

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

D. MEMORIA DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA 1 D2. LAS DETERMINACIONES URBANÍSTICAS SOBRE LA TRAMA URBANA

ÍNDICE

1. TRAMA URBANA -----	3
1.1. La formación del espacio urbano -----	3
1.2. Concepto de <i>trama urbana</i> -----	5
1.3. Trama urbana y ordenación pormenorizada -----	6
1.4. Criterios del PGO en la definición de la trama urbana -----	7
2. ALINEACIONES -----	11
2.1. Concepto de alineación en este Plan General -----	11
2.3. La sistematización de las alineaciones en el presente Plan General -----	14
2.3. El trazado de las alineaciones en el presente Plan General -----	15
2.4. La determinación <i>Accesibilidad</i> de las alineaciones -----	17
2.5. La determinación <i>Afección</i> de las alineaciones -----	18
3. LOS RECINTOS RESULTANTES DE LA TRAMA URBANA -----	21
3.1. Piezas -----	21
3.2. Tramos viarios -----	22
3.3. Los espacios libres públicos en la trama urbana -----	23
3.4. Los niveles alimétricos de los recintos de la trama urbana -----	25
4. DETERMINACIONES BÁSICAS SOBRE LOS TRAMOS VIARIOS -----	28
4.1. Jerarquía viaria -----	28
4.2. Uso pormenorizado -----	29
4.3. Las rasantes viarias -----	30
4.4. Las secciones-tipo viarias -----	32
4.4.1. Sección-tipo 1 -----	32
4.4.2. Sección-tipo 2 -----	33
4.4.3. Sección-tipo 3 -----	34
4.4.4. Sección-tipo 4 -----	35
4.4.5. Sección-tipo 5 -----	35
4.4.6. Sección-tipo 6 -----	36
4.4.7. Sección-tipo 7 -----	37
4.4.8. Sección-tipo 8 -----	38
4.4.9. Sección-tipo 9 -----	38
4.4.10. Sección-tipo 10 -----	39
4.4.11. Sección-tipo 11 -----	40
4.4.12. Sección-tipo 12 -----	41
4.4.13. Sección-tipo 13 -----	41

4.4.14. Sección-tipo 14	42
4.4.15. Sección-tipo 15	43
4.4.16. Sección-tipo 16	43
4.4.17. Sección-tipo 17	44
4.4.17. Sección-tipo 18	45

1. TRAMA URBANA

1.1. La formación del espacio urbano

Pese a la polisemia de términos como *ciudad* o *urbano*, éstos siempre evocan la idea de concentración de edificaciones. La ciudad, en su sentido más amplio, es el símbolo por excelencia del sedentarismo, el espacio en el que se agrupan los seres humanos para residir, pero también para concentrar el núcleo fundamental de sus actividades sociales (productivas, de ocio). A riesgos de simplificar, los asentamientos urbanos, por embrionarios que sean, se configuran como *nodos* en el territorio circundante. Cabe así plantear, sólo con fines expositivos, una cierta dialéctica entre *ciudad* y *territorio* casi desde un punto de vista topológico: el territorio es el espacio más o menos indiferenciado de carácter extensivo, mientras que las ciudades son los puntos significantes de dicho espacio, de fuerte carácter intensivo.

Naturalmente, el territorio no es un espacio indiferenciado. Su *antropización*, la transformación material del mismo por el hombre para su aprovechamiento (agrícola, por ejemplo y principalmente) conlleva cualificarlo y distinguirlo pero también, sobre todo, dividirlo. Sin duda, en este proceso el elemento imprescindible es el *viario*, entendido como el soporte físico que permite hacer accesibles las distintas partes del territorio. Antropizar un territorio es, en primer y fundamental lugar, dotarlo de accesibilidad, ya sea mediante la más rudimentaria trocha o con una autopista. La red de caminos (o de carreteras), además, crea la base para la división del territorio que ha hecho accesible, generando las *unidades de uso*, habitualmente coincidentes con las unidades propiedad.

La densidad, en un ámbito territorial determinado, de su red viaria es un indicador muy significativo de la intensidad de uso del mismo. En la imagen adjunta se representan dos ámbitos territoriales tinerfeños muy diversos, ambos de 1 km². El primero, que corresponde al Parque Nacional del Teide, apenas es surcado por un sendero y presenta una *densidad* viaria de 2 metros lineales por km². En el segundo, el antropizado entorno agrícola de Valle de Guerra con una intensiva división parcelaria, el mismo indicador se sitúa en un valor medio de 25 ml/km². Aún así, en ambos casos y pese a los amplios márgenes de variación, las densidades viarias en el territorio han de considerarse bajas en comparación con las que se alcanzan en los núcleos urbanos. Justamente, esta densificación de los viarios es una de las notas, junto con la concentración de edificaciones en los espacios interiores de esta red, que caracteriza físicamente el espacio urbano, la ciudad.



Figura 1: Ejemplos de diferentes densidades viarias en el territorio



La red viaria territorial se hace pues "urbana" mediante su densificación. Los ejes territoriales que "entran" en la ciudad (o, más bien, salen de ella, toda vez que la ciudad es el nodo articulador del territorio que la circunda, su *hinterland*), se desdoblan, duplican, ramifican a fin de formar espacios interiores de menor tamaño que los propios del suelo rústico. Los espacios *servidos* por los viarios son, justamente, los que albergan las actividades humanas y, lógicamente, su dimensión responde a las de las *unidades de uso* de éstas. Mientras en un territorio agrícola esas unidades son las fincas de cultivo, en el ámbito urbano son las *manzanas*, los recintos susceptibles de división en *parcelas* sobre las que se disponen las edificaciones, mayoritariamente residenciales, pero también comerciales, industriales, comerciales.

Naturalmente, los límites de densidad viaria a partir de los cuales un territorio puede considerarse "urbano" no están claros. De hecho, numerosos asentamientos humanos se forman a partir de la ocupación edificatoria de ejes de naturaleza territorial, sin que apenas sufran procesos posteriores de densificación viaria. En Tenerife, tal es el caso de muchos *asentamientos rurales a borde de camino*¹ e incluso de partes de los núcleos urbanos de medianía. La conformación de estos asentamientos obedece, en su origen, a la progresiva construcción de viviendas vinculadas a la lógica rural (la estructura catastral y los usos agrarios); es justamente al aparecer procesos de transformación al margen de aquélla cuando se puede empezar a hablar de espacio urbano.

Así pues, no es tanto el grado de concentración edificatoria (superficie construida entre superficie de suelo) sino el de densidad viaria el que marca más relevantemente el carácter urbano de un ámbito territorial (y, consiguientemente, también su grado de urbanidad). El espacio de la ciudad aparece atravesado por viarios mucho más juntos entre sí y más interconectadas que en el territorio no urbano. Como consecuencia obvia, los espacios de uso, las manzanas, son de dimensión mucho menor que los análogos en el rústico circundante. Ciertamente, los pertinentes indicadores de *urbanidad*² pueden variar muy significativamente entre los distintos núcleos urbanos (como puede apreciarse en la figura adjunta) pero, aunque sus diferencias sean significativas en el análisis y ordenación urbanística, siempre se encontrarán dentro de intervalos que permitan caracterizar el espacio como urbano.

