Guamasa.

5.4.3. Edificación

El núcleo se configura como residencial con una tipología dominante de vivienda unifamiliar aislada, "chalet", aunque en el oeste, donde se concentra la actividad terciaria, las edificaciones se adosan, el núcleo se compacta y las plantas bajas se convierten en locales.

Se mantiene la tipología existente y se plantea, en los crecimientos no afectados por la huella sonora, introducir vivienda colectiva en bloque abierto en relación con las vías de mayor jerarquía, proporcionando mayor aprovechamiento del suelo y dotando de espacios libres y dotaciones a un núcleo carente de ellos.

La altura máxima fijada es en general de 2 plantas, aunque en el interior hay piezas con 3 liberando mayor superficie de suelo, de modo que la morfología residencial siga contando con una gran superficie de suelo sin edificar.

5.5. Gestión urbanística.

Guamasa conserva una clara estructura agrícola con un entramado viario de índole rural con deficiente urbanización, grandes discontinuidades y secciones irregulares. Para transformar esta precaria red en una trama urbana adecuada, se plantean intervenciones de mejora urbanística, mediante la delimitación de ámbitos de gestión, distinguiéndose: los que se llevan a cabo por procedimientos asistemáticos (en suelo urbano consolidado o suelo rústico de asentamiento rural), y los que se ejecutan por procedimientos sistemáticos (en suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable sectorizado no ordenado).

Entre las intervenciones asistemáticas destaca, la mejora de la conexión con el núcleo de Los Rodeos, en el margen opuesto de la TF-5, y la ampliación para generar el acceso a la nueva variante de ésta, que requiere la delimitación de ámbitos de gestión modalidad A2, con cargo a la administración competente.

Otras actuaciones en suelo urbano, son las gestiones asistemáticas modalidad A6, que plantean mejorar o urbanizar viarios existentes, de manera que las parcelas adquieran la condición de solar, ya que pese a estar edificadas, muchas carecen de unos servicios mínimos.

En los asentamientos rurales, es necesario mejorar los viarios y cumplir con los espacios libres y dotaciones, exigidos legalmente. Por este motivo, se delimitan ámbitos de gestión asistemática A3 en cada uno de ellos, que corresponden con la extensión de los mismos.

En los suelos vacantes, se interviene por procedimientos sistemáticos. Así, al norte del Camino Santa Rosa de Lima, donde han quedado amplias superficies vacías, se plantea generar una trama urbana mallada mediante el desarrollo de ámbitos de gestión sistemáticos S2. Para darle continuidad y sentido hay que atravesar los suelos urbanos colindantes, generando ámbitos de gestión A5 para obtener y urbanizar estos enlaces. En el extremo sur del núcleo se delimitan de la misma manera ámbitos de gestión sistemáticos, para completar la trama urbana y mejorar las condiciones de urbanización que existen actualmente.

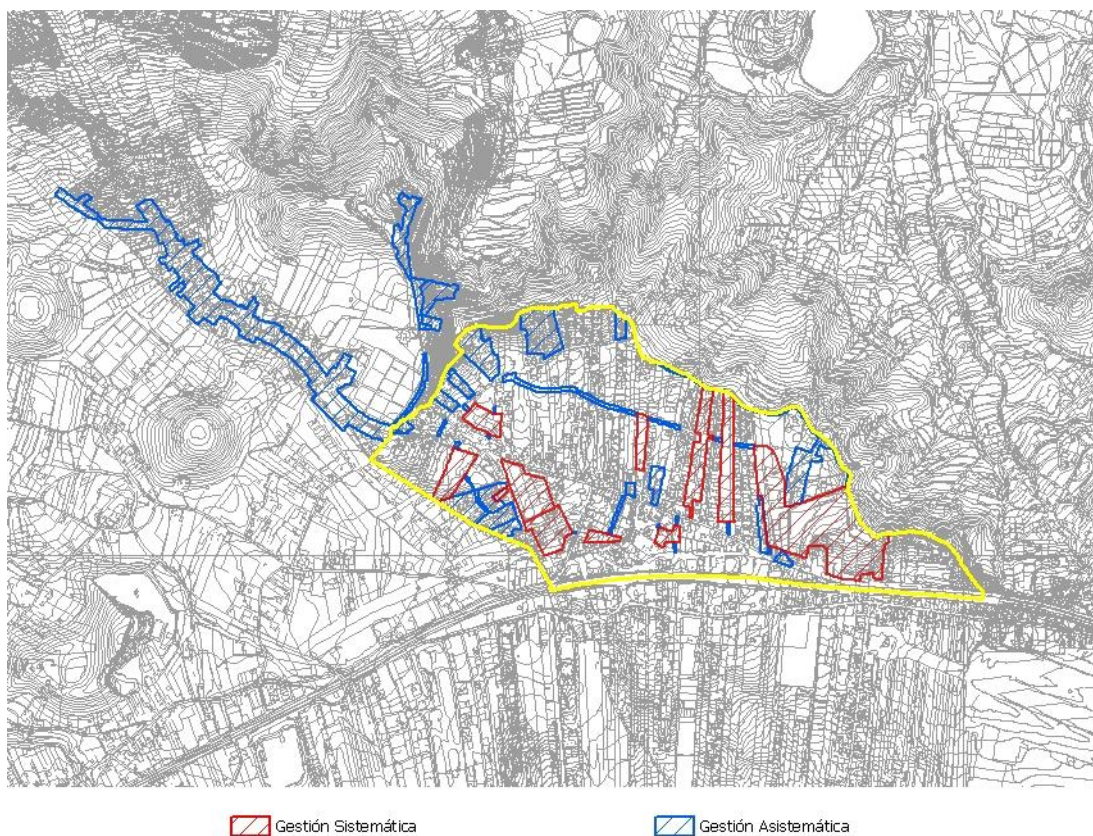


Figura 5.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Guamasá

6. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS RODEOS

6.1. Delimitación y descripción general

El núcleo de Los Rodeos, se ubica al suroeste del término municipal de La Laguna, lindando con Tacoronte. Se asienta sobre un territorio de escaso relieve, destinado tradicionalmente a la agricultura, donde aún existen fincas en explotación, y se ha desarrollado a partir de la edificación dispuesta a borde vía, entre la vía de servicio de la Autopista TF-5 y la Carretera Cruz Chica-Aguagarcía (TF-237). Queda delimitado como sigue:

- a) Al norte, por la Autopista del Norte (TF-5).
- b) Al este, linda con el Aeropuerto del Norte y con suelo rústico de protección agraria.
- c) El borde suroeste queda definido por el Camino del Majano, a partir del cual se localizan diversos asentamientos rurales y/o enclaves pertenecientes a Los Rodeos, que se extienden en sentido norte-sur, en torno a los caminos existentes en la zona.

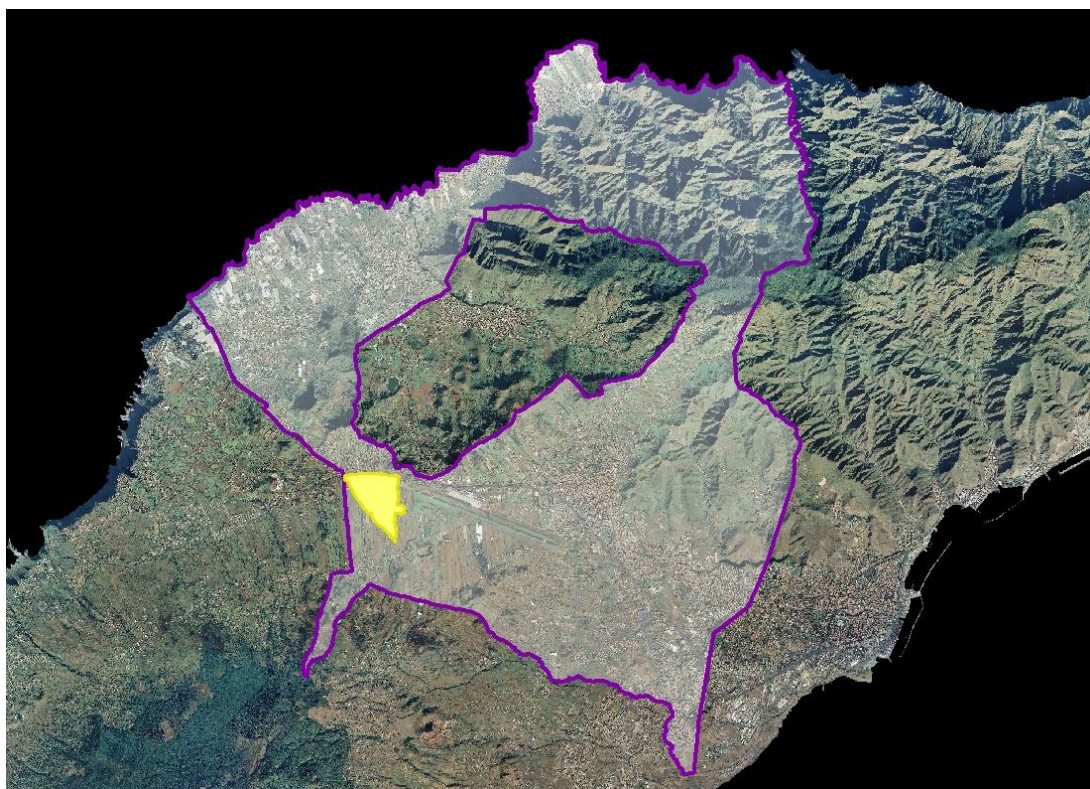


Figura 6.1: Ubicación del núcleo en el municipio

Los Rodeos es un núcleo de origen agrícola, de tamaño intermedio, cuya estructura se basa en el parcelario original de suertes largas, y que muestra edificación de baja densidad, dispuesta en el territorio de una forma un tanto dispersa, localizada fundamentalmente dando frente a las carreteras y caminos rurales que surgen de la mismas. Presenta como principal el uso residencial unifamiliar, con predominio de la vivienda aislada. No obstante, se han ejecutado recientemente diversas promociones de adosados y pareados, sobre todo en las inmediaciones de TF-5, junto a usos industriales y comerciales.

Presenta, en general, carencias en cuanto a espacios libres y dotaciones. Sin embargo, éstas pasan inadvertidas, al conservar un carácter fundamentalmente agrícola, y existir numerosos jardines privados, predominado la vegetación ante la edificación.

Al observar el núcleo se distinguen claramente dos zonas. Así, en el extremo norte se localiza el área más urbana, en una amplia franja que linda con la TF-5, vinculada a la carretera Los Rodeos-Campo de Golf. Al sur de ésta, existen diversas áreas de suelo vacante, con gran potencialidad urbana y localización estratégica, cuya ordenación plantea este PGO.

A medida que se avanza hacia el sur, el suelo urbano se va diluyendo dando paso a grandes extensiones de suelo rústico, en las que se localizan distintos asentamientos rurales, como El Guillen, La Cruz Chica y El Ortigal, vinculados a viarios territoriales o rurales.

6.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo de Los Rodeos posee una estructura eminentemente agrícola, con un nivel de urbanización muy bajo, que se articula básicamente mediante tres ejes, la Carretera del Campo de Golf (TF-235), la Carretera del Ortigal (TF-237) y el Camino Real. La problemática urbanística del núcleo se origina a partir de los siguientes aspectos:

- a) Es un núcleo residencial unifamiliar, con numerosas parcelas vacantes en su estructura, y que muestra un viario inacabado e insuficiente para la edificación existente, distando la realidad actual del límite de colmatación residencial.
- b) Carece de un centro urbano claro, y al ser producto de un crecimiento espontáneo, no programado, se caracteriza por la dispersión de las edificaciones, dispuestas a lo largo de caminos rurales, con muy baja densidad.
- c) La trama viaria local con un marcado carácter lineal, dirección norte-sur, está conformada por una red de caminos, al borde de los que se ha dispuestas las edificaciones. Se origina una trama rectangular, con parcelas extremadamente alargadas, con déficits de conexiones interiores este-oeste, que se limitan a las vías estructurantes existentes en el perímetro, y el Camino Alfredo Hdez. Canino, en la zona central.
- d) La urbanización de la red viaria es deficiente, en general. Se limita en los mejores casos a una calzada asfáltica, siendo en otros muchos, un simple camino de tierra, sin espacios para el peatón o para aparcamiento de vehículos.
- e) Existe una cierta correlación entre el tamaño de la parcela, la antigüedad de la edificación y las diferentes formas de promoción de las edificaciones. Así, la mayoría de viviendas unifamiliares de autopromoción y de mayor antigüedad, tienen asociadas parcelas de mayores dimensiones, dedicadas mayoritariamente a cultivo, que las promociones destinadas al mercado inmobiliario. La actual tendencia a la subdivisión de la estructura original de la propiedad supone, cambios en la morfología de implantación y en las proporciones de las parcelas, que dejan de ser tan alargadas.
- f) El núcleo está inmerso en una comarca tradicionalmente agrícola, aunque en progresivo abandono, existiendo el interior de la trama numerosos terrenos vacíos, sin uso específico, que generan importantes discontinuidades en la estructura urbana.
- g) El límite al norte es la Autopista TF-5, que constituye una potente barrera, que lo separa del núcleo urbano de Guamasa, ubicado en el margen opuesto.
- h) Presenta un importante déficit de equipamientos comunitarios y espacios libres públicos. Los pocos que existen, responden a servicios locales básicos, de carácter docente, religioso y deportivo.

- i) Las vías principales, como el Camino Real y las carreteras del Ortigal y del Campo de Golf, han modificado su función originaria de carreteras, pasando a un uso más urbano y cercano al concepto de calle, si bien, no se ha adaptado su sección viaria, a las necesidades peatonales o de aparcamiento. Salvo casos puntuales, los recorridos peatonales se efectúan por los márgenes o arcenes, con escasa seguridad vial.
- j) En la Carretera del Campo de Golf, se concentran actividades relacionadas con el sector terciario (salas de fiesta, bares, restaurantes, etc.), que generan importante tráfico, sobre todo en horario nocturno y en fin de semana. Lo que se agrava en la intersección con la carretera del Ortigal, donde resulta difícil la incorporación, sobre todo para vehículos pesados, como los que acuden al Matadero Insular de Tenerife.
- k) Los suelos urbanizables colindantes al Aeropuerto, susceptibles de albergar un futuro desarrollo urbano, se encuentran afectados por el ámbito de servidumbre de la huella sonora aeroportuaria, lo que conlleva una restricción de los usos permitidos. Esta situación afecta también a la edificación localizada al este de la futura vía de Variante de la TF-5, que además invade la servidumbre de protección de la TF-5.

El principal objetivo de ordenación es, completar una trama viaria, a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los usos actuales y futuros. Dicho lo cual, los criterios específicos de ordenación se resumen en:

- a) Mejorar los niveles de urbanización de los viarios existentes, tanto principales como locales, en lo posible. Se plantean intervenciones urbanísticas para dotarlos de una sección homogénea y suficiente, según sea la jerarquía, con los servicios mínimos exigibles en suelo urbano, y posibilitar la ubicación de aparcamientos.
- b) El planteamiento de nuevos ejes transversales a las suertes, para garantizar la funcionalidad y la conectividad del conjunto, y la incorporación del trazado de la nueva variante de la Autopista TF-5, en la ordenación del núcleo.
- b) Potenciar el desarrollo de los suelos vacantes, planteando una trama urbana que integre estos vacíos y resuelva el crecimiento disperso que caracteriza el núcleo.
- c) Plantear nuevos espacios libres públicos y equipamientos comunitarios, para cubrir la actual carencia que presenta el núcleo. Tanto al norte, en el área más urbana, incluidos en la ordenación de los suelos urbanizables, como al sur, en los asentamientos rurales, cumpliendo con lo exigido por las Directrices de ordenación territorial.
- d) En cuanto a edificación, establecer lo posible, unas condiciones edificatorias en base a lo consolidado en cada lugar, si bien, se plantean modificaciones, con el fin de homogeneizar y mejorar las características de los inmuebles.
- e) Plantear nuevos usos en suelos urbanizables, dadas las restricciones de la afección de la huella sonora aeroportuaria. La localización estratégica, cercana al aeropuerto, y su óptima comunicación con el resto de la isla, los hace adecuados para implantar usos industriales y comerciales, generando y mejorando las actividades económicas.

6.3. Ordenación estructural

6.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

En Los Rodeos se definen diversas vías estructurantes: al norte, los ejes territoriales, como la Autopista del Norte (TF-5) y la Variante de la TF-5, cosiendo de este-oeste y de norte-sur, los viarios urbanos, como Carretera Gral. Campo de Golf, el Camino La Cañada, el Camino Alfredo Hdez. Canino y el Camino El Majano, y al sur, el viario de carácter rural, Camino Vereda Alta, prolongación del Camino El Majano, al sureste.

La Variante de la TF-5, viario territorial de nivel 1 por ejecutar, cruza Los Rodeos hacia el sur, propiciando nuevos usos y condicionando los trazados viarios en esta zona estratégica, e implicando entre otros, la ampliación de la sección de la TF-5, en su extremo oeste, incorporando un carril de conexión entre ambos viarios.

El Camino de la Cañada, viario urbano de nivel 1, destaca por ser el único eje estructurante que discurre en dirección norte-sur. Este viario enlaza al sur, con el Eje Medianías Altas, viario territorial nivel 2, que cruza El Ortigal, y al norte, con la TF-5, donde se plantea un nudo de conexión viaria, dándole continuidad y conectándolo con el núcleo de Guamasa.

La carencia de viarios en dirección este-oeste, hace necesaria la creación de un nuevo eje, que cruce el núcleo de forma centralizada, conectando las distintas AUHs y mejorando la funcionalidad de la trama. Por tanto, se propone un viario urbano de nivel 2, paralelo a la Carretera General del Campo de Golf, que enlaza Camino El Majano y Camino La Cañada. Los asentamientos rurales de este núcleo presentan una estructura básicamente lineal, y se localizan al sur, sobre todo en torno a la Carretera del Ortigal (TF-237).

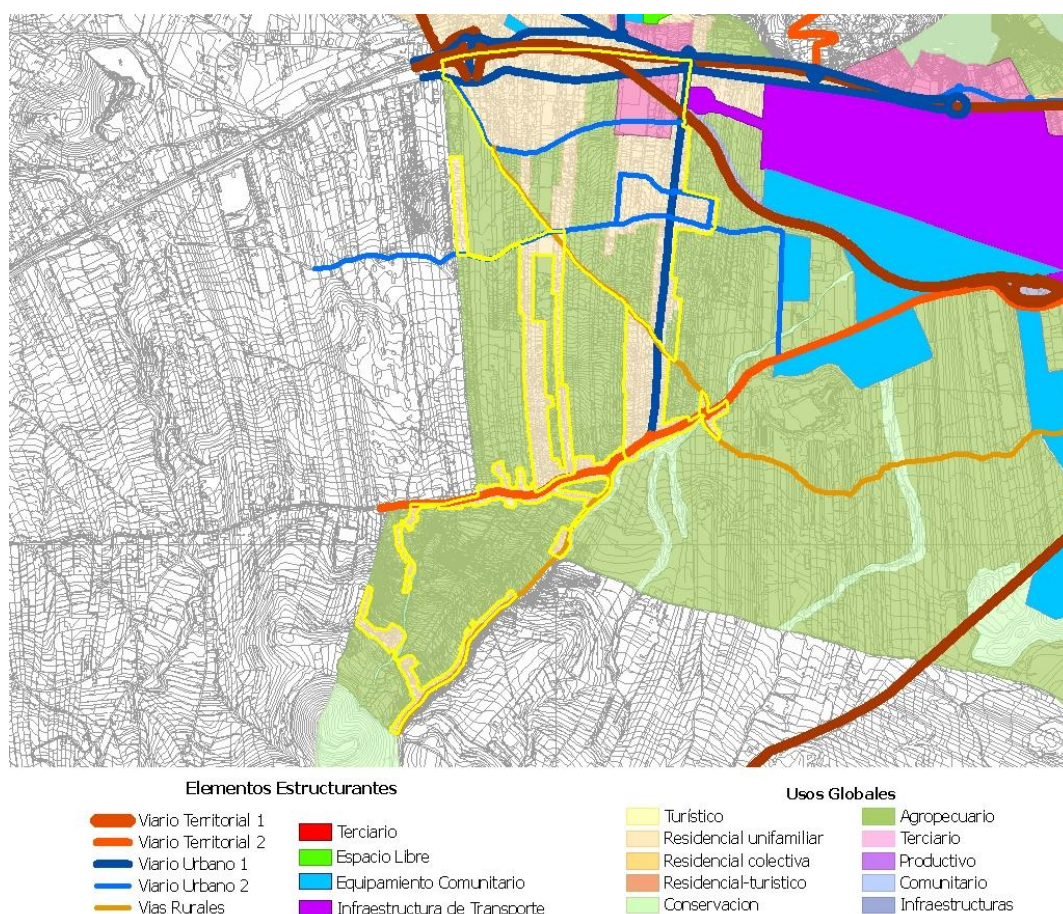


Figura 6.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Los Rodeos

Se definen elementos estructurantes no viarios, correspondientes a sistemas generales:

- El nuevo espacio libre al noreste sobre el tramo soterrado de la Variante de la TF-5.
- El nuevo equipamiento comunitario por ejecutar, en la Carretera del Campo de Golf, junto al espacio libre, y junto al Aeropuerto de Los Rodeos.
- El sistema general destinado al Matadero insular y la Base militar de Los Rodeos.

El uso global mayoritario es el residencial unifamiliar. Se definen otros, aunque más minoritarios, como: el uso global productivo, en el suelo urbanizable colindante al Aeropuerto, y el uso global Agropecuario, correspondiente al suelo rústico de protección agrícola.

6.3.2. Clasificación y categorización

En el núcleo de Los Rodeos el suelo urbano consolidado se concentra fundamentalmente hacia su centro-norte, en torno a los viarios estructurantes que lo cruzan, con ensanches puntuales a lo largo de caminos locales transversales a ellos, y dejando áreas de suelo vacante, algunas de considerable superficie, en el interior.

Estos terrenos vacantes, interiores y/o limítrofes a la trama, son susceptibles de albergar crecimientos urbanos, y se categorizan en parte, como suelo urbanizable sectorizado no ordenado. Los restantes, se extienden hacia el sur, y se categorizan como suelo rústico de protección agraria.

Hacia el sur, rodeados de suelo rústico de protección agraria, se localizan diversas zonas categorizadas como suelo rústico de asentamiento rural, que corresponden a los asentamientos rurales y enclaves pertenecientes a Los Rodeos.

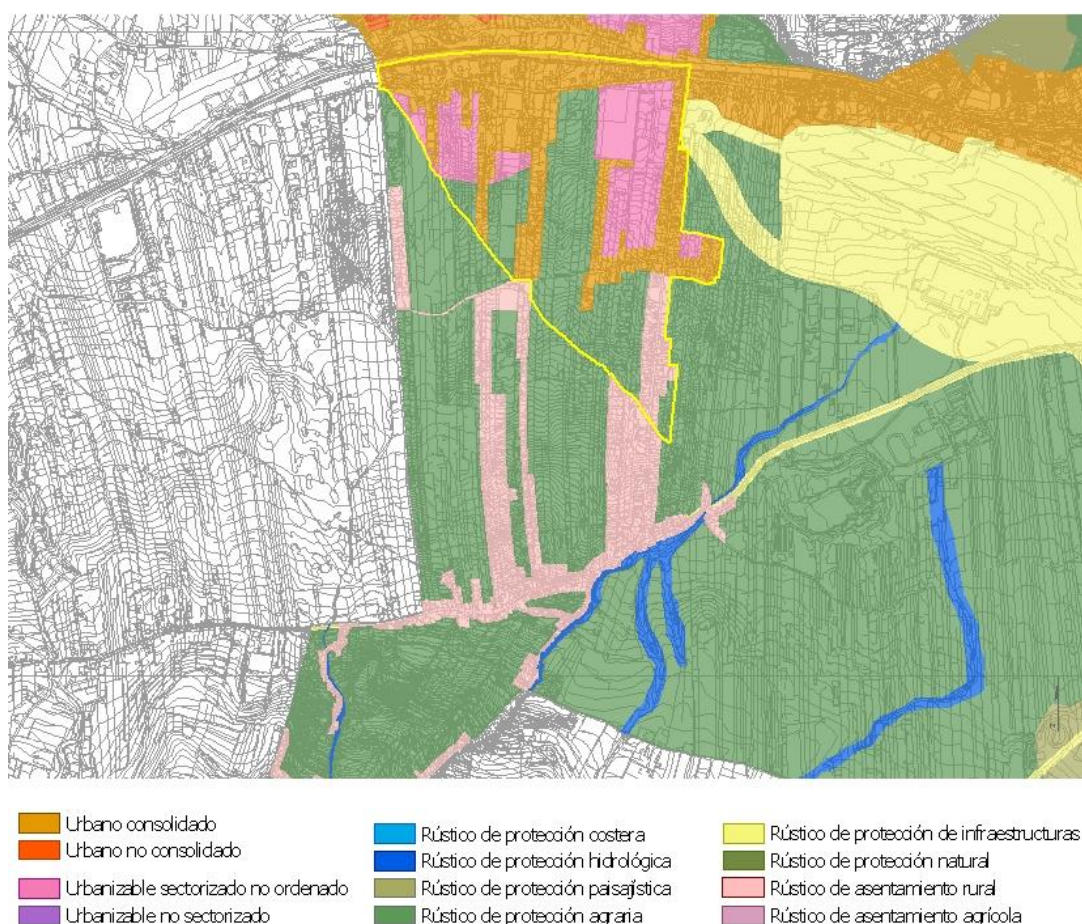


Figura 6.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Los Rodeos

6.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas.

Este núcleo está conformado por siete áreas urbanísticas homogéneas (AUH), incluyendo en su delimitación, el asentamiento rural de Cruz Chica. Se definen además, en suelo rústico al sur, cuatro enclaves, El Ortigal Bajo, El Ortigal, El Ortigal Alto y Guillén.

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

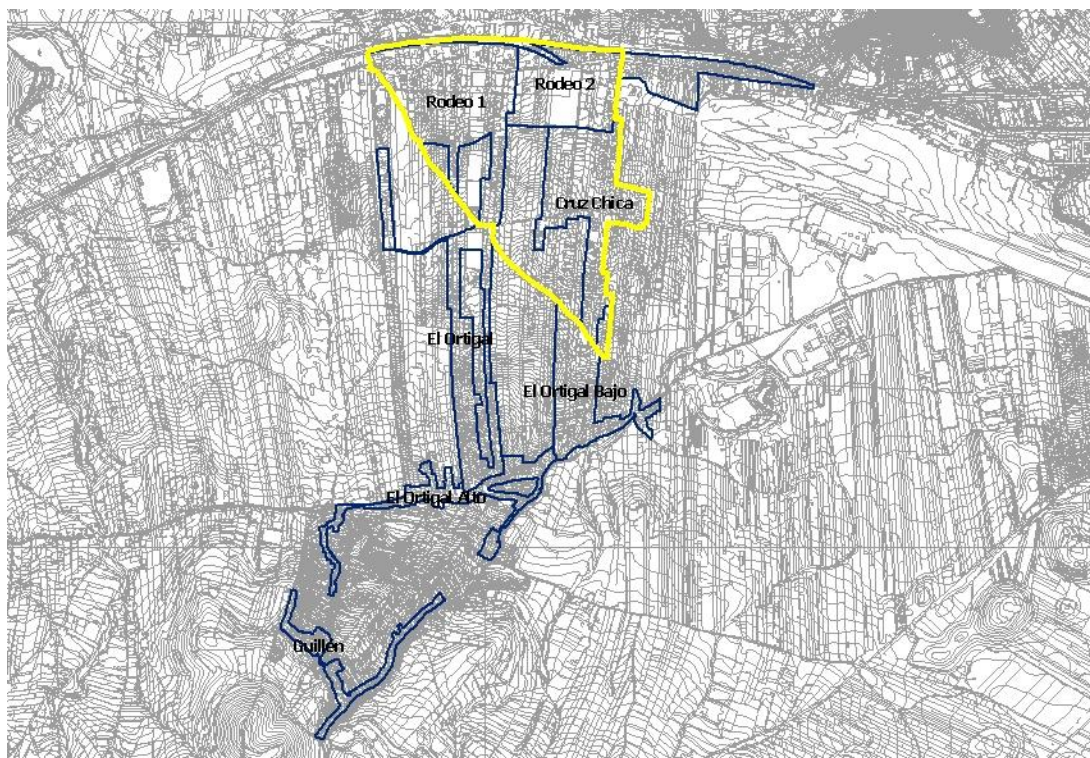


Figura 6.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Los Rodeos

La división atiende a la categoría de suelo y a las condiciones territoriales. El núcleo se divide en dos zonas: una al norte, más urbana, y otra al sur, que mantiene un carácter rural.

La división de la zona norte en dos AUHs, obedece a una necesidad dimensional, no obstante, es la categorización de suelo la que determina su delimitación. En la zona sur, la definición del límite de suelo urbano en Cruz Chica, procede del PGO-2004, determina el inicio del suelo rústico de asentamiento rural, deslindando estas AUHs. En los asentamientos rurales, la delimitación y división se hace en base a los viarios estructurantes, atendiendo a la extensión de los mismos, y a sus relaciones funcionales, entre otros aspectos.

6.4. Ordenación pormenorizada

6.4.1. Trama urbana

La trama urbana preexistente carece, en general, de viarios transversales, que enlacen los viarios urbanos y caminos locales que discurren mayoritariamente con trazado paralelo a las suertes, siendo la única conexión actual, la carretera del Campo de Golf (TF-235).

Dicho esto, la propuesta de este PGO, parte de la generación de un eje estructurante, con trazado sensiblemente paralelo a la carretera TF-235, como cierre del suelo urbano al sur. Asimismo, se plantea una red viaria interior que atraviesa las áreas nuevas, ámbitos sistemáticos, encargada de enlazar transversalmente los viarios longitudinales existentes, y por desarrollar. Si bien es cierto, que el criterio general de no afectar a edificaciones existentes, impide, en algunos casos, generar trazados que atravesasen el territorio de forma continua.

Así, en la ordenación del suelo vacante ubicado al sur de la vía de variante de la Autopista TF-5, se establece una trama ortogonal y continua, diseñada para soportar las nuevas actividades económicas propuestas para este suelo, que incluye la prolongación de la vía de cierre al sur del suelo urbano, hasta llegar al Camino de la Cañada.

Como se ha dicho, la trama existente es deficitaria, tanto en su trazado como en sus niveles de urbanización (dimensionales y de servicio), por lo que se plantean rectificaciones de alineaciones, en su mayoría no programadas, no suponiendo afecciones inmediatas en las propiedades colindantes. Salvo en las actuaciones de mejora, de mayor envergadura, donde resulta necesaria la delimitación de ámbitos de gestión.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el núcleo de Los Rodeos, destacan:

- a) la nueva rotonda de conexión, en el extremo norte del Camino La Cañada, (para dar continuidad al mismo, y conectarlo con los terrenos al otro lado de la Autopista del Norte (TF-5), en Guamasa.
- b) La obras de urbanización en la Autopista TF-5, para ampliar su sección, y realizar la conexión con la nueva vía de variante proyectada, así como, el nuevo diseño de la glorieta situada al norte del Camino del Majano, mejorando su conexión con el otro lado de la TF-5.
- c) La ejecución del tramo de la nueva vía de variante de la TF-5, que atraviesa el núcleo de forma soterrada, generando un espacio libre en su superficie.
- d) Las mejoras de urbanización, dirigidas a completar y mejorar el Camino Alfredo Hernández Canino, que enlaza La Cruz Chica con El Ortigal, que se prolonga hasta el vecino término municipal de Tacoronte.

6.4.2. Usos

Los Rodeos muestra como principal el uso residencial, con claro predominio de la vivienda unifamiliar independiente aislada, aunque también se existen casos de adosados y pareados. No obstante, el uso de vivienda unifamiliar agrupada también se establece en algunas piezas, a fin de reconocer grupos de parcelas y/o viviendas, con suficiente grado de consolidación, que han dejado serventías de uso comunitario, para acceder, desde la vía pública, a cada una de ellas (en los asentamientos rurales de El Ortigal y El Guillen, entre otros).

Parte del núcleo se encuentra incluido en la servidumbre aeroportuaria (Huella Sonora), sin embargo, la restricción de uso (residencial) que conlleva esta situación, ofrece la oportunidad de crear y fomentar en el lugar, otros usos y actividades compatibles, a nivel municipal y supramunicipal. Así, en las nuevas áreas de expansión de Los Rodeos (suelo urbanizable) afectadas por estas limitaciones, se definen mayoritariamente piezas con usos principales de industrial y comercial.

Los espacios libres y equipamientos se muestran de forma deficitaria. Por este motivo, se ha planteado su inclusión en los ámbitos de gestión sistemática, repartidos a lo largo del territorio, delimitados en cumplimiento de lo dispuesto legalmente. Destacando entre ellos, el equipamiento comunitario y el espacio libre adyacente, correspondientes ambos a sistemas generales, que se plantean al noreste en torno a la nueva variante de la TF-5.

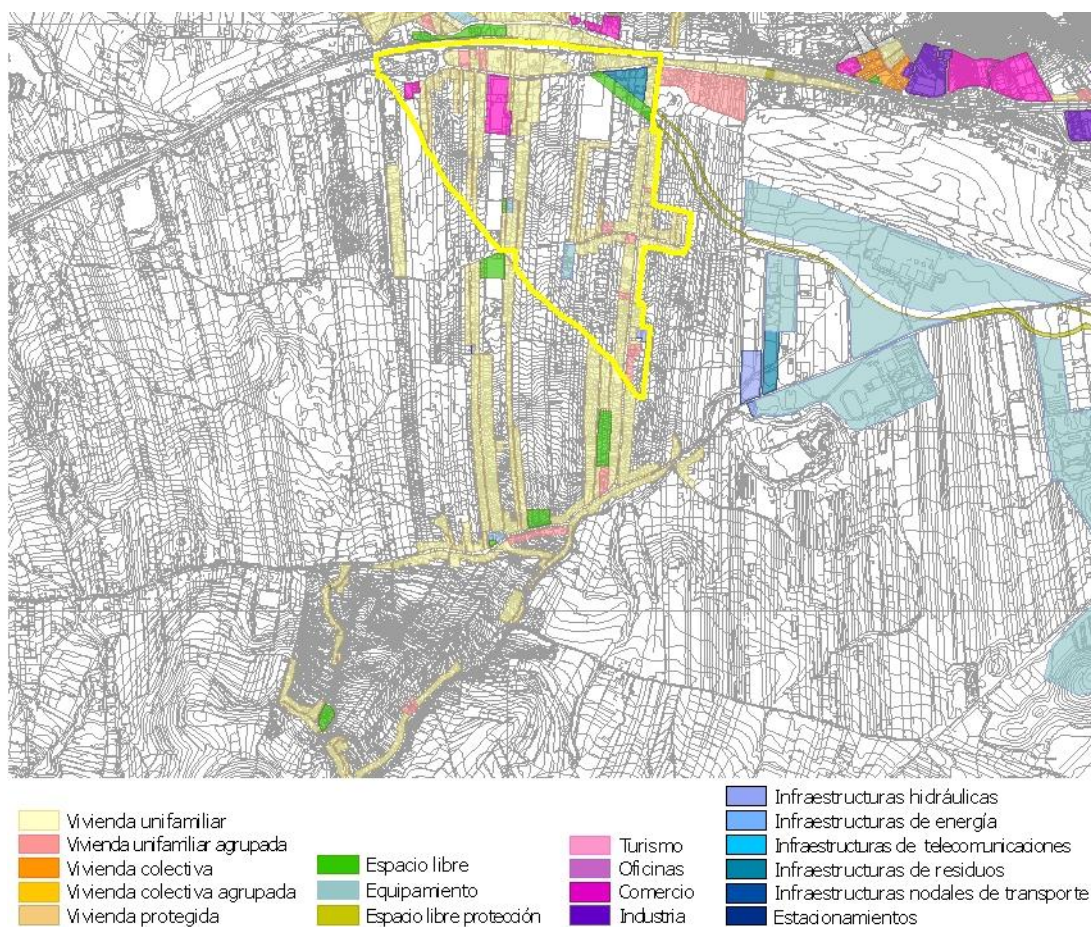


Figura 6.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Los Rodeos

6.4.3. Edificación

Los Rodeos es un núcleo de uso residencial, de baja densidad, donde predomina la vivienda unifamiliar independiente, en edificación aislada. Este PGO mantiene, en la medida de lo posible, este uso y sus características edificatorias consolidadas, en suelo urbano y en asentamiento rural. En las nuevas áreas de crecimiento no incluidas en la servidumbre aeroportuaria (Huella sonora), se plantea también la vivienda unifamiliar, independiente o agrupada, en edificación adosada o pareada, salvo un caso, donde se define el uso residencial colectivo, en el contacto con un usos comercial en suelo urbano consolidado, y apoyadas en el nuevo viario estructurante que recorre el extremo noroccidental.

Tanto en suelo urbano como en asentamiento rural, se definen casos de vivienda unifamiliar agrupada, con parámetros edificatorios similares a la unifamiliar independiente, reconociendo la realidad existente y consolidada en cada zona.

La expansión de uso industrial y comercial, se localiza al norte, en contacto con los viarios estructurantes que lo atraviesan, tanto en suelo urbano como en las áreas nuevas afectadas por la Huella sonora, generando un área de oportunidad económica en el núcleo.

La altura máxima establecida en Los Rodeos es de 2 plantas, aunque algunas piezas comerciales o industriales alcanzan las 3 plantas.

6.5. Gestión urbanística.

Según la categoría de suelo en el que se establecen y la ordenación planteada, en Los Rodeos se definen distintos tipos de procedimientos de gestión, para llevar a cabo las mejoras de la urbanización: asistemáticos (en suelo urbano consolidado y en suelo rústico de asentamiento rural) y sistemáticos (en suelo urbanizable sectorizado no ordenado).

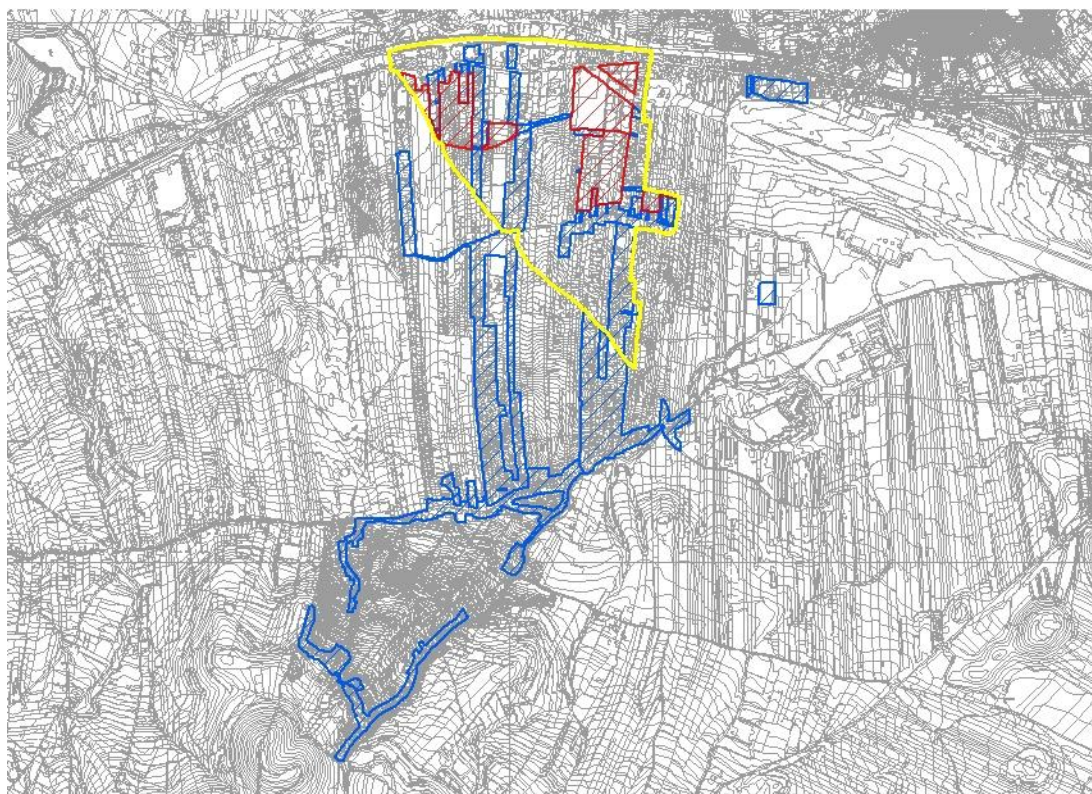
Este núcleo ha heredado una estructura agraria con una red de caminos que se han ido transformando con el tiempo en calles, donde las condiciones de urbanización (dimensionales y de servicios) no son las adecuadas, además de presentar discontinuidades y/o cortes de itinerarios. Tanto en suelo urbano, como en los asentamientos rurales, los propietarios deben afrontar la forma tradicional de ocupación, y urbanizar las vías a las que dan frente, de manera que sus parcelas adquieran la condición de solar, ya que, pese a estar edificadas, muchas carecen de los servicios mínimos exigibles. Se delimitan ámbitos de gestión asistemática A6, para urbanizar y completar estas vías de acceso. Como en los caminos transversales a carretera del Campo de Golf, en el Rodeo 1, y al Camino La Cañada, en El Ortigal, entre otros.