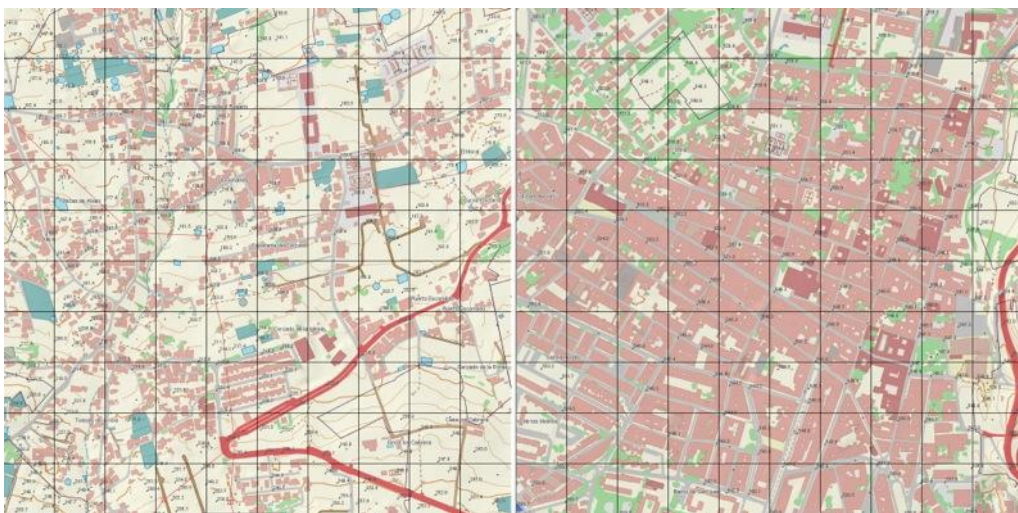


Figura 2: Diferentes densidades viarias en dos núcleos del municipio (Valle de Guerra y La Laguna)

¹Según la terminología del PIOT (artículo 3.8.3.2).

²Por ejemplo, el ya citado de densidad viaria, el de tamaño medio de manzana, el de cruces entre viarios por unidad de superficie, o cualesquiera otras propios de los análisis topológicos de la trama urbana.

1.2. Concepto de *trama urbana*

El término *trama urbana* aparece en el TRLOTENC para referirse a una condición de los terrenos para ser clasificados como suelo urbano. Sin embargo, el texto legal no aporta una definición de este concepto ni tampoco criterios operativos que permitan distinguir si existe o no trama urbana. Tampoco la jurisprudencia termina de alcanzar una definición suficientemente precisa, pese a las abundantes sentencias del Tribunal Supremo³ que se refieren a la trama o malla urbana (sinónimo empleado en otras leyes autonómicas); a lo más que llega el alto Tribunal es a asociar la trama urbana con "una urbanización básica constituida por unas vías perimetrales y unas redes de suministro de agua y energía eléctrica y de saneamiento de que puedan servirse los terrenos y que éstos, por su situación, no estén completamente desligados del entramado urbanístico ya existente" (STS de 23 de noviembre de 2004). Pese a la insuficiencia, parecieran apuntarse dos requisitos de la trama urbana: que los terrenos estén delimitados por viarios perimetrales y que estén en contigüidad (no completamente desligados) con el resto del suelo urbano (el que sí contaría incuestionablemente con trama urbana). Naturalmente, la jurisprudencia sigue dejando amplio margen discrecional en su aplicación ante cada caso concreto.

No es ocioso recordar que la palabra "trama", en castellano, hace alusión a un conjunto de elementos lineales que, cruzados y enlazados, forman un tejido. También del mismo campo semántico proviene el término "malla" que se utiliza con frecuencia para referirse al mismo concepto (malla urbana), si bien en este caso el significado estricto apunta no a los elementos lineales sino a las piezas del tejido (normalmente cuadradas) que quedan comprendidos entre aquéllos. En todo caso, sin ahondar en sus raíces lingüísticas, parece claro que la trama urbana hace referencia, al menos en su origen, a un territorio estructurado mediante viarios (los elementos lineales) que se cruzan entre sí formando manzanas en sus espacios interiores. Es obvio que la pertinencia de la metáfora textil en el urbanismo, donde cuenta con una ya muy larga tradición, obedece a la asociación de los viarios con los hilos del tejido y de las manzanas con las piezas que quedan entre éstos. Parece pues bastante claro que es el criterio topológico el más relevante para entender qué es la trama urbana. De tal modo, puede considerarse que sobre un ámbito territorial hay trama urbana cuando existen viarios que se cruzan entre sí definiendo unos espacios interiores (las manzanas) de dimensiones y formas adecuadas para ser divididos en parcelas propias de usos y tipologías urbanas. El modelo paradigmático de este enfoque topológico de la trama urbana lo conforman los ensanches, basados en un mallado ortogonal de mucha regularidad; pero también los núcleos de trazados más espontáneos (normalmente derivados de caminos rurales) cuentan con trama urbana en la medida de que esas calles irregulares se van cruzando sobre sí mismas. En cambio, en el extremo opuesto estarían los caseríos dispuestos a lo largo de un eje (sea una carretera o un camino rural), incluso aunque de él se bifurquen, casi siempre en estructura "arborescente", viarios menores. Este es justamente el modelo característico de los asentamientos rurales laguneros en los que difícilmente puede admitirse que haya trama urbana.

Pero además, para considerar que un ámbito territorial cuenta con trama urbana éste ha de alcanzar una dimensión suficientemente significativa, tanto en superficie como en número de manzanas y elementos viarios que la constituyen. No parece razonable, por ejemplo, llamar trama urbana a dos o tres manzanas adyacentes aunque todas estén bordeadas por viarios. Obviamente, fijar un límite dimensional, ya sea en superficie o número de tramos viarios y/o manzanas, será siempre cuestionable y, sin embargo, es algo de especial relevancia para decidir sobre la clasificación del suelo según lo dispuesto en el art. 50 TRLOTENC.

³Por ejemplo, las sentencias de 12/11/1999, 1/06/2000, 14/12/2001, 3/02/2003, 15/11/2003, 23/11/2004, 20/07/2010, 1/02/2011 y 21/12/2011, entre otras.

La propia Ley, consciente de la indeterminación jurídica del concepto, prevé (artículo 29) la elaboración de unas Normas Técnicas del Planeamiento Urbanístico que tengan por objeto "la precisión de los conceptos de consolidación por la urbanización y por la edificación y de perímetro urbano, y sus requisitos mínimos, a efectos de la clasificación de suelo urbano por el planeamiento". En ese documento quizá podrían acotarse las variables que en la práctica determinan si sobre un ámbito territorial se considera o no que existe trama urbana, tales como la extensión superficial mínima, las condiciones de forma (sobre todo en lo relativo a su compacidad) del recinto, el número de cruces entre elementos viarios, las separaciones máximas entre éstos, el número y dimensiones de las manzanas, etc. Ante la ausencia de tales criterios normativos, este Plan General se ha visto obligado a elaborar los suyos propios a fin de identificar los terrenos que cuentan con trama urbana y aplicarlos en la ordenación propuesta sobre los suelos urbanos y urbanizables.

En todo caso, al margen de las convenientes acotaciones cuantitativas, puede entenderse –y así lo hace este PGO– que la trama urbana es la específica división de un ámbito territorial en dos tipos básicos de espacios diferenciados por criterios topológicos: los viarios y las manzanas. Son éstos los dos elementos constitutivos de la trama urbana y, cada uno de ellos, se definen de la siguiente manera:

- a) Viarios: aquéllos que se disponen formando una red con continuidad topológica y cuya función principal es permitir la movilidad y dotar de accesibilidad al territorio en su conjunto y, en particular, a las piezas.
- b) Manzanas: polígonos discontinuos, separados entre sí por los espacios viarios que les dotan de accesibilidad, y cuya función principal es albergar los usos y aprovechamientos humanos.

Las específicas formas en que se dividen los territorios urbanos dan lugar consiguientemente a los distintos tipos de tramas urbanas, clasificaciones más o menos convencionales, normalmente vinculadas a etapas históricas y relaciones morfotipológicas concretas (manzana cerrada, ciudad jardín, bloque abierto, naves industriales, etc). Pero, pese a su diversidad, todos los territorios urbanos, para serlo, requieren de la existencia de una trama urbana, de una serie de viarios que se entrecruzan delimitando las correspondientes manzanas.

1.3. Trama urbana y ordenación pormenorizada

La definición de la trama urbana es la primera e imprescindible determinación de ordenación pormenorizada. Si sobre un ámbito territorial el planeamiento urbanístico no ha delimitado los viarios y las manzanas no puede entenderse que hay ordenación pormenorizada, toda vez que no han sido definidos los espacios sobre los que cabe la autorización de actos de ejecución. En cambio, una vez establecida la trama urbana, estos espacios quedan definidos con precisión y, consiguientemente, sobre los mismos el planeamiento puede señalar las distintas determinaciones que completan la ordenación pormenorizada y regulan los distintos actos de ejecución que pueden realizarse. Por ello, para considerar que un ámbito de suelo urbano, urbanizable o rústico de asentamiento rural cuenta con ordenación pormenorizada, es condición imprescindible (pero no suficiente) que este Plan General, o el instrumento de planeamiento que lo desarrolle, haya dividido la totalidad de su extensión en viarios y manzanas. Cuando este Plan General no define sobre un ámbito territorial la trama urbana, necesariamente ha de formularse sobre el mismo un instrumento urbanístico de desarrollo⁴; en tales casos, el PGO delimita el correspondiente ámbito objeto de desarrollo (en el plano E4 y en la BDG-04) y establece las pertinentes instrucciones para llevarlo a cabo.

⁴Véase documento A8 de la Memoria de Ordenación Estructural.

Consecuentemente con lo expuesto en el párrafo anterior, todos los terrenos de suelo urbano, urbanizable sectorizado o rústico de asentamiento rural fuera de ámbitos de desarrollo delimitados por este PGO cuentan con ordenación pormenorizada completa y, por tanto, sobre los mismos están definidas las correspondientes tramas urbanas. A este respecto hay que señalar que el presente Plan General ha definido la trama urbana sobre la totalidad de las clases y categorías de suelo mencionadas, de modo que no se necesita formular instrumentos de desarrollo para establecerla (por ejemplo, planes parciales en suelo urbanizable).

El Plan General no establece ordenación pormenorizada (ni, consiguientemente, define trama urbana) en los terrenos categorizados como suelo urbanizable no sectorizado o suelo rústico en cualquier categoría salvo la de asentamiento rural. En los primeros, la ordenación pormenorizada será definida por el instrumento de desarrollo (normalmente plan parcial) que se tramite conjuntamente con la iniciativa de sectorización. En los segundos, no procede la creación de tramas urbanas y las condiciones mediante las que se regulan los actos de ejecución autorizables tienen el carácter de determinaciones de ordenación estructural.

1.4. Criterios del PGO en la definición de la trama urbana

Como se expone en la Memoria de Ordenación Estructural, uno de los criterios básicos para la categorización del suelo urbano y de los asentamientos rurales es el reconocimiento de las tramas urbanas existentes en el momento de la formulación del PGO. Obviamente, en estos terrenos que conforman las llamadas *áreas existentes* las determinaciones del Plan General mediante las cuales se define la trama urbana derivan en altísima medida de la realidad consolidada. Salvo en contados casos, ha sido criterio municipal el mantener la división entre viarios y manzanas existente, evitando en estos terrenos nuevas aperturas de calles, así como limitando al máximo las afecciones sobre edificaciones. No obstante, este criterio no se traduce directamente en considerar con carácter general que los actuales límites entre las parcelas privadas y los viarios que les dan servicio han de adquirir la naturaleza de *alineaciones* normativas. En muchas áreas existentes del municipio la trama urbana, en concreto los viarios, no alcanzan los anchos mínimos para cumplir su función de accesibilidad y servicio con las condiciones mínimas exigibles.

Así pues, por regla general este PGO mantiene las alineaciones consolidadas en la mayor parte de la superficie de los suelos urbanos consolidados y asentamientos rurales; cuando las condiciones dimensionales de los viarios exigen su ensanchamiento se ha procedido a definir nuevas alineaciones de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) El ensanchamiento viario es siempre el mínimo necesario para alcanzar unos niveles mínimos de servicio y accesibilidad. Quiere esto decir que en muchos casos se ha renunciado a una sección transversal mayor y más funcional, o a su homogeneidad en todo un tramo, a fin de limitar al máximo las afecciones sobre los terrenos privados que habrían podido calificarse como viario.
- b) Cuando estos ensanchamientos eran urbanísticamente imprescindibles, siempre se han realizado hacia los márgenes donde menos afecciones provocaban y, en caso de que ambos presentaran similares condiciones, en dimensión similar a los dos.
- c) En la gran mayoría de los casos, estas rectificaciones de alineaciones se conciben como actuaciones aisladas no programadas, cuya realización se producirá cuando el propietario afectado solicite la autorización de un acto de edificación de nueva planta sobre su parcela. En ese momento, previamente a la autorización, la banda frontal con calificación viaria habrá de pasar a titularidad pública y ejecutarse sobre ella las obras necesarias para conformarla como viario.

- d) Además de las rectificaciones puntuales, este Plan delimita otros tramos viarios que requieren ser ensanchados y cuya publicación y ejecución debe hacerse de forma unitaria para el conjunto. Esta opción sólo se emplea en aquellos casos en que se ha entendido absolutamente imprescindible, sin que sea viable que el viario alcance las condiciones mínimas exigibles mediante rectificaciones puntuales parcela a parcela⁵.
- e) En todo caso, cualquier afección a propiedades privadas motivada por las necesidades de ensanchamiento de los viarios que les dan servicio se han limitado, como criterio general, al 15% de la superficie de la correspondiente parcela, sin que, además, reduzca su aprovechamiento edificatorio en relación a las parcelas del entorno. En caso contrario, se plantea una actuación expropiatoria.
- f) Las limitaciones anteriores han obligado a primar secciones viarias estrechas que imponen fuertes limitaciones al tráfico de vehículos que, en muchos casos, ha de compatibilizarse con el uso peatonal de un único espacio indiferenciado (sección de coexistencia). La viabilidad funcional de estas soluciones se apoya en una organización de los tráficos aprovechando los ejes de mayor dimensión y, en bastantes partes, creando una trama de "super-manzanas o macromanzanas" en cuyo interior ha de predominar el uso peatonal⁶.

En las *áreas nuevas* no se trata ya de consolidar y mejorar limitadamente los viarios existentes (pues no existen) sino de definir una trama urbana que permita incorporarlas adecuadamente a los correspondientes núcleos urbanos. Sin embargo, también las tramas consolidadas de las áreas existentes adyacentes condicionan y justifican los trazados y dimensiones de los viarios de las áreas nuevas, dado que la propia delimitación de éstas tiene por objeto resolver la funcionalidad y carencias de aquéllas. De esta forma, los criterios rectores en la definición de las tramas urbanas de las áreas nuevas son los siguientes:

- a) En el caso de *áreas interiores* siempre se ha buscado "coser" las tramas consolidadas del entorno mediante la prolongación y unión de los correspondientes viarios. En estos casos, especialmente los de ámbitos de pequeña dimensión, tanto las dimensiones como el carácter de los nuevos viarios son muy similares a los de los existentes que prolongan, con mínimas mejoras.
- b) En algunos casos, cuando estas *áreas nuevas interiores* lindaban en alguno de sus lados con manzanas consolidadas servidas por tramos viarios de muy escasa dimensión, se han ensanchado éstos incluyendo el nuevo suelo en la correspondiente unidad de actuación. Se trata de una solución excepcional pues por regla general cada tramo viario se incluye en todo su ancho en área existente o en área nueva.
- c) En general, en todas las áreas nuevas (aunque menos en las interiores) se ha procurado limitar la "densidad viaria" a cambio de anchos mayores y más funcionales. Se ha tratado de lograr que las manzanas fueran de mayor tamaño que la media en las áreas existentes, al objeto de evitar la excesiva fragmentación que caracteriza la trama urbana de muchos de los barrios y pueblos laguneros. Obviamente, este criterio viene modulado en cada caso por otros y, especialmente, por el de las tipologías edificatorias previstas en cada manzana y que, a la postre, condicionan las dimensiones de éstas en función de los *productos inmobiliarios* normales en el mercado.

⁵Los ensanchamientos de viario en SUC y asentamientos rurales, en cuanto suponen actuaciones de urbanización y de obtención de suelo, requieren mecanismos de gestión y, por tanto, cada uno de ellos está adscrito a una modalidad asistemática. Todas ellas se regulan en el Título 6 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada y se exponen en el documento D5 de este volumen.