En la Autopista TF-5, resulta necesario mejorar las conexiones con el núcleo de Guama-sa, así como realizar obras de ampliación hacia el sur, para conectarla con la nueva vía de variante, y la ejecución de la propia vía de variante a su paso por el núcleo. Dicho lo cual, se delimitan en esta localización diversos ámbitos de gestión asistemática modalidad A2.

Los asentamientos rurales, localizados hacia el sur del núcleo, necesitan mejorar sus viarios, así como, cumplir con los espacios libres y dotaciones, establecidos por las Directrices. Por este motivo, se definen ámbitos de gestión asistemática A3 en cada uno de ellos, coincidentes con su delimitación, para solventar esta situación. Y como se ha dicho, se delimitan en su interior ámbitos asistemáticos A6, si procede acondicionar caminos transversales a viarios principales, que dan acceso a parcelas y viviendas ubicadas en torno a ellos.

Las edificaciones se concentran a lo largo de caminos existentes, dejando entre ellas diversas áreas de suelo vacante, donde, siguiendo la estructura tradicional, se propone prolongar los caminos preexistentes, y enlazarlos mediante nuevos viarios transversales, generando una estructura mallada. Se definen ámbitos de gestión sistemática (S2), en las AUHs de Cruz Chica y Rodeo 1 y 2, para resolver su ordenación, y dar salida a las vías del suelo urbano, generando recorridos alternativos y completando la trama del conjunto. Asimismo, se delimitan ámbitos de gestión asistemática A5, para obtener y ejecutar los tramos viarios necesarios para conectar las “áreas nuevas” con el suelo urbano consolidado adyacente.

Por último, al norte del núcleo, frente a la vía de variante de la TF-5, se define un ámbito de gestión sistemática (S3) para la ordenación de sistemas generales, correspondiente a un nuevo equipamiento comunitario.



 Gestión Sistemática

 Gestión Asistemática

Figura 6.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Los Rodeos

7. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DEL COROMOTO

7.1. Delimitación y descripción general

El núcleo del Coromoto se localiza en el centro del Municipio de La Laguna, en torno al Aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos. Sus límites quedan definidos como sigue:

- Al norte, el borde lo define la Autopista del Norte (TF-5), que lo separa de los núcleos de Guamasa, La Vega Lagunera y Zona Centro. Si bien, se incluye en este núcleo el AUH-0703: Bajada del Portezuelo, localizada al norte de la TF-5. En este lugar, el límite coincide con el del término municipal de Tegueste, hasta el Camino La Espiga. A partir de este punto, linda con suelo rústico de protección paisajística, localizado en El Púlpito, y de protección agraria, en San Lázaro Tornero.
- Al este, el Camino San Francisco de Paula, fija el borde con el núcleo de Geneto.
- Al sur, por el trazado de la nueva Variante de la TF-5, que lo separa de suelo rústico de protección agraria, y de los núcleos de Los Baldíos y Los Rodeos.
- Al oeste, por el Camino La Cañada, en el linde con el núcleo de Los Rodeos.

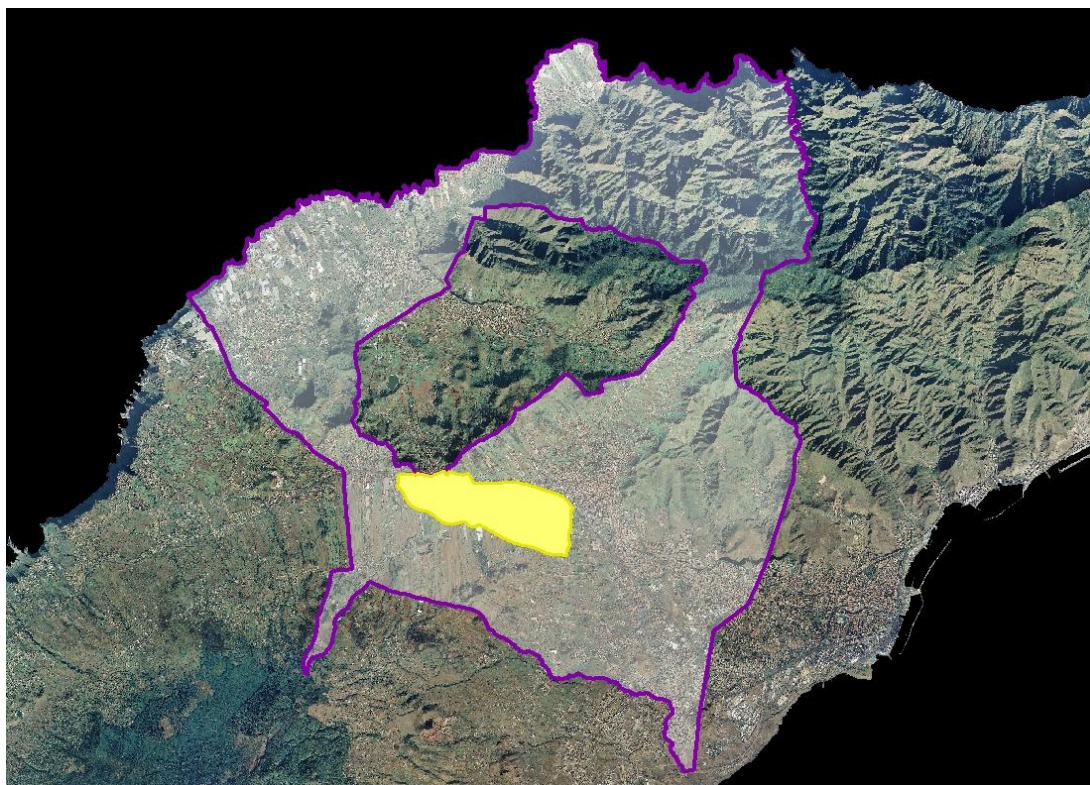


Figura 7.1: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo del Coromoto está conformado en su mayor parte por la extensión de suelo, en dirección noroeste-sureste, que ocupa el Aeropuerto de Tenerife Norte (incluyendo viarios de acceso, aparcamientos e instalaciones relacionadas). Se encuentra limitado y atravesado por importantes vías territoriales, algunas por ejecutar, como son: la Autopista del Norte (TF-5) (única vía territorial existente), el nuevo Anillo Interior de La Laguna, que cruzará la zona este, la nueva vía de acceso al Aeropuerto, que lo atraviesa de forma soterrada, enlazando la Vía de Ronda (Norte) con la Variante de la TF-5, y los nudos de conexión de la Autopista Exterior y la Vía de Ronda (Sur) (todas ellas, vías de nuevo trazado).

La zona más consolidada del Coromoto se localiza en su extremo noreste, junto a la Universidad y dando frente al centro de La Laguna, presentando un uso básicamente residencial, con coexistencia de vivienda colectiva y unifamiliar. Los equipamientos comunitarios están inmersos en la trama urbana, respetando las características de su entorno. A excepción del C.E. I. P. Camino La Villa y el Colegio Nuryana, que ocupan grandes manzanas y han sido construidos en edificación abierta. No obstante, esta zona no está completamente consolidada, y hacia el oeste se localizan dos asentamientos rurales, en torno al Camino de la Villa y en el borde sur del Camino San Lázaro, con ocupación lineal y espontánea al pie de viarios estructurantes. Lindando con estos asentamientos rurales, se localizan grandes extensiones de terreno sin edificar, dedicados antiguamente a uso agrícola, actualmente en desuso.

En la franja que se extiende en torno a la TF-5, al norte del Aeropuerto y del Camino San Lázaro, se han ido abriendo vías transversales a los antiguos ejes agrarios, propiciando subdivisiones de las suertes originarias, generando tramas urbanas, aún deficientes. Asimismo, en el extremo oeste, en las cercanías de la TF-5, zona con buena visualización y conectividad a nivel territorial, se localizan también diversas naves de uso industrial-terciario.

7.2 Problemática urbanística y criterios y objetivos de ordenación

La zona norte del Coromoto, se desarrolla en base a la estructura parcelaria original agrícola, de suertes alargadas, con una ocupación tradicional de viviendas al borde de los antiguos caminos rurales. Esta forma de ocupación, con déficit de vías locales transversales, propicia la existencia de agrupaciones de viviendas interiores, sin frente a viario urbano, que acceden mediante serventías privadas, con deficitaria urbanización, que no tienen la consideración de solar y no podrían ser edificadas.

El desarrollo edificatorio de esta zona es en general descontrolado, y genera un viario deficiente (con mala urbanización, sección variable, en ocasiones insuficiente), así como, la escasez de espacios libres y equipamientos. Además, la ausencia de aceras, en algunas vías principales y secundarias, dificulta el tránsito peatonal y rodado. Como consecuencia, esta zona, frente a la Autopista (TF-5) y en los límites próximos al entorno natural de gran valor paisajístico, muestra una imagen desorganizada y compleja.

Dicho esto, el objetivo de ordenación en esta zona es, propiciar unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios, garantizando una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello, el criterio general es, ampliar y rediseñar la sección viaria actual, para poder combinar el tráfico rodado y peatonal, de forma adecuada. Asimismo, se plantea mejorar la trama urbana mediante la creación de nuevos trazados viarios, que den acceso a las parcelas urbanísticas resultantes y conecten las áreas nuevas con la trama existente, dando continuidad a la estructura viaria.

En la zona noreste, correspondiente a los barrios del Coromoto, la problemática deriva de su consolidación, sin apenas espacios para mejorar la eficacia de la trama. Además, el trazado de la Autopista TF-5, por el efecto barrera que genera en el territorio, imposibilita la continuidad de la trama urbana con el resto de la ciudad, lo que se agrava por los conflictos viarios en los escasos puntos de entrada y salida al núcleo. Esta zona muestra también una notable escasez de equipamientos y espacios libres. En el borde oeste, existen suelos vacantes sin consolidar, limítrofes a la trama urbana, que dan lugar a discontinuidades en los viarios y en la conexión entre las distintas AUHs. Por lo que, el trazado del nuevo viario estructurante, Anillo Interior de La Laguna, mejorará la conectividad y funcionamiento de esta área, a nivel local y municipal.

Antiguamente, los caminos de La Villa y de San Lázaro enlazaban con las calles San Antonio y Marqués de Celada, respectivamente, llegando al centro de la ciudad. Al llevarse a cabo la Autopista TF-5 y el Aeropuerto, se crearon dos límites físicos, uno rompiendo la continuidad de la trama y limitando la conexión con el centro, a los escasos enlaces actuales, y el otro, como grieta sobre la trama agrícola y frontera artificial para la ciudad.

La influencia de la Autopista (TF-5), mientras no se convierta en vía urbana, condiciona y limita las actuaciones en sus bordes, tanto por las servidumbres legales como por el efecto barrera que genera sobre el territorio. La transformación de autopista en vía urbana dejará un espacio de dimensión suficiente, que permita la recualificación de los bordes ocupados por el sistema viario, una vez desaparezcan las servidumbres propias de carreteras. En estos espacios será posible la implantación de nuevos aprovechamientos urbanísticos, con los usos residenciales o terciarios, así como, de uso público de equipamiento o espacios libre.

La instalación aeroportuaria tiene una gran potencialidad para generar actividades económicas vinculadas a ella. Sin embargo, las zonas próximas al aeropuerto apenas aprovechan actualmente su condición, para la implantación de nuevas actividades económicas, existiendo multitud de parcelas vacantes. Existen además, conflictos entre la trama urbana existente, el Aeropuerto y las futuras vías territoriales, con lo que, resulta necesario renovar el frente de la Autopista TF-5, planteando una nueva fachada hacia la misma.

Dicho esto, el presente PGO mantiene parte de esta zona con uso industrial, como en el PGO-2004, y en la restante, correspondiente a Bajada Portezuelo, plantea piezas destinadas a uso comercial (siendo compatibles algunos usos industriales), con edificios de calidad, mejorando la imagen en el entorno del Aeropuerto, y delimitando un ámbito que podría funcionar de manera autónoma, apoyado en la Autopista TF-5, y en los enlaces existentes.

Otro problema añadido a los anteriores, es que gran parte del núcleo del Coromoto, se sitúa en el ámbito de servidumbre aeroportuaria (Huella sonora). Esta situación condiciona y limita los usos y la altura de la edificación, entre otros aspectos. Debido a esto, en las áreas nuevas de este núcleo, se establecen como principales los usos terciarios y/comerciales. Y en las zonas residenciales existentes, se reconoce y se mantiene este uso, contemplado en el PGO-2004, con las mismas características y densidad edificatoria.



Figura 7.2: Huella sonora (Ámbito de servidumbre aeroportuaria)

La existencia de edificaciones industriales, dispersas por el núcleo y los conflictos de movilidad que genera el tráfico pesado asociado al uso industrial, son otro problema que sumar a los citados. Esto se complica con el bajo nivel de urbanización, que muestran algunas de vías y la coexistencia de distintas jerarquías viarias. Se mezclan vías urbanas con caminos rurales y servientías privadas, que interfieren en el tráfico ligero, ligado al uso residencial, y dificultan la accesibilidad y funcionalidad del conjunto. Las conexiones de estas vías y la red general están, en muchos casos, mal resueltas, generando conflictos en los escasos accesos al núcleo. Dicho esto, resulta necesario, reubicar los distintos usos y actividades en el territorio, de manera ordenada, y adecuar las infraestructuras viarias, para su correcto funcionamiento.

El núcleo está circundado por distintos viarios territoriales (la actual Autopista (TF-5), y las de nuevo trazado, Variante de la TF-5 y los nudos que enlazan con la Autopista Exterior y la Vía Ronda). Estos viarios territoriales condicionan la ordenación, entre otras razones, por las servidumbres de carreteras, que establecen la línea límite de edificación, según sea la jerarquía de la vía, en base a lo establecido en la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Esta situación, que afecta a viviendas y otras edificaciones existentes y limita la edificación en las parcelas vacantes, debe ser tenido en cuenta a la hora de establecer los parámetros edificatorios de las piezas afectadas.

Completan la zona central del núcleo, al norte del Aeropuerto, grandes extensiones de suelo vinculadas actualmente a actividades agrarias, donde resulta aconsejable mantener su carácter, de manera independiente a los procesos propios de las áreas urbanas.

7.3. Ordenación Estructural

7.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

El Coromoto se conecta con el resto del Municipio y de la isla, mediante tres importantes ejes territoriales, cuyo trazado no afecta a la estructura interna del mismo, como son, la Autopista del Norte (TF-5), la futura Variante de la TF-5, y el viario que prolonga la nueva Vía de Ronda hacia el sur, y enlaza con la Variante de la TF-5 y la Autopista exterior.

- a.1. La Autopista (TF-5), discurre por el borde norte del núcleo, como viario territorial de nivel 1, entre el enlace de Guamasa y la nueva glorieta de Bajada Portezuelo, y continua como Avenida del Quinto Centenario, viario urbano de nivel 1, hasta llegar a Padre Anchieta.
- a.2. La nueva Variante de la TF-5, viario territorial de nivel 1, que discurrirá por el borde sur del núcleo, proveniente de Los Rodeos. Y por último, El nuevo viario territorial que prolonga al sur la nueva Vía de Ronda, que discurre por La Vega, y que conecta con la Variante de la TF-5 y con la Autopista Exterior.

La trama interna del núcleo se organiza mediante los viarios urbanos (de nivel 1 y 2), que discurren por su perímetro, o lo atraviesan. Entre los de nivel 1 se encuentran: la futura Avenida Quinto Centenario, el Anillo Interior de La Laguna, el Camino La Cañada y la Carretera del Campo de Golf. Destacan los siguientes:

- b.1. La Avenida Quinto Centenario, es la transformación de la Autopista (TF-5), en viario urbano de nivel 1, tipo rambla. Ideada como eje de comunicaciones, fuente de actividades de relación, ocio y comercio a nivel municipal, eliminando el efecto barrera actual, y viene definida por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Área Metropolitana de Tenerife.

b.2.El viario conocido como Anillo interior de La Laguna, cruza El Coromoto, comenzando al este, en la Avenida Bartolomé Cairasco, prolongación de la Avenida Astrofísico Francisco Sánchez, hasta enlazar con la Avenida del Quinto Centenario.

Los restantes viarios urbanos de nivel 2, que completan la trama son, la Avda. República Venezuela, el Camino La Villa, el Camino San Francisco de Paula.

- c.1 la Avenida República Venezuela, proveniente del núcleo de Zona Centro, atraviesa El Coromoto, y enlaza al oeste con el nuevo viario, Anillo Interior de La Laguna.
- c.2.El Camino de San Francisco de Paula, bordea el territorio al este, y enlaza el nuevo viario territorial, Vía de Ronda (Sur), con la futura Avenida Quinto Centenario, dando acceso a los núcleos de Los Baldíos y Geneto.
- c.3.El tramo este del Camino La Villa, comunica el Anillo Interior de La Laguna con la futura Avenida Quinto Centenario, y ésta, a su vez, con el Centro Histórico.

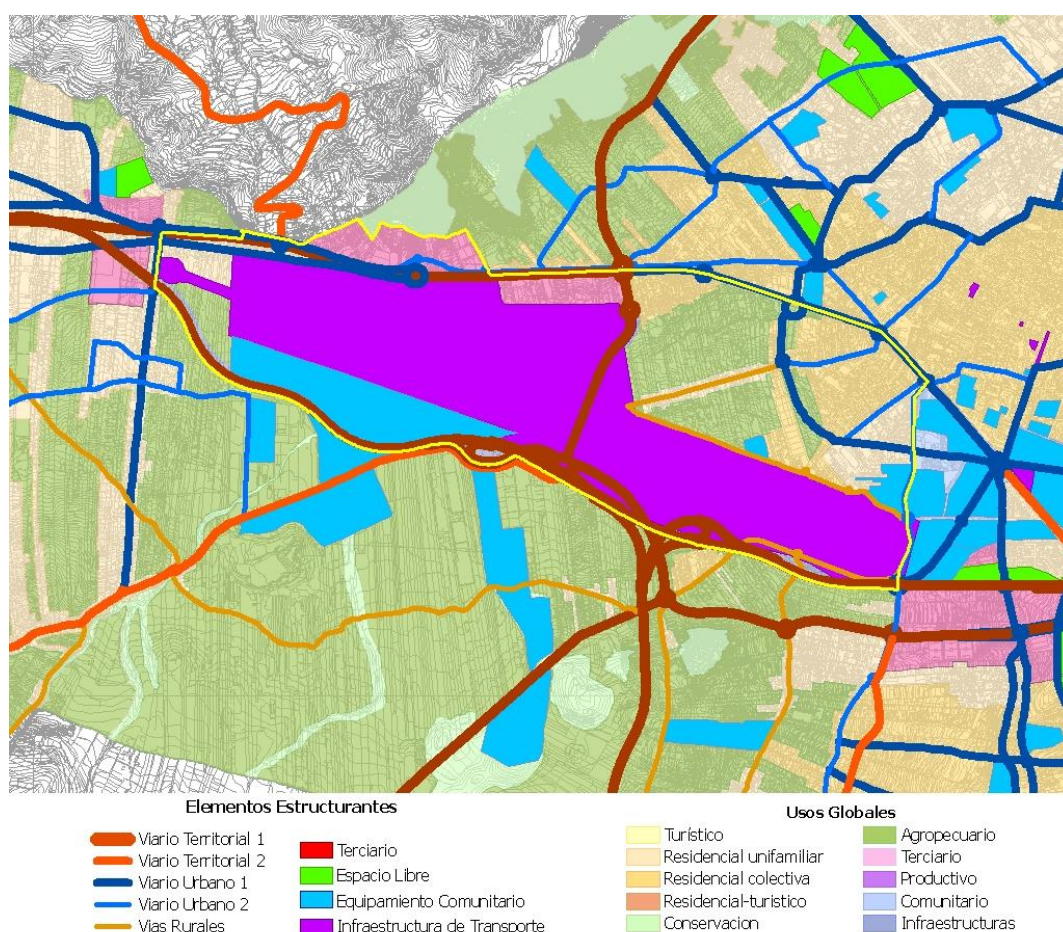


Figura 7.3: Modelo de ordenación estructural del núcleo del Coromoto

Se definen diversos elementos estructurantes no viarios, con los usos de infraestructura de Transporte y equipamiento comunitario. Estos son:

- a) Infraestructura de transporte: el Aeropuerto de Tenerife Norte-Los Rodeos, y
- b) Equipamientos comunitarios: el Campo de Fútbol del Coromoto, los Pabellones Militares, la Base de helicópteros y el Colegio Nuryana, incluyendo su ampliación.

Este núcleo muestra un predominio del uso global de infraestructuras, correspondiente al área ocupada por el Aeropuerto del Norte y la Base del Helicópteros. Se definen otros usos globales, aunque de forma minoritaria, como el uso global productivo, que se localiza en dos zonas lindando con el Aeropuerto y la Autopista del Norte (TF-5), donde existen actualmente diversas naves destinadas a actividades económicas.

También están presentes el uso global residencial (colectivo y unifamiliar), ubicado fundamentalmente en la zona noreste, y el uso Agropecuario, correspondiente a los terrenos categorizados como suelo rústico de protección agraria, distribuidos por el núcleo.

7.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo del Coromoto se categoriza mayoritariamente como suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos, correspondiente a la gran extensión ocupada por el Aeropuerto del Norte y la Base de Helicópteros, en el centro, y los terrenos por los que discurrirán los nuevos viarios territoriales, la Variante de la TF-5, y la Autopista exterior, al sur.

El suelo urbano consolidado se concentra hacia el norte-noreste, en torno a la Autopista (TF-5). Si bien, esta franja no está completamente consolidada, y existen algunas áreas vacantes, sin urbanizar inmersas o limítrofes. Estos terrenos presentan dos categorías: los de menor tamaño, inmersos en la trama y susceptibles de ser urbanizados, se categorizan como suelo urbano no consolidado. Los restantes, de mayor extensión, se categorizan como suelo rústico de protección agraria, o de protección hidrológica, si se trata de cauces de barrancos.

Existen dos áreas al oeste, en torno a Camino La Villa y Camino San Lázaro, y lindando con suelo rústico, que, dadas sus características, su densidad edificatoria y su disposición lineal, entre otros aspectos, se categorizan como suelo rústico de asentamiento rural.

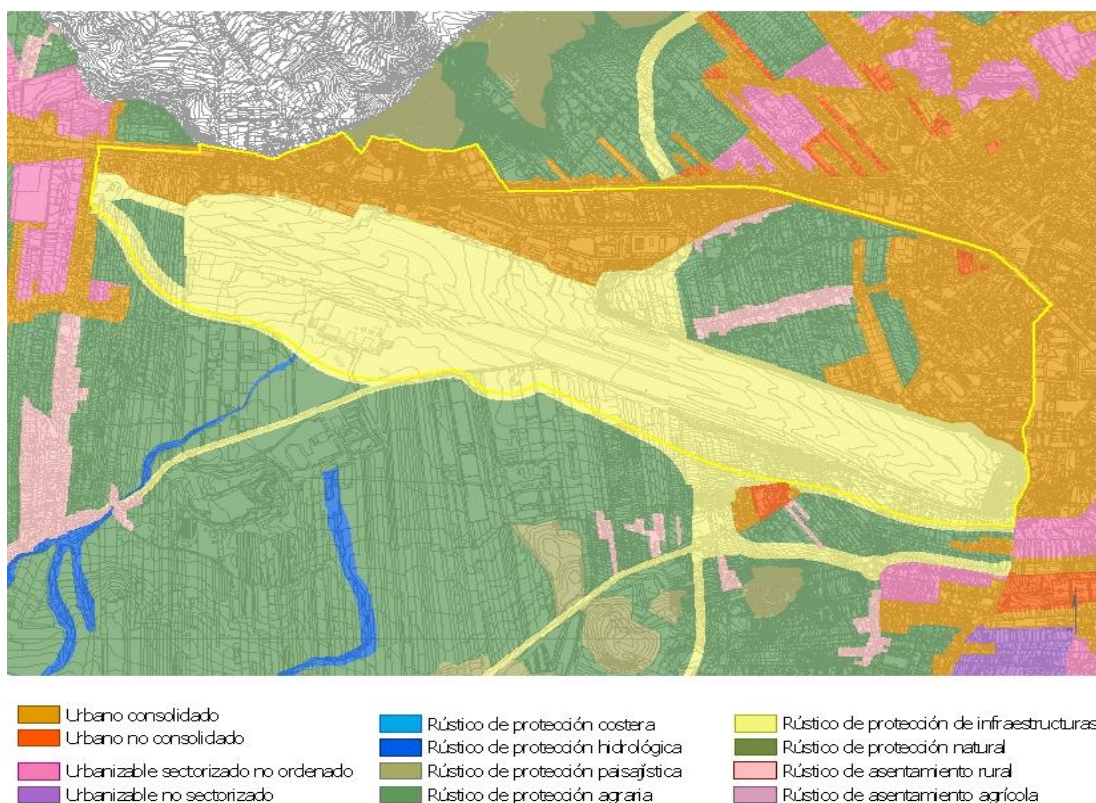


Figura 7.4: Categorización urbanística del suelo del núcleo del Coromoto

7.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está conformado por siete áreas urbanísticas homogéneas (AUH), entre las que se incluyen los asentamientos rurales de Camino San Lázaro y Camino La Villa. Las AUH son las que siguen:

- 1) AUH-0701: San Lázaro Aeropuerto
- 2) AUH-0702: San Lázaro Sur
- 3) AUH-0703: Bajada Portezuelo.
- 4) AUH-0704: Coromoto Norte
- 5) AUH-0705: Coromoto Sur
- 6) AUH-0706: Coromoto Oeste
- 7) AUH-0708: Camino la Villa

Estas áreas urbanísticas homogéneas (AUH), han sido delimitadas en base a sus diferencias con respecto a la trama, el grado de consolidación y el tipo de edificación consolidada en cada una de ellas.

El perímetro exterior de las AUH se ajusta, en general, a la edificación existente, y los límites entre ellas se definen, en la mayoría de los casos, haciéndolas coincidir con significativos elementos viarios o territoriales.

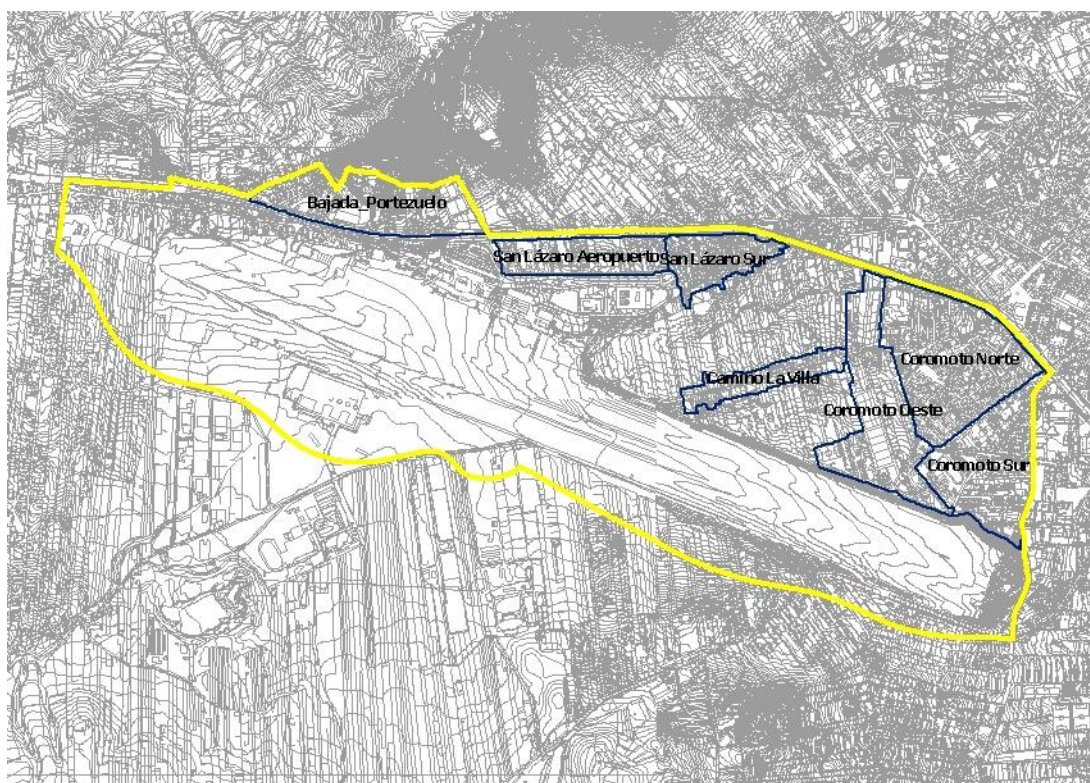


Figura 7.5: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo del Coromoto

7.4. Ordenación pormenorizada

7.4.1. Trama urbana

En el núcleo del Coromoto se distinguen tres zonas, en base a su forma de crecimiento, a su estructura urbana y a su grado de consolidación, entre otros aspectos.

- a) La zona norte-noroeste, la de mayor antigüedad, con una trama basada en la estructura parcelaria original agrícola. Presenta un mallado elemental de caminos principales, (la Carretera del Campo de Golf, la Carretera General del Norte, el Camino de San Lázaro y el Camino de la Villa), al pie de los que se ha desarrollado la edificación, y una serie de viarios locales, transversales a ellos, que han surgiendo al subdividir el parcelario original que configuraba el territorio. Estas serventías, de escasas dimensiones y que suelen terminar en fondos de saco, han permitido la ocupación edificatoria de los terrenos interiores, al principio con viviendas unifamiliares, existiendo ya vivienda colectiva en algunas zonas, dando lugar a pequeñas y deficientes tramas urbanas, que además se interrumpen con la Autopista y el Aeropuerto. El grado de urbanización, tanto en caminos principales como en locales, es bajo (acerao y alumbrado público insuficiente, sección viaria y alineaciones irregulares).
- b) La zona noreste, linda con la Universidad y da frente al núcleo de Zona Centro, presenta la trama urbana más planificada del núcleo, en forma de malla, se organiza mediante diversos ejes estructurantes (la Avda. Bartolomé Cairasco, la Avda. República de Venezuela y el Camino del Vallado), que cruzan el territorio radialmente, partiendo desde la TF-5, y enlazando con Zona Centro. El viario muestra en general, niveles de urbanización aceptables (vías pavimentadas, con alumbrado público y aceras, con vegetación en vías principales, sección viaria constante, y la edificación sigue el criterio de alineación correspondiente). Sin embargo, esta zona no está completamente consolidada, conforme se desplaza al oeste, y no están debidamente resueltos los contactos con la TF-5, con la trama agrícola y con el área de influencia de la pista del Aeropuerto.
- c) La zona del Aeropuerto, muestra un alto grado de urbanización. El viario está debidamente pavimentado e iluminado, incluyendo vegetación en algunos tramos, así como aceras en los accesos a zonas edificadas. La sección viaria y las alineaciones responden a la estructura singular de las instalaciones aeroportuarias, y el acceso principal a las mismas, desde la Autopista TF-5, está conformado por una gran glorieta y un circuito viario de uso exclusivo.

La ordenación del núcleo se realiza aportando una estructura clara, que distribuya el tráfico, de manera eficaz, mediante los viarios de carácter estructurante, territoriales y urbanos, citados anteriormente. Esta red de vías urbanas, apoyada por las vías locales principales, alberga el tráfico motorizado principal, y forma agrupaciones de manzanas, “macromanmanas”, en las que se ubican los viarios locales secundarios, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento.

El viario de este núcleo, en cuanto al ancho de sección, es deficiente. Por lo que, resulta necesario plantear modificaciones en las alineaciones, para ampliar su sección, conforme a su jerarquía, afectando lo menos posible a la edificación. Además, es preciso obtener y ejecutar nuevos tramos viarios que conectan las áreas nuevas, con la trama existente, y mejorar así la accesibilidad y funcionalidad del conjunto del núcleo. Las alineaciones se consideran principales, salvo las que están orientadas hacia el viario territorial, hacia el suelo rústico y algunos casos, en los que se deba evitar la parcelación hacia estos frentes.

7.4.2. Usos

El núcleo del Coromoto muestra en suelo urbano consolidado hacia su extremo noroeste, un predominio del uso principal residencial colectivo (si bien, en este PGO este uso admite como compatible el residencial unifamiliar, siempre que las condiciones de parcela lo permitan). Asimismo, existen zonas residenciales con uso principal residencial unifamiliar independiente (en las AUHs Coromoto Norte y Coromoto Oeste), e incluso, algunos casos de vivienda unifamiliar agrupada, reconociendo la situación de agrupaciones de parcelas y viviendas que por dimensiones y disposición acceden a través de espacios comunes.

Los asentamientos rurales de Camino La Villa y Camino San Lázaro, presentan mayoritariamente el uso principal residencial de vivienda unifamiliar independiente, existiendo también algunos casos de vivienda unifamiliar agrupada.

Los usos principales industrial y comercial también están presentes en El Coromoto, localizados sobre todo hacia su extremo noreste, en torno a la Autopista (TF-5). Se mantiene el uso industrial definido en el PGO-2004, en la mayoría de las piezas, si bien, este PGO modifica el uso de algunas, otorgándoles un uso principal comercial.

Aparte de los sistemas generales localizados en el núcleo, se ha dotado a cada AUH de distintos sistemas locales de equipamientos y espacios libres (detallados en las memorias de cada una de ellas), además de los existentes en suelo urbano, según el PGO-2004.

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios que se establecen para cada uno de los usos principales, en el título correspondiente en la Memoria de ordenación estructural del presente PGO.

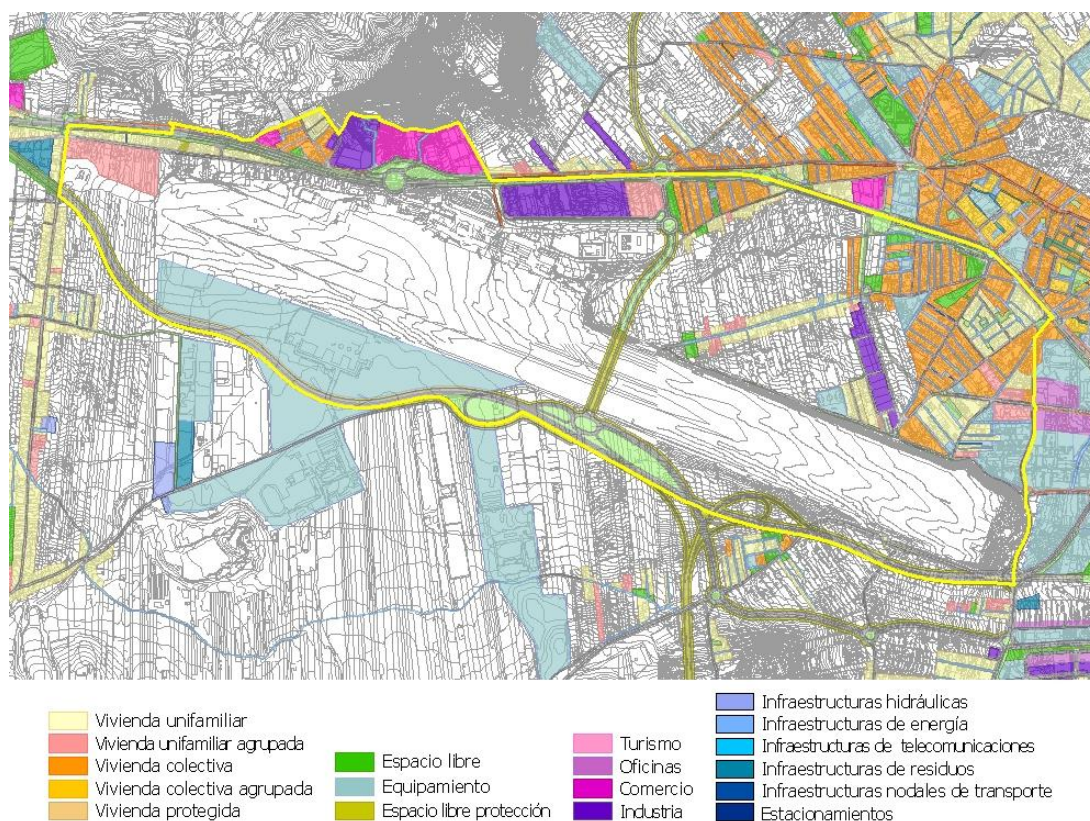


Figura 7.6: Usos pormenorizados principales del núcleo del Coromoto

7.4.3. Edificación

En la ordenación del núcleo del Coromoto, tanto en suelo urbano consolidado y como en los asentamientos rurales, se han seguido, en líneas generales, los parámetros consolidados en cada una de las zonas y establecidos en el PGO 2004. Si bien, se modifican para adaptarlos a la realidad existente y homogeneizar y mejorar las características de los inmuebles.

En las piezas de uso residencial, se regula la parcelación mediante la longitud mínima de lindero frontal y la superficie mínima de parcela. Si bien, existen casos, como en algunas zonas de vivienda colectiva, donde se fija sólo la longitud mínima de lindero frontal. En las piezas de vivienda unifamiliar agrupada, se fija únicamente la parcelación vinculante. Con respecto a la disposición, en las zonas de vivienda unifamiliar aislada, se ordena mayoritariamente mediante separaciones mínimas a linderos y porcentaje de ocupación. En vivienda colectiva o unifamiliar entre medianeras, se respeta esta condición, y se obliga al adosamiento a medianeras, conformando manzana cerrada y dando continuidad a las alineaciones. Como particularidad, se fija la línea de disposición obligatoria, en las zonas o frentes de vías donde se quiere asegurar un frente homogéneo. Se mantiene con criterio general, el número de plantas establecido en el PGO-2004. Así, en gran parte del área, sobre todo donde predomina la vivienda unifamiliar, se permite una altura máxima de dos plantas. Mientras que en las zonas más consolidadas, donde existe un predominio de la vivienda colectiva, y aumenta la densidad, se permiten hasta tres plantas.

La forma de intervenir en los suelos vacantes, con criterio general para todo el municipio, es plantear una ordenación basada en las características consolidadas en cada zona. En este núcleo se trata de armonizar la intención de aumentar la densidad con la realidad construida, prestando atención a los encuentros con la edificación existente.

Para ordenar las piezas de uso industrial, en cuanto a la parcelación, se fija la longitud mínima de lindero frontal y la superficie mínima de parcela, en la mayoría. En cuanto a disposición, en las zonas de edificación abierta, se fijan las separaciones mínimas a linderos, la separación entre edificios y la edificabilidad máxima (se fija además el fondo máximo edificable y el porcentaje máximo de ocupación, según se requiera). En los casos en los que se configura una manzana cerrada, en base a las condiciones actuales, se obliga al adosamiento a medianeras y se establece la línea de disposición obligatoria. Por último, se permite mayoritariamente una altura máxima de 2 plantas, si bien, existen piezas de 3 plantas.

Las piezas de uso comercial, se ordenan con parámetros similares a los establecidos en el uso industrial, dado que algunas se localizan en la misma zona. Se establecen en la parcelación, la longitud mínima de lindero frontal y la superficie mínima. Y en disposición, las separaciones mínimas a linderos, la edificabilidad máxima y la altura máxima en número de plantas o en metros, según sea su localización y altura establecida en su entorno.

En las piezas de equipamiento comunitario, con criterio general, se fija parcelación vinculante, obteniendo una única parcela urbanística, y en la disposición se fija en la mayoría, la edificabilidad máxima, dando libertad ante una futura renovación.

En aquellas piezas que se vean afectadas por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias, será necesario fijar la separación mínima a linderos, en base a la línea límite de la edificación establecida en autopista o autovía.

7.5. Gestión urbanística

Para viabilizar la ordenación planteada en El Coromoto, se han delimitado dos tipos de ámbitos de gestión, según la categoría del suelo donde se establecen. Se distinguen, los procedimientos asistemáticos (para mejora y urbanización de suelo urbano consolidado y suelo rústico de asentamiento rural) y los sistemáticos (para el desarrollo de suelo urbanizable y suelo urbano no consolidado).

En cuanto a las actuaciones asistemáticas, se delimitan ámbitos de modalidad A2, para llevar a cabo mejoras de la urbanización de espacios libres o viarios, sobre todo en los estructurantes, entre otras actuaciones. Destacan los ámbitos definidos en el Coromoto Norte, para ejecutar el nuevo estructurante, que forma parte del Anillo interior de La Laguna, el ámbito localizado en parte de la Autopista TF-5, para rediseñar su sección conforme a su nueva jerarquía, y el definido en el Aeropuerto, para ejecutar un viario que conecta las vías territoriales de nuevo trazado (Vía de Ronda y Variante de la TF-5). Se definen también, ámbitos de modalidad A3, en los dos asentamientos rurales, y uno en suelo urbano, en el AUH-Bajada Portezuelo, para llevar a cabo mejoras de la urbanización de la trama viaria, así como la obtención y urbanización de sistemas locales, según lo exigido legalmente.

Resulta necesario delimitar ámbitos de modalidad A6, en AUHs como San Lázaro Sur y de Bajada Portezuelo, dado que existen numerosos viarios que no tienen la dimensión, ni el grado de urbanización adecuados. De esta forma, alcanzan los niveles exigibles a suelo urbano consolidado y asentamiento rural, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Cabe destacar, un ámbito de modalidad A7, de doble ordenación, en el Coromoto Norte, que plantea dos ordenaciones sobre el mismo terreno, una principal y otra subsidiaria de la primera.

En cuanto a los procedimientos sistemáticos, se distinguen los ámbitos transitorios (S5). Son dos ámbitos localizados en el AUH-Coromoto Norte, heredados del PGO-2004 y actualmente en ejecución, donde se mantienen los parámetros edificatorios y de gestión definidos en el plan anterior, hasta su finalización.

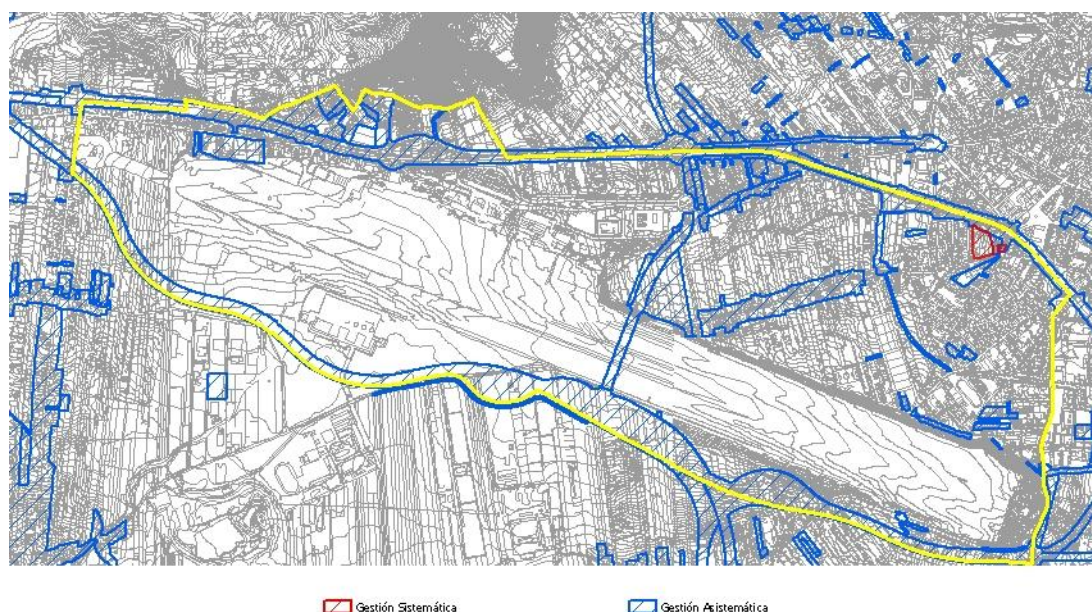


Figura 7.7: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo del Coromoto

8. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA VEGA LAGUNERA

8.1. Delimitación y descripción general

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

- Al norte, linda con los bordes del Término Municipal de Tegueste.
- Al noreste, linda con el núcleo de Las Mercedes, perteneciente La Laguna.
- Al sureste, el borde queda definido por el núcleo de Zona Centro.
- Al suroeste, la Autopista del Norte (TF-5) y la Carretera Gral. San Lázaro (TF-152), definen el límite con los núcleos de Los Rodeos y del Coromoto.
- Al oeste, linda con suelo rústico incluido en el Término Municipal de Tegueste, que lo separa del núcleo de Guamasa, perteneciente a La Laguna.

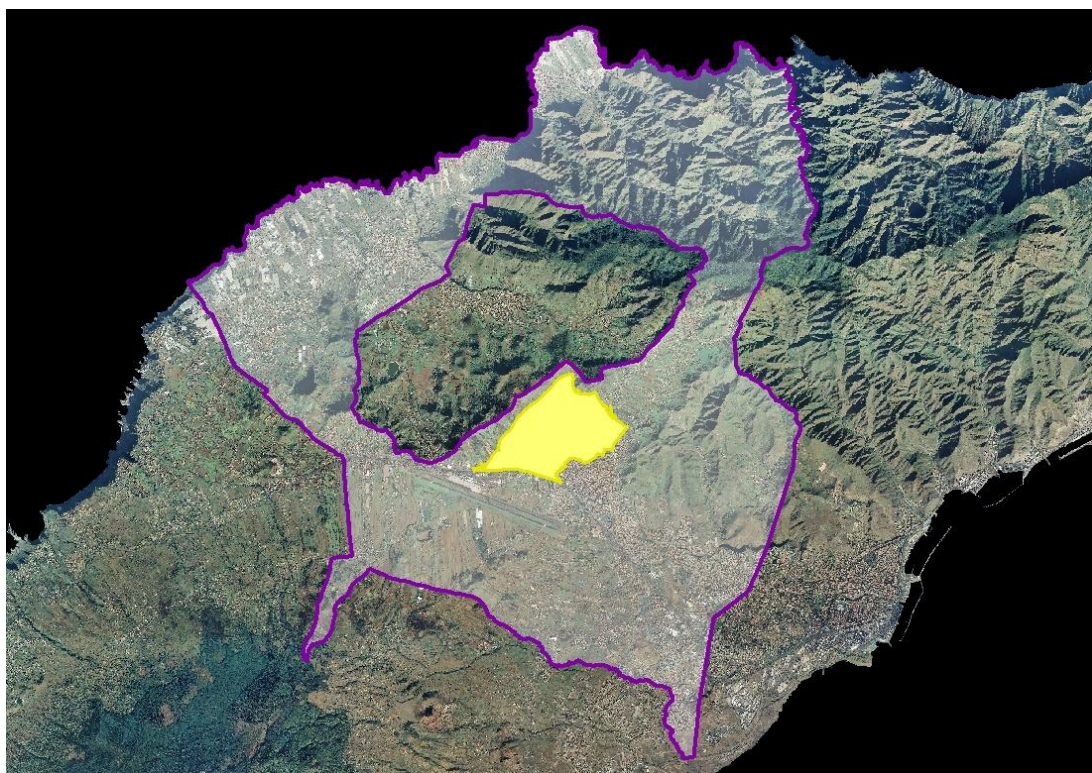


Figura 8.1: Ubicación del núcleo de La Vega Lagunera en el municipio

El núcleo de La Vega Lagunera tiene un origen agrícola, que se evidencia en su trama urbana actual. La estructura de parcelación original, constituida por suertes longitudinales, noroeste-sureste en relación directa con la topografía existente, es el principal condicionante del paisaje y del crecimiento urbano en este lugar, sobre todo en la vertiente oriental del núcleo. No obstante, hacia el extremo sur-sureste, a medida que se avanza hacia el núcleo de Zona Centro y al Casco Histórico de La Laguna, adquiere una naturaleza más urbana.

Dada su localización estratégica, próxima al Casco Histórico de La Laguna y al Aeropuerto del Norte, este núcleo se define como zona de expansión del Municipio, mostrando además un notable valor paisajístico y medioambiental.

En el núcleo de La Vega predomina el uso residencial unifamiliar, de baja densidad. Los usos terciario e industrial también están presentes, sobre todo al suroeste, dando frente a la Autopista (TF-5). El uso agrícola, que juega también un importante papel, se localiza hacia el noroeste, en la falda de las montañas de La Vega. Los usos de equipamiento comunitario y espacio libre también están presentes, pero más disgregados a lo largo del territorio.

8.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

La Vega Lagunera es uno de los núcleos que cuenta con mayor extensión de suelos vacantes distribuidos a lo largo del territorio, lo que lo convierte en uno de los principales territorios de expansión del Municipio en los próximos años, siendo ésta una de las premisas fundamentales al abordar su ordenación.

Tras estudiar el núcleo y sus áreas urbanísticas homogéneas, se extraen los siguientes aspectos, en los que radica su problemática urbana:

- a) La gran presencia en el territorio de zonas inconclusas, con edificación residencial heterogénea (en cuanto a infraestructuras, tamaños de parcelas, parámetros parcelarios y edificatorios, y calidad constructiva y arquitectónica, entre otros), así como, una amplia variedad de calificaciones de suelo.
- b) La progresiva colmatación edificatoria, sin una previsión de nuevos viarios interiores. Lo que hace siendo necesario, conformar una trama urbana que resuelva los problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte.
- c) Concentración de dotaciones y de espacios libres en grandes piezas, en zonas puntuales del territorio, mientras que existen otras, donde estos usos se presentan de forma muy deficitaria. Esto trae consigo, problemas en la morfología urbana, derivados del tamaño de las piezas, así como la insuficiencia de servicios en el resto.
- d) Ausencia de actividades económicas complementarias al uso residencial, en San Lázaro-Tornero y Agüere-Las Cañas, entre otras, lo que lleva a una extensión urbana con carácter de ciudad dormitorio, deficitaria en servicios.
- d) Niveles de urbanización deficientes (dimensionales y de servicio), en viarios principales y secundarios, sobre todo hacia el norte. Existen múltiples casos de falta de continuidad de la trama viaria, con vías que rematan en “fondo de saco”. Y viarios de “herencia rural” con escasa sección, y mezcla circulaciones peatonales y rodadas.
- e) La existencia de diversos cauces de barranco que atraviesan el territorio, sobre todo en la zona de San Lázaro, San Diego y Las Gaviotas, entre otros. Algunos discurren paralelos a viarios estructurantes o los atraviesan, siendo un problema añadido a los deficitarios niveles de urbanización.

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

- a) Solucionar la ordenación de las áreas de suelo vacante, repartidas a lo largo del núcleo, completando su urbanización y proveyéndolo de un sistema viario interior, que garantice una funcionalidad suficiente, y dotarlo de los servicios precisos.
- b) Homogeneizar las condiciones edificatorias y parcelarias de las piezas residenciales y mejorar su adaptación al territorio, en la medida de lo posible.

- c) Ejecución de obras de canalización de cauces de barranco, tanto los que atraviesan ámbitos de suelo vacante en su encuentro con viarios de carácter estructurante de nuevo trazado planteados en los mismos, como en los que lindan con tramos viarios en suelo urbano, con el objetivo de mejorar los niveles de su urbanización.
- c) La ejecución de nuevos espacios libres en distintas localizaciones (es el caso de los nuevos parques periurbanos localizados en el Camino de San Diego y en La Mesa Mota, resueltos mediante Sistemas Generales de Espacios libres.
- d) Plantear diferentes intervenciones para completar y mejorar el sistema viario con el objetivo de garantizar la suficiente funcionalidad del mismo como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Se asumen tres escalas de actuación:
 - d.1. A escala territorial: Integración del nuevo viario estructurante municipal y supramunicipal, Vía de Ronda (Norte), y sus conexiones con el viario existente.
 - d.2. A escala del AUH: Completar la estructura viaria interior, apenas existente, mediante ámbitos de gestión sistemática, en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable. (En San Lázaro-Tornero y Las Gaviás-San Diego, entre otros).
 - d.3. A escala local, en el viario existente: Actuaciones de mejora del nivel de urbanización. Destacando la ampliación de secciones viarias, mediante rectificaciones de alineaciones, mejoras de los servicios, rematar adecuadamente en fondo de saco pequeños caminos rurales, dar continuidad a la trama, prolongando y conectando viarios existentes.

8.3. Ordenación estructural

8.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

En este núcleo se definen diversas vías de carácter estructurante, territoriales y urbanas, que son las encargadas de comunicar al núcleo con el resto del municipio y de la isla, así como, de organizar y canalizar los tráficos motorizados interiores. Entre los viarios territoriales están, la Autopista (TF-5), que cambiará su jerarquía pasando a viario urbano, futura Avenida del Quinto centenario, y la nueva Vía de Ronda.

La Vía de Ronda, vía territorial de nivel 1, por ejecutar al noroeste, en suelo rústico, en las faldas de las montañas de La Vega. Enlazará la actual Vía de Ronda con dos vías, la Autopista (TF-5) y la Carretera Gral. San Lázaro, formando un anillo de circulación, exterior a la zona centro de La Laguna.

La Autopista del Norte (TF-5), actualmente viario territorial, que discurre por límite sur de la Vega Lagunera, siendo una de las principales vías de comunicación del área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna con el resto de la isla. Este viario experimentará una importante transformación al convertirse en la futura Avenida del Quinto centenario, cambiando su jerarquía a viario urbano de nivel 1, en el tramo viario que limita con los núcleos del Coromoto y Geneto, comprendido entre el acceso al Aeropuerto del Norte y la rotonda de Padre Anchieta, y el acceso al Casco Histórico de La laguna por la Avenida de la Trinidad.

Entre los viarios urbanos estructurantes, de nivel 1 y 2, destacan los que siguen:

El Anillo interior de La Laguna, de nivel 1, que atraviesa este núcleo proveniente de Zona Centro, está conformado por diferentes viarios, algunos por ejecutar, incluidos en varios ámbitos de gestión sistemática.

Los dos ejes viarios, de nivel 1, incluidos en sendos ámbitos sistemáticos de San Lázaro-El Tornero y Las Gavias-San Diego, respectivamente, atraviesan el territorio de sureste a noreste, enlazando la nueva Vía de Ronda (Norte) con el sistema viario interior del núcleo.

El viario urbano de nivel 2, conocido como Anillo de La Vega, discurre de este a oeste, conformado por diferentes viarios (algunos por ejecutar, incluidos en gestiones sistemáticas), siendo éstos, el viario transversal al Camino Pozo Cabildo, la Calle Enrique Granados, el viario de prolongación de la anterior, hasta enlazar con el Camino de las Gavias, que conecta al sur con el Camino Tornero.

Por último, el viario urbano de nivel 2, que cruza el territorio de oeste a este, conformado por sucesivas vías (algunas existentes y otras por ejecutar), como, el Camino la Luna, el Camino Tornero, un viario de enlace, por ejecutar, y el Camino Pozo Cabildo.

En este núcleo se definen diversos elementos estructurantes no viarios, (con los usos de equipamientos comunitario y espacios libres), que corresponden en su mayoría a sistemas generales. Son los que siguen:

a) Equipamientos:

- a1. El Centro de Salud “Las Mercedes”, en la Avenida Primo de Rivera (sistema general comunitario sanitario).
- a2. El Centro Ocupacional Los Verodes, en la Avenida Leopoldo de la Rosa.
- a3. El Polideportivo municipal Juan Ríos Tejera, en la Avda. Leopoldo de la Rosa.
- a4. El Instituto de Enseñanza Secundaria La Laguna e Instituto de Formación Profesional San Benito, en la Avenida Leopoldo de la Rosa junto al Polideportivo.
- a5. El Colegio Luther King, en el Camino de las Gavias y el Colegio del Buen Consejo, en La Manzanilla (equipamientos estructurantes comunitarios educativos).
- a6. El Club Hípico La Atalaya, equipamiento comunitario de uso deportivo, al noroeste, en la zona del San Lázaro-Tornero, dando frente al Camino Luna Llena.
- a7. La Estación de Bomberos y el Cuartel de la Guardia Civil, entre la Autopista de la TF-5 y la Carretera General San Lázaro.
- a8. La Dirección de Juventud de la Consejería de Bienestar, situada en San Diego, dando frente a la calle Wenceslao Yanes González y a la Avenida Brasil.
- a9. El Estadio La Manzanilla, de uso deportivo que constituye uno de los principales equipamientos del sistema dotacional del municipio. El PGO define un ámbito gestión sistemática, con el fin de obtener el suelo necesario para su ampliación.

b) Espacios libres:

- b1. El nuevo parque periurbano de San Diego, por ejecutar, correspondiente a un sistema general de espacios libres, localizado en torno al Camino San Diego.
- b2. El parque periurbano de Mesa Mota, por ejecutar, en las laderas de La Mesa Mota, de suma importancia como elemento estructurante, dadas sus dimensiones, su situación y su gran valor medioambiental y paisajístico.
- b3. El Parque de La Vega, al sureste, donde se compatibilizan los usos de entretenimiento con los deportivos, que por sus dimensiones supone uno de los espacios libres más importantes del sistema dotacional del municipio.
- b4. El Parque Miguel Fera, junto con la Piscina Municipal, en la Avenida Leopoldo de la Rosa.

Este núcleo presenta el uso global residencial unifamiliar, en la mayor parte su extensión, hacia el norte-noreste, y en el resto del territorio, el uso residencial colectivo. Otros usos globales, definidos en menor medida, son: el agropecuario, correspondiente al suelo rústico de protección agraria, y el de conservación, coincidente con suelo rústico de protección paisajística. Ambos constituyen una parte fundamental de la ocupación del territorio, hacia el norte-noroeste, en las zonas de La Hoya del Camello, las laderas de las montañas.

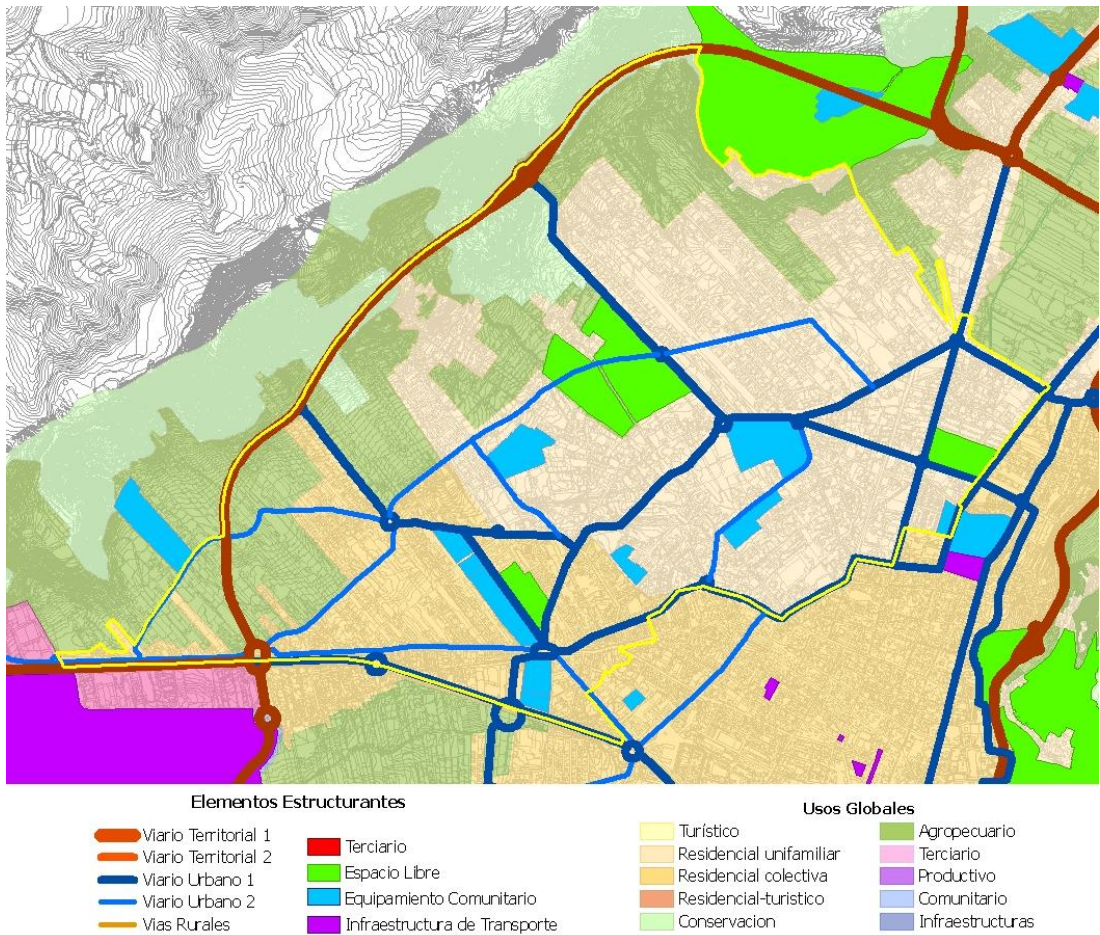


Figura 8.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de La Vega Lagunera

8.3.2. Clasificación y categorización

En el núcleo de La Vega Lagunera nos encontramos con diversas categorías de suelo, destacando por su extensión, el suelo urbano consolidado y el suelo rústico. El suelo urbano consolidado se localiza fundamentalmente hacia el extremo sureste, lindando con el núcleo de Zona Centro y el Casco Histórico de La Laguna, mientras que el suelo rústico de protección paisajística y protección agraria, así como el suelo rústico de asentamiento rural, se extienden al noroeste, alejado de la trama urbana, lindando con Tegueste. Los asentamientos rurales, se sitúan en las faldas de las Montañas de San Benito y La Mesa Mota, y se delimitan en base a su tipología, su densidad y su disposición lineal, entre otros.

Existen numerosas áreas vacantes a lo largo del territorio, la mayoría en los límites del suelo rústico, y las restantes, inmersas en la trama, que se categorizan como suelo urbanizable sectorizado no ordenado o urbano no consolidado, siendo el objetivo del PGO solucionar su ordenación y completar el conjunto del territorio.

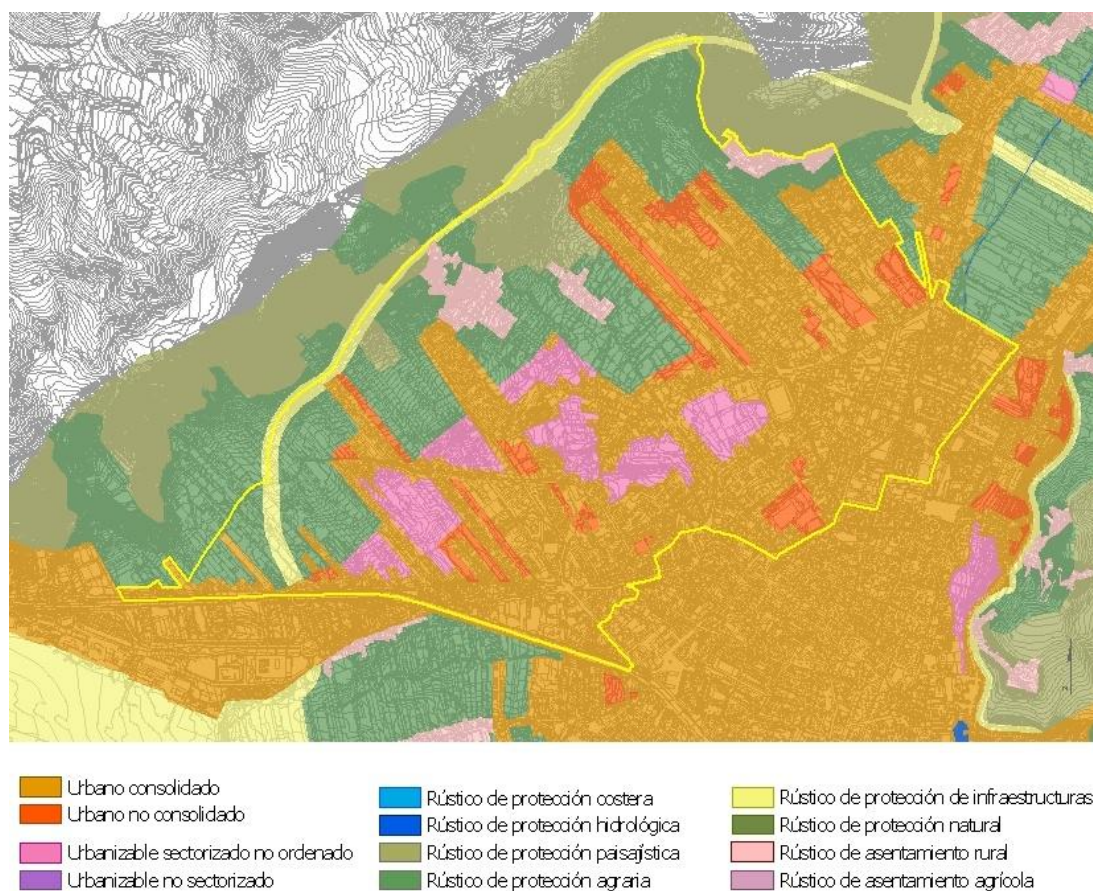


Figura 8.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de La Vega Lagunera

8.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por ocho áreas urbanísticas homogéneas (AUH), incluyendo tres asentamientos rurales; uno corresponde al AUH-Mesa Mota, y los dos que restan, localizados en el AUH-Las Gaviás San Diego. Las AUH son las que siguen:

- 1) AUH-0801: San Benito
- 2) AUH-0802: San Lázaro-Tornero
- 3) AUH-0806: San Diego
- 4) AUH-0808: La Gaviás San Diego
- 5) AUH-0809: La Manzanilla
- 6) AUH-0810: Agüere La Cañas
- 7) AUH-0816: El Cristo
- 8) AUH-0818: Mesa Mota

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

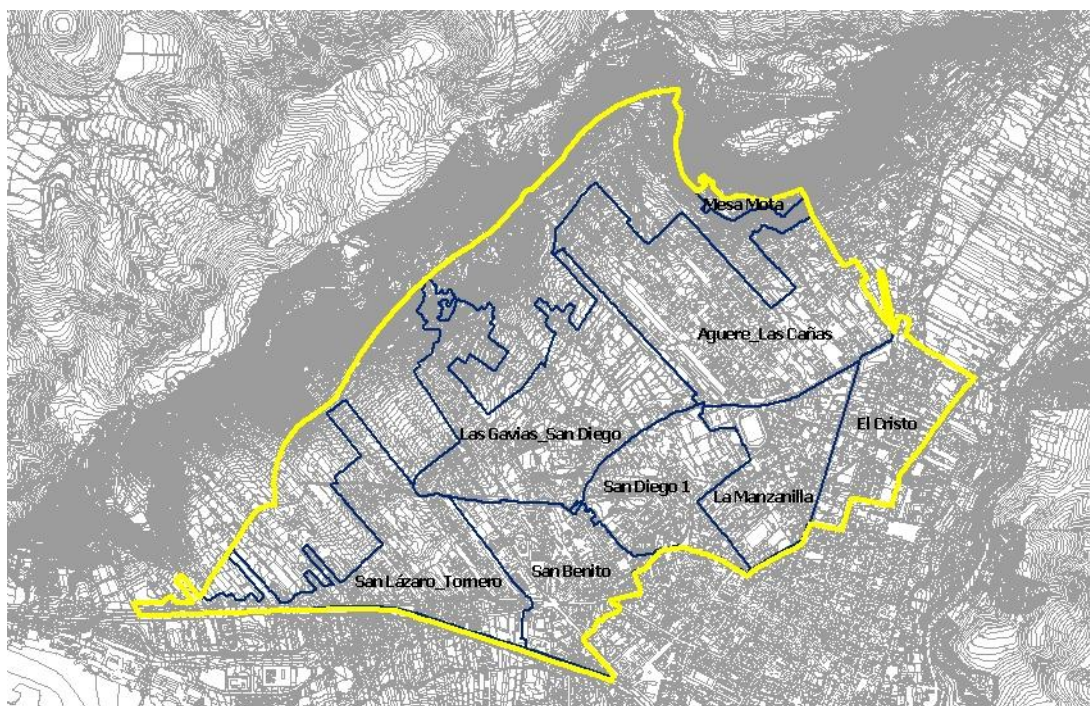


Figura 8.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de La Vega Lagunera

8.4. Ordenación pormenorizada

8.4.1. Trama urbana

En el núcleo se distinguen tres zonas, desde el punto de vista de la trama urbana, la colmatación del área y la edificación, entre otros aspectos:

- La zona noroeste, no está totalmente colmatada, existiendo amplias extensiones de terreno agrícola. No hay un viario estructurante totalmente claro, este papel lo desempeña el viario, formado por Camino Tornero, Camino Fuente Cañizares y Camino Pozo Cabildo, que cruza La Vega desde Carretera Gral. San Lázaro hasta Carretera Gral. Las Canteras. En dirección noroeste-sureste, se organizan diversas calles paralelas, en torno a las cuales se dispone la edificación, coincidiendo con la disposición de las antiguas suertes agrícolas aún visibles en el territorio.
- Al norte-noreste, corresponde a la Urbanización Agüere, con una trama basada en la estructura agrícola, con densidad y tipologías similares a las de la zona sureste.
- La zona sur-sureste, lindando con Zona Centro y el Casco Histórico, es la que posee una trama de naturaleza más urbana, a pesar de ser un tanto irregular en algunas zonas. Muestra un predominio de la tipología unifamiliar, con baja densidad, y constituye la zona de transición entre la zona norte y el núcleo de Zona Centro.

En general, el núcleo presenta déficits de urbanización en viarios existentes (trazado irregular y sección escasa), no cumpliendo los requisitos para suelo urbano. Se plantean rectificaciones puntuales de las alineaciones, así como intervenciones de mayor importancia, (en suelo urbano consolidado o asentamiento rural), mediante gestión asistemática, y se ordenan los vacíos (suelos urbanos no consolidados o urbanizables), mediante gestión sistemática, incorporando viarios que prolongan la trama existente conectándola con los viarios estructurantes existentes y de nueva creación.

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

- La nueva Vía de Ronda (Norte), viario territorial estructurante, que enlaza la actual Vía de Ronda (TF-13) con la Autopista del Norte (TF-5).
- La transformación de la Autopista (TF-5) en la Avenida Quinto Centenario, en el tramo del borde sur de los núcleos de La Vega Lagunera y Zona Centro.
- La creación de nuevos espacios libres, repartidos a lo largo del territorio, entre los que destacan los nuevos parques periurbanos de San Diego y La Mesa Mota.
- El Trazado de la nueva línea del tranvía (también llamado Tren del Norte), cuyo trazado coincide con el de la Carretera Gral. San Lázaro (TF-152), paralela a la TF-5.
- La propuesta de ampliación del Estadio de La Manzanilla, sistema general de equipamiento, en los terrenos situados al suroeste de las instalaciones existentes.

8.4.2. Usos

La Vega Lagunera muestra como uso principal el uso residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar, con una densidad baja, hacia el norte-noreste. Mientras que la vivienda colectiva se establece sobre todo hacia el sur-sureste. El uso comercial está presente, hacia el sur, dando frente a la actual Autopista del Norte (TF-5) (futura Avenida del Quinto Centenario). El uso agrícola, origen de este núcleo, se extiende hacia el noroeste, entre las distintas áreas urbanísticas y asentamientos rurales localizados en la falda de las montañas. Los usos de espacios libres, equipamientos y dotaciones también aparecen a lo largo del territorio, pero de una manera más dispersa. El PGO plantea nuevos equipamientos y espacios libres, en los ámbitos de gestión sistemática, cubriendo las necesidades del núcleo.

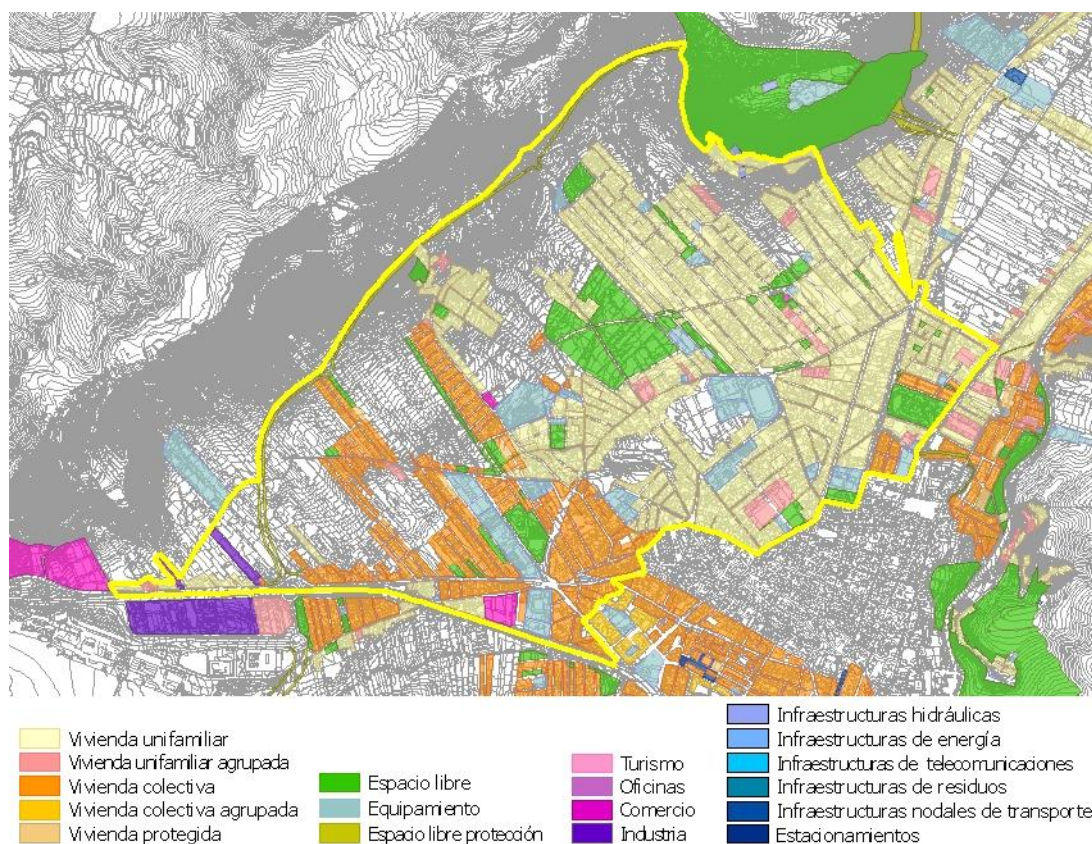


Figura 8.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de La Vega Lagunera

8.4.3. Edificación

Tal y como se ha dicho, en el núcleo se distinguen tres zonas, desde el punto de vista de la trama urbana, la colmatación del área y la edificación, entre otros aspectos. Así, respecto a edificación se observan las siguientes características en cada una de ellas:

- a) La zona noroeste, donde la edificación existente se presenta de forma más dispersa, y procede en muchos casos de la autoconstrucción, respondiendo a la tradicional vivienda unifamiliar, entre medianeras o aislada, contando en muchas ocasiones con local en planta baja. Estas edificaciones aparecen en torno a viarios transversales a la Carretera Gral. San Lázaro, en base a la estructura agrícola original.
- b) La zona norte-noreste, donde predomina la vivienda unifamiliar, aislada o adosada, de una o dos plantas, destacando por sus dimensiones y calidad arquitectónica. La ordenación recoge lo existente y ordena en base a los parámetros consolidados.
- c) La zona sur-sureste, cerca del núcleo de Zona Centro, con una trama urbana más consolidada, donde predomina la vivienda colectiva, entre medianeras y se regula también conforme a los parámetros edificatorios consolidados.

Como es criterio general en todo el Municipio, las áreas vacantes de este núcleo (suelo urbanizable o urbano no consolidado), se ordenan en base a las condiciones consolidadas, procurando armonizar con su entorno. La mayoría de las propuestas plantean la coexistencia de vivienda colectiva (de bloque abierto o de manzana cerrada) con vivienda unifamiliar (aislada o adosada). Se plantea el bloque abierto, con separaciones a linderos, cuando no existen preexistencias, y para suelo vacante que linda con viviendas en manzana cerrada, se fija una línea de disposición obligatoria, para dar continuidad a las alineaciones.

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

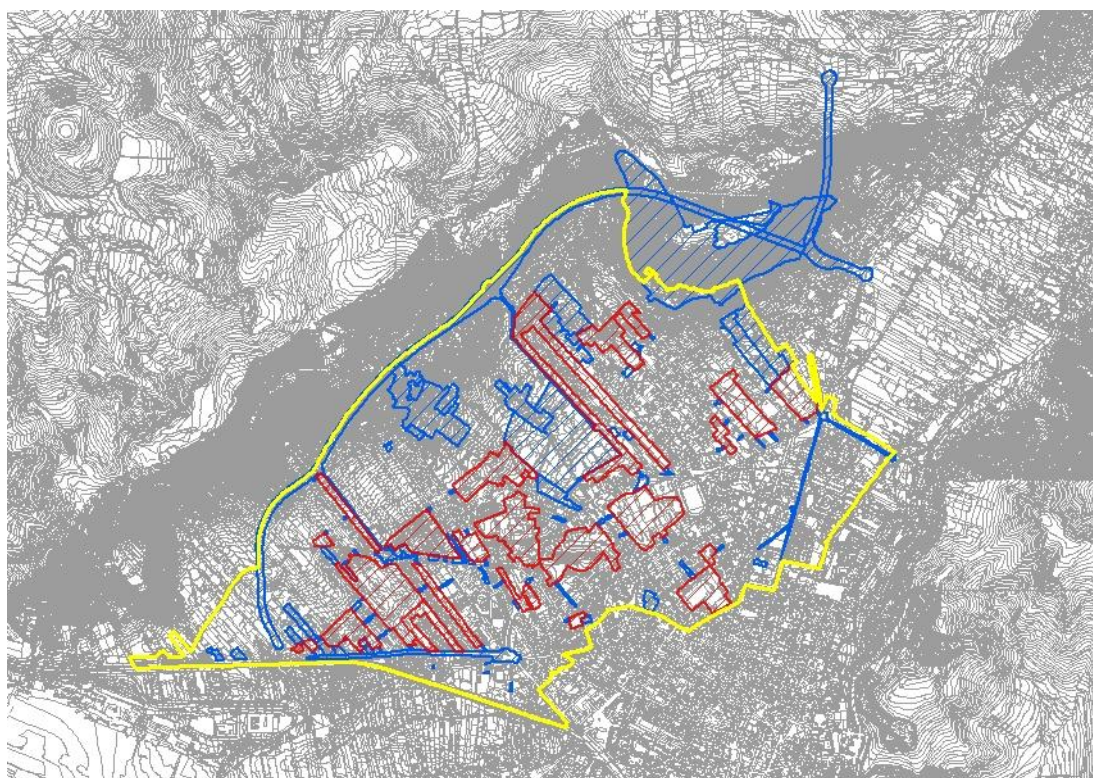
8.5. Gestión urbanística

Las actuaciones planteadas por el PGO en La Vega Lagunera requieren de ámbitos de gestión de dos tipos: asistemáticos (suelo urbano consolidado o suelo rústico de asentamiento rural) y sistemáticos (suelo urbanizable o suelo urbano no consolidado).

En los asistemáticos destacan, las gestiones de modalidad A2, para obtener los suelos y ejecutar obras de urbanización en viarios. Sobre todo en torno a vías estructurantes, que así lo requieran, para la urbanización de espacios libres y la ejecución de nuevos tramos viarios. Se plantean asistemáticas de modalidad A3 y A6, para obras de mejora y urbanización de viarios localizados en asentamiento rural o suelo urbano. Además de obtener y ejecutar espacios libres y equipamientos en asentamiento rural, según lo establecido legalmente.

Las numerosas áreas de suelo vacante, sin urbanizar, serán desarrolladas mediante ámbitos de gestión sistemática (S2), para completar la trama urbana y proveer a la zona de los servicios que necesita, como equipamientos y espacios libres. En torno a ellos se delimitan ámbitos asistemáticos A5, necesarios para conectar las áreas nuevas con la trama existente.

Se definen ámbitos de gestión sistemática transitoria (S5), que provienen del PGO-2004, y se mantienen en este PGO, con las mismas condiciones hasta su completa culminación.



■ Gestión Sistemática

■ Gestión Asistemática

Figura 8.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de La Vega Lagunera

9. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LAS MERCEDES

9.1. Delimitación y descripción general

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

- Al norte y noroeste, linda con bordes del Parque Rural de Anaga.
- Al oeste, linda también con el Parque Rural de Anaga, los bordes del municipio de Tegueste y suelo rústico localizado en la montaña de la Mesa Mota, localizada en el núcleo de La Vega Lagunera.
- Al este, linda con suelo rústico de protección agraria y paisajística, localizado en las zonas de El Lomo, Charca Tabares, Barranco Gonzalíñez y El Castillete.
- Al sur, hace límite con el núcleo de La Vega Lagunera, por Camino El Pino, y con el de Zona Centro, por la calle Madre del Agua y el Camino Félix Torres.

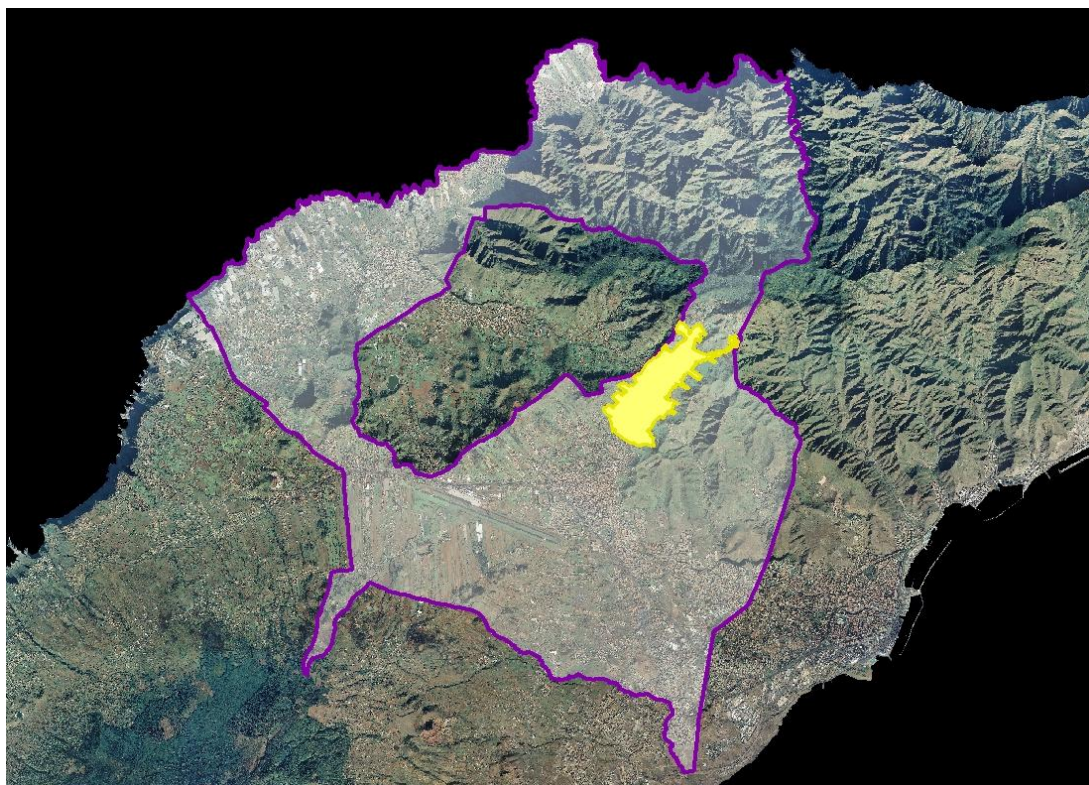


Figura 9.1: Ubicación del núcleo de Las Mercedes en el municipio

Este núcleo presenta un predominio del uso residencial unifamiliar, con una densidad edificatoria baja, en torno a unas vías principales que discurren próximas a las laderas, liberando una extensa franja longitudinal de suelo destinado para cultivo agrícola, en medio. La Vega de Las Mercedes era en origen, área de pastoreo de ganado y de cultivo de cereales, lo que se evidencia en la franja interior del mismo, dedicada mayoritariamente a usos agrícolas. La escasa trama urbana existente, así como la estructura de caminos y parcelas agrícolas, nacen perpendiculares a las vías principales.