⁶Las soluciones viarias derivadas de los fuertes condicionantes asumidos tienen su apoyo en el Estudio de Movilidad realizado en paralelo a este Plan General.



Figura 3: Aplicación de los dos primeros criterios en el diseño de la trama de un área nueva interior

- d) Mayores dimensiones de manzanas permiten que la superficie viaria se concentre en tramos de mayor ancho, de mucha mejor calidad y funcionalidad que los de las áreas existentes. Lógicamente, este criterio se concreta mayoritariamente en las *áreas nuevas de ensanche*, en las cuales se ha procurado definir ejes viarios principales que no sólo articulen funcionalmente la trama interior del ámbito sino que también doten al mismo de una mayor "legibilidad" de su estructura urbana.
- e) Los trazados y el diseño de los elementos viarios principales de las áreas nuevas obedecen en la mayoría de las ocasiones, además de a los anteriores, a objetivos de mejora de las tramas urbanas consolidadas adyacentes, ya sea como nuevos desdoblamientos de viarios muy limitados (por ejemplo, los casos de San Bartolomé, y San Miguel de Geneto, la creación de nuevos ejes de circulación que descongestionan las calles existentes (por ejemplo, en las áreas nuevas al sur de Tejina) o servir como "receptores" de viarios consolidados inadecuadamente rematados.



Figura 4: Ejes principales en áreas nuevas (Sur de Tejina)

- f) En la definición de los viarios de las áreas nuevas no vinculados a las áreas existentes adyacentes ha predominado el criterio de apoyar los trazados en elementos de la morfología territorial, sean caminos agrarios, líneas de divisiones parcelarias u otros. De este modo, se ha intentado que la nueva ocupación se integre lo más posible en la estructura territorial preexistente.
- g) Por último, un criterio fundamental en los trazados viarios conformantes de las nuevas tramas urbanas ha sido el de buscar la mayor adaptación posible a la topografía, buscando el difícil equilibrio entre pendientes moderadas y limitación de movimientos de tierra. También a este respecto, en todo caso, han prevalecido las exigencias de conexión e integración con las tramas consolidadas adyacentes.

Cabe concluir pues que, en general, el PGO mantiene criterios "conservadores" en la definición de las tramas urbanas, tanto en las áreas existentes como en las nuevas.

2. ALINEACIONES

2.1. Concepto de alineación en este Plan General

El término *alineación* ("acción y efecto de alinear") lleva implícito el supuesto de una actuación ordenadora de la conformación de la nueva ciudad (o de una parte de ampliación de ésta). La alineación es la línea (o la sucesión de segmentos) resultantes del trazado de una calle o, más precisamente, la que delimita, separándolos, el espacio destinado a la circulación y a la accesibilidad (la *calle*) del que ha de ser ocupado por los usos e inmuebles "servidos" (la *manzana*).

En su origen, el término alineación aludía indistintamente a la línea anteriormente descrita como a la que define la proyección en planta de las fachadas de las edificaciones, toda vez que en las ciudades europeas anteriores al XIX lo habitual era que las construcciones se dispusieran *alineadas* a las calles y plazas (de hecho, eran sus fachadas las que definían el borde viario) y adosadas unas a otras; el modelo morfotipológico que luego dio en llamarse, hasta nuestros días, de "manzana o edificación cerrada". De hecho, la problemática derivada de la poco ordenada disposición de las edificaciones y las necesidades de garantizar ciertos requisitos dimensionales (por motivos funcionales e higiénicos) a los viarios lleva a acuñar con intención normativa el término "alineación" en la primera mitad del siglo XIX⁷. Esta doble acepción del término sigue manteniéndose todavía⁸, generando en ocasiones algunas confusiones. Para evitarlas, en este PGO el término *alineación* se refiere exclusivamente a la línea definidora de la trama urbana; nunca a ninguna vinculada a las proyecciones sobre el suelo de los volúmenes edificadas en el interior de las manzanas.

A efectos expositivos, y para mayor precisión conceptual, podría convenir distinguir entre la *alineación normativa* (u *oficial* en varias legislaciones) y la *real*. De hecho, en la ciudad consolidada, en cuanto tal, existe trama urbana, lo que implica que hay "de hecho" una división reconocible entre manzanas y espacios de accesibilidad y, consiguientemente, pueden identificarse, en la realidad, las líneas que hacen tal división, la *alineaciones reales*. Tales *alineaciones* lo son independientemente (y previamente) a la voluntad (pública) de ordenación de la ciudad consolidada y, por tanto, carecen en sí mismas de valor normativo alguno. Cabe denominarlas *alineaciones* (tal es la tradición) siempre que se deje inequívocamente claro su carácter "descriptivo" y no normativo, por más que (como se expone más adelante, sean referencias importantes para identificar y trazar la *alineación normativa*). Por ello, este Plan General cuando usa el término *alineación* siempre se está refiriendo a la línea que, con carácter normativo, define la trama urbana; es decir, la que establece la división que *debe* existir entre las manzanas y los viarios, coincida o no con la división que existe en la realidad. Para referirse a esta última siempre se emplea el término *alineación real*. Obviamente, para que una línea de división de la trama urbana sea considerada como *alineación* ha de estar definida (establecida gráficamente) por el presente Plan General.

⁷El primer antecedente español es la Real Orden de 25 de 1846 que ordenaba a los Ayuntamientos "de los pueblos de crecido vecindario" que hicieran levantar el *plano geométrico* de la población "para evitar los conflictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y reedificación de los antiguos". La técnica del *trazado de alineaciones* como instrumento para la ordenación de las ciudades (o de partes significativas de ellas) desde una visión de conjunto proviene de la legislación francesa de principios del siglo XIX.

⁸Por ejemplo, en la legislación valenciana que, para diferenciar ambos significados llama *alineación exterior* a la que separa los suelos públicos de los privados y *alineación de la edificación* (*interior* en algunas otras normas) a la que define la fachada del edificio.



Como se exponía en el capítulo anterior, no puede existir ordenación pormenorizada si no está definida por el planeamiento la trama urbana que no es otra cosa que la precisa división de un ámbito territorial en *manzanas* y *espacios de accesibilidad*. De otra parte, son las alineaciones, como se acaba de referir, las líneas que definen la división entre esos dos componentes básicos de la trama urbana, de los que se concluye ineludiblemente que la definición por el Plan de las alineaciones es la determinación básica e imprescindible de la ordenación pormenorizada. De hecho, los *recintos* que denominamos *espacios de accesibilidad* (o, más precisamente, *tramos viarios*) y *manzanas* no son más que "resultantes" de la acción planificadora del trazado de las alineaciones.

No obstante, si limitamos la definición de *alineación* a la línea que "separa" las manzanas de los espacios de accesibilidad no se termina de establecer la trama urbana de un ámbito territorial. Para ello es necesario que el planeamiento trace los segmentos que definen el perímetro del suelo con ordenación pormenorizada, las líneas que separan las manzanas (e incluso los tramos viarios) de los terrenos adyacentes sobre los que no se establece ordenación pormenorizada y, consiguientemente no cuentan con manzanas ni espacios de accesibilidad. Estas líneas carecen de un término específico en el urbanismo desde el ámbito de la trama urbana. En muchos casos coinciden con líneas de categorización urbanística (por ejemplo, la que marca la separación entre un ámbito de suelo urbano ordenado pormenorizadamente y los terrenos adyacentes clasificados como suelo rústico sin ordenación pormenorizada) y, en otros, con otro tipo de determinaciones.

En la figura adjunta, por ejemplo, se reproduce un fragmento de la trama urbana de La Vega Lagunera, con la división de la misma en los dos tipos de recintos que la constituyen: las manzanas (en gris claro) y los espacios de accesibilidad (en gris oscuro). Las divisiones entre ambos recintos (líneas negras) son las *alineaciones* tal como habitualmente se entienden. No obstante, para cerrar la trama urbana son necesarios los segmentos (en violeta) que separan el ámbito ordenado del suelo rústico adyacente y que, a su vez, terminan de delimitar manzanas e incluso tramos viarios. Estas líneas (que en el ejemplo son de clasificación de suelo) son también determinaciones urbanísticas definidoras de la trama urbana.