La edificación se ha dispuesto de manera espontánea y sin planificación, en torno a estas vías, ya que discurren próximas a las laderas y liberan suelo en medio para destinarlo al cultivo. Las vías y las áreas edificadas varían sus características a lo largo del recorrido. Así, una misma vía cambia su morfología, empieza como avenida (Avenida República Argentina), continúa como carretera general Tejina-La Laguna, y termina atravesando el núcleo, como Camino viejo de Las Mercedes.

El Camino de las Mercedes (TF-113), discurre hacia el extremo este, con una sección escasa, que dificulta el acceso a los residentes, en su recorrido hasta llegar a Jardina, en donde es casi imposible encontrar procesos normalizados de parcelación, urbanización y edificación dentro del núcleo.

9.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

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

- a) Presenta una estructura viaria longitudinal, de gran potencia, que se complementa muy parcialmente con viarios transversales, ajustados a suertes parcelarias. Los viarios longitudinales presentan un importante grado de colmatación en sus márgenes, debido al crecimiento residencial espontáneo. Los viarios transversales responden a “aperturas”, para permitir la parcelación residencial de las antiguas suertes agrarias, con bastante consolidación también en sus bordes, y que no terminan de conectar con los ejes longitudinales. La problemática básica de la trama viaria de Las Mercedes se concreta en que la red no está suficientemente completa, y en segundo lugar, los viarios que la constituyen presentan deficiencias de sección y diseño para una correcta funcionalidad.
- b) Ocupación residencial espontánea y descoordinada, al borde de los viarios comarcales, que genera un núcleo altamente disperso con áreas de suelo urbano vacantes y terrenos agrícolas en explotación, donde aparecen problemas con los bordes y la transición entre el suelo urbano y el agrícola.
- c) Existencia de viviendas de autoconstrucción, con tipologías urbanas con las traseras degradadas y niveles de urbanización deficientes, generando impactos en el entorno rural, motivado por su carácter residencial de baja densidad y ciudad dormitorio.
- d) El carácter de ciudad dormitorio que está adquiriendo el núcleo, resulta importante dado que esta situación agrava el déficit de actividades económicas, complementarias al uso residencial (como equipamientos, servicios, comerciales, etc.).
- e) Niveles de urbanización deficientes (dimensionales y de servicio), tanto en viarios principales como secundarios, sobre todo hacia el norte del núcleo. Existen múltiples casos de falta de continuidad de la trama viaria, con vías que rematan en fondo de saco con dimensión deficiente. Es el caso de los viarios de “herencia rural”, con escasa sección, donde se mezclan circulaciones peatonales y de vehículos.
- f) La existencia de diversos cauces de barranco que atraviesan el territorio, en dirección noroeste-sureste, sobre todo en la zona de El Pino, Las Canteras, Las Mercedes y Cruz de Los Álamos, resulta un problema añadido a los deficitarios niveles de urbanización del núcleo.

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

- a) Se plantea ejecutar mejoras de la urbanización en los viarios existentes, tanto en los de carácter estructurante (viarios territoriales como la (TF-12) como en la red viaria local (caminos rurales en los asentamientos) que carecen de las secciones y servicios precisos, con el objetivo de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos.
- b) Dotar al núcleo de nuevos espacios libres y equipamientos con el fin de cubrir su carencia. En especial, en los asentamientos rurales, como Las Canteras y Laderas de Nava, entre otros, donde se plantean diferentes espacios libres en torno a los viarios estructurantes, o en suelo urbano, en El Pino, donde se implantará un nuevo intercambiador, próximo a la conexión con la Vía de Ronda (TF-13).
- c) Resolver la ordenación de las áreas vacantes, suelo urbano no consolidado, localizadas en el territorio, con el fin de completar su urbanización y proveerlo de un sistema viario interior, garantizando una funcionalidad suficiente del mismo, y dotar al núcleo de los servicios precisos.
- d) La homogeneización, en la medida de lo posible, de las condiciones edificatorias y parcelarias, así como mejorar su adaptación al territorio tanto en los asentamientos rurales como en suelo urbano consolidado.

9.3. Ordenación estructural

9.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

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

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

La Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, cruza de este a oeste, hasta enlazar con la futura Vía de Ronda (Norte), que conectara con la Autopista del Norte (TF-5).

El Camino de Las Mercedes y el Camino Jardina, viarios urbanos de nivel 1 y 2, respectivamente, atraviesan Las Mercedes, uniendo las diferentes AUH y asentamientos rurales que la conforman. Al suroeste se localiza la Avenida República de Argentina, viario urbano de nivel 1, que proviene de Zona Centro y se prolonga en la Carretera de Anaga, y al sureste, el Camino La Rúa, viario urbano de nivel 2, que une las AUHs del extremo este del núcleo.

Los restantes viarios de este núcleo, dadas sus características, se jerarquizan como vías locales, que corresponden con los diferentes caminos rurales que nacen de los viarios estructurantes antes citados. A excepción del Camino El Bronco, con consideración de vía rural estructurante, dado su papel estructurador de los asentamientos de El Bronco y El Lomo.

Dentro del núcleo de Las Mercedes se distinguen elementos estructurantes no viarios (destinados a equipamientos e infraestructuras). Estos son:

- a) Equipamientos: (de uso deportivo, educativo e institucional).
 - a1. El Colegio Comarcal Las Mercedes, en Fuente Las Negras, dando frente a la Calle Vistalmón (correspondiente a un sistema general comunitario educativo).
 - a2. Los pabellones Militares de Las Mercedes, frente al Camino de las Mercedes, en el límite sur de Las Canteras (sistema general comunitario institucional).
 - a3. El Terrero Insular de Lucha, en Camino de las Mercedes (correspondiente a un sistema general comunitario deportivo).
 - a4. El nuevo campo de fútbol, dando frente al Camino La Rúa (correspondiente a sistema general comunitario deportivo).
- b) Infraestructuras: El nuevo Intercambiador de Las Canteras, en el límite de El Pino y Las Canteras, frente a la Carretera Tejina-La Laguna (sistema general de transporte).

Los usos globales mayoritarios en este núcleo son, el uso residencial unifamiliar, (tanto en suelos urbanos consolidados y asentamientos rurales, como en las áreas nuevas), y en segundo lugar, el uso agropecuario, correspondiente al suelo rústico de protección agraria, que constituye una parte fundamental del territorio. El uso de conservación también está presente, corresponde al suelo rústico de protección paisajística localizado al norte y al este.

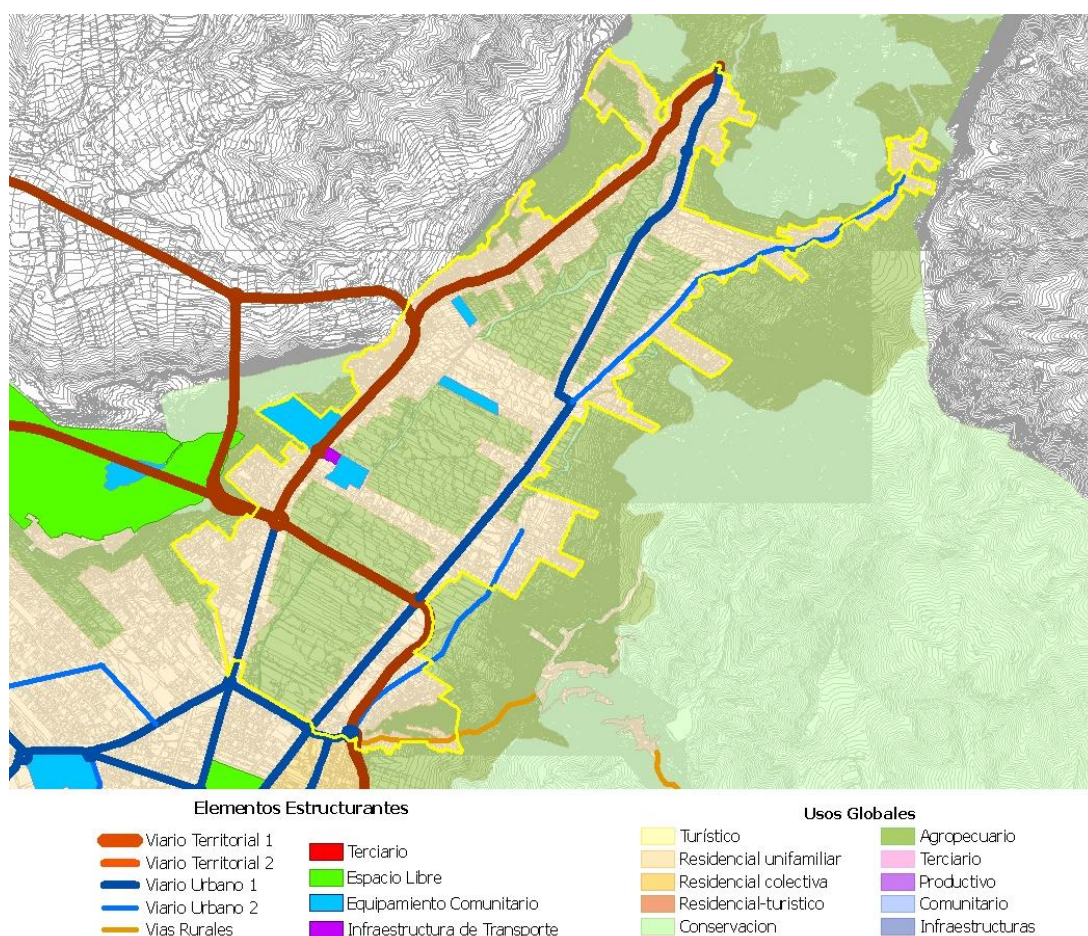


Figura 9.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Las Mercedes

9.3.2. Clasificación y categorización

En el núcleo de Las Mercedes se definen diversas categorías de suelo, entre las que destaca, el suelo rústico de protección agraria, correspondiente a los suelos vacantes interiores y/o limítrofes, con destino agrícola, y el suelo rústico de asentamiento rural, definido sobre todo al centro-este, en base a su estructura lineal, su tipología dominante y densidad edificatoria, y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General, entre otros aspectos, y de conformidad con lo establecido en el PIOT.

El suelo urbano consolidado se desarrolla en torno a las vías territoriales que cruzan este núcleo, concentrándose básicamente en dos zonas: una al noreste, coincidiendo con el AUH-Las Mercedes, y otra al suroeste, lindando con el núcleo de Zona Centro, y que corresponde con las AUHs El Pino, Camino Las Peras, Camino El Rayo y Achamán Jardina. No obstante, hacia el suroeste, existen diversas áreas de suelo vacante, interiores y/o limítrofes a la trama urbana, que se categorizan como suelo urbano no consolidado, y que son susceptibles de albergar futuros desarrollos, completando la urbanización núcleo. (En las AUHs Camino Las Peras, Achamán Jardina y El Pino, entre otras).

Se categoriza como suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos, el suelo correspondiente a parte del trazado del viario territorial, Vía de Ronda (TF-13), y como suelo rústico de protección hidrológica, los cauces de barrancos que cruzan Las Mercedes.

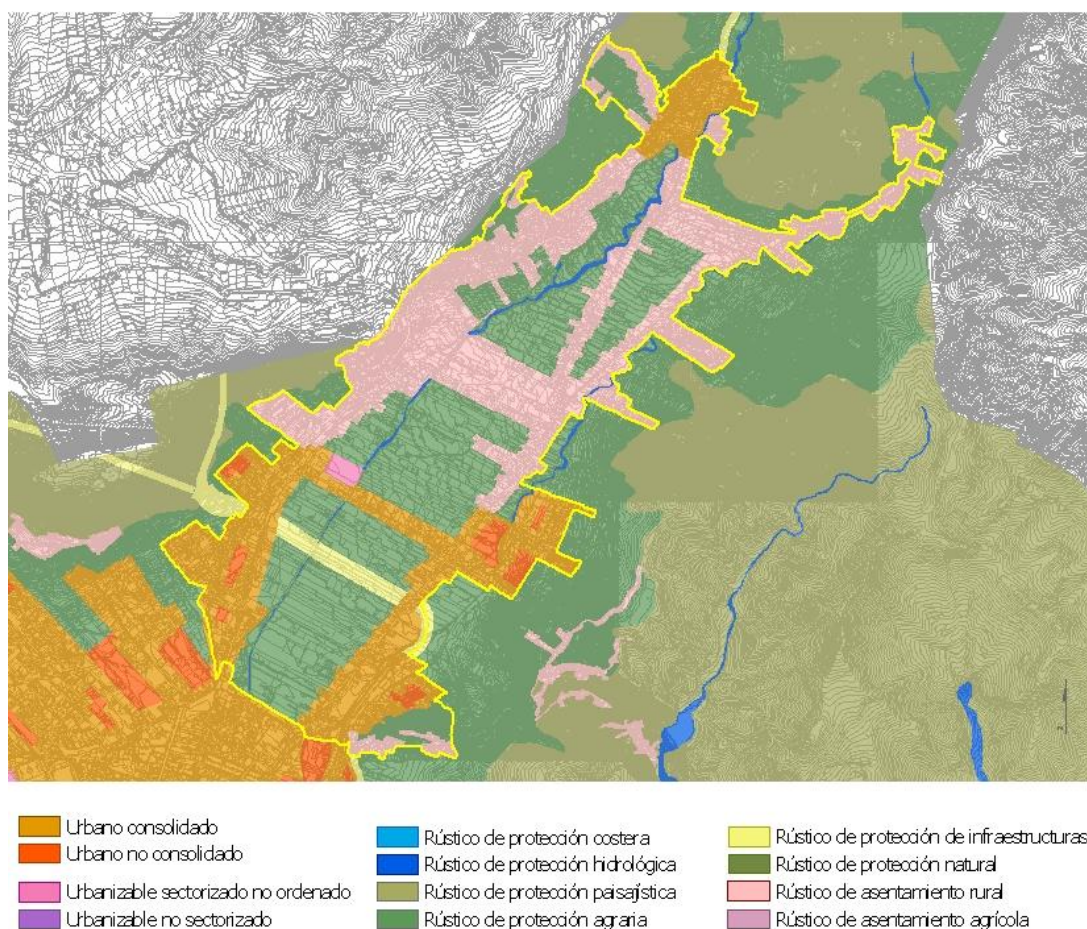


Figura 9.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Las Mercedes

9.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está formado por doce áreas urbanísticas homogéneas (AUH), incluyendo el enclave que del AUH-El Lomo, al sureste, y los distintos asentamientos rurales.

- 1) AUH-0901: El Pino
- 2) AUH-0902: Achamán Jardina
- 3) AUH-0903: Las Canteras
- 4) AUH-0904: Camino Las Peras
- 5) AUH-0905: El Bronco
- 6) AUH-0906: Camino El Rayo
- 7) AUH-0907: Fuente Las Negras
- 8) AUH-0908: Cruz de Los Álamos
- 9) AUH-0909: Laderas de Nava
- 10) AUH-0910: Las Mercedes
- 11) AUH-0911: Jardina
- 12) AUH-0912: El Lomo

La división se basa en la toponimia local, conforme a la tradicional configuración de "barrios", conocida y asumida. Los límites coinciden en su mayoría, con viarios estructurantes, y el perímetro se ajusta, salvo excepciones, a la edificación existente. En la delimitación se ha tenido en cuenta, la morfología de la trama, los usos principales existentes, la tipología edificatoria dominante, la funcionalidad y las dimensiones de las piezas, entre otros.

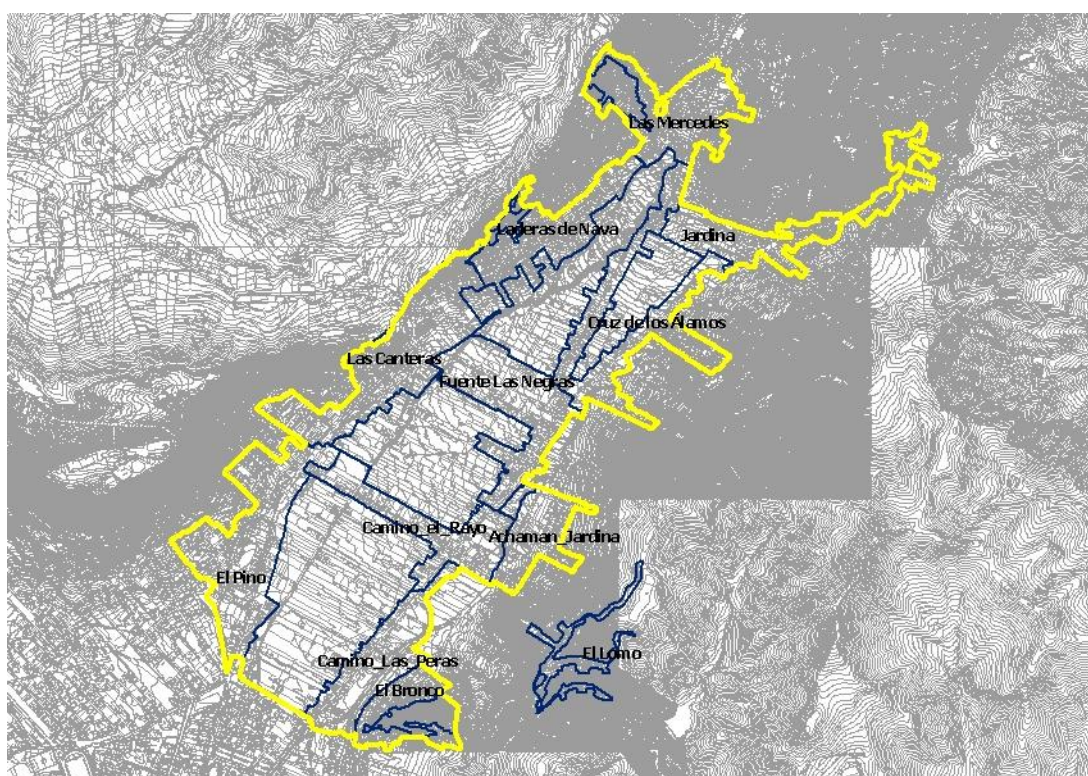


Figura 9.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Las Mercedes

9.4. Ordenación pormenorizada

9.4.1. Trama urbana

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

El núcleo se encuentra constituido en gran parte por asentamientos rurales, y por ello presenta importantes déficits en el nivel de urbanización de viarios existentes, tanto principales como secundarios (trazados irregulares, sección escasa en calzadas y aceras, discontinuidades en vías peatonales y rodadas, etc.), que no cumplen los requisitos para suelo urbano. Por este motivo, es necesario plantear puntualmente rectificaciones de alineaciones, para homogeneizar las secciones viarias. Así como otras intervenciones de mayor importancia, en suelo urbano consolidado, en los asentamientos rurales y en las áreas nuevas, resueltas mediante procedimientos asistemáticos o sistemáticos, respectivamente.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el núcleo, destacan:

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

9.4.2. Usos

El uso principal de este núcleo, es el residencial, localizado a lo largo de los distintos viarios que estructuran el territorio, predominando la vivienda unifamiliar independiente, tanto en los asentamientos rurales, que ocupan gran parte del núcleo, como en suelo urbano. No obstante, existen algunas piezas residenciales de vivienda unifamiliar agrupada, distribuidas de forma dispersa (en Cruz de Los Álamos y Las Canteras, entre otras), así como otras, con el uso principal de vivienda colectiva independiente, tanto en suelo urbano como en las áreas nuevas (en las AUH de Camino Las Peras y Camino El Rayo, entre otras), si bien, en este PGO, el uso principal de vivienda colectiva admite como compatible vivienda unifamiliar, siempre que la parcelación y disposición lo permitan.

Los usos de espacio libre y equipamiento comunitario se presentan de forma muy deficiente, por lo que este PGO resulta necesario plantear nuevas piezas destinadas con estos usos, tanto en los asentamientos rurales como en las áreas nuevas, a fin de cubrir esta carencia.

Este es un núcleo con un alto valor medioambiental y paisajístico, que carece de usos relacionados con la industria o el sector servicios. El uso agrícola tiene una importante presencia en el territorio, al ocupar tanto los terrenos limítrofes, en la falda de las montañas, como los interiores, entre los ejes estructurantes, Carretera de Anaga (TF-12), el Camino de Las Mercedes y el Camino Jardina.

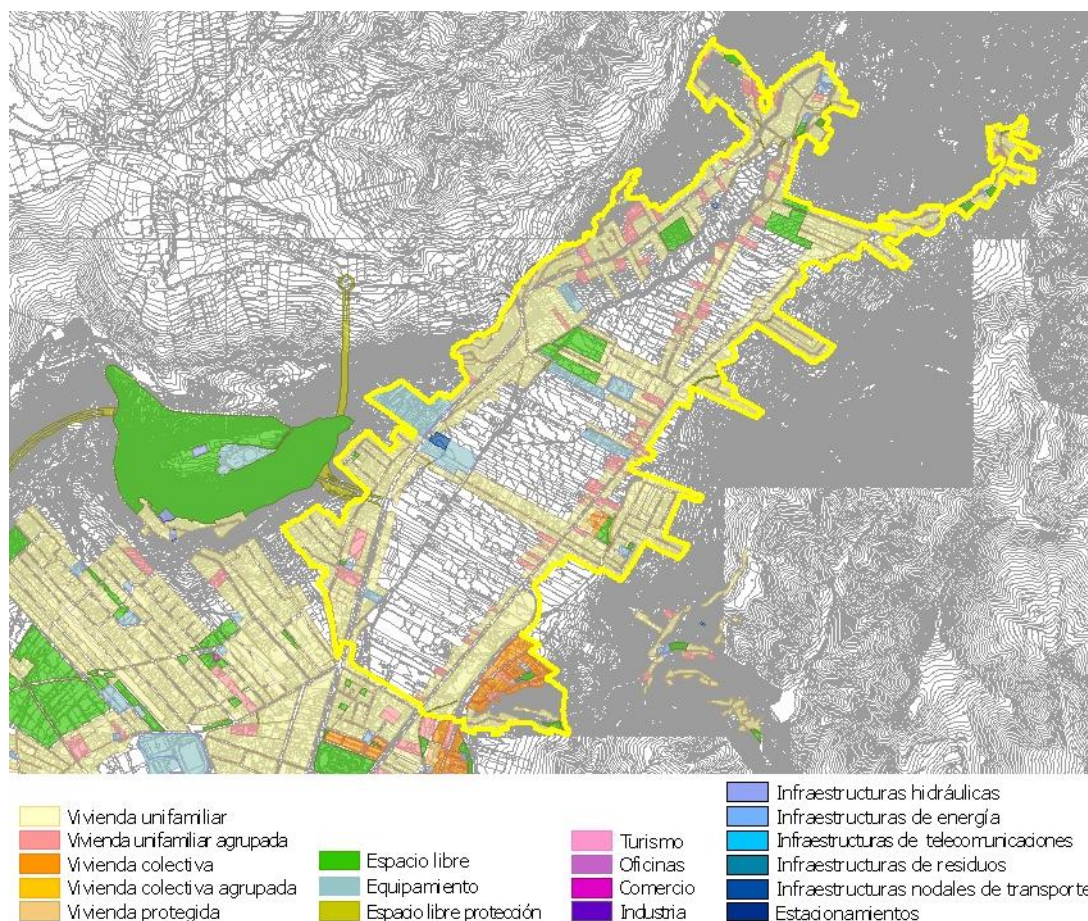


Figura 9.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Las Mercedes

9.4.3. Edificación

En las piezas del núcleo de Las Mercedes, y con criterio general de este PGO, en todo el municipio, los parámetros edificatorios se establecen en base a los del PGO-2004, y las características consolidadas, en cada zona. Si bien, se plantean modificaciones, cuando resulta necesario recoger la realidad existente, homogeneizar o mejorar las características de los inmuebles, o por requisitos obligatorios, establecidos legalmente, como servidumbres de viarios estructurantes, retranqueos obligatorios a rústico o en asentamientos rurales, entre otros.

En este núcleo, conformado en gran parte por asentamientos rurales, predomina la edificación residencial unifamiliar (resultante de la autoconstrucción (sobre todo en asentamiento rural), independiente o agrupada.

La edificación se desarrolla mayoritariamente a pie de vías estructurantes, y caminos locales de origen rural, que parten de ellos. Se trata en su mayoría de vivienda aislada, (si bien, existe adosada o entre medianeras).

En vivienda unifamiliar independiente, se regula la parcelación con longitud mínima de lindero frontal y superficie mínima de parcela, evitando excesiva subdivisión, y para la disposición: en aislada, se fijan separaciones mínimas a linderos, el porcentaje de ocupación, y se permite el pareado lateral, en muchos casos. Y para edificación entre medianeras, se obliga al adosamiento, respetando su condición.

Sin embargo, en vivienda unifamiliar agrupada, se establece la parcelación vinculante, como único parámetro en parcelación, de esta forma es una única parcela urbanística, y los propietarios son los que gestionan y mantienen las zonas comunes. En la disposición, se recurre a parámetros similares a los de las unifamiliares independientes, localizadas en su entorno, homogeneizando la imagen del conjunto residencial.

Hacia el sur, próximas al núcleo de Zona Centro, se localizan algunas zonas de vivienda colectiva independiente, entre medianeras (con retranqueo frontal) o aislada (sobre todo en áreas nuevas, en Camino Las Peras y Camino El Rayo, entre otras). Para regular la parcelación en colectiva, se fija la longitud mínima de lindero frontal, y la disposición se regula en la mayoría de los casos con separación mínima a lindero frontal y el porcentaje máximo de ocupación (existiendo algunos casos con separación a lindero lateral). Se permite una altura máxima de 2 plantas, tanto en vivienda unifamiliar como en colectiva.

9.5. Gestión urbanística

Las actuaciones de mejora urbanística propuestas por el PGO en Las Mercedes, precisan de la delimitación de diferentes ámbitos de gestión de dos tipos de procedimientos: asistemáticos (suelo urbano consolidado o suelo rústico de asentamiento rural) y sistemáticos (suelo urbanizable, suelo urbano no consolidado o suelo rústico de asentamiento rural).

Entre las asistemáticas destacan las gestiones de modalidad A2, para obtener los suelos y ejecutar obras de urbanización en viarios (sobre todo de carácter estructurante), ejecutar nuevos espacios libres, así como para la ejecución de nuevos tramos viarios. Es el caso del ámbito en la Vía de Ronda (TF-13), y la nueva vía de conexión entre Laderas de Nava y Cruz de los Álamos, entre otros. Asimismo, se define un ámbito modalidad A4, para ejecutar un espacio libre en suelo urbano, dando frente a Camino El Pino.

Dado que el núcleo está constituido mayoritariamente por asentamientos rurales, será necesario proponer a lo largo del territorio, gestiones asistemáticas de modalidad A3 y A6, sobre viarios, en asentamientos rurales o suelos urbanos, donde sea necesario hacer mejoras o urbanizar tramos de los mismos. Y también, con las gestiones A3, obtener y ejecutar espacios libres y equipamientos, en los asentamientos rurales, según lo establecido legalmente.

Para intervenir en las áreas vacantes del núcleo, se definen ámbitos sistemáticos de las modalidades S2, en suelo urbanizable o urbano no consolidado, y S4, en suelo rústico de asentamiento rural. Mediante éstos, que se plantea la ordenación pormenorizada de los suelos vacantes, completando la trama del conjunto, solucionando los problemas derivados, y al mismo tiempo, dotando a cada zona de espacios libres y equipamientos de los que carece (en las AUHs La Rúa, Camino El Rayo y Fuente Las Negras, entre otras). Además, para conectar las áreas nuevas con la trama existente, será preciso delimitar ámbitos asistemáticos modalidad A5, para obtener y ejecutar nuevos tramos viarios en suelo urbano.

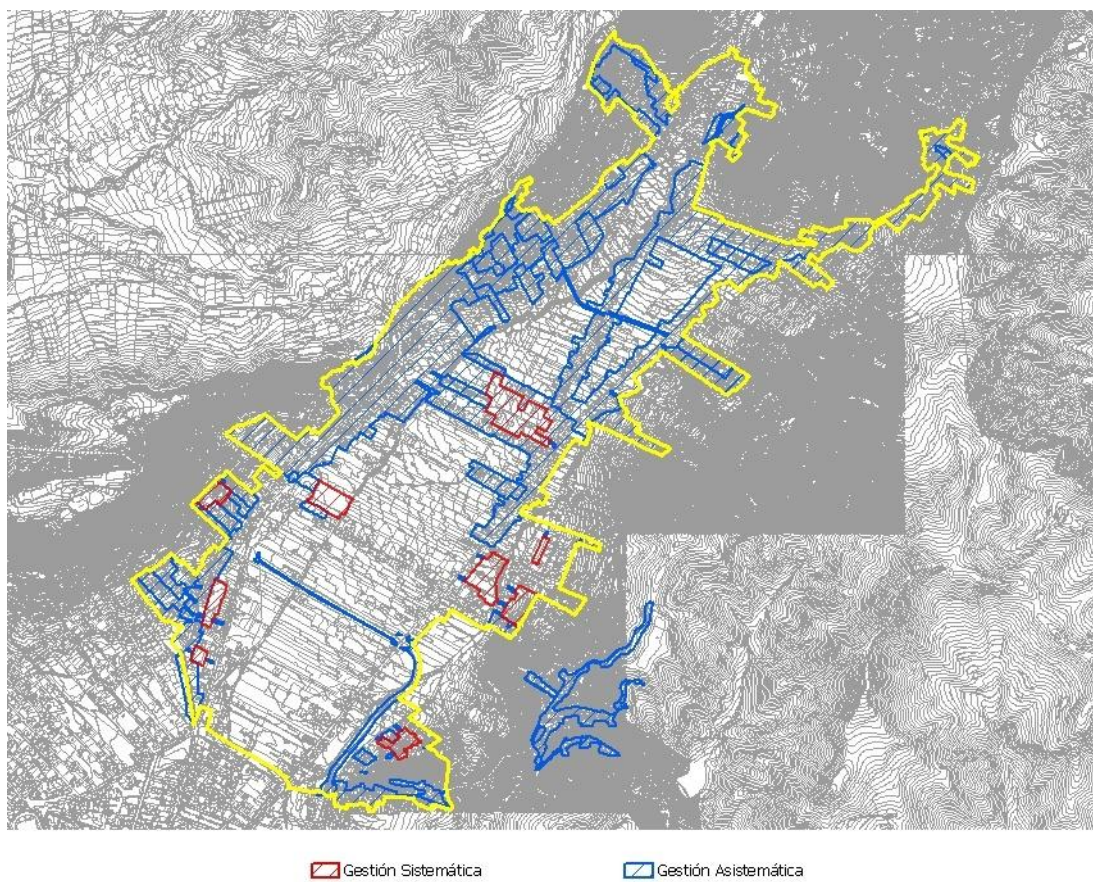


Figura 9.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Las Mercedes

10. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE ZONA CENTRO

10.1. Delimitación y descripción general

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

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

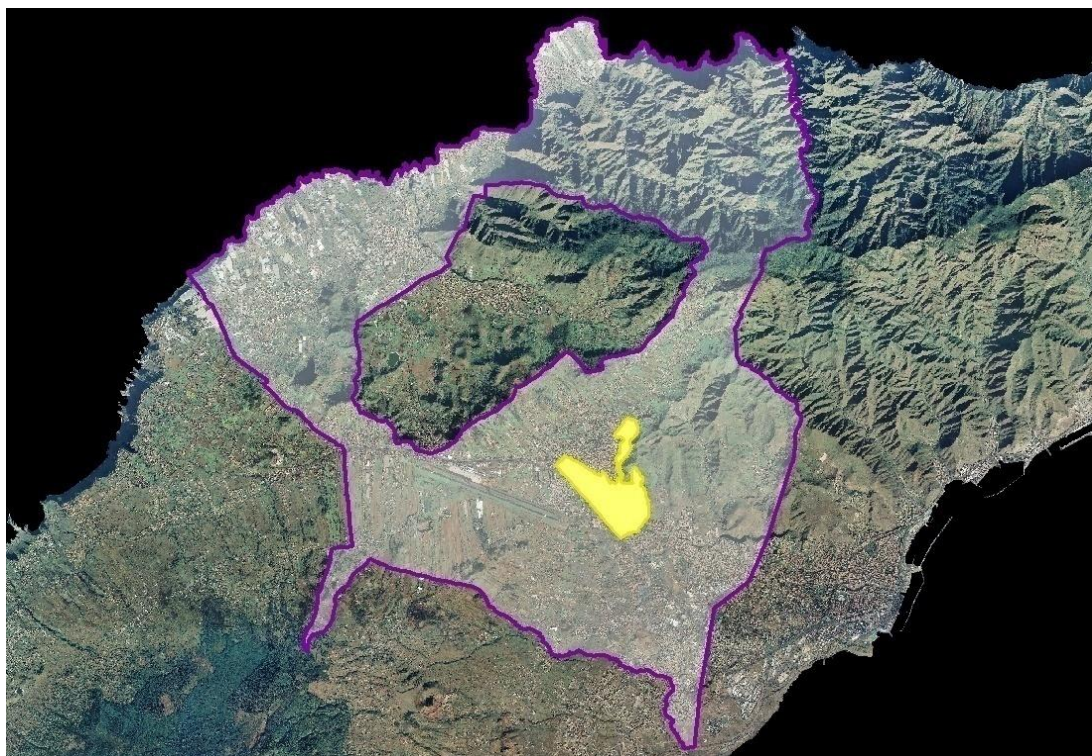


Figura 10.1: Ubicación del núcleo de Zona Centro en el municipio

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

Este núcleo presenta como uso principal el residencial, con predominio de la vivienda colectiva en manzana cerrada, aunque existen barrios como San Honorato, Padre Anchieta y Urbanización La Verdellada, donde las edificaciones de más antigüedad son en su mayoría construcciones aisladas (bloques residenciales de vivienda colectiva agrupada), que ocupan grandes manzanas. Asimismo, es un núcleo con una elevada concentración de actividades relacionadas con el sector terciario, ubicadas mayoritariamente en planta baja del residencial. Los usos de equipamiento comunitario y de espacio libre también están presentes, este último de una forma más dispersa.

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

10.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo Zona Centro cuenta con una trama urbana predominantemente consolidada, por lo que, el criterio general de ordenación de este Plan consiste en actuar de manera conservadora, en la medida de lo posible, conforme a las condiciones edificatorias consolidadas en el territorio. No obstante, se proponen algunas modificaciones, cuando el Plan lo estima necesario, a fin de homogeneizar y mejorar las características tipológicas y estéticas de los inmuebles, así como algunas actuaciones de carácter estratégico, que podrán propiciar una significativa reactivación económica a nivel local y municipal.

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

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

- e) Existencia de áreas de suelo vacante, carentes de urbanización, sobre todo al norte del núcleo en La Rúa, generando discontinuidades y conflictos en la trama urbana.

Dicho esto, los objetivos principales para la ordenación del núcleo son los siguientes:

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

10.3. Ordenación estructural

10.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

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

La Autopista del Norte (TF-5), viario territorial de nivel 2, que discurre por el límite sur del núcleo, se convertirá en la futura Avenida del Quinto centenario, viario urbano de nivel 1, en el tramo viario comprendido entre acceso al Aeropuerto del Norte y la rotonda de Padre Anchieta, lo que traerá consigo una notable transformación de área en muchos aspectos.

La Vía de Ronda (TF-13), viario territorial de nivel 1, discurre por el límite oriental del núcleo separándolo de suelo rústico. Este eje territorial conecta al sur con el viario territorial de nuevo trazado, Circunvalación del Norte, en el linde con La Cuesta, y al noroeste, con la nueva Vía de Ronda, que discurrirá por La Vega Lagunera hasta enlazar con la Autopista (TF-5), completando el anillo de circulación exterior a la Zona Centro de La Laguna.

Los restantes viarios estructurantes que plantea el PGO, tienen la jerarquía de viarios urbanos de nivel 1 y 2, destacando entre ellos:

- a) El “Anillo interior de La Laguna”, viario urbano nivel 1, que proviene del núcleo del Coromoto, cruza Zona Centro de norte a sur (pasando por el Casco Histórico y las AUHs de La Rúa y Cuadrilátero-Campus, entre otras), y continua al oeste hacia el núcleo de la Vega Lagunera. Está conformado por diferentes viarios, algunos por ejecutar, incluidos en ámbitos de gestión sistemática planteados por este PGO.
- b) Los viarios urbanos de nivel 1, que surgen como prolongación de calles pertenecientes al Casco Histórico de La Laguna. Así, atravesando el núcleo de norte a sur se encuentran: la Avenida de la Trinidad, al sur, y la Avenida Primo de Rivera, al norte (ambas son prolongaciones de la calle Tabares de Cala), el Camino de la Rúa, al norte (prolongación de la Calle Nava y Grimón), la Avenida República de Argentina, al norte (continuación de la Calle Juan de Vera), la Avenida Calvo Sotelo, al sur (prolongación de la Calle General Franco). Y en dirección este-oeste, la Avenida Lucas Vega, que es prolongación de la Calle San Agustín.
- c) La Avda. de los Menceyes, que viene de La Cuesta, y conecta al norte con la Avda. Calvo Sotelo y la Avda. Ángel Guimerá Jorge, todas ellas de nivel 1, y al sur con el nuevo viario territorial Circunvalación Norte. Destaca tanto por su importancia, como por sus limitaciones, al discurrir la línea 1 del tranvía por su mediana central.
- d) La calle San Antonio (urbano de nivel 2), prolongación de la calle Los Bolos perteneciente al Casco Histórico, atraviesa el barrio de San Honorato, y conecta al sur con la futura Avenida del Quinto Centenario.
- e) Al suroeste, la Avenida Pablo Iglesias (urbano de nivel 2), que parte de forma transversal a la Avenida de la Trinidad, y atraviesa el núcleo pasando por Padre Anchieta y San Honorato, hasta enlazar con la Avenida del Quinto Centenario y la Avenida República de Venezuela, en el núcleo del Coromoto.

Se definen además, diversos elementos estructurantes no viarios, destinados a los usos de equipamiento comunitario, espacio libre público e infraestructuras. Son los que siguen:

- a) Equipamientos comunitarios:
 - a1. La ubicación de un equipamiento comunitario en la parcela de la antigua Estación de Guaguas de San Benito, entre la calle San Antonio y la Avenida Quinto Centenario.
 - a2. El Centro de Educación para Adultos “La Laguna”, Sistema General Comunitario Educativo, localizado en la calle Escultor Luján Pérez.
 - a3. Existen diversos Centros de Salud, el de “Laguna-Geneto” y el de “San Benito”, situados en la calle Benito Pérez Galdós esquina José María Balcells, el de “Laguna-Mercedes”, entre la Avenida la Trinidad y la calle Alfredo Torres Edward.
 - a4. El Instituto de Educación Secundaria Padre Anchieta, Sistema General Comunitario Educativo, entre la calle Leocadio Machado y la Avenida de la Trinidad.
 - a5. El Cementerio Municipal de San Juan, situado en la calle Leocadio Machado esquina calle Luis Braille. Se corresponde con un Sistema General Comunitario y ha sido declarado Bien de Interés Cultural.
 - a6. El Campus Central de la Universidad, correspondiente con un Sistema General Comunitario Educativo, conformado por instalaciones de tipo deportivo, docente y residencial, ocupando diversas manzanas del AUH-Cuadrilátero-Campus.

- a7. El Instituto de Enseñanza Secundaria La Laboral, localizado al Sur del núcleo, junto al Campus Universitario, frente a la Avenida Lora Tamayo y la Autopista del Norte (TF-5) (Sistema General Comunitario Educativo).
- a8. El Museo de la Ciencia y el Cosmos, situado en la Avenida de los Menceyes al sureste del núcleo (Sistema General Comunitario Cultural/Recreativo).
- a9. La Unidad de programas de Innovación Educativa, en la Calle la Isa esquina Calle Folía, junto a un parque infantil (Sistema General Comunitario Educativo).
- a10. El Campo de Lucha “Angelito el Zapatero”, en el AUH-Barrio Nuevo, en calle Las Américas esquina calle Arganda (Sistema General Comunitario Deportivo).
- a11. El Rectorado de la Universidad de La Laguna, en los límites del Casco Histórico de La Laguna, frente a la calle Padre Herrera (correspondiente a un Sistema General Comunitario Educativo).
- a12. El Seminario Diocesano de La Laguna, al norte del AUH-Urbanización La Verdellada, en el límite con la Vía de Ronda (equipamiento de uso terciario-oficina).
- a13. El Campo de Tiro de La Gallardina, en el límite este, frente a La Rúa.
- a14. El Campo de fútbol de La Verdellada, en la Avenida de La Salle (Sistema General Comunitario Deportivo).
- a15. La Escuela Oficial de Idiomas de La Laguna, entre la calle Jorge Manrique y el camino Real de La Verdellada (Sistema General Comunitario Educativo).
- b) Espacios libres:
 - b1. El nuevo parque periurbano de El Bronco, en la gran extensión de suelo rústico de la Montaña de San Roque (Sistema General de Espacio Libre Público).
 - b3. El parque de San Roque, por ejecutar, situado en AUH-La Rúa, entre el viario de nuevo trazado en el Barranco Gonzaliáñez y la Vía de Ronda (TF-13) (Sistema General de Espacio Libre Público).
- c) Infraestructuras:
 - c1. El Intercambiador de La Laguna, Infraestructura de Transporte, al sur del núcleo en el encuentro de la Avenida Ángel Guimerá Jorge y la Autopista del Norte.
 - c2. Las Infraestructuras de Transporte, correspondientes a los aparcamientos que se localizan a lo largo del núcleo, como los aparcamientos subterráneos de la Avenida de la Trinidad y Avenida Calvo Sotelo, y los tres edificios de aparcamientos localizados en el AUH-Centro, entre otros.

Este núcleo muestra un predominio del uso global residencial colectivo, si bien, en este PGO, el uso residencial colectivo no excluye el residencial unifamiliar (ambos usos son compatibles, si las condiciones de parcelación y disposición edificatoria así lo permiten).

El uso global de equipamiento comunitario también está presente, al sur del núcleo, lindando con la Autopista del Norte (TF-5), correspondiente a las instalaciones del Campus Central de la Universidad de La Laguna, entre otros.

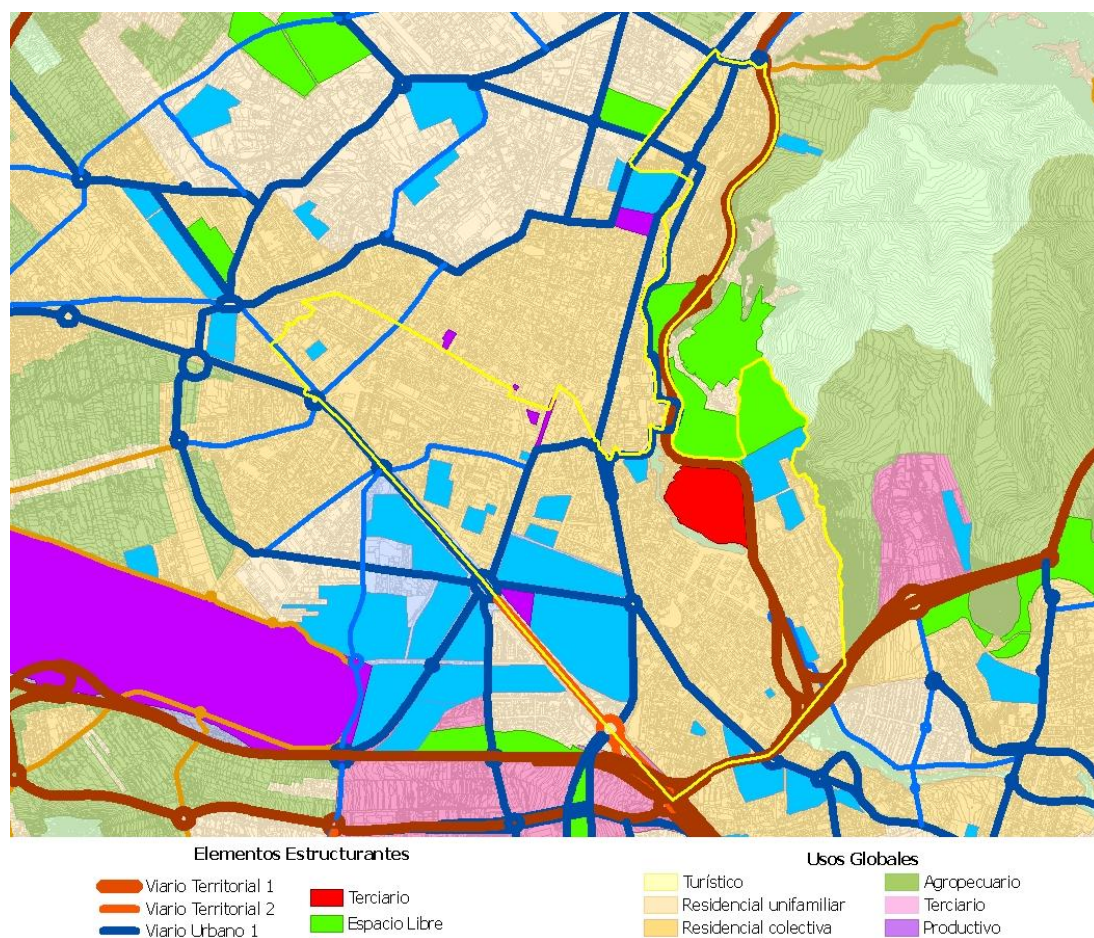


Figura 10.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Zona Centro

10.3.2. Clasificación y categorización

El núcleo de Zona Centro se categoriza, en su mayor parte, como suelo urbano consolidado, en base a los criterios sobre categorización y clasificación del suelo del presente PGO. No obstante, existen otras categorías de suelo que se presentan de forma minoritaria.

Así, las áreas de suelo vacante, carentes de urbanización, localizadas fundamentalmente al norte del núcleo, se categorizan como suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable sectorizado no ordenado, para resolver su ordenación completando la trama urbana del conjunto.

Por otra parte, al noreste, lindando con la vía de Ronda, existen diversas áreas localizadas en la Montaña de San Roque y las faldas de El Bronco, clasificadas como suelo rústico, de diferentes categorías. Así, se categoriza como rústico de asentamiento rural, el suelo correspondiente a la delimitación del AUH-San Roque, que linda a su vez, en todo su perímetro, con terrenos categorizados como suelo rústico de protección paisajística o agraria, situados en la propia Montaña.

Por último, se categorizan como suelo rústico de protección hidrológica, los suelos correspondientes a los cauces de los barrancos que discurren por el núcleo. Como es el caso del Barranco de Gonzalíanez, (cauce secundario del Barranco de Santos), que discurre por Urbanización La Verdellada.

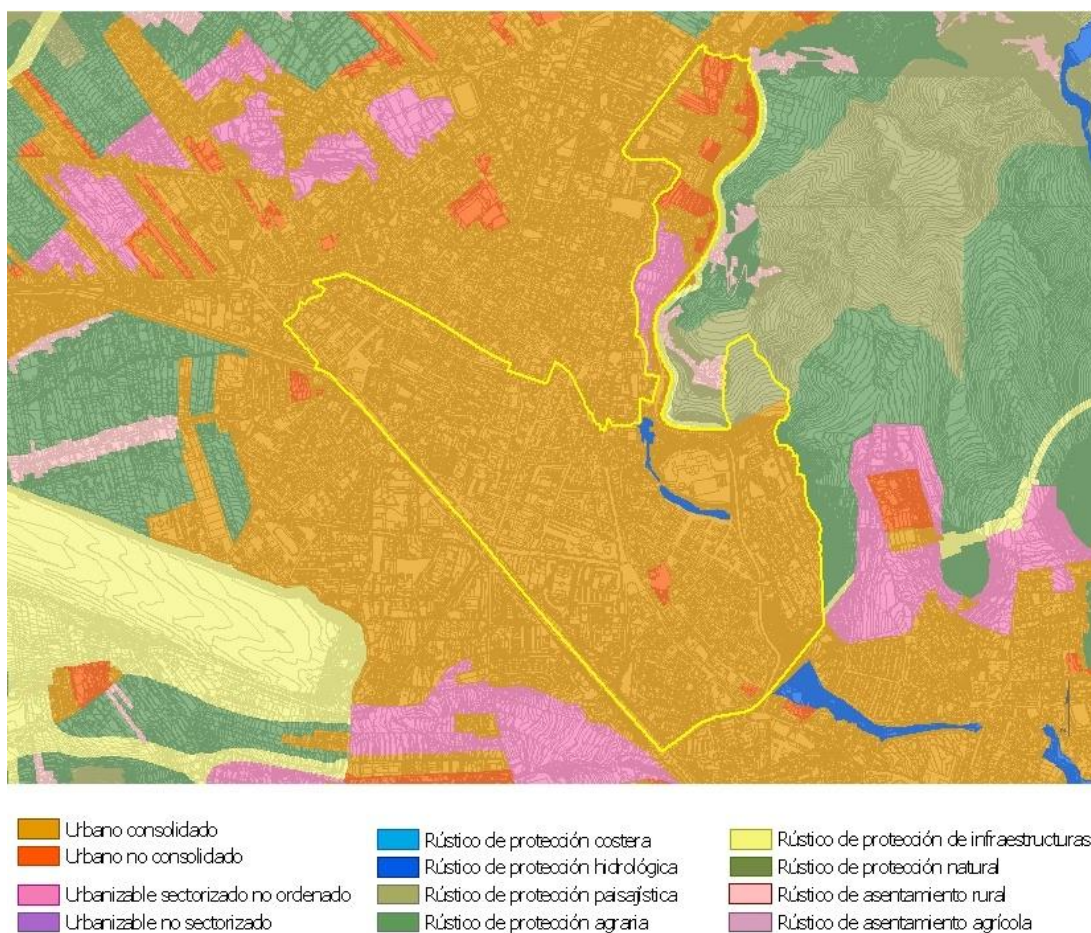


Figura 10.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Zona Centro

10.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

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

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

La división de las áreas urbanísticas homogéneas (AUH) se realiza en base a la toponimia local, conforme a la tradicional disposición de "barrios", conocida y asumida por los habitantes.

El perímetro exterior de las AUH se ajusta, en general, a la edificación existente, y los bordes entre ellas se definen, en la mayoría de los casos, haciéndolas coincidir con significativos elementos viarios o territoriales. Para definir los límites, se han tenido en cuenta los usos principales preexistentes, la morfología urbana, la tipología edificatoria predominante, la funcionalidad del área y las dimensiones de las manzanas, entre otros.

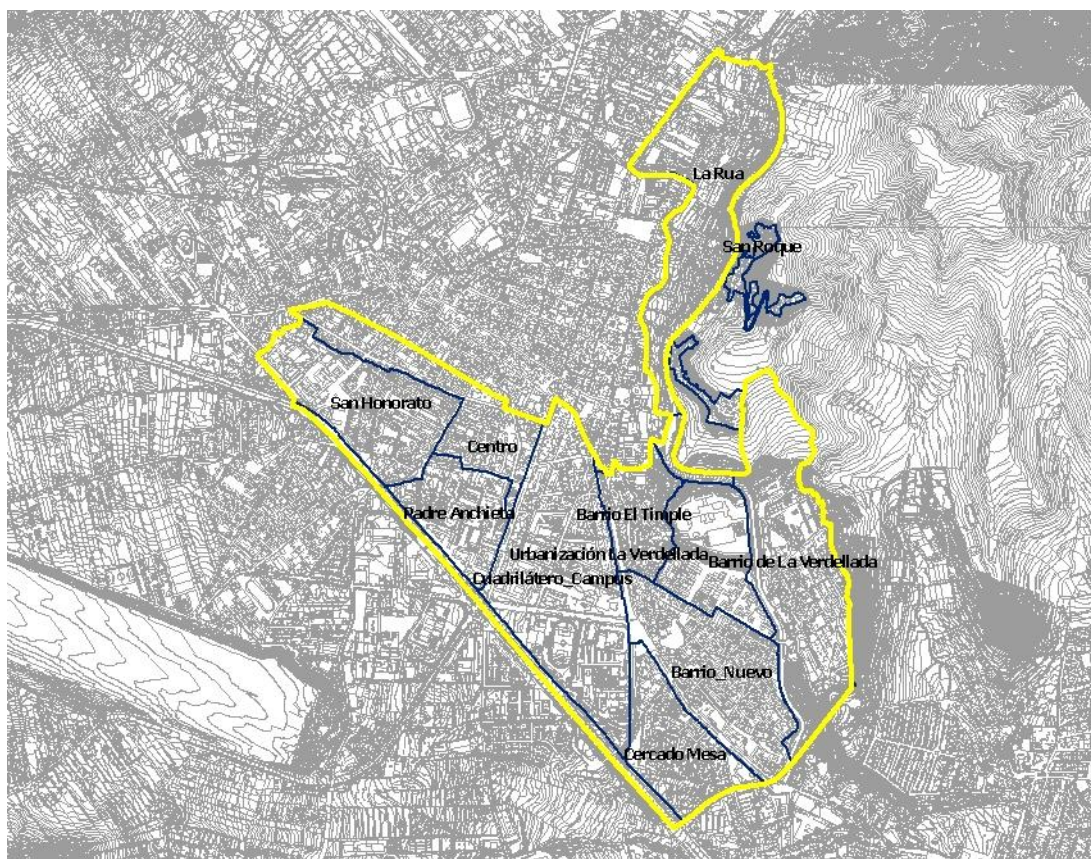


Figura 10.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de Zona Centro

10.4. Ordenación pormenorizada

10.4.1. Trama urbana

El núcleo de Zona Centro presenta en general, una trama urbana consolidada y ordenada. A excepción de La Rúa, donde la trama se muestra de forma discontinua e irregular, debido a la existencia de diversas áreas de suelo vacante a lo largo de la misma, así como por un crecimiento urbano influido por su localización, en la zona de transición entre La Vega de Las Mercedes (con una trama basada en la estructura parcelaria de origen agrícola) y el Casco Histórico de La Laguna (constituido por la retícula originaria fundacional).

Este núcleo presenta un sistema viario con unos niveles de urbanización aceptables, aunque se detectan algunas deficiencias puntuales, tanto en viarios principales como secundarios (sección deficitaria, trazados irregulares, discontinuidades viarias, etc.), no cumpliendo así, en algunos casos, los requisitos necesarios para suelo urbano. Dicho lo cual, este PGO plantea la resolución de la problemática señalada, en suelo urbano consolidado, a través de la definición de diversos ámbitos de gestión asistemática.

Por otra parte, la existencia de diversos suelos vacantes citados anteriormente, originan problemas tanto a nivel local, en el funcionamiento del sistema viario interior, como a nivel municipal, en los enlaces con los viarios de carácter estructurante (urbanos y territoriales) entorpeciendo la conexión con el resto de La Laguna. Por este motivo, se propone desde el Plan resolver su ordenación, mediante procedimientos de gestión sistemática, para completar la urbanización del conjunto y garantizar la funcionalidad de las infraestructuras de soporte.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el núcleo de Zona Centro, destacan:

- a) En el borde sur del núcleo, la transformación de la Autopista del Norte (TF-5) en Avenida del Quinto Centenario, cambiando su jerarquía viaria, pasando de viario territorial a viario urbano, en el tramo entre Padre Anchieta y el Aeropuerto del Norte.
- b) Los dos parques periurbanos por ejecutar al este del territorio, dando frente a la Vía de Ronda (TF-13), como son el parque de El Bronco, en la Montaña de San Roque y el parque de San Roque, haciendo límite con el Casco Histórico de La Laguna.
- c) La actuación planteada al sureste, en el viario territorial de la Vía de Ronda (TF-13) que consiste en soterrar este viario, a su paso entre las dos Verdelladas, a fin de crear un complejo deportivo al aire libre conectando ambos lados.
- d) Al este del núcleo, en La Rúa, se propone ejecutar obras de mejora de los viarios existentes y nuevos tramos viarios (incluidos en ámbitos de gestión sistemática) para completar el viario estructurante del Anillo interior de La Laguna, entre otros.
- f) La propuesta de reposición de viviendas de “El Centurión”, localizado en el AUH-San Honorato, donde se plantea la ubicación de nuevas piezas residenciales, destinadas en parte a viviendas protegidas, así como la ubicación de un equipamiento comunitario y un gran espacio libre público.
- g) La ampliación, hacia el oeste, de la línea 1 del Tranvía, que discurrirá por la calle 6 de Diciembre hasta enlazar con la Carretera General de San Lázaro, a su paso el núcleo de La Vega Lagunera, propiciando una reactivación económica del área.
- h) En la antigua Estación de Guaguas de San Benito, entre la calle San Antonio y la avenida del Quinto Centenario, la ubicación de un nuevo equipamiento y un gran espacio libre público, lo que supondrá mejora en las dotaciones presentes en el área.

10.4.2. Usos

El núcleo de Zona Centro muestra como principal el uso residencial, predominando al norte-noroeste, la vivienda unifamiliar, con baja densidad edificatoria, mientras que en el resto se establece la vivienda colectiva, siendo compatible en planta baja el uso comercial, en la mayoría de los casos. Asimismo, se ha definido el uso de vivienda colectiva agrupada en bloque abierto, en base a las características edificatorias existentes, con espacios libres y dotaciones de uso público, incluidos en la delimitación de las piezas (como en Padre Anchieta, San Honorato y Urbanización La Verdellada).

Existe una elevada concentración de actividades relacionadas con el sector terciario, localizadas fundamentalmente en planta baja de piezas residenciales, en zonas próximas al Campus Universitario y el Casco Histórico. Sin embargo, hay otras en las que, a pesar de su proximidad al centro, ocurre lo contrario, y muestran un importante déficit de estos servicios, y funcionan como “ciudad dormitorio” (en Cercado Mesa y Barrio Nuevo, entre otras).

El uso de equipamiento comunitario está también presente, mostrándose algunos casos de manzanas de gran tamaño que concentran varias piezas de equipamiento (como el Campus Universitario y el Seminario Diocesano de La Verdellada), así como, piezas de menor entidad e importancia de carácter local, repartidas por las distintas AUHs (albergando colegios, institutos, instalaciones deportivas, centros de salud, entre otros).

En el uso de espacio libre público, ocurre lo mismo que en el equipamiento comunitario; hay algunas piezas en el núcleo, que destacan por sus dimensiones, como los parques periurbanos de San Roque, El Bronco y La Vega (correspondientes a sistemas generales), y otras de menor tamaño, que repartidas por el territorio dan servicio a cada una de las áreas.

No obstante, el presente PGO plantea nuevas piezas destinadas tanto a espacios libres como a equipamientos, incluidas en los ámbitos de gestión sistemática, para cubrir las necesidades en aquellos áreas donde son deficitarias y para asistir al conjunto del núcleo.

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

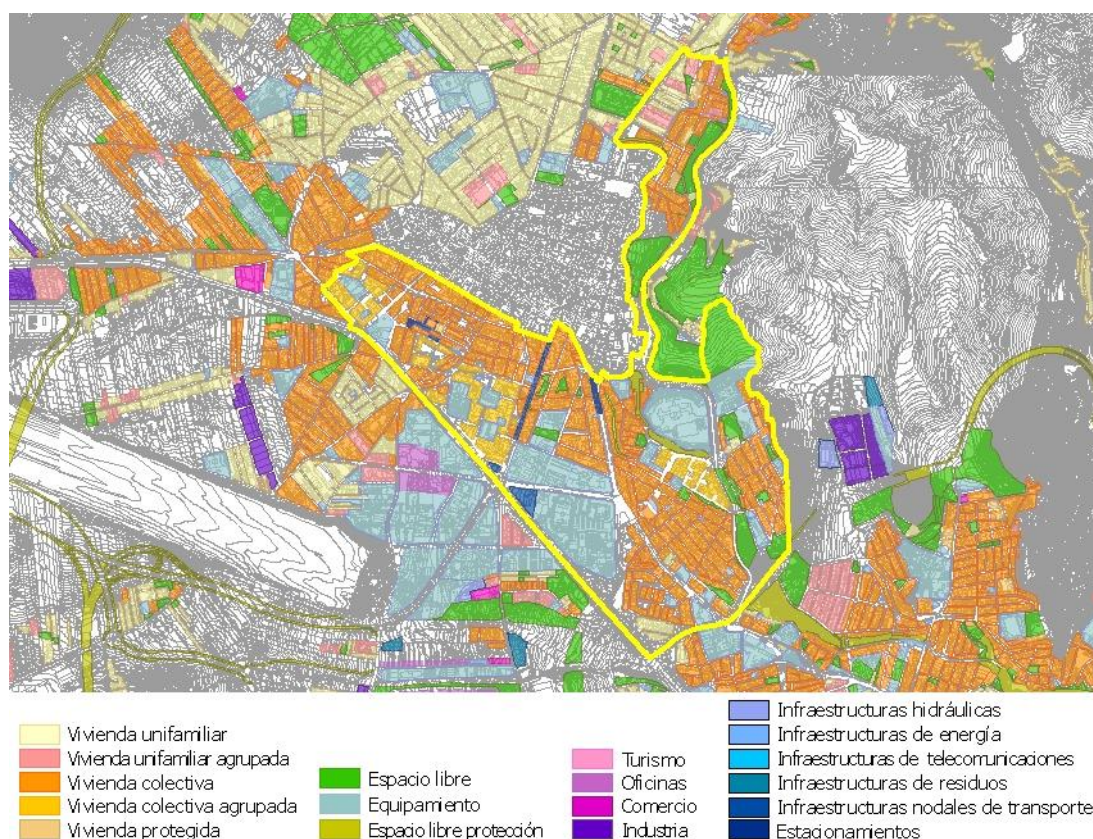


Figura 10.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Zona Centro

10.4.3. Edificación

Tal y como se ha dicho, Zona Centro es uno de los núcleos que presenta una trama urbana más consolidada y colmatada. Dicho lo cual, siguiendo el criterio general del PGO, los parámetros edificatorios de las piezas de uso residencial se establecen conforme a las características de la edificación consolidada, en la medida de lo posible, si bien es cierto, que cuando el planeamiento lo estima necesario, se plantean modificaciones de las mismas a fin de homogeneizar y mejorar las características tipológicas y estéticas de los inmuebles.

En el tejido residencial, hacia el norte-noroeste, en el encuentro de La Rúa con El Cristo, predomina la vivienda unifamiliar independiente (aislada o adosada, de una o dos plantas), destacando por sus dimensiones y su alta calidad arquitectónica. No obstante, se definen también en este lugar, casos de vivienda unifamiliar agrupada, reconociendo la realidad existente y consolidada. El resto del núcleo muestra sobre todo el uso principal de vivienda colectiva independiente, conformando manzana cerrada (compatible con vivienda unifamiliar, cuando las condiciones lo permitan). Como ya se ha comentado, existen zonas (en Padre Anchieta y Urbanización La Verdellada) donde se define en base a las características consolidadas, la vivienda colectiva agrupada, en edificación abierta.

La altura máxima establecida, depende de cada zona. Así, al norte-noroeste se define con una altura máxima de 2 plantas (de acuerdo con el uso residencial unifamiliar predominante), mientras que en el resto del núcleo, existen zonas de 2, 3, 4, 5 y hasta 6 plantas. Siendo coincidentes las zonas de mayor altura, con aquellas AUHs en las que se definen piezas de vivienda colectiva agrupada, como Urbanización La Verdellada, y también en manzanas vinculadas a ejes viarios de carácter estructurante, como avda. La Trinidad y la avda. Calvo Sotelo, en las AUHs de Cuadrilátero-Campus y Centro, entre otras.

La forma de intervenir en los suelos vacantes del núcleo, con criterio general de este PGO para todo el municipio, es plantear una ordenación basada en las características consolidadas en cada zona, armonizando con su entorno. Así, en los suelos vacantes localizados sobre todo en el AUH-La Rúa, se ordena parte con vivienda unifamiliar, y la restante, con vivienda colectiva, de acuerdo ambos, con las características de la trama urbana colindante.

Las piezas de equipamiento comunitario se regulan con criterio general, en todo el núcleo, mediante parcelación vinculante y edificabilidad, restringiendo lo menos posible su disposición ante su futura renovación. Salvo de los que están inmersos en la trama o lindando con otros usos, como el residencial, que se ordenan con parámetros similares buscando la armonía con su entorno. Asimismo, en los casos de equipamientos de usos educativos, se cumplirá la Normativa Sectorial de aplicación, referente a espacios libres de cada centro.

10.5. Gestión urbanística

Para llevar a cabo las actuaciones de mejora urbanística definidas por este PGO en el núcleo de Zona Centro, resulta necesario delimitar dos tipos de ámbitos de gestión: los asistemáticos, en suelo urbano consolidado y en suelo rústico de asentamiento rural, y los sistemáticos, en suelo urbano no consolidado o en suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

Este es un núcleo con una trama urbana bastante consolidada, donde el tipo de actuaciones asistemáticas que se definen son mayoritariamente rectificaciones de alineaciones, que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes, o gestiones asistemáticas de modalidad A2, correspondientes a rectificaciones de mayor entidad, obteniendo el suelo necesario, si procede, y para urbanizar viarios o espacios libres públicos. Asimismo, se emplea la modalidad de gestión A2 para llevar a cabo actuaciones de mayor envergadura, como las planteadas en viarios de carácter estructurante, para ejecutar mejoras de su urbanización, diseño interior y cambios de jerarquía. Como en la vía de Ronda (TF-13) y en la Autopista (TF-5). Asimismo, es destacable la actuación destinada a la reposición de las viviendas de “El Centurión”, que se ejecutara mediante gestión asistemática A1.

En el suelo rústico de asentamiento rural de este núcleo, localizado en los asentamientos del AUH-San Roque, se delimitan ámbitos modalidad A3, para mejoras de la urbanización de los viarios, y la obtención y ejecución de sistemas locales, según lo exigido legalmente. Se plantean gestiones de modalidad A6, para que los propietarios sufraguen conjuntamente las obras de mejora y urbanización del viario del que se sirven, y sus parcelas adquieran la condición de solar, pese a estar edificadas. Así como, diversos ámbitos de modalidad A7 (en Barrio Nuevo y Urbanización La Verdellada), que consisten en plantear dos ordenaciones sobre el mismo terreno, una principal y otra secundaria, subsidiaria de la primera.

Para ordenar los suelos vacantes, se delimitan ámbitos sistemáticos (S2), destacando los del AUH-La Rúa, para completar la urbanización del núcleo, y dotar de espacios libres y equipamientos a las zonas colmatadas que presentan una importante carencia.

Para conectar estas áreas nuevas con la trama urbana existente, es necesario la obtención y ejecución de los viarios colindantes, en suelo urbano consolidado, mediante ámbitos asistemáticos modalidad A5, a cargo de la unidad de actuación correspondiente.

Otros ámbitos sistemáticos son, las gestiones transitorias (S5), cuya ordenación proviene del PGO-2004, y se mantiene en este PGO, y las gestiones (S3), para la ordenación de sistemas generales, entre otros, de espacios libres o viarios. Se definen varios ámbitos de estos tipos a lo largo del territorio, en las AUHs Barrio Nuevo y La Rúa, entre otras.

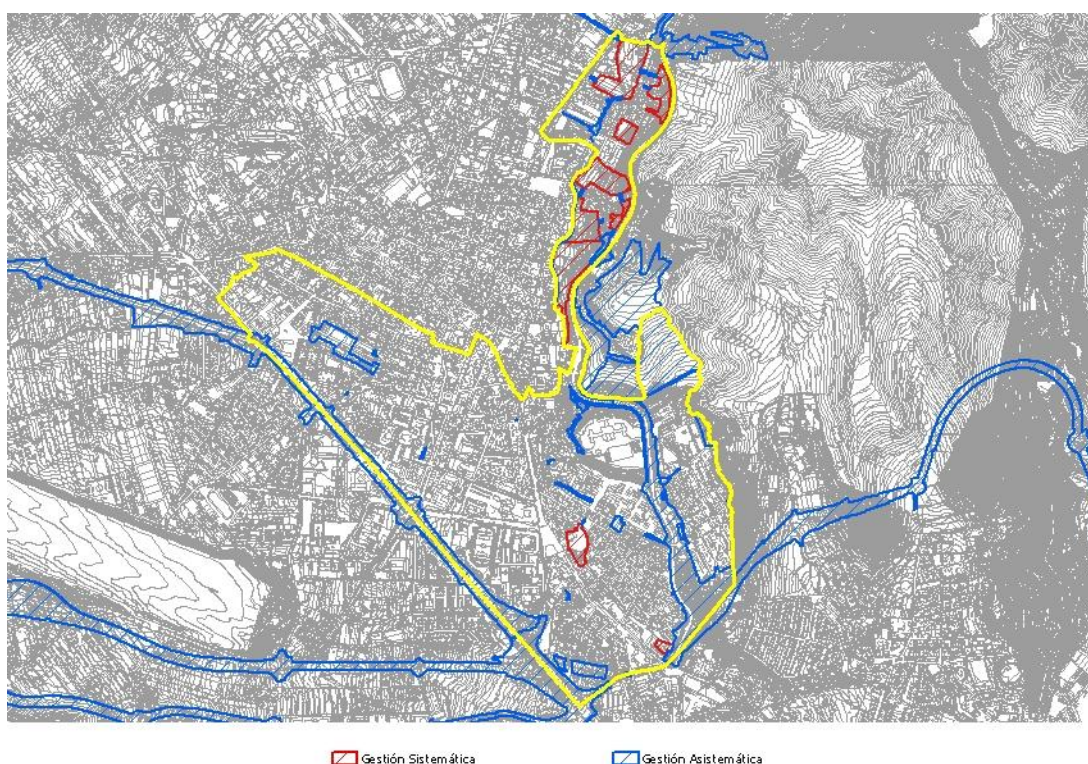


Figura 10.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Zona Centro

11. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACION DE LA CUESTA

11.1. Delimitación y descripción general

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

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

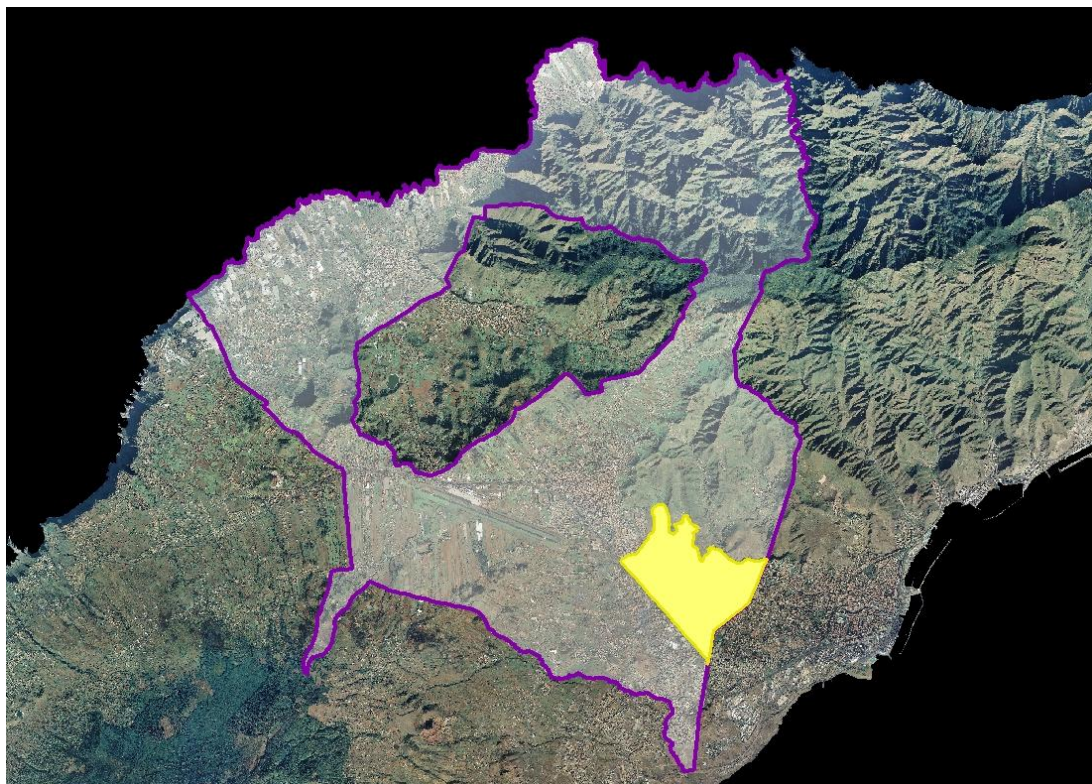


Figura 11.1: Ubicación del núcleo del núcleo de La Cuesta en el municipio

Este núcleo surge y se desarrolla por la necesidad de crear un “puente territorial” entre los municipios de Santa Cruz y La Laguna. Se caracteriza por presentar una trama urbana bastante consolidada, que se organiza en torno a un importante eje viario, la Carretera General Santa Cruz-Laguna, que funciona como eje vertebrador-atractor. Este viario ha experimentado, a lo largo del tiempo, diversas intervenciones de mejora urbana (rediseñando su sección, entre otros aspectos), que han conseguido modificar su carácter original, y casi exclusivo, de nexo de unión entre los dos municipios, convirtiéndola en una rambla con un tráfico fluido, pero más lento y tranquilo, en torno al cual se concentran gran cantidad de actividades económicas, minoristas y mayoristas.

Uno de los usos principales de La Cuesta es el residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar de baja densidad, al norte de la carretera general Santa Cruz-Laguna. Mientras que la zona sur, que se ha convertido en el área de expansión y regeneración del núcleo, presenta mayoritariamente vivienda colectiva, en manzana cerrada.

En el tejido residencial se distinguen zonas claramente diferenciadas: áreas donde aún perviven las antiguas viviendas entre medianeras de una y dos plantas, configurando manzanas con ordenación relativamente ortogonal, otras de nuevas promociones de viviendas, con una densidad algo mayor, y otras zonas que se han dedicado preferentemente a viviendas en régimen de protección pública. Asimismo, se han definido diversos asentamientos rurales al norte en Los Valles (como son Valle Tabares, Valle Jiménez, Lomo Casillas, Charca Tabares y Montaña de Guerra), donde predomina la vivienda unifamiliar aislada o adosada, de una o dos plantas, proveniente en muchos casos de la autoconstrucción, dispuesta en torno a la carretera o a caminos transversales a la misma que actúan como ejes estructurantes.

El segundo uso principal es el equipamiento comunitario, destacando el docente y sanitario, relacionados con la Universidad y el Hospital Universitario, vinculados a la Autopista TF-5, lo que ha originado importantes flujos de personas y actividades económicas en este núcleo y en los adyacentes. El uso de espacio libre se presenta de una forma más dispersa y deficitaria, relacionado mayoritariamente con equipamientos deportivos y docentes. Existen además áreas dedicadas casi exclusivamente a uso industrial y/o comercial, en las proximidades de los viarios territoriales, resultando fácilmente accesibles.

11.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

Dado que La Cuesta muestra una trama urbana consolidada, el criterio general de ordenación del PGO, es actuar, en la medida de lo posible, conforme a las condiciones edificatorias consolidadas, exceptuando las actuaciones en áreas de carácter estratégico, que propiciarán la ubicación de nuevos usos, mejoras de la trama urbana existente y una reactivación significativa de las actividades económicas del núcleo.

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

- Aunque se trata de un área con una trama urbana muy consolidada, existen diversas vacíos urbanos, áreas de suelo vacante, mayoritariamente al centro y norte del núcleo (en la zona de Valle Colino y Mantecas Norte, entre otras), causando problemas derivados de esta situación, y que hacen necesaria su ordenación.
- Presenta un nivel aceptable de urbanización, aunque en los asentamientos rurales y en otras áreas (como Mantecas Norte, Mantecas Sur y La Piterita, entre otros) existen deficiencias de diversa naturaleza, como: escasa sección viaria, sección de aceras insuficiente o inexistente, discontinuidades y cortes en viarios, principales o secundarios, tanto rodados como peatonales que son motivados por desniveles, diferencias de cotas, existencia de cauces de barrancos.
- Los asentamientos rurales, localizados en Los Valles, presentan carencias tanto en sus dotaciones y espacios libres públicos, como en su urbanización, en viarios estructurantes y caminos rurales que parten de los mismos.
- Los usos comercial e industrial (en Ofra-Hospital y Valle Colino Industrial, entre otros) y algunos equipamientos comunitarios (en Campus Guajara y Ofra-Hospital, por ejemplo), se presentan concentrados en macromanzanas, generando problemas en la morfología urbana, derivados del gran tamaño de las piezas y su diseño.

- e) En algunas áreas existe un déficit de usos (equipamientos, servicios, comerciales, etc.) que complementen al uso residencial, derivados del modelo de ciudad-dormitorio, como en Hinojosa.
- f) El cauce del Barranco de Santos, y otros cauces de menor categoría, discurren por el borde del núcleo y lo atraviesan. Algunos de ellos, inmersos en la trama, cruzan manzanas residenciales (en La Higuera y Finca España). Todo ello origina problemas de urbanización de diversa magnitud, que se suman a los ya citados.

Dicho esto, los objetivos principales para la ordenación en esta área son los siguientes:

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

11.3. Ordenación estructural

11.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

La Cuesta se conecta, a nivel municipal e insular, mediante dos importantes ejes viarios de carácter estructurante, que recorren su perímetro, la Autopista del Norte (TF-5), al sur del núcleo, y la futura Vía de Circunvalación Norte, que discurre al norte por el Barranco de Santos, separándolo del suelo rústico de Los Valles (ambos viarios territoriales de nivel 1). En la zona de Los Valles, donde se localizan los asentamientos rurales, hay que destacar la presencia de las carreteras de Valle Tabares y Valle Jiménez (TF-111) (territorial de nivel 2), por sus labores de soporte y de enlace con el resto del núcleo.

La Carretera General Santa Cruz-Laguna (TF-180) (viario urbano nivel 1) es otro eje estructurante que atraviesa el núcleo, de sureste a noroeste, y se convierte en Avenida de los Menceyes, a partir de la rotonda del AUH-Gracia, en el límite con Zona Centro.

Esta última vía tiene un papel muy importante, a nivel local y municipal, al actuar como eje vertebrador del núcleo, como nexo de unión entre ambos municipios, y como eje comercial-atractor, concentrando multitud de actividades económicas en su entorno.

La Carretera Cuesta-Taco (TF-194) (viario urbano de nivel 1), cruza el territorio en sentido contrario al anterior, cumpliendo también un papel importante, al enlazar dos núcleos colindantes, y al mismo tiempo, enlazar con la Autopista del Norte. La reciente transformación que ha experimentado, para albergar la Línea 2 del Tranvía, ha supuesto una notable mejora de las comunicaciones de la zona, favoreciendo al desarrollo económico de la misma.

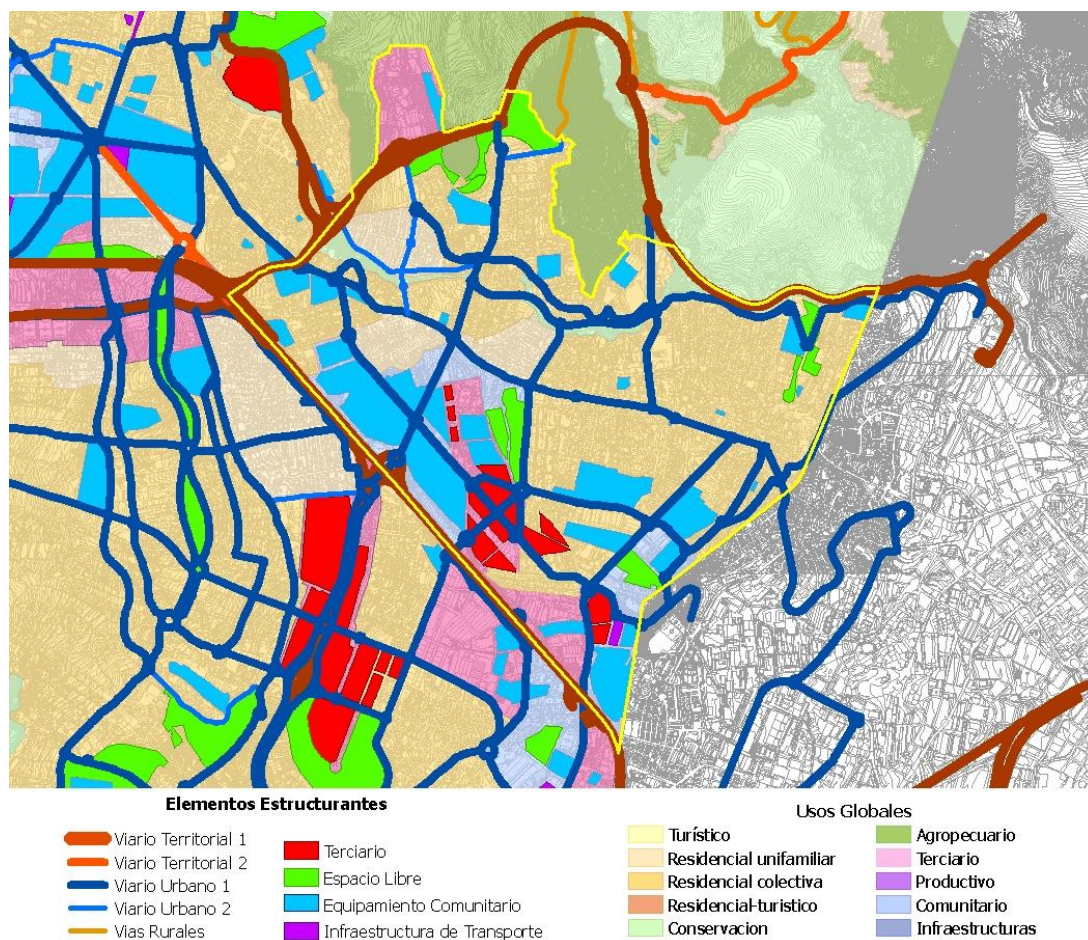


Figura 11.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de La Cuesta

Es destacable, la nueva Vía de Borde del Barranco de Santos (urbano de nivel 1), con trazado coincidente con el cauce del barranco, en el tramo desde la nueva rotonda de la Avda. Las Palmeras hasta la carretera Valle Tabares, enlazando La Piterita y Finca España.