Figura 5: Los dos tipos de líneas que definen la trama urbana



Las exigencias de sistematización del presente Plan General obligan, por tanto, a considerar estas líneas que separan los ámbitos con ordenación pormenorizada de los que no la tienen como elementos constitutivos de la trama urbana (e incorporarlos en la correspondiente Base de Datos Geográfica). Una opción, quizá más acorde con la tradición urbanística, habría sido no considerarlas *alineaciones* acuñar un nuevo término para denominarlas. Ello, sin embargo, al margen del innecesario recurso a un nuevo nombre, tampoco resolvía plenamente la coincidencia con la terminología habitual en el caso de las líneas que definen el borde exterior de un tramo viario lindante longitudinalmente con terrenos sin ordenación pormenorizada (caso frecuente cuando el límite de los suelos urbanos se define mediante un viario de borde), toda vez que tal línea no sería estrictamente *alineación* (no divide manzanas de espacios de accesibilidad) pero sí suele considerarse como tal. En consecuencia, este PGO ha optado por considerar como alineación toda línea mediante la cual se define la división básica de la trama urbana de un ámbito territorial, dividiéndolo en viarios o espacios de accesibilidad y manzanas, ya sea separando estos dos tipos de recintos entre sí o cualquiera de ellos respecto de los terrenos adyacentes no ordenados.

En base a esta convención terminológica adoptada por el PGO, las *alineaciones* son las únicas determinaciones gráficas necesarias para la definición de la trama urbana de un ámbito territorial con ordenación pormenorizada, y todas las líneas que tienen tal carácter se recogen sistematizadas en la BDG-09 (BDG-09 para la primera ordenación y BDG-09a para la segunda). No obstante, aún siendo todas esas líneas *alineaciones*, es necesario distinguir entre los siguientes dos tipos:

- a) *Alineaciones viarias*: que son todas aquellas que delimitan los espacios de accesibilidad o viarios, tanto las que separan éstos de las manzanas como de los terrenos adyacentes sin trama urbana (sin ordenación pormenorizada).
- b) *Alineaciones no viarias*: que son todas aquellas que no cumplen la condición definitoria anterior y, por tanto, se limitan a las que separan las manzanas de los terrenos adyacentes sin trama urbana (sin ordenación pormenorizada).

Nótese que las líneas que separan viarios distintos entre sí o dividen alguno de ellos en *tramos* no son alineaciones (ni viarias ni no viarias), como tampoco lo son las que dividen las manzanas en *piezas*. De esta manera, la *alineaciones* sistematizadas en la BDG-09 generan la completa división de los ámbitos ordenados pormenorizadamente definiendo la totalidad de la trama urbana establecida por este PGO. La representación gráfica de esta determinación se corresponde con el tradicional *plano de alineaciones*, en perfecta continuidad con los "planos geométricos de las poblaciones" que están en los orígenes de la disciplina urbanística. En el presente Plan General este plano se sistematiza en la *BDG-09: Alineaciones*, en la que cada uno de los segmentos constitutivos de las alineaciones establecidas por el PGO son las *entidades geográficas*⁹. En esta Base de Datos Geográfica se establece la distinción entre *alineaciones viarias* y *alineaciones no viarias*, mediante la asignación a cada uno de los segmentos del correspondiente *valor* en el campo "**Tipo**" de dicha BDG.

⁹Las dos BDG-09 (correspondientes a la "BDG-09" primera y "BDG-09a" segunda ordenación) se presentan en archivos formato *Shape* de líneas.

2.3. La sistematización de las alineaciones en el presente Plan General

Como ya se ha señalado, las alineaciones son las líneas normativas mediante las cuales el planeamiento urbanístico divide un ámbito territorial para definir su trama urbana. Se trata pues de una *determinación gráfica* que se concreta en el trazado de líneas o, lo que es lo mismo, de segmentos sucesivamente enlazados entre sí. Si la única determinación que el Plan estableciera sobre las alineaciones fuera su mera definición gráfica, no se requeriría en principio ningún criterio de sistematización de los segmentos que la componen. Así, por ejemplo, podría delimitarse cada manzana mediante una sucesión continua de segmentos de modo que el perímetro en su totalidad se entendiera como la entidad geográfica "alineación"; cerradas todas estas "alineaciones de manzana" se trazarían los segmentos que definen los bordes de viarios con suelo no ordenado, completándose la trama urbana del ámbito territorial correspondiente. En términos de base de datos geográfica, cada uno de los *registros* (o entidades geográficas) se correspondería con cada una de las *polilíneas* con continuidad topológica, ya fueran perímetros de manzana o tramos de viarios, tanto longitudinales como transversales. Tal es, de otra parte, el procedimiento tradicional derivado del trazado de las alineaciones desde criterios analógicos.

Sin embargo, al establecer este PGO determinaciones urbanísticas específicas sobre las alineaciones además de la consistente en su mero trazado, ha de definirse la entidad geográfica respecto de la cual opera cada una de ellas. Ello obliga, de entrada, a precisar cuál es la unidad de referencia de las alineaciones o, lo que es lo mismo, cómo individualizar las líneas continuas que tienen el carácter de alineaciones en tramos relevantes a efectos de la ordenación urbanística. Cada uno de estos tramos, que se denomina en este PGO *segmento de alineación*, se conforma en la entidad geográfica respecto de la cual se establecen los valores sustantivos de las distintas determinaciones urbanísticas sobre las alineaciones. Obviamente, por la propia exigencia de la sistematización, una línea continua con el carácter de alineación se dividirá siempre en tantos segmentos de alineación como se requiera en razón de las diferencias entre los valores sustantivos de las determinaciones urbanísticas sobre los mismos. Si, por ejemplo, el perímetro de una manzana es en una parte borde entre ésta y un viario y en otra límite con terrenos no ordenados, la polilínea original habrá de ser dividida al menos (en razón de esta determinación) en dos tramos, ya que el primero tendrá asignado el valor sustantivo de *alineación viaria*, mientras que el segundo el de *alineación no viaria*.

Ahora bien, esta individualización en segmentos derivada de los cambios en los valores sustantivos de las determinaciones urbanísticas no es, en el caso de las alineaciones, el criterio primigenio que se ha seguido en este Plan General. En primer lugar, porque se ha querido preservar el concepto habitual de entender como unidad de alineación el segmento completo de un tramo viario; es decir la alineación que define una manzana es el segmento que va de esquina a esquina (con todos los matices que han de aplicarse en la práctica debido a la multiplicidad de la casuística existente). De otra parte, porque este criterio de división de las líneas de alineación en segmentos permite generar coherentemente, a partir de los mismos, los recintos de manzanas y de tramos viarios. Así pues, el primer criterio de este PGO para dividir las alineaciones en segmentos ha sido considerar como tales los que definen la longitud completa de un frente de manzana (o de un tramo viario completo). Los *segmentos de alineación* así definidos no han de ser necesariamente rectos, ya que cada uno de ellos puede estar formado por los diversos segmentos rectos sucesivos que conforman el límite del tramo viario. No obstante, en el proceso de individualización, se ha aplicado el criterio de que si alguno de dichos segmentos rectos tiene longitud mayor de un metro, se deberá cortar la alineación y considerar aquél como un segmento de alineación independiente. Análogamente, los chaflanes de las manzanas se han considerado segmentos de alineación en sí mismos. Con estos criterios, resulta una primera división de las alineaciones de un ámbito territorial en segmentos, independiente de los valores de las determinaciones urbanísticas.