Los restantes elementos estructurantes viarios están jerarquizados como viarios urbanos de nivel 1 y 2. Destacando entre ellos, la calle Radioaficionado (de nivel 1), que atraviesa las AUHs de Gracia, Campus-Guajara, Mac Kay, Mantecas Norte y Sur, y Nueva Ofra, con trazado paralelo a la TF-5, albergando la Línea 1 del Tranvía a su paso por el núcleo.

Y por último, el viario urbano (de nivel 1), conformado por la calle de las Nieves, las avenidas de Las Palmeras y de Cesar Manrique, que discurre noreste a suroeste, conectando las AUHs de Finca España, Valle Colino y Las Nieves con Campus Guajara y Las Mantecas.

Dada la extensión que ocupa y las numerosas áreas urbanísticas que lo constituyen, La Cuesta presenta una gran diversidad de elementos estructurantes no viarios. Estos son:

- a) Equipamientos comunitarios (deportivos, asistenciales, docentes, educativos, institucionales y sanitarios).
 - a1. El Instituto de Astrofísica, en la avenida de los Menceyes (sistema general comunitario institucional).
 - a2. El Archivo Histórico y el Centro Educativo Especializado, entre Camino de La Hornera y la TF-5 (sistema general comunitario institucional).
 - a3. El Instituto de Enseñanza Secundaria I.E.S Pérez Minik, en avenida de los Menceyes (sistema general comunitario educativo).
 - a4. El Albergue de Animales Valle Colino, situado al este de Valle Colino Industrial (sistema general comunitario asistencial).
 - a5. El Centro Ocupacional Valle Colino, ocupando una gran extensión de Valle Colino (sistema general comunitario asistencial).
 - a6. El Complejo Deportivo de Finca España, en Las Nieves (sistema general comunitario deportivo).
 - a7. El Campus de Universidad de La Laguna, en Guajara, incluyendo: la Biblioteca General, la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales, el Aulario, y las Facultades de C.C. Económicas y Empresariales, Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, Psicología, Filosofía, Filología, Geografía e Historia y de C.C. de la Información (sistema general educativo e institucional).
 - a8. El Colegio Cisneros Alter, situado al noreste en el camino La Piterita (equipamiento comunitario educativo).
 - a9. El Hospital Universitario de Canarias, junto a un espacio de reserva para una futura ampliación (sistema general comunitario sanitario).
 - a10. El Colegio Hispano Británico, en Las Mantecas Norte (equipamiento estructurante comunitario educativo).
 - a11. La Residencia de estudiantes Parque de Las Islas (equipamiento estructurante comunitario educativo).
 - a12. El Complejo Deportivo de Piscinas La Cuesta, en La Higuera (sistema general comunitario deportivo).
 - a13. El Centro Terapéutico Alzheimer Josefa Molina, en el asentamiento rural Montaña de Guerra (sistema general comunitario asistencial).
 - a14. Cuartel de Ingenieros de La Cuesta, dividido en diversas manzanas localizadas en las AUHs La Cuesta-Centro, Mantecas Sur y Vistabella, en la carretera Cuesta-Taco (sistema general comunitario institucional).
 - a15. Oficina de Correos La Cuesta, localizada en la carretera General Santa Cruz-La Laguna (sistema general comunitario institucional).
 - a16. El Centro de Menores de Valle Tabares, al norte del asentamiento rural de Valle Tabares, en la Carretera de la Mesa (sistema general comunitario asistencial).
 - a17. La Dirección General de Ganadería, el Instituto Canario de Calidad Agroalimentaria y Carreteras del Cabildo (sistema general comunitario institucional).
 - a18. El Complejo Deportivo La Cuesta, en el AUH de La Candelaria, en la calle María Auxiliadora (sistema general comunitario deportivo).

- a19. El Campo de Fútbol de Ofra (sistema general comunitario deportivo).
- a20. La Policía Local La Cuesta (sistema general comunitario institucional).
- a21. El Instituto Barrio de la Salud, al norte de Salud Alto, en la calle Santa Úrsula (sistema general comunitario educativo).
- a22. El nuevo Parque Científico-Tecnológico, orientado a la ejecución de proyectos de investigación desarrollo e innovación, en el Parque Las Mantecas.
- a23. El Centro de Salud de la Cuesta (sistema general comunitario sanitario).
- a24. El Centro de Atención a Minusválidos Psíquicos La Cuesta (sistema general comunitario sanitario).
- b) Espacios libres:
 - b1. El nuevo parque al norte de Valle Colino (sistema general de espacios libres).
 - b2. El Parque Las Mantecas (Sistema General Espacio Libre) que albergará el Parque Científico-Tecnológico.
 - b3. El Parque Salud Alto-La Candelaria (sistema general de espacios libres).
 - b4. Los dos parques de Salud Alto y Salud Alto-La Candelaria, este último por ejecutar, en la calle Rector José Escobedo (sistema general de espacios libres).
 - b5. El Parque Montaña de Ofra, en carretera La Cuesta-Taco (sistema general de espacios libres).
- c) Infraestructuras: (Hidráulicas y de Transporte, entre otras).
 - c1. Los cinco depósitos, dos por ejecutar, en La Cuesta y Los Valles (correspondientes a sistemas generales de infraestructuras hidráulicas de abastecimiento).
 - c2. Los cuatro pozos de captación, en Los Valles (sistemas generales de infraestructuras hidráulicas de abastecimiento).
 - c3. La estación depuradora de aguas residuales, ubicada en Valle Colino Industrial (sistema general de infraestructuras hidráulicas de saneamiento).
 - c4. Las dos estaciones de bombeo de aguas residuales, en Valle Colino Industrial y Valle Tabares (sistemas generales infraestructuras hidráulicas de saneamiento).
 - c5. El depósito de tormentas, en el AUH Gracia (sistema general de infraestructuras hidráulicas de saneamiento).
 - c6. El edificio de aparcamientos del Hospital Universitario de Canarias (sistema general de infraestructuras de transportes).
- d) Terciario:
 - d1. Las naves que albergan a empresas como Sagrera Canarias y el C.C. del Mueble, en el AUH Mantecas Sur (equipamiento estructurante Terciario-Comercial).
 - d2. El nuevo parque empresarial vinculado con la Universidad, propuesto por este Plan, en el AUH de Mantecas Norte, entre Camino Las Mantecas, calle Radioaficionado y calle Barrio Nuevo de Ofra Paralela (equipamiento estructurante Terciario- Oficina-Comercial).

Presenta como uso global mayoritario el residencial, existiendo un predominio de la vivienda unifamiliar en suelo urbano, hacia el norte, y en los asentamientos rurales. En el resto del núcleo predomina la vivienda colectiva.

El segundo uso global destacable es el equipamiento comunitario, localizado fundamentalmente hacia el sur-sureste. El uso global industrial se sitúa en dos zonas, hacia el norte, junto a la futura vía territorial de Circunvalación Norte, en Valle Colino Industrial, y al sur, en Mantecas Sur y Nueva Ofra, frente a la carretera Cuesta-Taco y la Autopista TF-5.

El uso global agropecuario, se localiza en los terrenos categorizados como suelo rústico de protección agraria, y el uso global de conservación, coincide con el suelo rústico de protección natural y de protección hidrológica. Ambos constituyen una parte importante de los terrenos situados en Los Valles y en el cauce del Barranco de Santos, al norte de La Cuesta.

11.3.2. Clasificación y categorización

En La Cuesta se han definido diversas categorías de suelo, si bien es cierto que al tratarse de un núcleo con una trama urbana muy consolidada y colmatada, se categoriza mayoritariamente como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004, según los criterios sobre categorización y clasificación recogidos en la Memoria de ordenación estructural del PGO.

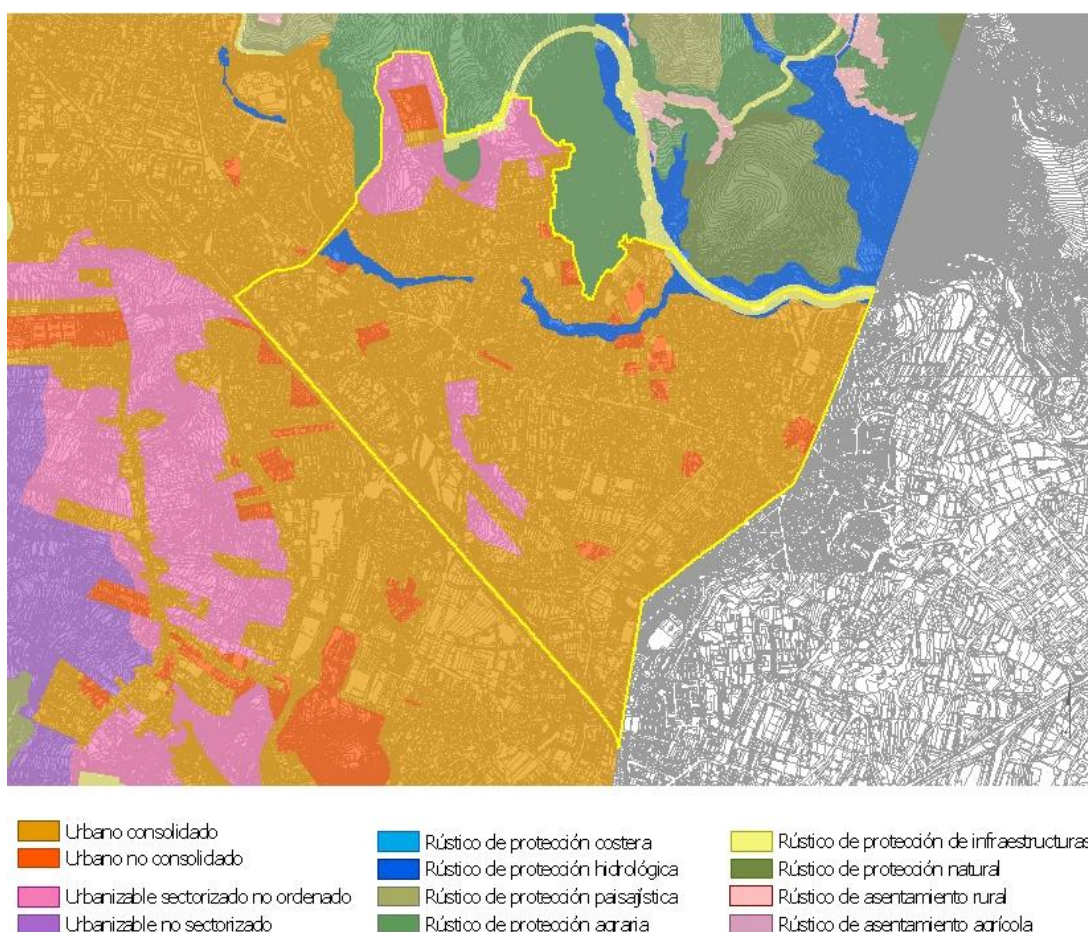


Figura 11.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de La Cuesta

No obstante, existen diversas zonas del territorio que muestran áreas de suelo vacante, vacíos urbanos, inmersos en la trama o ubicados su perímetro, que se categorizan, en base a sus características, como suelo urbano no consolidado (en el AUH La Piterita, entre otras) o como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, como ocurre en el centro del núcleo, en la zona de Mantecas Norte, y al noroeste, en Valle Colino, Valle Colino Industrial y Las Nieves.

Al norte-noreste del núcleo, en Los Valles, existen diversas categorías de suelo rústico: de protección natural y de protección agraria, correspondientes a grandes extensiones de terreno, ubicadas de forma limítrofe, en las faldas de las montañas, y de protección de infraestructuras, coincidiendo con el trazado de viarios estructurantes. Así como las áreas de suelo rústico de asentamiento rural, coincidiendo con la delimitación de los distintos asentamientos localizados en esta zona.

Por último, se categoriza como suelo rústico de protección hidrológica, el cauce del Barranco de Santos, proveniente de Los Valles, que discurre por el límite norte del La Cuesta y la atraviesa en dirección este-oeste.

11.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

Este núcleo está constituido por veinte áreas urbanísticas homogéneas (AUH), delimitándose cinco enclaves, en suelo rústico al norte del mismo, correspondientes a las AUHs de: AUH-1123: Montaña de Guerra, el AUH-1124: Valle Tabares, el AUH-1125: Valle Jiménez, el AUH-1126: Lomo Casillas y AUH-1127: Charca Tabares.

- 1) AUH-1101: Gracia
- 2) AUH-1102: Hinojosa
- 3) AUH-1103: Valle Colino Industrial
- 4) AUH-1105: Valle Colino
- 5) AUH-1106: Las Nieves
- 6) AUH-1107: Campus Guajara
- 7) AUH-1108: Mac Kay
- 8) AUH-1109: La Piterita
- 9) AUH-1110: Finca España
- 10) AUH-1111: Villa Hilaria
- 11) AUH-1112: Las Mantecas Norte
- 12) AUH-1113: La Higuerita
- 13) AUH-1114: La Cuesta Centro
- 14) AUH-1115: Las Mantecas Sur
- 15) AUH-1116: Nuevo Ofra
- 16) AUH-1117: La Candelaria
- 17) AUH-1118: Salud Alto
- 18) AUH-1120: Vistabella
- 19) AUH-1122: Ofra Hospital
- 20) AUH-1127: Charca Tabares

Siguiendo el criterio general que se ha tomado en el resto de los núcleos, la división de las áreas urbanísticas homogéneas se hace en base a la toponimia local, conforme con la tradicional disposición de "barrios" conocida y asumida por los habitantes.

El perímetro exterior de las AUHs se ajusta, en general, a la edificación existente y a los bordes entre ellas, coincidiendo, en su mayor parte, con ejes viarios de carácter estructurante. Asimismo, es importante tener en cuenta, a la hora de delimitar los bordes de las AUH parámetros como los usos principales preexistentes, la morfología urbana, la tipología edificatoria predominante, la funcionalidad del área y las dimensiones de las manzanas.

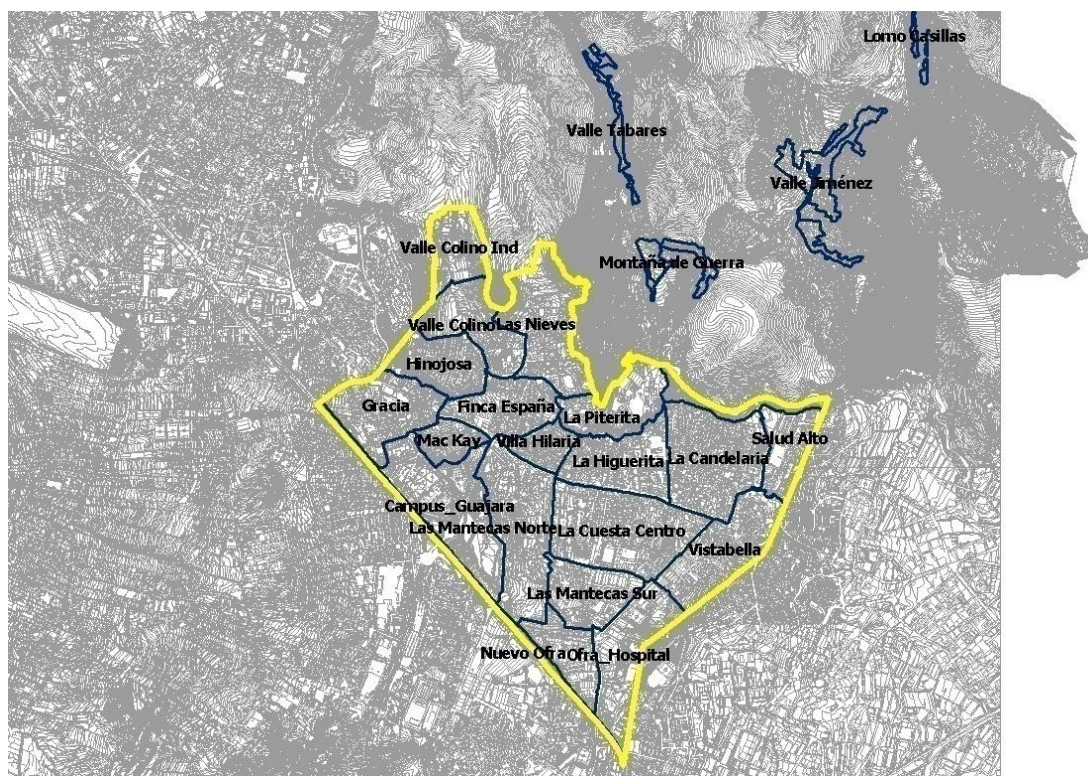


Figura 11.4: Áreas urbanísticas homogéneas en el núcleo de La Cuesta

11.4. Ordenación pormenorizada

11.4.1. Trama urbana

La Cuesta presenta, en general, una trama urbana muy consolidada, a excepción de algunas AUHs (como Mantecas Norte y Valle Colino, entre otras) que presentan áreas de suelo vacante, carentes de urbanización, que han de ser resueltas a fin de completar la urbanización y solucionar problemas derivados de su presencia. Se localizan también, en Los Valles, diversos asentamientos rurales (como el de Valle Tabares, Valle Jiménez, Lomo Casillas y Montaña de Guerra) con una trama urbana casi inexistente, donde la edificación se dispone en torno a un eje estructurante y diversos caminos rurales, que nacen de manera transversal al mismo.

Este núcleo muestra un nivel aceptable de urbanización, aunque con algunas deficiencias en viarios localizados tanto en suelo urbano, como en los asentamientos rurales, no cumpliendo, en algunos casos, los requisitos necesarios (sección deficitaria, trazados irregulares, discontinuidades viarias, etc.).

Dicho esto, será necesario plantear diversas rectificaciones de alineaciones, resueltas en su mayoría de forma no programada, no afectando a las propiedades de forma inmediata.

No obstante, algunas de estas modificaciones, de mayor entidad, precisaran de la definición de ámbitos de gestión asistemática y sistemática, detallados en las memorias de las distintas AUHs. Entre ellas destacan las siguientes actuaciones:

- a) Al norte del núcleo, la futura vía territorial de Circunvalación Norte, cuyo trazado discurrirá en parte por el Barranco de Santos y Los Valles, hasta conectar al oeste con los viarios territoriales de Vía de Ronda y la Autopista del Norte.
- b) En el Barranco de Santos, a su paso por las áreas urbanísticas de La Piterita y Finca España, la nueva vía de Borde del Barranco de Santos, que discurre por el cauce de dicho barranco, para enlazar al oeste, con la nueva rotonda de la Avenida de las Palmeras, y al este, con la Carretera de Valle Tabares.
- c) La urbanización de diferentes espacios libres en diversas AUHs, como los dos nuevos espacios libres públicos en torno a la calle Rector José Escobedo, conformando el Parque Salud Alto-La Candelaria, en relación con el Parque Salud Alto de reciente creación, el Complejo Deportivo La Cuesta y el nuevo espacio parque localizado en Vistabella, en el límite con Santa Cruz.
- d) En el AUH de Mantecas Norte, donde se propone la implantación de un Parque Científico-Tecnológico para proyectos de investigación, desarrollo e innovación, que al mismo tiempo funcionará como foco-atractor para la creación de nuevas empresas en su entorno, propiciando en la zona el desarrollo de un centro de actividad terciaria, vinculado con la Universidad.
- e) En relación con la intervención anterior, se plantea la creación de un nuevo Parque Empresarial, también en Mantecas Norte, constituido por diferentes naves de uso terciario-comercial y oficinas ubicadas, dando frente al camino de Las Mantecas.
- f) La actuación en Valle Colino Industrial, al norte de la nueva vía territorial de Circunvalación Norte, que plantea completar la urbanización del área industrial con diversas naves, nuevos equipamiento y espacio libres en el límite con suelo rústico.
- g) Ejecutar mejoras de la urbanización en viarios existentes, así como nuevos tramos viarios para completar la trama del conjunto, como La Cuesta-Centro en el viario en torno al Cuartel de Ingenieros, en los diferentes viarios urbanos de carácter estructurante de las AUHs de Mantecas Norte y Mantecas Sur.
- h) Las propuestas de ordenación alternativa, dobles ordenaciones, planteadas en diferentes AUHs, destacando la del AUH-Ofra Hospital, dando frente a la rotonda de Carretera Cuesta-Taco, donde actualmente se localizan naves de uso industrial/comercial mayorista. Otra localizada en el Campus Guajara, en la Avenida César Manrique, que define como alternativa al uso de equipamiento comunitario docente, una manzana de uso residencial, otra con uso comercial y un nuevo espacio libre público, en relación con espacio libre de protección y el parque urbano, localizado en el área contigua de Mac Kay.
- i) Las diferentes propuestas de ordenación, en áreas nuevas del núcleo, definiendo distintos ámbitos de gestión sistemática, que plantea este PGO, en barrios como Vistabella, Valle Colino, La Higuerita y La Candelaria, entre otros.

11.4.2. Usos

La Cuesta muestra como principales el uso residencial, localizado mayoritariamente hacia el centro-norte, y el uso de equipamiento comunitario, en la franja sur, dando frente a la Autopista del Norte (TF-5). El tejido residencial de La Cuesta presenta un predominio de la vivienda colectiva independiente, siendo compatible, en este Plan, la vivienda unifamiliar, (siempre y cuando las características parcelarias y edificatorias lo permitan).

El uso principal de vivienda unifamiliar independiente, está definido en algunas AUHs, como en Hinojosa, Mac Kay y Villa Hilaria, correspondiendo en algunos casos con promociones de vivienda conjuntas. Así como, diversas piezas de vivienda unifamiliar agrupada (configurando manzanas de viviendas adosadas, con garaje común), en zonas como Hinojosa y Mac Kay.

Asimismo, incluidas en la ordenación de las áreas nuevas (ámbitos de gestión sistemática), se han definido piezas destinadas a vivienda en régimen de protección pública. En La Higuerita, La Candelaria, y Mantecas Sur, entre otros.

El equipamiento comunitario, segundo uso a destacar en La Cuesta, se muestra, en muchos casos, configurando grandes manzanas que albergan diferentes instalaciones del mismo uso. Destacan entre ellos, el uso docente, el asistencial y el deportivo, localizado en las AUHs de Campus-Guajara, en Ofra-Hospital, y en La Candelaria, entre otros. No menos importantes son las piezas de equipamiento, de menor tamaño, distribuidas por los distintos barrios, albergando colegios, institutos, centros de salud, etc.

Este PGO define dos tipos de espacios libres: Los espacios libres constituidos por parques públicos existentes o por ejecutar (correspondientes en algunos casos a sistemas generales) vinculados, en su mayoría, a equipamientos deportivos o docentes. Como el parque de Las Mantecas (que albergar el Parque Científico Tecnológico) o el parque de Salud Alto-La Candelaria (junto al complejo deportivo La Cuesta y el E.P.S. San Juan Bosco), entre otros. Y en segundo lugar, los espacios libres de protección, para la conservación de espacios libres por sus cualidades medioambientales y paisajísticas, entre otras. Como el cauce del Barranco de Santos (suelo rústico de protección hidrológica) y el parque de Montaña de Ofra.

El uso Industrial se localiza en varios lugares (como Valle Colino Industrial, al norte, y Nueva Ofra y Mantecas Sur, al sur), siempre en relación con viarios estructurantes (como la nueva Vía de Circunvalación del Norte y la Carretera Cuesta-Taco), para garantizar la accesibilidad y el funcionamiento de las actividades que se desarrollan.

Existe una elevada concentración de actividades económicas relacionadas con el sector terciario en torno a la carretera general Santa Cruz-Laguna, eje atractor-vertebrador, (al ser compatible el uso comercial con el residencial, en planta baja), convirtiéndola en uno de los ejes comerciales más importantes del municipio y más al sur, en la carretera La Cuesta-Taco, donde se ubican también piezas de Industria ligera y naves dedicadas a actividades comerciales. Asimismo, dentro de las actuaciones de este Plan, se propone la implantación de un nuevo Parque Empresarial, con uso terciario-comercial-oficinas, ubicado en Las Mantecas-Norte, en relación con las piezas comerciales antes citadas, así como con el nuevo Parque Científico-Tecnológico y con la Universidad de La Laguna.

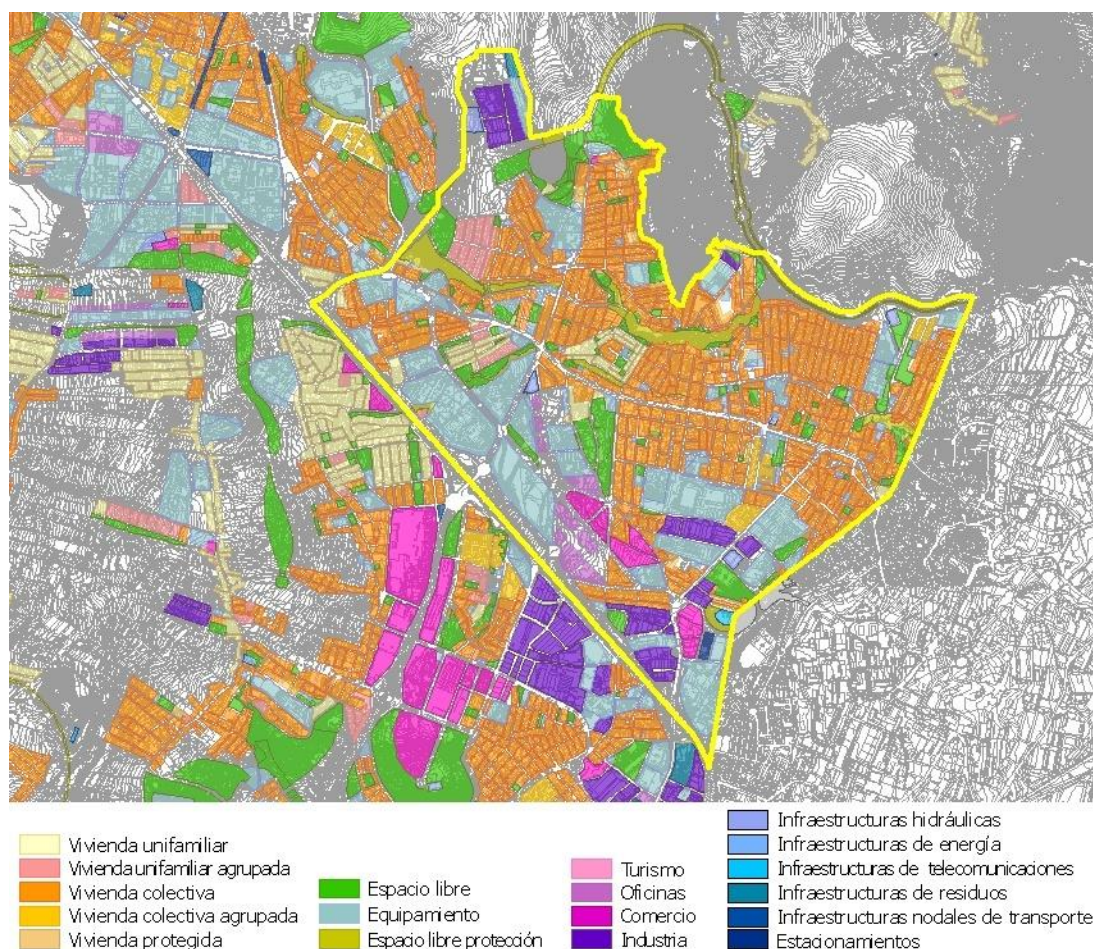


Figura 11.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de La Cuesta

11.4.3. Edificación

Como se ha dicho, este núcleo cuenta con una trama urbana bastante consolidada y colmatada, con los usos principales de residencial y de equipamiento comunitario. En el tejido residencial, predomina fundamentalmente la vivienda colectiva entre medianeras, configurando manzana cerrada. No obstante, existen algunas áreas, a ambos lados de la carretera Santa Cruz-Laguna, que presentan un uso casi exclusivo de vivienda unifamiliar aislada o adosada (como Villa Hilaria y Mac Kay), o de unifamiliar agrupada adosada, promociones conjuntas con garaje común (como Hinojosa y Mac Kay). Por otra parte, de manera singular, hay con dos áreas próximas a la Avenida Ingenieros, que presentan el uso principal de vivienda colectiva agrupada en bloque abierto, en base a las características consolidadas (como son Urbanizaciones Princesa Yballa y La Florida).

En el núcleo de La Cuesta, siguiendo el criterio general del Plan, se establecen los parámetros edificatorios conforme a lo consolidado, salvo aquellas zonas donde se plantean actuaciones de carácter estratégico, en suelo urbano consolidado, y en las áreas nuevas, en suelo urbano no consolidado o urbanizable, donde aunque el criterio inicial es armonizar con su entorno, existe la posibilidad de plantear parámetros edificatorios, que resulten más adecuadas, a fin de aumentar la densidad edificatoria, y liberar suelo para espacios libres.

La altura máxima, dependerá del área. Así, en La Higuera y Villa Hilaria, al norte de la Carretera General Santa Cruz-Laguna, se establece una altura máxima de 2 plantas, mientras que en el resto del núcleo existe un predominio de 3 plantas.

No obstante, en algunas zonas, como La Cuesta-Centro y Vistabella, pueden darse hasta 4 y 5 plantas. Existen actuaciones en áreas nuevas, donde se plantean piezas de mayor altura, como es el caso del Parque Empresarial de Mantecas Norte, con uso terciario-oficinas. En las edificaciones de uso industrial y en los equipamientos, se establece en general una altura máxima de 3 ó 4 plantas, conforme a lo consolidado actualmente, a excepción del Hospital Universitario, donde no procede limitar el número de alturas, dadas las necesidades y características especiales del mismo.

Las piezas de equipamiento comunitario se regulan con criterio general, en todo el núcleo, mediante parcelación vinculante y edificabilidad, restringiendo lo menos posible su disposición ante su futura renovación. Salvo de los que están inmersos en la trama o lindando con otros usos, como el residencial, que se ordenan con parámetros similares buscando la armonía con su entorno. Asimismo, en los casos de equipamientos de usos educativos, se cumplirá la Normativa Sectorial de aplicación, referente a espacios libres de cada centro.

11.5. Gestión urbanística

A fin de resolver las actuaciones urbanísticas que se plantean en este Plan, se delimitan dos tipos de ámbitos de gestión: asistemáticos (actuaciones en suelo urbano consolidado) y sistemáticos (en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable sectorizado no ordenado), detallados en las Memoria de cada una de las AUHs de La Cuesta.

En La Cuesta, al igual que en el vecino núcleo de Zona Centro, dada la consolidación de su trama urbana, el tipo de actuaciones asistemáticas que define este Plan son, en primer lugar, rectificaciones de alineaciones, que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades, y en segundo lugar, gestiones asistemáticas de modalidad A2, con el objetivo de obtener el suelo, si procede, y ejecutar obras de mejora de la urbanización (dimensionales y de servicios) en espacios libres y viarios urbanos (principales y secundarios), como en la vía de borde del Barranco de Santos (viario de carácter estructurante), así como algunas actuaciones en viarios territoriales, como la vía de Circunvalación Norte, de nuevo trazado.

En este núcleo existen áreas de uso residencial, y también algunas de uso Industrial, donde, dadas las deficiencias que muestra el viario existente y las carencias de espacios libres y dotacionales públicos, resulta necesario plantear gestiones asistemáticas de modalidad A3 y/o A6, para ejecutar obras de mejora y urbanización de estos viarios, y que las parcelas colindantes adquieran la condición de solar, de la que carece una gran mayoría, pese a estar edificadas. Destacan los A6 que se plantean en las AUHs de Nueva Ofra, Las Mantecas Sur, y La Higuera. Así como los A3 y A6 definidos en la totalidad de los asentamientos rurales de Los Valles, donde es preciso mejorar la urbanización de viarios existentes y ejecutar nuevos dotacionales y espacios libres públicos, conforme a lo establecido legalmente.

Se han delimitado ámbitos de gestión asistemática A7, en las AUHs de Ofra Hospital, Vistabella y Gracia, entre otros; que plantean dos ordenaciones sobre un mismo lugar, una principal y otra subsidiaria, con aumento del aprovechamiento, y la cesión y calificación de terrenos para espacios libres o dotaciones.

En las áreas vacantes, carentes de urbanización o visiblemente degradadas, inmersas en la trama o ubicadas en sus bordes, dada la problemática que traen consigo, el PGO ha delimitado diversos ámbitos de gestión sistemática (S2), a fin de resolver su ordenación a grandes

rasgos. El objetivo principal de estas gestiones será completar la trama urbana existente, a través del planteamiento de un viario interior, así como de la dotación de espacios libres y equipamientos, que sirvan a las zonas colmatadas colindantes. Se definen ámbitos de este tipo en Valle Colino, Valle Colino Industrial, en Las Nieves y en Mac Kay, entre otros.

Asimismo, se delimitan en el suelo urbano colindante a los ámbitos S2, los ámbitos de gestión asistemática A5, para obtener y ejecutar, a cargo del sistemático, los tramos viarios necesarios para conectar las áreas nuevas con el viario existente.

Otros ámbitos de gestión sistemática que se han definido en este núcleo son, los de gestión transitoria (S5) definidos por el PGO 2004 y mantenidos en este Plan, (en las AUHs La Higuera, Cuesta Centro y Salud Alto, entre otras), y, las gestiones sistemáticas (S3), para la ordenación de sistemas generales de espacios libres o viarios, entre otros (Destacan al norte de Las Nieves y Valle Colino, los ámbitos para obtener y ejecutar un gran espacio libre adyacente al nuevo viario territorial).

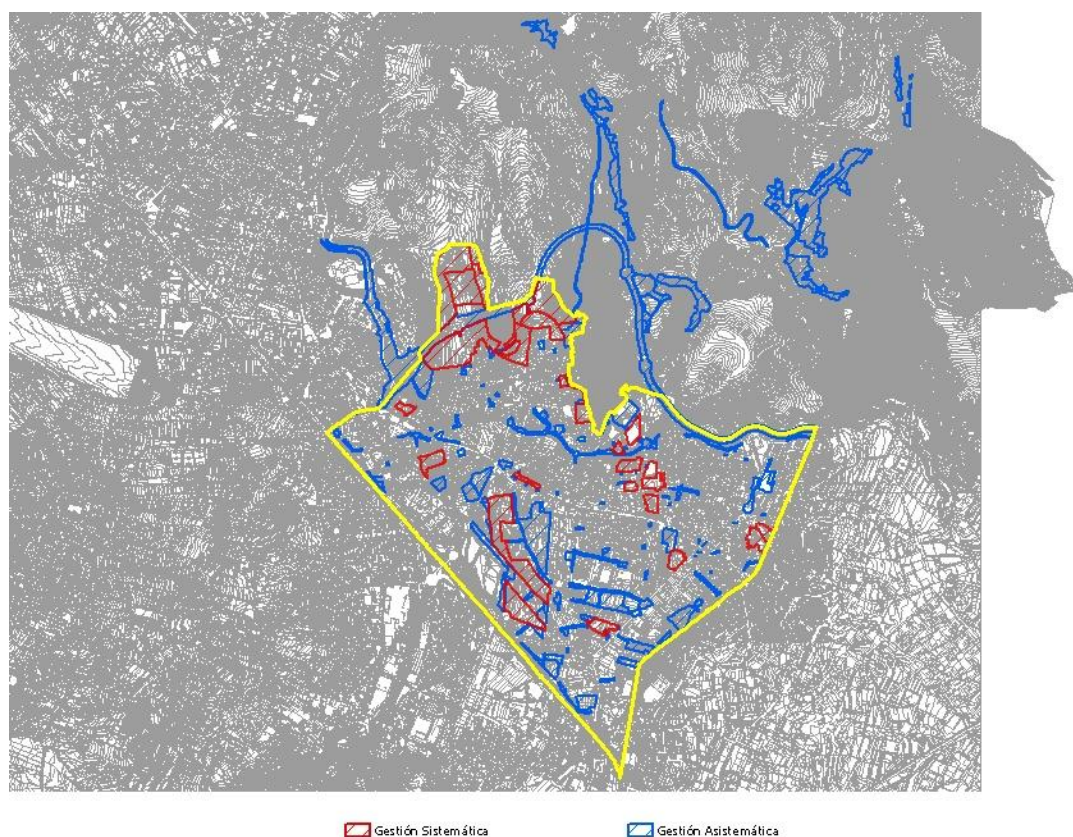


Figura 11.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de La Cuesta

12. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE TACO

12.1. Delimitación y descripción general

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

- Al noreste, la Autopista del Norte (TF-5), que lo separa del núcleo de La Cuesta.
- Al sureste, se separa de la Autopista del Norte, atraviesa La Piconera y llega a la Autopista del Sur (TF-1), siguiendo la línea que define el límite con el término municipal de Santa Cruz.
- Al sur, su borde queda definido por la Autopista del Sur (TF-1).
- Al suroeste, el límite queda definido por el cauce del Barranco del Muerto continuando con la calle del Rosario, la calle Maxorata y el Barranco de los Andenes, hasta llegar a la Autovía de Interconexión Norte-Sur (TF-2).
- Al oeste, la Autovía TF-2 define su límite y lo separa del núcleo de Geneto.

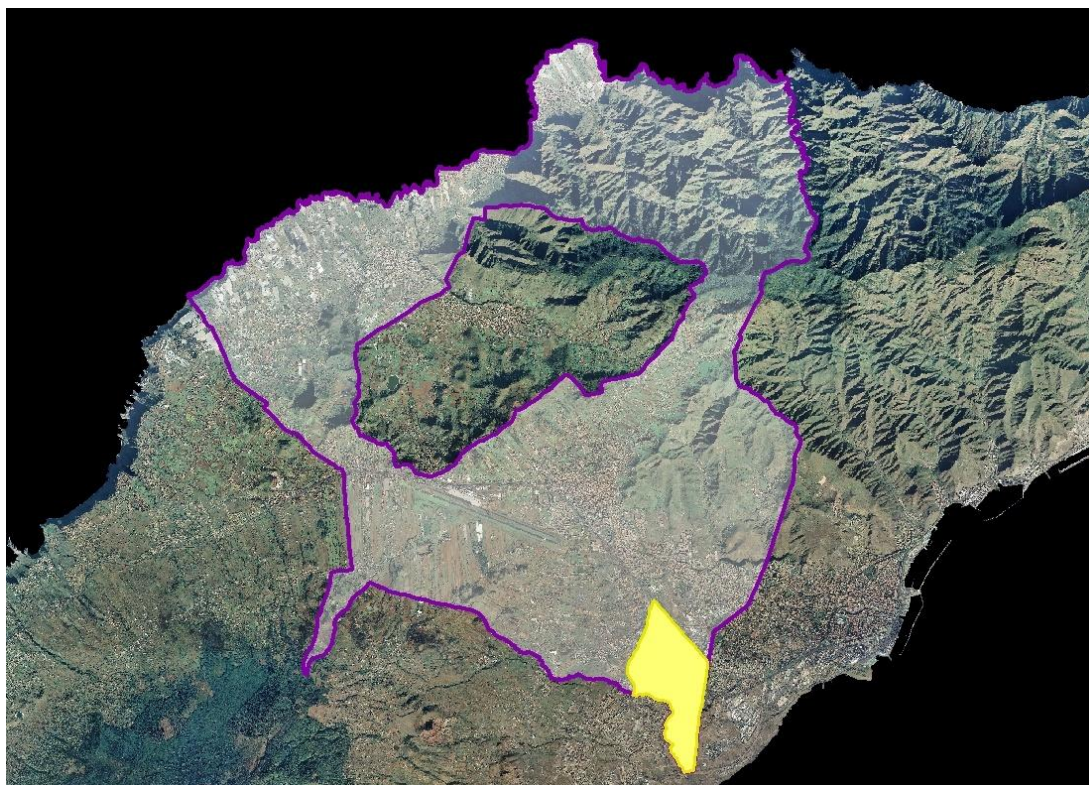


Figura 12.1: Ubicación del núcleo en el municipio

El núcleo de Taco se desarrolló rápidamente, siendo constituido por viviendas populares y espacios industriales, dispuestos en el territorio de una forma un tanto desordenada, debido a la intensa inmigración, entre los años 60 y 70, proveniente de otras islas del archipiélago, especialmente de la isla de La Gomera. Presenta una importante consolidación con una mezcla de tipologías, que van desde la vivienda unifamiliar entre medianeras, de dos y tres plantas, a los antiguos polígonos constituidos por bloques de viviendas, en edificación abierta, de hasta seis plantas, como el del Cardonal o el de Las Chumberas.

La Autopista del Norte (TF-5) y la Autovía de Interconexión Norte-Sur (TF-2), que va desde Las Chumberas hasta Santa María del Mar, lo flanquean, influyendo notablemente en los usos que se desarrollan en torno a las mismas, tanto en Taco como en los núcleos colindantes. Así, en la franja situada al noreste, dando frente a la Autopista TF-5, se desarrolla un área (correspondiente al AUH-Los Majuelos Industrial) dedicada casi exclusivamente a usos industriales y de almacenaje, con un carácter más comercial en las inmediaciones de la Avenida del Paso. Conviven en la misma, actividades altamente especializadas, como: concesionarios de automóviles, comercios minoristas y mayoristas, de calidad media-alta, naves de almacenaje y talleres. Asimismo, al norte del núcleo, a ambos lados de la Autovía TF-2, se localiza un área conformada por grandes superficies comerciales y de ocio (correspondiente a un sistema general de equipamiento de tipo terciario Insular-Comarcal).

Al sur, lindando con la Autopista del Sur (TF-1), se encuentra el área menos consolidada de todo el núcleo, donde se localizan diversas áreas de suelo vacante, en las que se podría plantear el crecimiento urbano del mismo. Otros lugares que han quedado sin urbanizar son Montaña Pacho y la montaña de Taco, así como las inmediaciones de los barrancos del Muerto y de Los Andenes.

12.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

El núcleo de Taco presenta un alto grado de ocupación y consolidación, con lo que las únicas opciones viables de crecimiento son las intervenciones sobre las áreas de suelo obsoletas, en las que resulta necesaria la regeneración, tanto de los usos, como de la trama viaria y la edificación, y en segundo lugar, el plantear la ordenación de las áreas de suelo vacante, interiores y en los alrededores de las montañas y los barrancos, a fin de completar la urbanización del conjunto.

Los sistemas naturales más representativos del núcleo, son la Montaña de Taco, seriamente degradada por la actividad extractiva, y pendiente desde hace tiempo de una adecuada operación de regeneración, y la Montaña Pacho, referente visual de mayor importancia del extremo opuesto de del núcleo, con situación similar. El límite sur definido por el Barranco de los Andenes y el Barranco del Muerto, presenta un estado deficiente en sus laderas, con edificación en precario e inexistencia de viarios o espacios libres de borde.

A lo largo del eje de la Carretera La Cuesta-Taco, a ambos lados de la autopista, y en su prolongación en la Avenida de Taco, se localiza un foco de actividad económica de gran relevancia para el Área Metropolitana, donde conviven distintas actividades de uso terciario-industrial, en estrecha relación con la trama urbana residencial circundante. Sin embargo, el interior de varias de estas manzanas, dada sus dimensiones, está actualmente en desuso al no contar con accesos adecuados. Al igual que otras zonas, que a pesar de contar con frente a viario, tanto la edificación como los usos están en declive. Dicho esto, el objetivo principal de ordenación es regenerar estas zonas en desuso. Entre las que se incluyen, algunas manzanas industriales, la gran manzana de Taco Centro, en el entorno de La Azufrera, y la gran manzana de uso industrial-almacenaje, entre los barrios de El Pilar y El Cardonal.

Así, en la manzana de La Azufrera, colindante al espacio dotacional de la piscina del Polvorín, entre las carreteras de La Cuesta-Taco y del Rosario, y rodeada por las líneas del tranvía, dada su localización privilegiada, se propone una nueva área de centralidad, con edificios dedicados a usos terciarios, vinculada a la nueva vía de prolongación de la Avenida de la Libertad-calle Los Custodios hasta la Carretera del Rosario.

Y en la manzana de uso industrial-almacenaje, entre El Pilar y El Cardonal, segregada de la principal zona industrial-terciaria colindante, que supone una barrera a los recorridos entre El Cardonal y la zona de equipamientos del Parque de las Torres y el Campo de Fútbol del Barrio del Pilar, se plantea la fragmentación de la manzana existente, a fin de enlazar estas áreas residenciales consolidadas, introduciendo al mismo tiempo, usos alternativos con una mayor interacción urbana.

Los polígonos de vivienda de mayor antigüedad presentan problemas en su accesibilidad y en su estado de conservación, tanto en el acondicionamiento de los espacios libres de su entorno, como en el grado de habitabilidad de las propias viviendas.

El nivel de urbanización en general es deficiente, destacando la escasez de superficie destinada a aparcamientos, que no satisface las demandas de la zona, especialmente en los barrios más antiguos donde coexisten los usos de residencial y terciario, con un alto nivel de consolidación, que cuentan con en general con viarios de sección deficitaria, agravando la problemática citada anteriormente.

12.3. Ordenación Estructural

12.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Como se ha comentado, el núcleo de Taco se encuentra situado entre tres viarios de carácter estructurante, como son las vías territoriales de nivel 1, Autopista del Norte (TF-5) al noreste, la Autovía de Interconexión Norte-Sur (TF-2) al oeste, y por último, la Autopista del Sur (TF-1), al sur. Así, la Autopista TF-5, vincula el área metropolitana con los municipios localizados al norte de la isla, y la Autovía TF-2, afectada por la elevada carga de tráfico que generan las grandes superficies comerciales y recreativas localizadas en su entorno, enlaza La Laguna con la Autopista del Sur (TF-1), conectándola con el resto de la isla.

La mayoría de las vías urbanas, de nivel 1, de carácter estructurante que atraviesan Taco en dirección noreste-suroeste, provienen de La Cuesta o de Santa Cruz, es el caso de la Avenida de El Paso-La Cuesta, la Avenida de Los Majuelos, la carretera Cuesta-Taco y la carretera del Rosario). A excepción de los tres nuevos ejes viarios, por desarrollar, localizados en el extremo sur del núcleo, el viario de Ofra-El Chorrillo, el eje Las Palomas y el enlace de Hoya Fría-(TF-1).

Los restantes viarios urbanos de nivel 1, que cosen Taco en otras direcciones, son: la vía de servicio de la Autopista del Norte (TF-2), con trazado paralelo a la misma, la vía que discurre por el Barranco del Muerto, prolongando la calle del Rosario, y la Avenida de la Libertad, transversal a la TF-2, y el eje Bocatuerta-Montaña Pacho, que como la anterior atraviesa Taco en dirección noroeste y enlaza con Geneto. Por último, se han definido como viarios urbanos de nivel 2, los dos viarios de Montaña Taco-Norte y Montaña Taco-Sur, aun por desarrollar, cuya función será terminar de vertebrar las distintas AUHs de esa zona.

Este PGO define en el núcleo, elementos estructurantes no viarios, destinados a los usos de equipamiento comunitario, espacio libre, terciario-comercial e infraestructuras:

- a) Equipamientos comunitarios: De uso dotacional o deportivo, como: los Institutos de E.S. Padre Anchieta, María Cebrián y San Matías, el Pabellón Santiago Martín, los campos de fútbol de Las Torres y Las Chumberas, y el Complejo Deportivo de Montaña Taco. De otra índole: el Centro Maternal Nuestra Señora de la Paz, el Tanatorio Crematorio La Laguna, el Centro de Exámenes de la DGT, la Central de Correos. Y las piezas para desarrollar nuevos equipamientos, junto al I.E.S. de San Matías, al sur del núcleo.

- b) Espacios libres: Los de mayor entidad se concentran en Montaña Pacho y sus cercanías, y en la Montaña de Taco. Y los de menor tamaño, distribuidos a lo largo del territorio, son los parques de las Torres de Taco, de El Polvorín, y el espacio libre por desarrollar en la Finca Las Palomas, al sur.
- c) Terciario-comercial: se sitúan fundamentalmente hacia el norte, correspondientes a las grandes superficies comerciales y de ocio, existentes o por desarrollar, situadas a ambos lados de la Autovía de Interconexión norte-sur (TF-2).
- d) Infraestructuras de transporte: dos piezas por desarrollar destinadas a aparcamientos, y la pieza que corresponde a las cocheras y talleres del Tranvía, en La Cuesta-Taco.

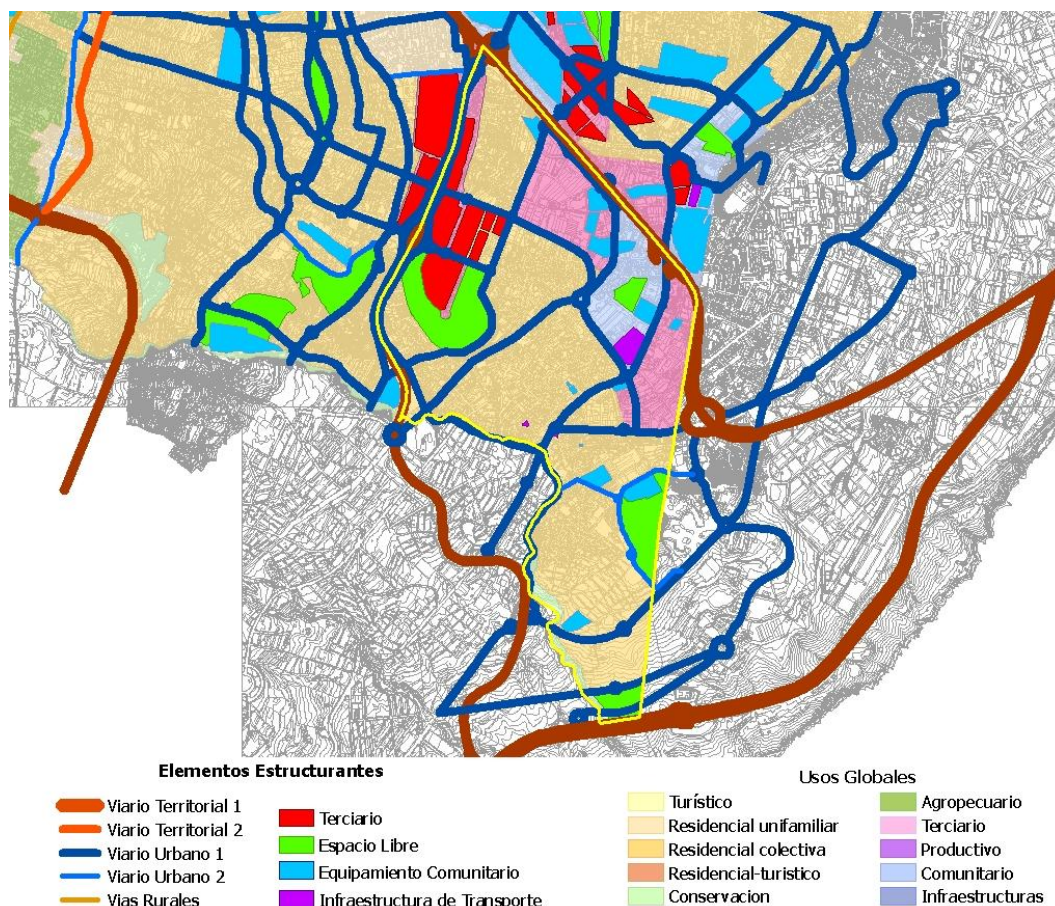


Figura 12.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Taco

El uso global presente en más de la mitad de Taco, es el residencial. Sin embargo, en las franjas de suelo próximas a las vías territoriales, se muestran otros usos, ligados a actividades económicas, entre otros. Así, junto a la Autovía TF-2, el uso global es el terciario. Mientras que en el linde con la Autopista TF-5, lo son el industrial y de equipamiento comunitario, al igual que en las cercanías de la Montaña de Taco. Por último, se define también el uso global de conservación, en los cauces de los barrancos de Los Andenes y del Muerto.

12.3.2 Clasificación y categorización

Tal y como se ha dicho, un elevado porcentaje del núcleo de Taco presenta una trama urbana consolidada y ordenada, con lo que en consecuencia es categorizada como suelo urbano consolidado, en base a los criterios sobre categorización y clasificación del suelo del presente PGO. Si bien es cierto, que se han definido otras categorías de suelo, presentes de una forma más minoritaria.

Las áreas de suelo vacante localizadas en distintas zonas como, Montaña Pacho, el borde oeste de San Matías, así como algunas áreas interiores, altamente degradadas y carentes de urbanización, se categorizan como suelo urbano no consolidado. Mientras que los terrenos vacantes, situados en el extremo sur, frente a la Autopista TF-1, se categorizan como suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

Por último, el suelo en el borde suroeste, correspondiente al cauce de los barrancos de El Muerto y Los Andenes, categorizado como suelo rústico de protección hidrológica.

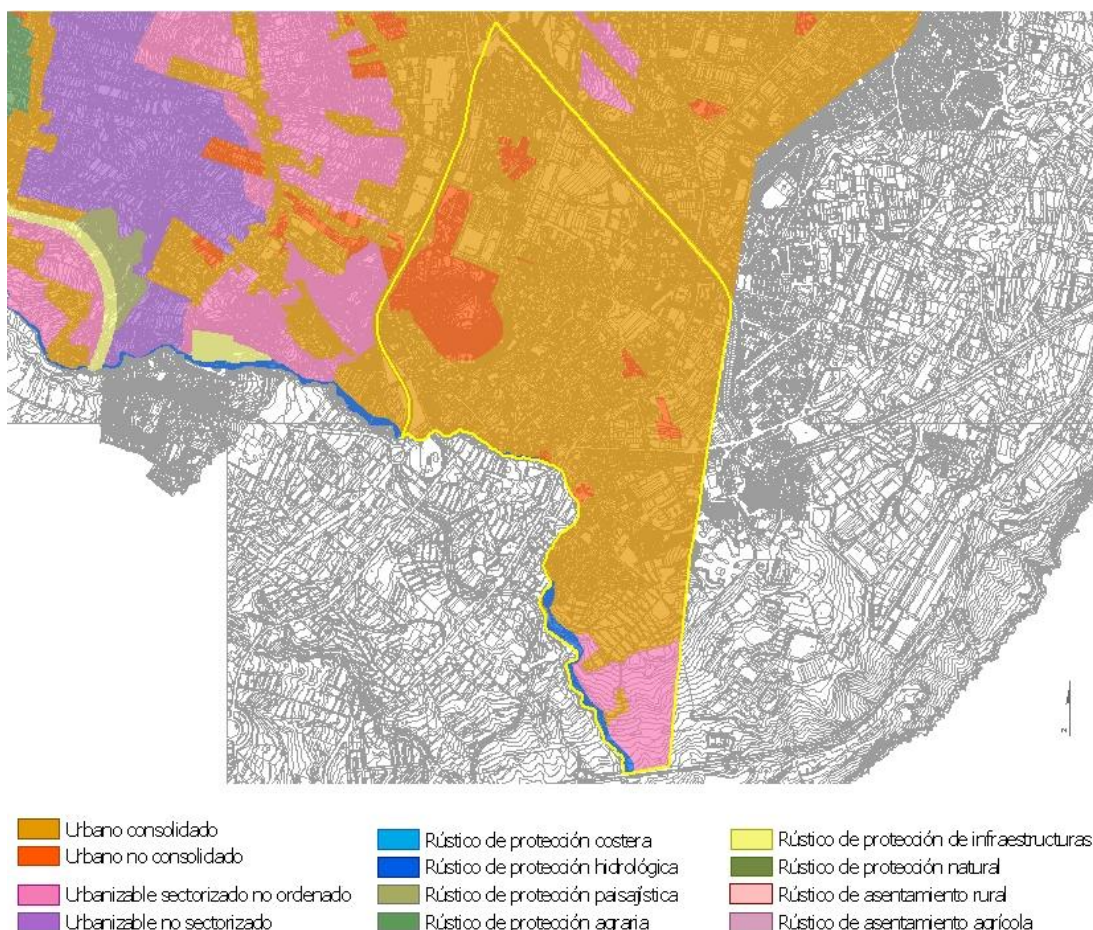


Figura 12.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo Taco

12.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

El núcleo de Taco está conformado por doce áreas urbanísticas homogéneas (AUH), que son las que siguen:

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

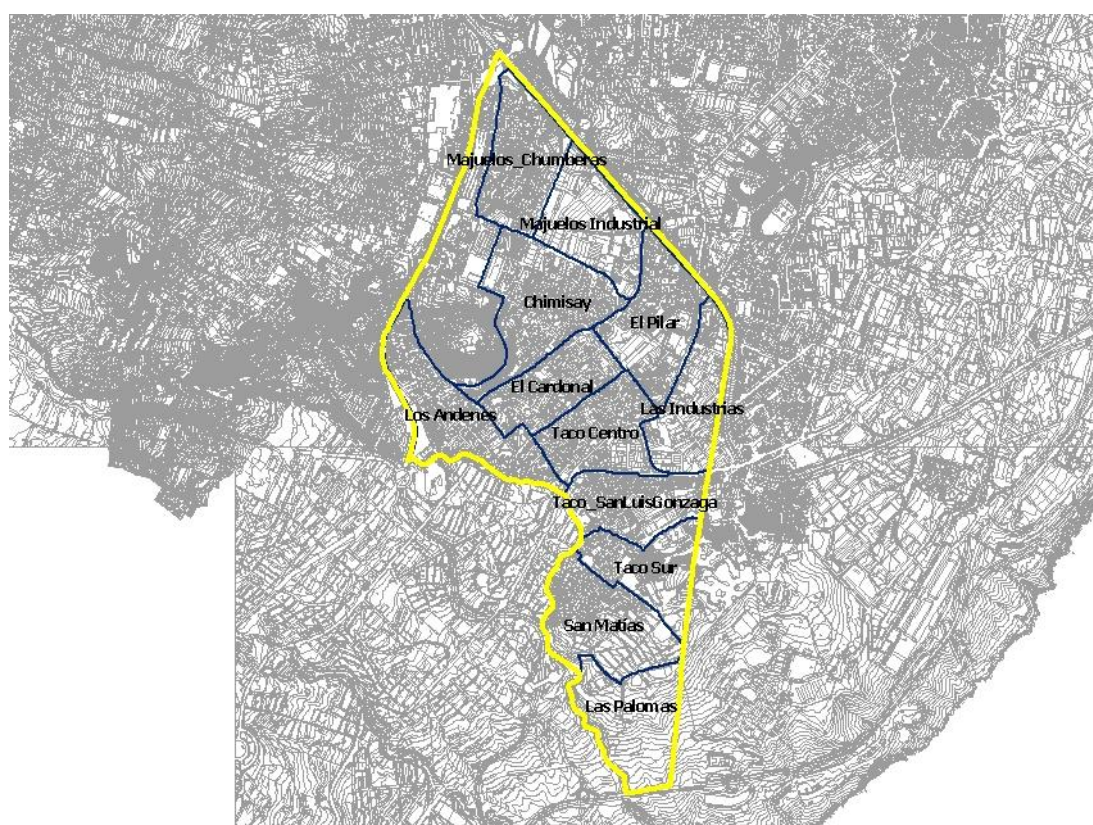


Figura 12.4: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Taco

La división se ha llevado a cabo atendiendo a sus diferencias con respecto a la trama, al grado de consolidación, al uso presente y al tipo de edificación que se muestra en cada una de las zonas. El perímetro exterior de las AUHs se ajusta, en general, a la edificación existente, y los bordes entre ellas se definen, en la mayoría de los casos, haciéndolas coincidir con significativos elementos viarios o territoriales. Son las siguientes:

12.4. Ordenación pormenorizada.

12.4.1. Trama urbana

La Autopista del Norte (TF-5), que funciona como una barrera separadora entre los núcleos situados a ambos lados de la misma, no lo es tanto en el núcleo de Taco, dado que varias de las vías principales que se localizan en él, salvan este viario territorial por medio de pasos a distinto nivel, conectando así directamente con el núcleo de La Cuesta y con Santa Cruz. Asimismo, las distintas salidas de la Autopista (TF-5) garantizan una óptima accesibilidad a las áreas industriales que se localizan en su entorno. Algo similar ocurre con la Autovía TF-2, que discurre al oeste de Taco, entre Las Chumberas y Santa María del Mar, enlazando los dos principales ejes viarios (las autopistas TF-5 y TF-1) del área metropolitana, ya que a pesar de que su trazado dificulta la comunicación entre Taco y Geneto, tanto esta vía territorial, como sus vías de servicio, resulta fundamental para facilitar el acceso a las áreas comerciales situadas en su entorno.

Las vías urbanas que estructuran el núcleo con orientación noreste-suroeste, provienen de La Cuesta y de Santa Cruz, destacando entre ellas las vías de servicio de la Autovía TF-2, la Avenida de El Paso, la Avenida de Los Majuelos, la Carretera La Cuesta-Taco y la carretera del Rosario. Asimismo, a partir de la Plaza de África, comienza la Carretera General del Sur, dando continuidad a la Carretera La Cuesta-Taco, hacia el oeste. Las Líneas 1 y 2 del Tranvía, con trazado coincidente con el de la Carretera de La Cuesta-Taco, discurren por el territorio reforzando la comunicación entre La Cuesta y Taco, pasando por delante del Hospital Universitario y bifurcándose posteriormente, siguiendo la Línea 2, al oeste por la Avenida de Taco hasta Tíncer, y la Línea 1, hacia el sur, por la calle San José Obrero, que enlaza con la Carretera del Rosario y continua hacia Santa Cruz.

La Avenida de los Majuelos, presenta distintos problemas entre los que destacan: su deficiente conexión con la Autovía TF-2, en la glorieta situada sobre la misma, al tratarse de un nudo incompleto, además de contar con una deficitaria sección y escasa integración con los viarios colindantes, en el tramo entre el pabellón Santiago Martín y la glorieta de la Avenida de Los Custodios; aunque nada de esto le impide funcionar como estructurante.

La Avenida El Paso muestra también problemas de conectividad con La Cuesta, al no existir actualmente, entre La Higuera-Las Mantecas, un viario que prolongue la citada avenida hacia el este, enlazando con La Cuesta. Por este motivo, la conexión con La Cuesta, a esta altura, se hace obligatoriamente a través del Eje Las Nieves-El Gramal, y la conexión con el Casco de La Laguna, por el enlace de la Autovía TF-2, frecuentemente congestionado. Asimismo, en el extremo sur de Taco, se plantean diversos viarios urbanos (la vía Ofra-El Chorrillo, el eje Las Palomas y el enlace de Hoya Fría-TF-1), prolongando y enlazando vías existentes, a fin de mejorar la conectividad a nivel local y municipal.

Las restantes vías urbanas que cosen este núcleo, en dirección noroeste-sureste, son la Avenida de La Libertad y el eje viario Bocatuerta-Montaña Pacho, vinculando ambas Taco con Geneto, así como la vía de servicio (tramo sur) de la TF-2, que continua hacia el sur y enlaza con la vía de Barranco de El Muerto. Así, La Avenida de la Libertad, al contar con una amplia sección viaria, es la vía urbana de mayor entidad, que se encarga de enlazar el Parque Comercial de Geneto con Taco (a través de una vía que discurre bajo la Autovía TF-2). La continuidad de esta vía se ve interrumpida entre la Avenida de los Majuelos y la Carretera del Rosario. Por este motivo, uno de las premisas de ordenación de este Plan es mejorar su enlace con la Avenida de Los Custodios. Asimismo, se plantean dos nuevos viarios urbanos de nivel 2, Montaña Taco Norte y Montaña Taco Sur, a fin de vertebrar el barrio de San Matías y mejorar su accesibilidad.

La labor de los viarios locales principales es también fundamental, al ser los encargados de organizar y canalizar los tráficos hacia la trama interior de cada AUH, segregar los tráficos rodados de los peatonales. Así como de alojar los tráficos industriales y comerciales, en las áreas que albergan estos usos, que muestran una estructura menos fragmentada y manzanas con parcelas de mayor dimensión (como Los Majuelos Industrial, Las Industrias y Parque Comercial, entre otros).

Los restantes viarios se definen como viarios locales secundarios, dadas las limitaciones de su sección, y se diseñan como viarios de coexistencia, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, salvo excepciones donde sea necesario segregar de tráficos. La calidad ambiental y estética de las calles se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

El nivel de urbanización es aceptable, pero con problemas dimensionales, al presentar el viario del núcleo en general, una sección viaria deficitaria, que hace inevitable plantear rectificaciones de alineaciones, intentando no afectar a las edificaciones existentes, para homogeneizar o dotar al viario de un ancho suficiente. Además se plantearán diversas actuaciones de mejora urbana en suelo urbano consolidado, mejorando la conectividad y accesibilidad del conjunto. Como por ejemplo, las gestiones destinadas a obtener y ejecutar los viarios que conectan las “áreas nuevas” con la trama urbana existente, en Las Industrias, entre otros.

Otro problema destacable, derivado en parte de la sección deficitaria, es la falta de aparcamiento. Esto ocurre principalmente en los barrios de uso residencial-terciario, de mayor antigüedad, que presentan una trama con alto grado de consolidación edificatoria y calles tan estrechas que no es posible ubicar aparcamientos, y donde las reducidas dimensiones del parcelario actual, dificultan la ubicación de edificaciones colectivas, que permitan albergar aparcamientos en planta sótano.

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

12.4.2. Usos

La franja central del núcleo de Taco, desde las Chumberas hasta Las Palomas, muestra como principal el uso residencial, con predominio de la vivienda colectiva en manzana cerrada. No obstante, se definen algunas piezas con el uso de vivienda colectiva agrupada, en base a las condiciones edificatorias consolidadas, correspondientes a los polígonos de Las Chumberas y de El Cardonal. El uso residencial unifamiliar también está presente, pero de forma minoritaria, localizándose algunas piezas en Las Chumberas, otras en la Carretera del Rosario, el polígono San Luis Gonzaga, y también en el AUH de Las Palomas.

Como se ha comentado, este núcleo muestra una elevada concentración de actividades económicas, localizadas fundamentalmente en las franjas adyacentes a las vías territoriales, y en torno a las vías urbanas principales que parten de ellas. Así, al borde de la Autopista del Norte (TF-5), separadas por el barrio de El Pilar, se localizan dos áreas de uso predominantemente industrial (que coexiste, en algunos casos con los usos de oficinas y comercial), correspondientes a las AUHs de Las Industrias y Los Majuelos Industrial, entre otros.

Al noroeste, a ambos lados de la Autovía TF-2, se localiza una franja conformada por grandes manzanas de uso comercial, perteneciente en parte a Geneto, que se extiende hacia el sur-sureste, junto a la Avenida de la Libertad, hasta llegar a Los Majuelos Industrial.

Los usos de espacio libre público y de equipamiento comunitario también están presentes. Así, se localizan grandes piezas destinadas a espacios libres, junto a Montaña Pacho, la montaña de Taco y los barrancos del Muerto y de los Andenes, así como al sur, en las “áreas nuevas” que dan frente a la TF-1. Repartidas por el resto del núcleo, en relación con viarios estructurantes, se localizan diversas piezas de menor entidad, tanto de espacios libres como de equipamientos.

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

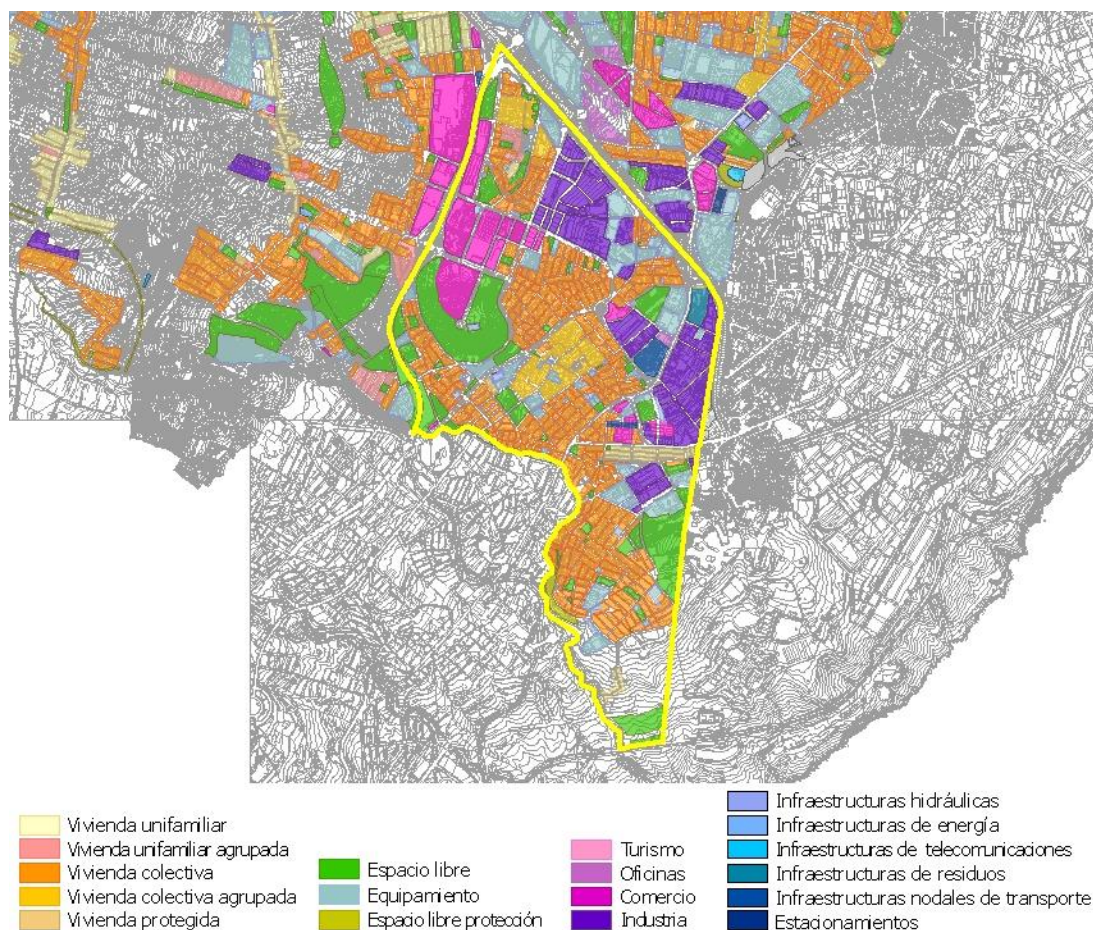


Figura 12.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Taco

12.4.3 Edificación

Taco es un núcleo que muestra una trama urbana con un alto grado de consolidación y colmatación, por lo que en consecuencia, en suelo urbano consolidado se han conservado, en líneas generales, los parámetros establecidos por el planeamiento anterior, si bien es cierto que han sido revisados y modificados en algunos aspectos, a fin de adaptarlos a la realidad existente, y homogeneizar y mejorar las características tipológicas de los inmuebles.

Como se ha dicho, en el tejido de uso residencial existe un predominio de la vivienda colectiva entre medianeras, configurando manzana cerrada, con una altura máxima de 3 o 4 plantas, en la mayoría de las piezas. Excepto en las áreas nuevas y en los polígonos, donde se define la vivienda colectiva edificación abierta (agrupada, en el caso de los polígonos).

En las piezas en las que se quiere obtener una imagen homogénea de la fachada de las manzanas, así como para posibilitar la articulación de los espacios interiores de uso privado y de los espacios libres de uso público, se ha fijado la línea de disposición obligatoria. Y se define la separación mínima a linderos, coincidente con la línea límite de la edificación, en las piezas situadas en el linde de autopista o autovía, que se vean afectadas por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Las piezas destinadas a equipamiento comunitario se regulan con criterio general, en todo el núcleo, con parcelación vinculante y edificabilidad, con el fin de restringir lo menos posible su disposición, ante una futura renovación. A excepción de los que se localizan inmersos en la trama o lindando con otros usos, como el residencial, que se ordenan con parámetros similares a los existentes, buscando la armonía con su entorno. Asimismo, en los casos de equipamientos de usos educativos, se cumplirá la Normativa Sectorial de aplicación, referente a espacios libres de cada centro.

12.4. Gestión urbanística

En comparación con el vecino núcleo de Geneto, en Taco se delimitan escasos ámbitos de gestión, destacando entre ellos por su dimensión, los que se definen en Montaña Pacho, la Montaña de Taco y el ámbito de Las Palomas. Según la categoría de suelo en el que se establecen y la ordenación planteada, se puede distinguir los procedimientos de gestión asistemáticos, en suelo urbano consolidado, y los sistemáticos, en suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

Así, entre las actuaciones asistemáticas definidas en Taco, cabe destacar los ámbitos de gestión modalidad A2, y el de modalidad A4, localizados al suroeste, en la Montaña de Taco y sus cercanías, para obtener y ejecutar nuevos espacios libres públicos (correspondientes en parte al parque urbano de Montaña de Taco, sistema general de espacios libres). Así como los A2, de menor entidad, necesarios para ampliar viarios o conectar vías existentes.

También se definen diversos ámbitos de gestión modalidad A7, de doble ordenación, en los que se establece una ordenación alternativa, con un aumento del aprovechamiento y la cesión y calificación de terrenos para espacios libres o dotaciones. Como los que se localizan a ambos lados de la carretera General del Rosario, en las AUHs de Taco-Centro y Taco-San Luis Gonzaga, y frente a la Avenida de Los Majuelos, en el AUH-El Cardonal, entre otros.

Se definen diversos ámbitos de gestión sistemática (S2), para el desarrollo de los suelos vacantes, localizados fundamentalmente al sur del núcleo, para completar en un futuro, la urbanización del área y dotar de espacios libres y equipamientos a las zonas colmatadas que presentan una importante carencia, mejorando la conectividad y accesibilidad, a nivel local y de conjunto del núcleo. Cabe destacar entre ellos los planteados en las AUHs de: Las Industrias, Taco Centro, Majuelos-Chumberas y Las Palomas.

Otros ámbitos sistemáticos que se definen en Taco, son las gestiones transitorias (S5), (provenientes del PGO-2004), entre los que destaca el ámbito discontinuo de Montaña Pacho, en el AUH-Parque Comercial (perteneciente en parte al núcleo de Geneto).

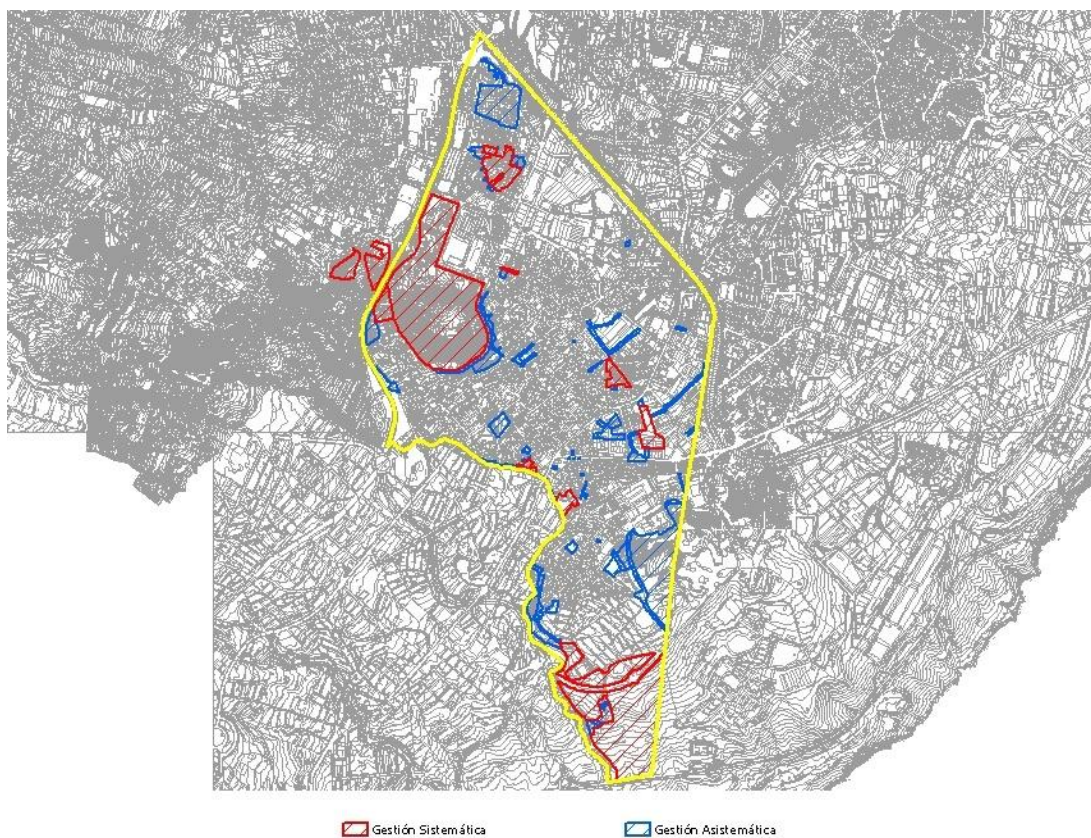


Figura 12.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Taco

13. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE GENETO

13.1. Delimitación y descripción general

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

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

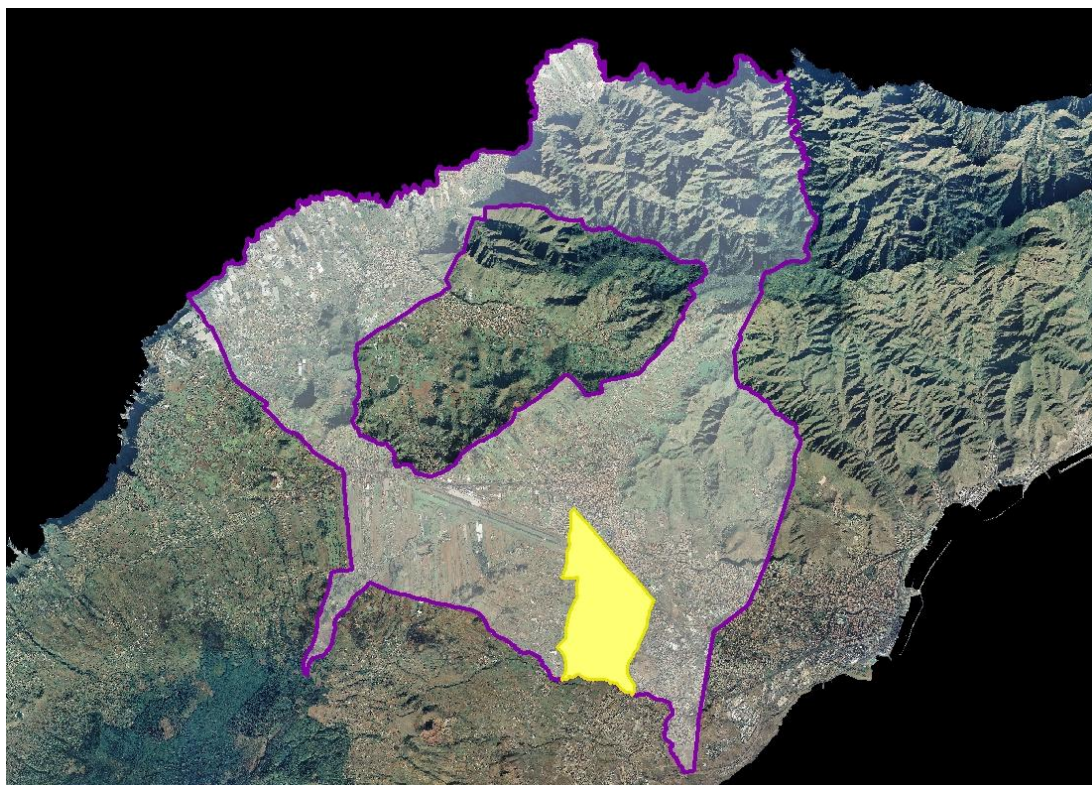


Figura 13.1: Ubicación del núcleo en el municipio

Geneto es un núcleo heterogéneo en desarrollo, que se encuentra en un proceso importante de cambio de un modelo agrícola a uno urbano. De los caminos antes rurales que cruzan el área de norte a sur y en los que se apoyaba la edificación, el primer tramo de la Carretera de la Esperanza, el Camino San Francisco de Paula, el Camino San Miguel de Geneto y el Camino San Bartolomé de Geneto, en ocasiones cuelgan vías perpendiculares de acceso a las fincas a cuyos lados se han ido construyendo edificaciones, principalmente viviendas. Rara vez estas vías se prolongan hasta alcanzar otro camino, por lo que las distintas zonas del núcleo de este a oeste tienen muy poca relación.

Basándose en algunas de estas calles, se han desarrollado pequeños barrios con una incipiente trama urbana, trazándose transversales que las conectan, pero estas mallas se hallan inconclusas, con calles sin salida, de escasa sección y muchas veces sin completar la urbanización. Estos núcleos urbanos se dan principalmente a ambos lados del Camino San Bartolomé de Geneto al sur de Guajara y en las inmediaciones del Parque Comercial, en torno al Camino San Miguel de Geneto en El Moral, Bocatuerta, el Hurón y la Piconera. Algunas son áreas de crecimiento reciente, con un tejido residencial de baja densidad, en las que conviven promociones de adosados y vivienda colectiva con las viviendas unifamiliares, aisladas o entre medianeras, que ya existían en la zona, y piezas de uso industrial sin una organización clara.

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

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

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

13.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

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

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

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

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



Figura 13.2: Huella sonora del aeropuerto

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

En el extremo sureste del núcleo se encuentra el Sistema General de Equipamiento Insular/Comarcal, que engloba los centros comerciales de carácter metropolitano a ambos lados de la Autovía TF-2. La configuración interna de estas grandes superficies no permite interacción alguna con el tejido residencial.