Ciertamente, esta división no es estrictamente congruente con las exigencias de sistematización derivadas de la ordenación urbanística, ya que se consideran como segmentos distintos dos sucesivos (por ejemplo, dos tramos separados por una esquina) que podrían tener atribuidos los mismos valores sustantivos en todas las determinaciones de aplicación; sin embargo es la que posibilita un proceso de sistematización conjunto más sencillo y coherente con la definición de las restantes *entidades geográficas* relacionadas (*piezas y tramos viarios*, especialmente). En todo caso, definidos así los *segmentos de alineación* "previos", cada uno de ellos ha de dividirse en dos o más si así resultara necesario como consecuencia de cambios en los valores sustantivos de las determinaciones urbanísticas que les son de aplicación. Pero este proceso de subdivisión para la individualización de los *segmentos de alineación* definitivos de la sistemática del PGO se ha hecho en una segunda etapa de la ordenación: cuando, ya definidas las alineaciones (y divididas en segmentos "previos" de acuerdo con el primer criterio descrito), se pasa a establecer cada una de las determinaciones urbanísticas que "complementan" la fundamental y básica: el trazado de la alineación.

En resumen, mediante las dos fases de definición de las alineaciones y establecimiento de sus determinaciones urbanísticas, el Plan General conforma una base de datos geográfica (BDG-09: Alineaciones) en la cual las sistematiza. Los *registros* de la misma son cada uno de los *segmentos de alineación*, individualizados (e identificados con el correspondiente código) como se ha descrito. Los campos de y BDG son, obviamente, las distintas determinaciones sobre las alineaciones que el PGO establece para cada uno de dichos segmentos.

2.3. El trazado de las alineaciones en el presente Plan General

Desde su origen como técnica urbanística, la finalidad de definir normativamente las alineaciones es posibilitar el deslinde sobre el terrenos de los suelos destinados a espacios de accesibilidad y de los de las manzanas (y la parcelas en las que éstas a su vez se dividen). Con frecuencia, este deslinde se entiende (y así aparece en algunos textos legales) entre el suelo público y el privado, distinción que, si bien se cumple en la mayoría de los casos, no es completamente exacta. De hecho, el suelo de las manzanas, en todo o parte, puede estar destinado por el Plan a usos de dominio público y, sin embargo, estar separado del viario que le da servicio mediante la correspondiente alineación. Además, los terrenos de suelo no ordenado lindantes con una manzana quedan separados, en la terminología de este PGO, mediante alineaciones aunque a ambos lados de dichas líneas sean de propiedad privada. De otra parte, no necesariamente todo espacio de accesibilidad calificado como tal ha de ser de dominio público, siendo en principio posible (aunque no así en la ordenación de este Plan General) la existencia de viarios de titularidad privada, si bien de uso público, desde los que se acceda y se dote de servicios urbanísticos a las manzanas colindantes; en estos supuestos, las correspondientes alineaciones tampoco separarían lo público de lo privado.

En todo caso, el establecimiento de la alineación tiene por objeto deslindar con la mayor precisión posible los suelos que forman parte de las manzanas (mayoritariamente privados) de los que se han de integrar en los espacios de accesibilidad (siempre públicos en la ordenación de este PGO) a fin de posibilitar la realización de actos de ejecución. Tales actos de ejecución, cuando se materializan sobre los espacios de accesibilidad son fundamentalmente obras de urbanización, mientras que cuando lo hacen sobre las manzanas (y más concretamente sobre las parcelas) son actos de parcelación, edificación y/o de uso. Son los segundos, muy mayoritariamente promovidos por iniciativas privadas, los que exigen más perentoriamente que el planeamiento tenga definidas las alineaciones a fin de conocer el límite hacia el espacio público del ámbito espacial sobre el cual llevar a cabo la actuación de que se trate. Dicho ámbito espacial, por regla general la *parcela urbanística*, queda así delimitado, al menos parcialmente, por la correspondiente alineación normativa establecida por el Plan y no necesariamente coincidente con alguno de los linderos reales de la parcela de propiedad.



El replanteo de la alineación sobre el terreno y su plasmación gráfica en un plano actualizado a escala más detallada que la del planeamiento que la establece es un requisito previo a la autorización de actos de ejecución (normalmente de edificación) sobre parcelas urbanísticas. Con dicho acto administrativo se está "concretando" en la práctica la determinación urbanística de la alineación y, por tanto, deslindándose "de hecho" la divisoria entre el espacio de accesibilidad y la manzana correspondientes, al menos en el tramo del frente de la parcela sobre la que se pretende llevar a cabo un acto de ejecución. Por consiguiente, el señalamiento de alineaciones, así como las determinaciones urbanísticas asociadas, encuentra su finalidad operativa justamente en el momento en que la Administración municipal emite la pertinente acta de alineaciones (y rasantes).

El acta de alineaciones emitido por el Ayuntamiento supone siempre, necesariamente, una interpretación de la determinación urbanística de la alineación que aparece establecida en la documentación gráfica planeamiento. Obviamente, el margen interpretativo es mucho mayor cuando la determinación viene presentada en trazado analógico que cuando, como en este PGO, se trata de un segmento digital georreferenciado y, por tanto, definido con bastante más precisión respecto de un sistema de coordenadas convencional. Sin embargo, incluso en los planes elaborados digitalmente, el trazado de las alineaciones se basa en las referencias de la cartografía (también digital) disponible y, por tanto, su precisión es, a lo sumo, la propia de aquélla. En consecuencia, ni siquiera en estos casos, y aún disponiendo de la mejor y más actualizada cartografía y habiendo sido lo más cuidadoso posible en los trazados, puede (ni debe) evitarse un cierto margen de interpretación al fijar, mediante el acta de alineaciones, un segmento concreto a efectos de la autorización de actos de ejecución.

No obstante, en la elaboración del planeamiento sí pueden caracterizarse los segmentos de alineación atribuyéndoles datos que informen al ciudadano y a la administración municipal de las referencias que han servido de base para su trazado. Estos datos asociados a cada segmento de alineación contribuyen evidentemente a la mejor interpretación del mismo en su aplicación práctica. Con tal intención, este PGO establece una determinación urbanística que denomina **trazado** mediante la cual señala expresamente la relación del segmento concreto con elementos preexistentes de la realidad física en el momento de su formulación. Así, respecto de cada segmento de alineación, esta determinación adquiere uno de los dos siguientes valores sustantivos:

- a) *Apoyado*: que significa que el segmento de alineación concreto coincide con algún elemento real (en la mayoría de los casos con fachadas de la edificación o cerramientos frontales de las parcelas privadas) y, por tanto, para su incorporación como determinación gráfica del PGO ha sido importado de la cartografía de referencia (con las eventuales correcciones realizadas sobre la misma en los casos en que se hayan observado deficiencias). En estos casos, la eventual actualización de la cartografía implicará la corrección del segmento de alineación para ajustarlo al nuevo dibujo del elemento físico sobre el cual se apoya.
- b) *Dibujado*: que significa que el segmento de alineación concreto no coincide con ningún elemento real por lo que su incorporación al PGO como determinación gráfica se ha producido dibujándose directamente. No obstante, la mayoría de segmentos dibujados se apoyan en sus extremos en segmento apoyados, lo cual permite, atendiendo a su geometría, una interpretación suficientemente precisa de su trazado sobre la realidad.

Esta determinación se recoge gráficamente, de forma alfanumérica, en el campo **Trazado**, de la BDG-09 y BDG-09a (Alineaciones). Su regulación normativa se establece en el artículo 2.2.4 de las Normas Urbanísticas Pormenorizadas.

2.4. La determinación *Accesibilidad* de las alineaciones

La alineación define el lindero frontal de las parcelas urbanísticas y que una parcela tenga lindero frontal es, justamente, la condición normativa para que sea considerada *exterior*. Como es habitual en la ordenación urbanística, en este PGO se establece que sólo las parcelas exteriores son edificables, ya que para adquirir esta capacidad toda parcela ha de lindar con espacio público de accesibilidad.

No obstante lo anterior, no toda alineación da a las parcelas que lindan con ella el carácter de exterior. De entrada, las *alineaciones no viarias*, al ser el borde de la manzana con suelos no ordenados (y no con espacios de accesibilidad) no lo hacen. Pero tampoco todas las *alineaciones viarias* hacen que el lindero de las parcelas coincidente con las mismas tenga el carácter de frontal. La muestra más clara serían las alineaciones que separan los viarios territoriales (por ejemplo, una autopista) de manzanas parceladas y ordenadas; es claro que esos linderos no deben considerarse frontales ya que a través de ellos no puede producirse la accesibilidad ni el servicio a las parcelas.

Lo que es una situación de hecho puede ser también una determinación urbanística motivada por los criterios y objetivos del Plan General. Así, puede convenir que determinadas manzanas no se parcelen con frente a alguno de los tramos viarios que las bordean, ya sea por la conveniencia de restringir la accesibilidad desde los mismos o para evitar procesos de división no deseables. Un ejemplo frecuente de este último supuesto es de manzanas planificadas para parcelaciones adosadas (sean de vivienda o no) con frentes a las dos calles opuestas; suele convenir evitar que las parcelas de esquina sean objeto de subdivisión aprovechando sus frentes a las calles transversales.

Para atender a estos criterios y objetivos específicos de ordenación, en este Plan General se establece la determinación urbanística denominada *accesibilidad*, mediante la cual se caracteriza cada tramo de alineación viaria con uno de los siguientes dos valores normativos:

- a) *Alineación principal*: que es aquélla que hace que los linderos de la parcela coincidentes con la misma adquieran el carácter de frontales.
- b) *Alineación secundaria*: la que, por el contrario, no concede a los linderos coincidentes el carácter de frontal, de modo que tales parcelas, para ser exteriores han de contar con otro lindero coincidente con un tramo de alineación viaria principal.

A la gran mayoría de los tramos de alineación definidos por este PGO se les atribuye el carácter de alineación principal. Tan sólo se califican como alineaciones secundarias aquellos tramos en los que, por motivos específicos, conviene evitar la accesibilidad a las parcelas desde el correspondiente viario y/o la división parcelaria con frente al mismo. Entre dichos motivos, los más habituales son los siguientes:

- a) Alineaciones de viarios de carácter territorial desde los que, por sus requerimientos funcionales y de seguridad, no deben permitirse accesos a las parcelas colindantes.
- b) También las de los viarios que discurren por suelo rústico distinto de asentamiento rural y limitan con *piezas* calificadas como espacios libres de protección.
- c) Alineaciones de tramos viarios cuya urbanización (o reurbanización) corre a cargo de un ámbito de gestión pero lindan en alguno de sus márgenes con suelos excluidos de éste (que, consiguientemente, han de tener acceso por otros viarios). Asignando el carácter de alineación secundaria en estos supuestos se evita que las parcelas no incluidas en la gestión resulten directamente beneficiadas de los costes de ésta y, también, no hacer depender los actos de ejecución en éstas de que se realicen las obras de urbanización del ámbito de gestión.

- d) Alineaciones que delimitan los laterales de manzanas parcelas (o que se pretende que se parcelen) con frente a las otras vías transversales, para evitar divisiones contrarias a los criterios de ordenación tipológica.
- e) Alineaciones de tramos viarios de muy escaso ancho desde los que no conviene posibilitar el acceso a las parcelas lindantes.



Figura 6: Ejemplos de alineaciones secundarias (en lila)

Esta determinación se recoge gráficamente y de forma alfanumérica, en el campo **Accesibilidad** de la BDG-09 y BDG-09a (Alineaciones). Su regulación normativa se establece en el artículo 2.2.5 de las Normas Urbanísticas Pormenorizadas.

2.5. La determinación *Afección* de las alineaciones

Como ya se ha expuesto, este PGO traza las alineaciones normativas a partir de las *reales* y, en la mayoría de los casos, se procuran hacer coincidir con éstas. Sin embargo, en determinadas situaciones, los viarios existentes tienen anchos excesivamente pequeños para cumplir las mínimas exigencias de servicio y el PGO amplía las dimensiones transversales, mediante los consiguientes trazados de alineación hacia el interior de los suelos privados colindantes. En estos casos se entiende que la alineación viaria normativa genera una *afección* sobre los suelos privados adyacentes, toda vez que éstos han de pasar a titularidad pública (integrarse en el espacio de accesibilidad correspondiente).

Este Plan General establece como una de las determinaciones urbanísticas relativas a las alineaciones el señalamiento de si el tramo concreto *afecta* o no a los suelos privados colindantes. Estrictamente, este contenido no sería necesario ya que la identificación precisa de la superficie privada afectada se resuelve de hecho en el momento de la emisión del acta de alineaciones y rasantes que, como ya se ha expuesto, supone la concreción sobre el terreno de la alineación establecida por este PGO, a partir de sus referencias cartográficas y del valor establecido en la determinación *trazado*. Es en ese momento cuando puede verificarse con seguridad jurídica que parte del suelo calificado como espacio de accesibilidad público es de

propiedad privada. Durante la formulación del Plan General, en cambio, no se dispone de elementos de juicio suficientes para asegurar si hay o no afección y, mucho menos, cuál es la dimensión del terreno afectado.

No obstante lo anterior, se ha juzgado conveniente incorporar esta determinación al Plan General para contribuir a la mejor seguridad jurídica y conocimiento de los propietarios, muy en especial al presentar el mismo a la preceptiva información pública. En todo caso, se trata de una determinación que podría denominarse *derivada*, en tanto su contenido normativo queda supeditado, como se ha dicho, a su verificación en el momento de resolver sobre el acta de alineaciones. Cabría decir también que se trata de una determinación *tentativa*, en base a la cual el Plan General estima y valora sus propios efectos.

Uno de los efectos de las afecciones derivadas de las rectificaciones de alineaciones existentes (que por sí solo justifica el incorporar esta determinación urbanística singular) es que la parte de cada parcela privada comprendida al exterior de la alineación (hacia el viario) ha de pasar a titularidad pública integrándose en el viario. No obstante, salvo que esa franja se incluya en un ámbito de gestión asistemática de la BDG-17o la BDG-17-a, el Plan no prevé sobre la misma ninguna actuación de obtención pública o ejecución. El destino de estas franjas frontales es pasar, en efecto, a ser parte del viario público, pero dicha transformación no se programa sino que se acepta que vaya produciéndose a medida que se realicen actos de nueva edificación o se renueven las existentes. Es decir, sobre las parcelas edificadas que resultan afectadas por uno de estos ensanchamientos de viario el Plan General admite todas los actos de ejecución, salvo los de nueva planta y los de ocupación de dicha franja; consecuentemente, siempre que la normativa lo permita, podrán autorizarse obras de conservación, reforma e incluso de ampliación, salvo que ésta se disponga en el área afectada. Sólo cuando se trate de un solar vacante o se presente un proyecto de demolición de la edificación existente se procederá a la rectificación de la alineación, conformando el nuevo lindero frontal de la parcela urbanística de acuerdo a lo establecido en el Plan General.

Obviamente, que un segmento de alineación *afecte* a suelos privados es relevante para los propietarios en suelo urbano consolidado¹⁰; Sin embargo, en el caso de los suelos urbanos no consolidados o urbanizables, siempre incluidos en ámbitos de gestión sistemática, que las alineaciones afecten o no a las propiedades privadas carece de relevancia; en primer lugar porque la práctica totalidad de los terrenos son privados y las calles, inexistentes a la formulación del PGO, siempre se trazan sobre ellos y, en segundo lugar, porque la publicación y urbanización de éstas se lleva a cabo mediante los preceptivos mecanismos de equidistribución. Por estos motivos, en tales suelos se establece sobre todas las alineaciones viarias como valor de esta determinación el de *No Procede*.

En resumen, este Plan General establece la determinación urbanística *afección* sobre cada tramo de alineación viaria mediante la asignación de uno de los siguientes valores:

- a) *NO*: cuando el trazado de la alineación no afecta a propiedad privada y, por tanto, el espacio viario que delimita es de propiedad pública a la entrada en vigor del PGO.
- b) *SÍ*: cuando el trazado de la alineación, por el contrario, discurre por suelos de propiedad privada a la entrada en vigor del PGO y, por lo tanto, los terrenos comprendidos al exterior del segmento correspondiente (hacia el viario) habrán de pasar a titularidad pública en ejecución del PGO.