El conjunto de pequeños barrios que coexisten con estas grandes bolsas comerciales carece de unas estructuras básicas que creen ciudad. Las calles que les dan acceso son espacios fronterizos impermeables a las dinámicas socioeconómicas que se producen a pocos metros ya que no existe comercio secundario, servicios o espacios complementarios de ocio. Esta problemática, entre otras, obliga a considerar hacia dónde mira el barrio, y dónde y cómo podría reforzar su propia identidad. La movilidad motorizada del área está fuertemente condicionada por la capacidad de los dos nudos viarios cercanos a Alcampo y a Leroy-Merlín, por las limitaciones del antiguo eje rural de San Bartolomé de Geneto y por la barrera que supone desde el punto de vista urbano la TF-2.

13.3. Ordenación Estructural

13.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

Los elementos estructurantes viarios que plantea este PGO son:

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

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

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

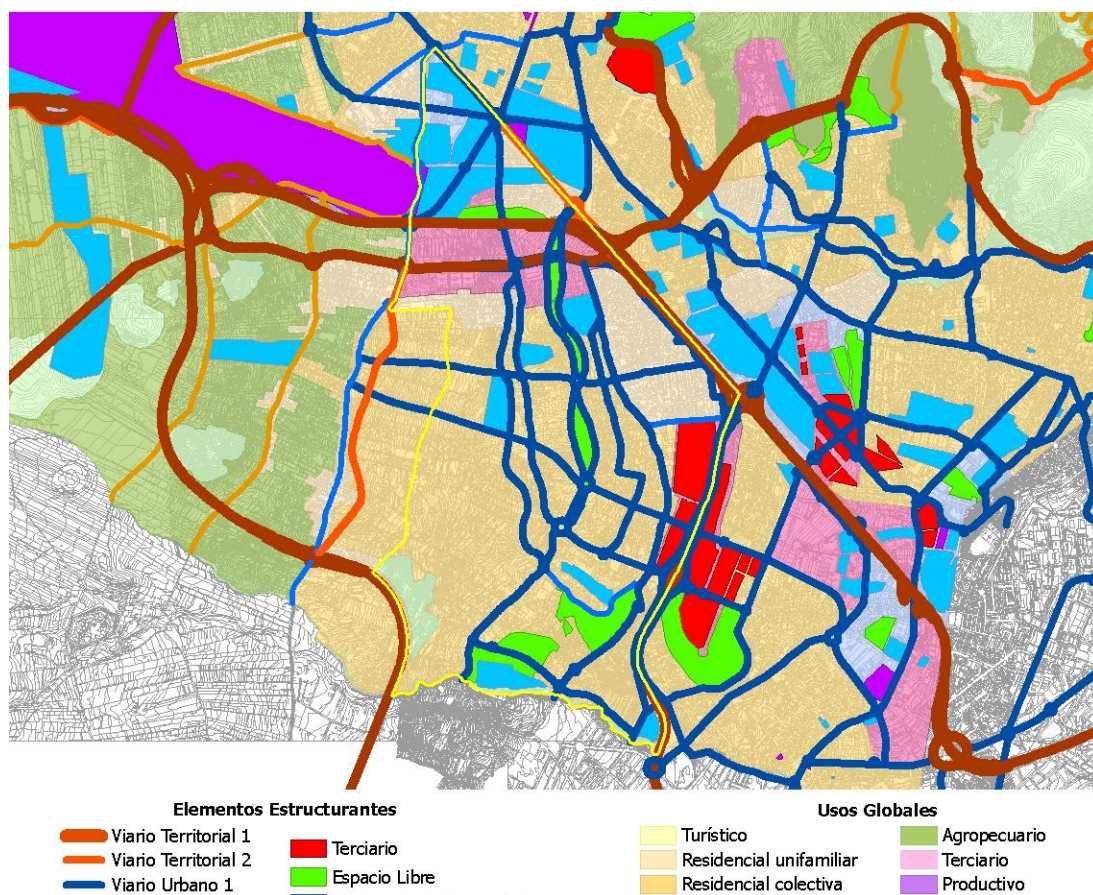


Figura 13.3: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Geneto

Los elementos estructurales no viarios, ubicados en Geneto, son los que siguen:

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

- d) El Sistema General de Equipamiento Insular/Comarcal, que engloba los centros comerciales a ambos lados de la Autovía TF-2.

13.3.2. Clasificación y categorización

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

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

Existe además un ámbito de suelo rústico de protección paisajística en el entorno de La Piconera y suelo rústico de protección hidrológica en el Barranco de Los Andenes.

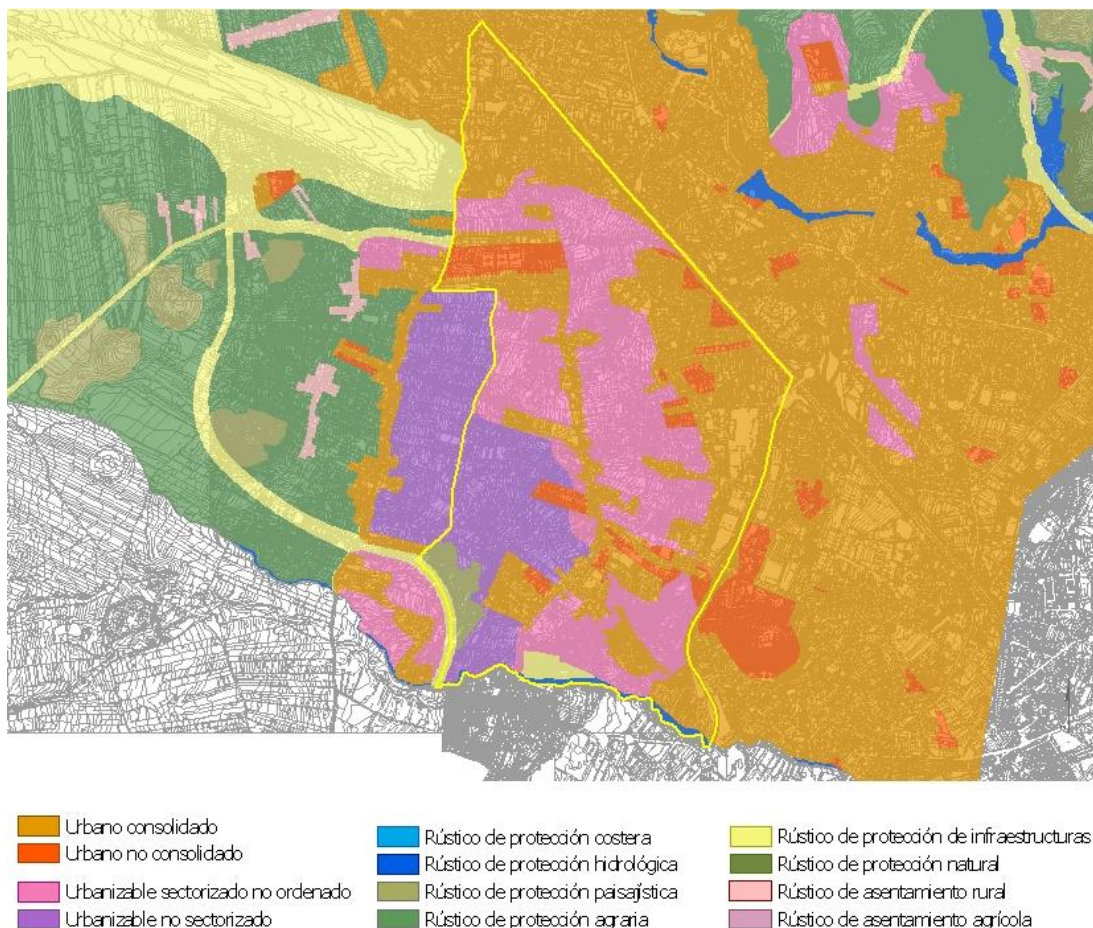


Figura 13.4: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Geneto

13.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

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

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

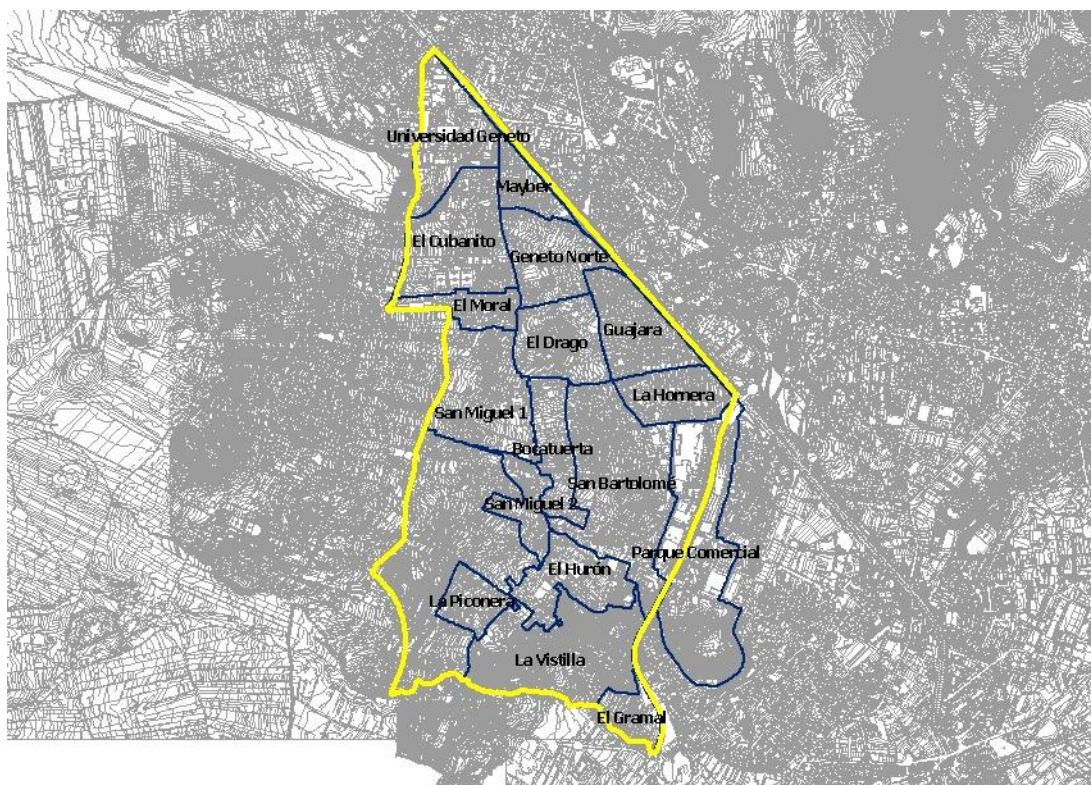


Figura 13.5: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Geneto

13.4. Ordenación pormenorizada

13.4.1. Trama urbana

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.4.2. Usos

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

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

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

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

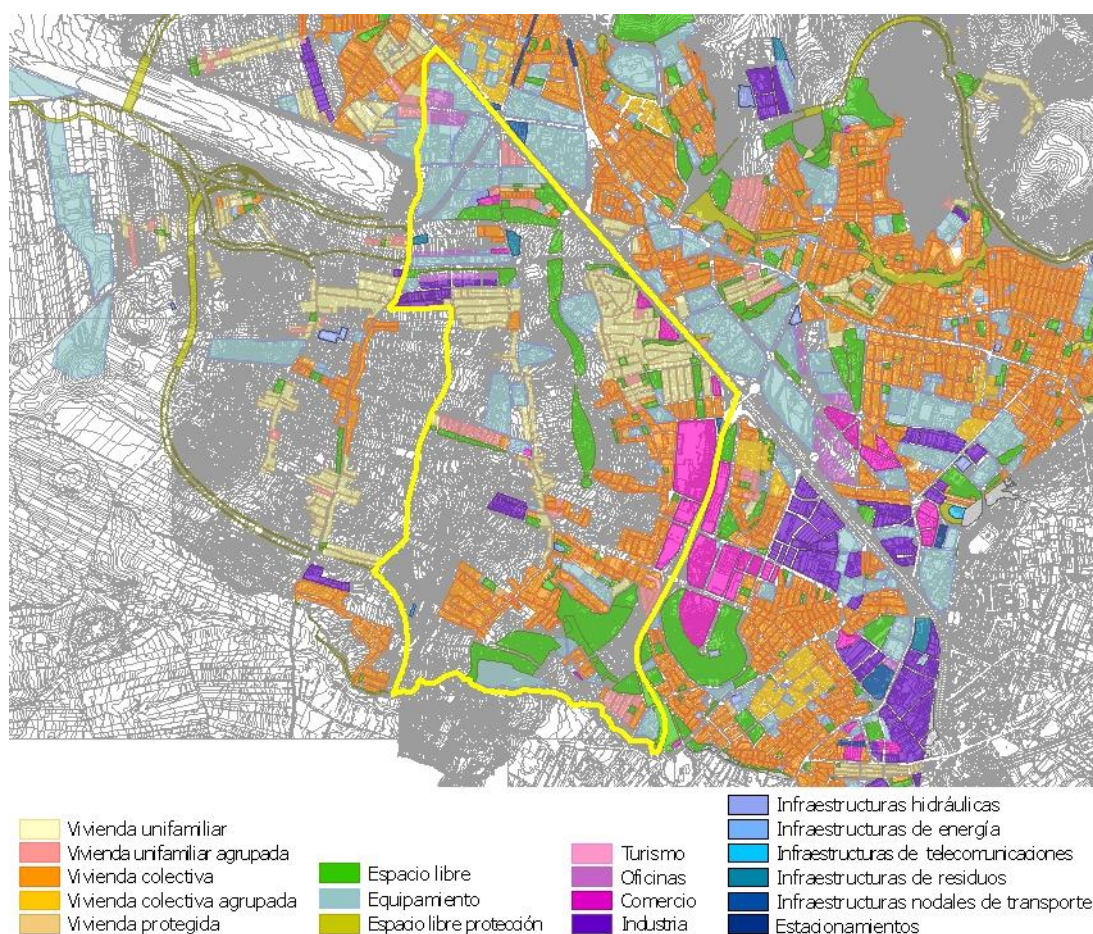


Figura 13.6: Usos pormenorizados principales del núcleo de Geneto

13.4.3. Edificación

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

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

13.5. Gestión urbanística

En Geneto se delimita un gran número de ámbitos de gestión sistemática en los terrenos que se encuentran actualmente vacíos o con alguna edificación aislada sin acceso desde la trama urbana. Estos ámbitos se localizan en suelo urbano no consolidado y urbanizable sectorizado no ordenado contiguo a las zonas consolidadas.

La problemática fundamental radica en la ausencia de un viario interior adecuado, lo que impide la ocupación urbana del mismo y la articulación de las diferentes zonas del área y con las áreas vecinas. El objetivo de la gestión es completar la trama viaria, que los terrenos vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar, a la vez que se dota a esas áreas de equipamientos y espacios libres.

También cabe destacar las actuaciones de gestión asistemática A2, delimitadas para urbanizar y, en su caso, obtener el suelo necesario para el trazado de las vías estructurantes.

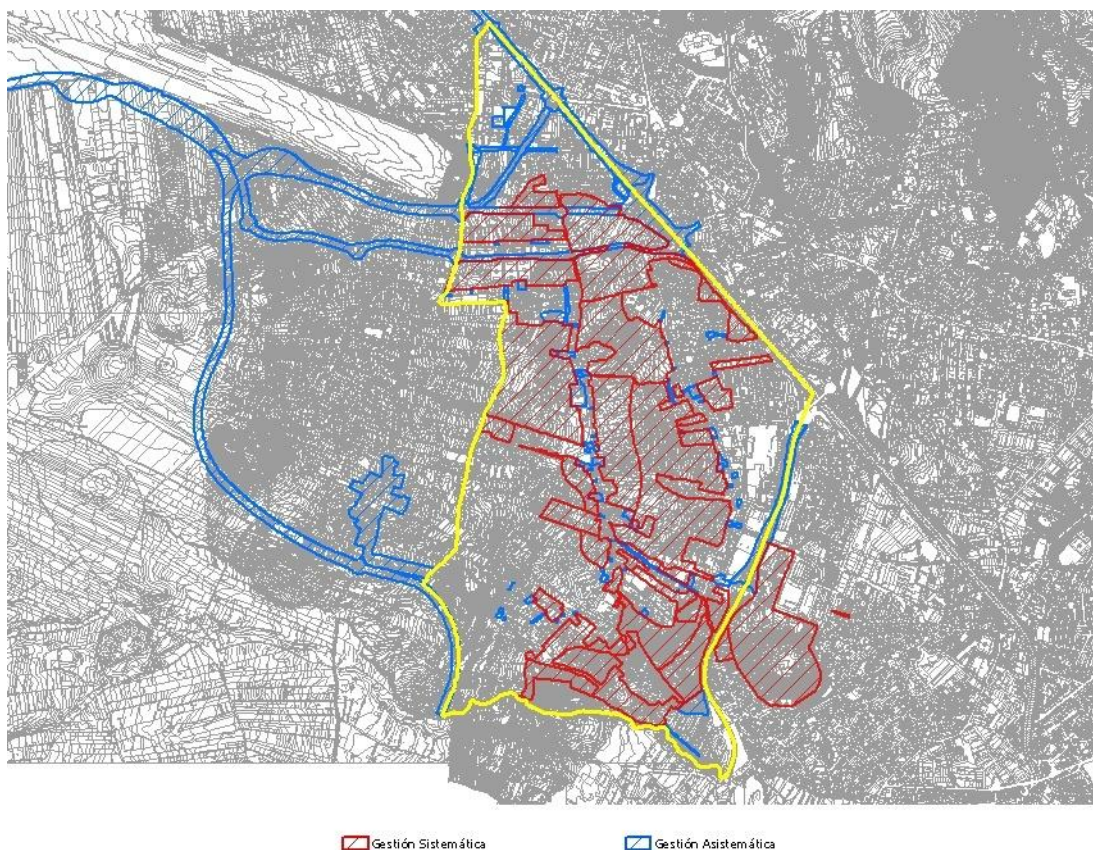


Figura 13.7: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Geneto

14. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN DE LOS BALDÍOS

14.1. Delimitación y descripción general

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

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

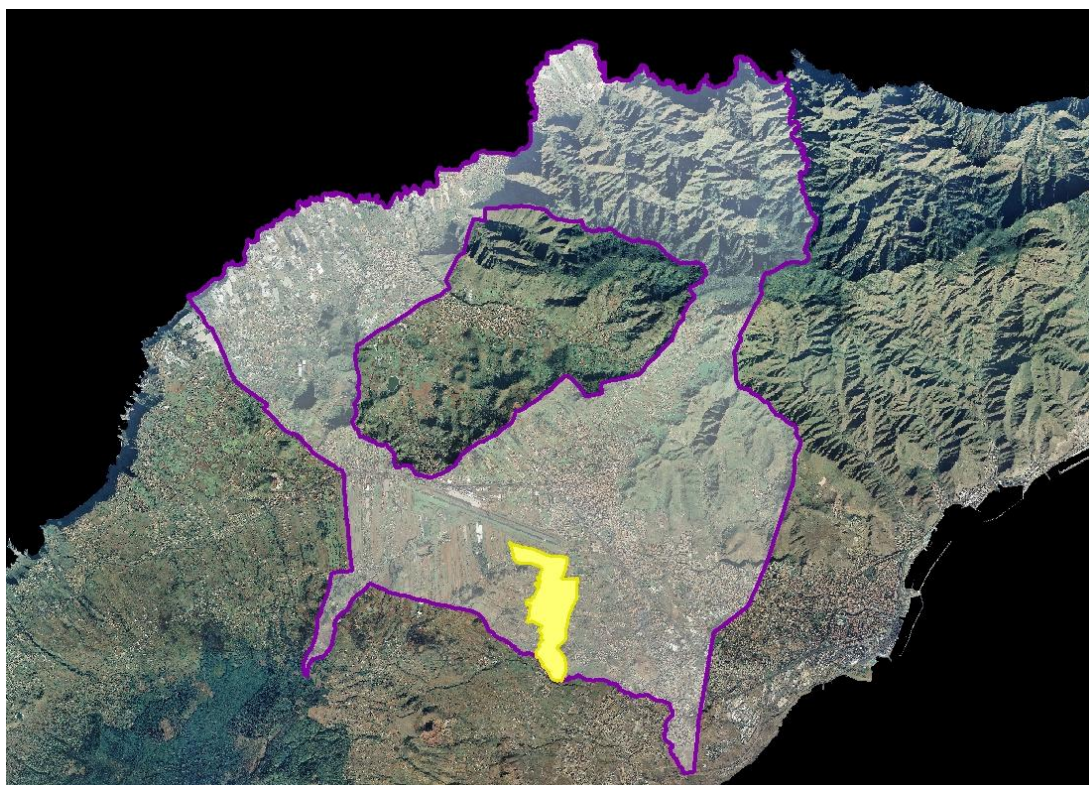


Figura 14.1: Ubicación del núcleo en el municipio

Esta zona de La Laguna se estructura en base a antiguos caminos agrícolas, el Camino San Francisco de Paula, el Camino del Medio y el Camino de la Mina, que la recorren en dirección norte sur y la Carretera de la Esperanza hacia el suroeste. La edificación se ha situado al borde de los caminos y posteriormente ha ido ocupando las partes interiores, apoyada en serventías privadas transversales de muy poco ancho que se han abierto para tener acceso a las sucesivas divisiones de las suertes originales.

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

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

14.2. Problemática urbanística: criterios y objetivos de ordenación

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

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

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

14.2. Ordenación Estructural

14.3.1. Elementos estructurantes y usos globales

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

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

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

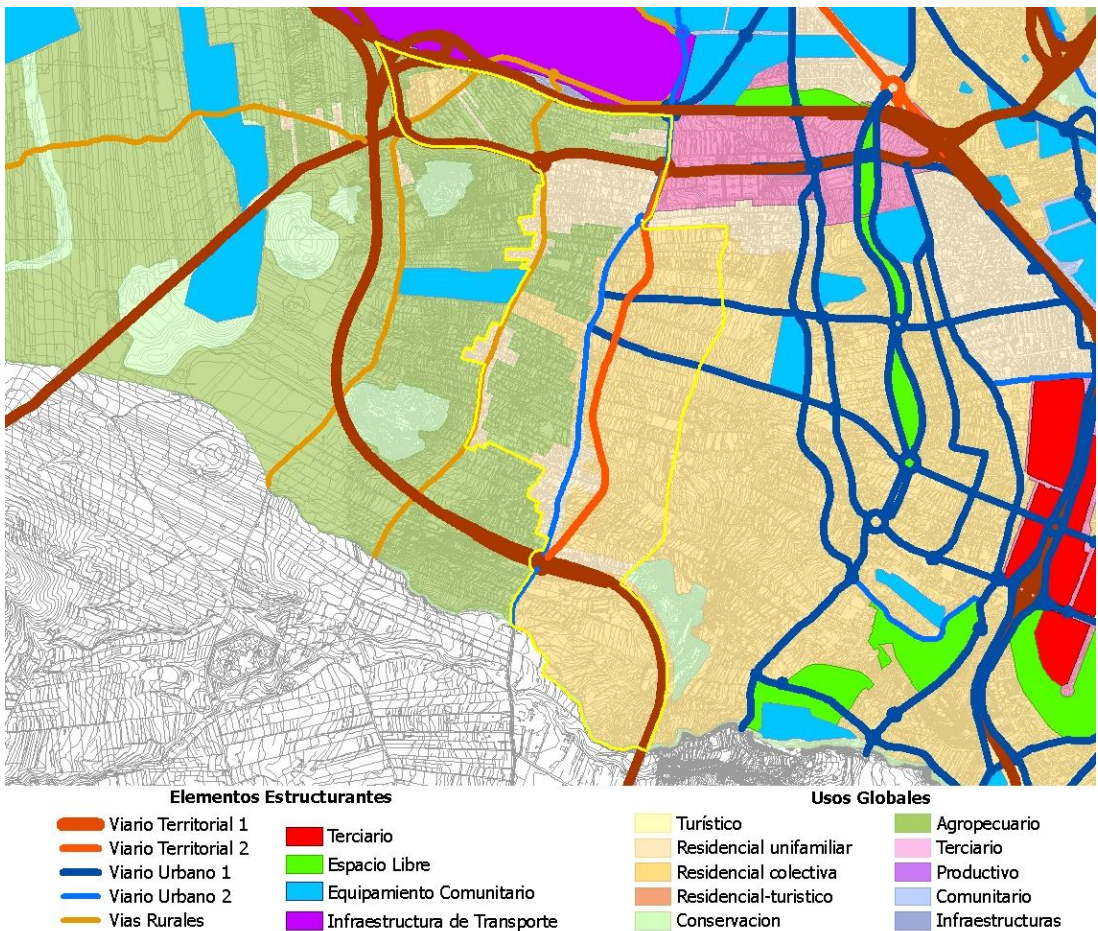


Figura 14.2: Modelo de ordenación estructural del núcleo de Los Baldíos

14.3.2. Clasificación y categorización

Las franjas de terrenos localizadas en las traseras de las edificaciones de los principales caminos y junto a los viarios territoriales, está categorizado como suelo rústico de protección agraria, en la franja oeste y en la este, suelo urbanizable no sectorizado. Los trazados de las vías territoriales están categorizados como suelo rústico de protección de infraestructuras. Hay varios ámbitos (uno en los Baldíos 3, tres en la Carretera de la Esperanza y uno en el Camino del Medio en el área de Calle la Viña) categorizados como suelo rústico de asentamiento rural. Además encontramos tanto en el sur como en el norte del núcleo, dos suelos categorizados como urbanizable sectorizado no ordenado.

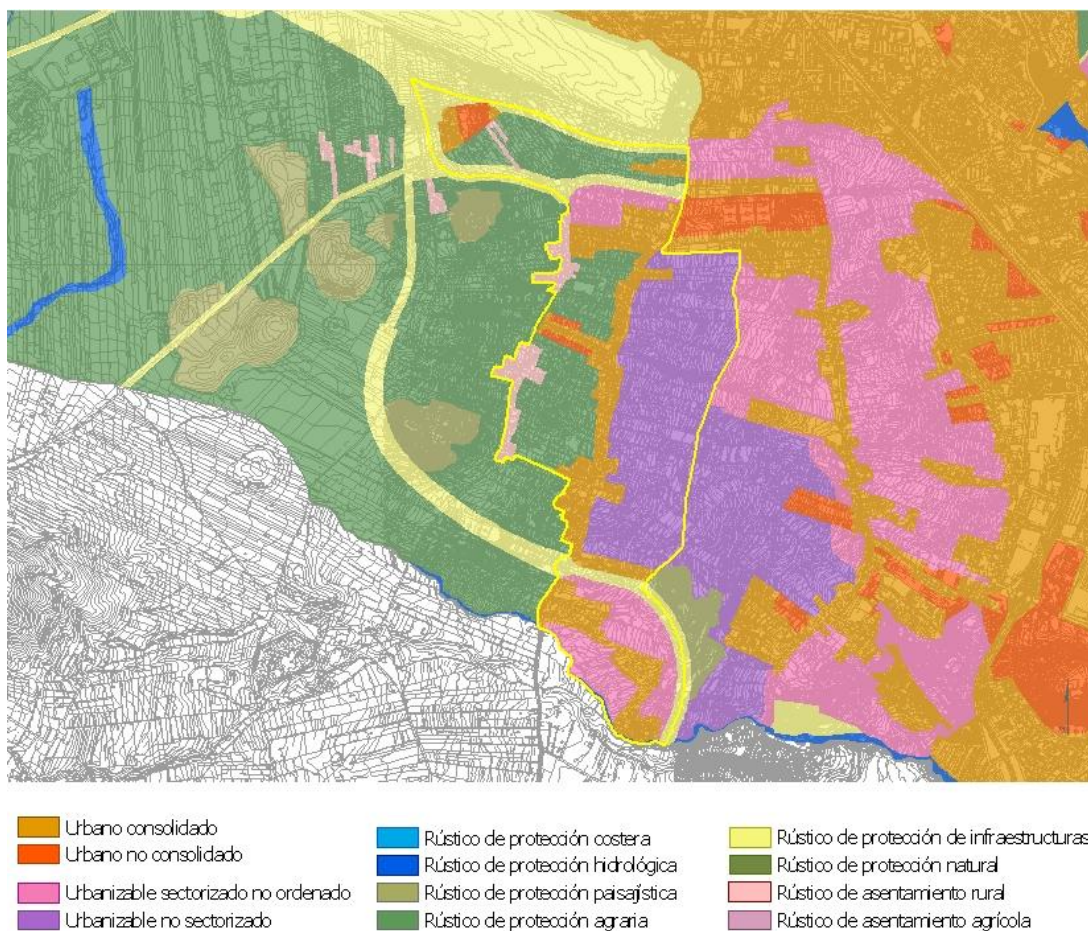


Figura 14.3: Categorización urbanística del suelo del núcleo de Los Baldíos

14.3.3. División en áreas urbanísticas homogéneas

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

- 1) AUH-1401: Los Baldíos 1
- 2) AUH-1402: El Centenero
- 3) AUH-1403: Los Baldíos 2
- 4) AUH-1404: Los Baldíos 3
- 5) AUH-1405: Carretera la Esperanza

- 6) AUH-1406: La Costurera
- 7) AUH-1407: Calle la Viña

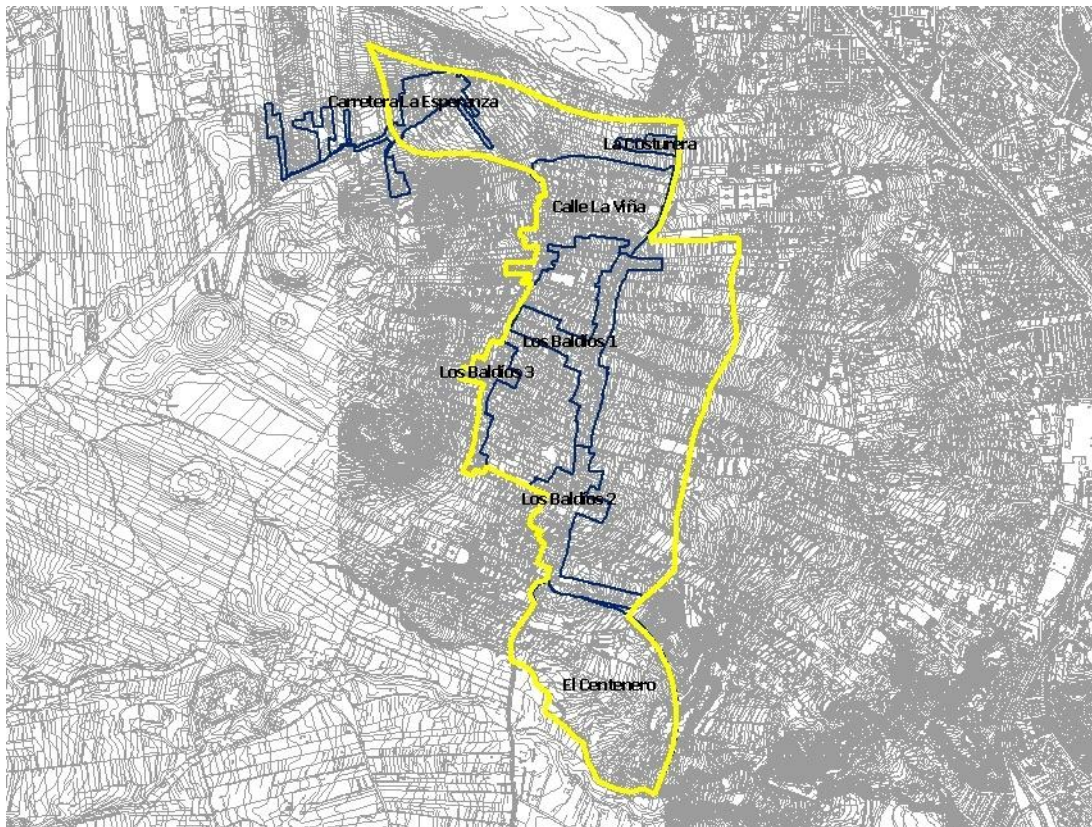


Figura 14.4: Áreas urbanísticas homogéneas del núcleo de Los Baldíos

14.4. Ordenación pormenorizada

14.4.1. Trama urbana

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

Por lo general a cada área se accede por una sola vía, que suele ser uno de los caminos principales. Estos caminos se dotarán de la sección y los servicios adecuados para un viario principal. Otro de los criterios de ordenación es completar la trama, conectando las áreas de manera eficaz y mejorando la accesibilidad global. Para ello, además de crear las vías principales necesarias para interconectar transversalmente las distintas zonas del núcleo, se proyectará el viario urbano complementario, encargado de organizar los tráficos dentro de la trama urbana de cada AUH, segregar los tráficos rodados de los peatonales y alojar los tráfi-

cos industriales y comerciales. En las zonas industriales, las vías de servicio separarán los diferentes tráficos. La mayoría de los viarios interiores de las áreas de los Baldíos se consideran locales, dadas las limitaciones de su sección, y se diseñan con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento.

La calidad ambiental y estética de las calles se mejorará mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos. El viario principal a su vez se enlazará con el viario territorial, que relacionará el núcleo con el resto del área metropolitana y con los municipios del norte y el sur de la isla.

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

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

14.4.2. Usos

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

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

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

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

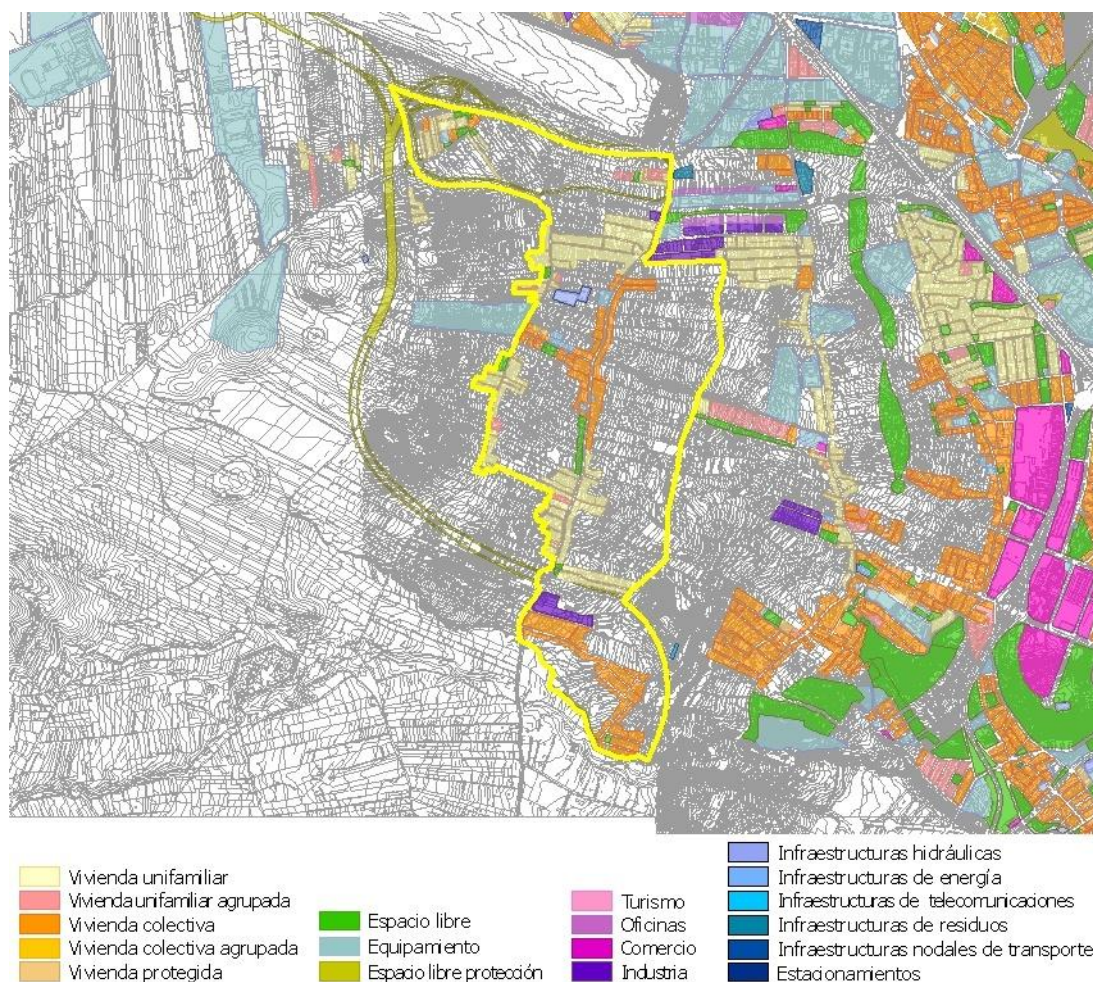


Figura 14.5: Usos pormenorizados principales del núcleo de Los Baldíos

14.4.3. Edificación

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

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

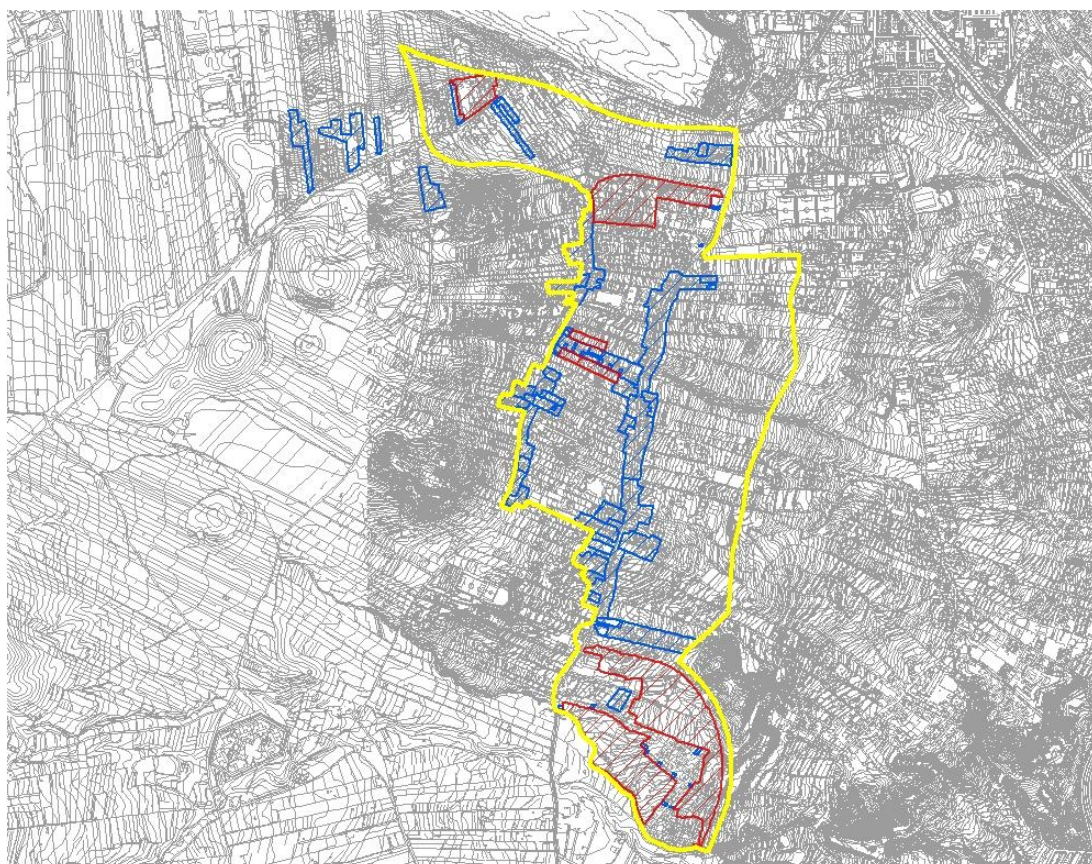
La separación de la edificación a linderos que dan a suelos rústicos es de 3 m. La separación mínima a linderos que se deba dejar por la línea límite de la edificación en autopista o autovía, se fija de forma gráfica o numérica en las piezas que se vean afectadas por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias. Se fijan además otros parámetros que atañen a la parcela propiamente dicha, el círculo mínimo inscribible, la superficie mínima de parcela y la longitud mínima del lindero frontal, según el caso, para evitar la parcelación excesiva. Las piezas de protección con una entidad importante tienen parcela vinculante para que se ejecuten en una sola promoción.

14.5. Gestión urbanística

Se delimitan distintos ámbitos de gestión según la categoría de suelo en la que se establecen, distinguiéndose entre procedimientos asistemáticos y sistemáticos.

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

Los ámbitos de gestión sistemática S1 y S2 engloban los suelos urbanos no consolidado y el urbanizable sectorizado no ordenado contiguos a las zonas consolidadas, y comprenden terrenos actualmente vacíos y alguna edificación aislada sin acceso desde la trama urbana y los bordes entre lo consolidado y las vías territoriales. La problemática fundamental de estos ámbitos radica en la ausencia de un viario interior adecuado, lo que impide su ocupación urbana y la articulación de las diferentes zonas del área y con las áreas vecinas. El objetivo de la gestión es completar la trama viaria, que los terrenos que han quedado vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar y dotar a esas áreas de equipamientos y espacios libres.



■ Gestión Sistemática ■ Gestión Asistématica
Figura 14.6: Ámbitos de gestión urbanística en el núcleo de Los Baldíos