¹⁰Y también en los suelos de asentamiento rural fuera de unidades de actuación

- c) *No Procede*: cuando la determinación carece de relevancia, toda vez que el segmento de alineación normativa (y la manzana y viario que delimita) está incluida en un ámbito de gestión sistemática.

La determinación *afección* sólo se recoge de forma alfanumérica en el campo *Afección* de la BDG-09 y BDG-19a (Alineaciones) y se regula en el artículo 2.2.6 de las Normas Urbanísticas Pormenorizadas.

3. LOS RECINTOS RESULTANTES DE LA TRAMA URBANA

Como ya se ha expuesto, la trama urbana consiste en la división de un ámbito territorial en dos tipos de recintos: manzanas y viarios o espacios de accesibilidad, mediante la definición por el planeamiento urbanístico de las líneas denominadas *alineaciones*. Este PGO, para su adecuada sistematización, considera dos entidades geográficas relacionadas con los dos tipos de recintos resultantes de la división de la trama urbana: los *tramos viarios* y las *piezas*.

3.1. Piezas

Las *piezas* son recintos divisorios de las manzanas, que se definen por ser ámbitos sobre los cuales el planeamiento establece valores sustantivos iguales respecto de las determinaciones urbanísticas reguladoras de la parcela, la edificación y los usos pormenorizados. Dicho de otra manera, la *pieza* es la unidad homogénea de ordenación y, por tanto, toda parcela urbanística incluida en ella está regulada por idénticas condiciones de aplicación en la autorización de los actos de ejecución.

En una gran proporción cada manzana constituye una única pieza, ya que el PGO asigna a todas las parcelas urbanísticas que existan o puedan existir en su interior las mismas condiciones ordenancísticas. No obstante, cuando deben aplicarse valores normativos distintos entre partes (aunque sea sólo respecto de una de las determinaciones) de la manzana, ésta se divide en tantas piezas como sea necesario. El criterio general del Plan ha sido evitar, en la medida de lo posible, la excesiva fragmentación de las manzanas en piezas, procurando, consiguientemente, asignar parámetros homogéneos a la totalidad de la superficie. De tal modo, cuando una manzana aparece dividida en dos o más piezas siempre se debe a la existencia de diferencias significativas en sus condiciones consolidadas o, más raramente, a objetivos específicos de ordenación. En concreto, las divisiones de manzanas en más de una pieza suelen corresponderse con los siguientes criterios de ordenación:

- a) Imposición de la determinación de *parcelación vinculante*, por la que se establece que toda la pieza (no necesariamente coincidente con la manzana) ha de conformarse como una única parcela urbanística. Este recurso es usado, entre otros supuestos, para la regulación del uso pormenorizado de vivienda agrupada.
- b) Calificación de un uso principal en parte de la manzana distinto del que se asigna al resto. Estos usos principales diferenciados suelen corresponder a espacios libres o equipamientos públicos, aunque también, más raramente, a usos lucrativos (como, por ejemplo, el ya citado de vivienda agrupada). Estas divisiones se producen mayoritariamente en las manzanas de suelo urbano consolidado atendiendo a las situaciones de hecho; en las manzanas de áreas nuevas se ha procurado que cada manzana contara con un mismo *régimen específico de admisibilidad* de usos (REA) en toda su extensión.
- c) Mucho menos frecuentemente, por cambios en las condiciones reguladoras de la edificación y, en estos casos, la división más habitual obedece al establecimiento de alturas máximas en número de plantas distintas (por ejemplo, por dar a calles opuestas). En cambio, salvo excepciones, se ha procurado que las condiciones de disposición no generaran divisiones en piezas y para ello, cuando era necesario señalarlas de modo diferenciado en la manzana, se ha optado preferentemente por establecerlas de forma gráfica, recogándose en las bases de datos específicas¹¹.

¹¹En concreto en las BDG-14 (Disposición) y en las BDG-15 (Mínimas Áreas No Ocupables).

Las *piezas* son, en este Plan General, los recintos básicos en base a los cuales se articula el sistema regulador de los actos de ejecución. Por ello, cada pieza viene identificada precisa e inequívocamente con un código propio en las BDG-13 “primera ordenación y BDG-13a “segunda ordenación”. De tal modo, para conocer los parámetros normativos aplicables sobre un terreno con ordenación pormenorizada (que no sea espacio de accesibilidad) ha de identificarse la pieza en la cual se incluye y consultar los valores sustantivos de cada una de las correspondientes determinaciones urbanísticas en la tabla de la BDG-13”primera ordenación” y BDG-13a” segunda ordenación”. Las piezas de la segunda ordenación tienen códigos distintos de las de la primera.

3.2. Tramos viarios

Los *tramos viarios* son los recintos en los que este Plan General divide la totalidad de los terrenos considerados como viarios o espacios de accesibilidad dentro de un ámbito con ordenación pormenorizada. Al igual que en el caso de las piezas, cada tramo viario se conforma como el ámbito con condiciones homogéneas de ordenación urbanística o, lo que es lo mismo, que todos los valores sustantivos de las determinaciones propias son iguales. Sin embargo, a diferencia de las piezas, un espacio de accesibilidad con idénticos valores sustantivos en sus determinaciones de ordenación, puede dividirse en dos o más tramos viarios por razones topológicas, de forma análoga a lo ya expuesto respecto de los segmentos de alineaciones. Así, la división de los espacios de accesibilidad en tramos dentro de los ámbitos con ordenación pormenorizada ha sido realizada en este PGO en dos fases sucesivas:

- a) La primera, independiente de las condiciones de ordenación establecidas, cortando por frentes de manzana, de modo que cada tramo queda constituido por todo el espacio entre las esquinas de las manzanas adyacentes. Los recintos correspondientes a los cruces de calles se constituyen como tramos viarios en sí mismos.
- b) Cada uno de estos tramos viarios "previos" se divide a su vez, cuando procede, en tramos viarios de la sistemática de este PGO atendiendo a las condiciones diferenciales de ordenación.

Al establecer las condiciones de ordenación, ha sido criterio de este Plan General evitar en la medida de lo posible la subdivisión de un tramo viario "previo", de modo que la entidad geográfica sistematizada sobre la que se aplican las condiciones normativas coincida con el concepto habitual de tramo viario. Los factores más frecuentes que han obligado a subdividir los tramos viarios "previos" han sido los siguientes:

- a) Cuando el tramo viario comprendido entre alineaciones incluye espacios de accesibilidad que claramente tienen distinta naturaleza. El caso paradigmático lo constituye una franja en cuyo interior discurren una autopista y sus vías de servicio, que conviene distinguir como tramos viarios distintos porque son viarios distintos. Otro supuesto, que se explica en el siguiente subcapítulo, es el de un espacio libre público considerado espacio de accesibilidad y adyacente a una vía; el espacio libre se delimita como un tramo en sí mismo, separado del viario adyacente.
- b) Los ya mencionados encuentros entre viarios, creando dos recintos viarios: los tramos propiamente dicho y las intersecciones o cruces.
- c) Cuando el viario cambia sus condiciones alométricas respecto del terreno circundante o se superpone sobre otros viarios o piezas (por ejemplo, el tramo en túnel o viaducto de una carretera se separa de los adyacentes al nivel del terreno).
- d) Cuando un viario cambia de jerarquía (por ejemplo, de vía territorial a urbana), si bien en la práctica totalidad de estos casos, el cambio no se produce en un mismo tramo "previo".



Figura 7: Las dos vías de servicio de la TF2 son tramos viarios distintos del tronco central de la autovía



Figura 8: El tramo de la Vía de Ronda Norte, en túnel bajo la Mesa Mota, se separa de sus adyacentes

Cada uno de los tramos viarios se identifica, al igual que las piezas, mediante un código unívoco. La división en tramos viarios de los espacios de accesibilidad así como sus códigos identificativos se establecen en las BDG-10, cuyas entidades geográficas son precisamente los tramos viarios, y en cuya tabla asociada se recogen los valores normativos de las pertinentes determinaciones urbanísticas.

3.3. Los espacios libres públicos en la trama urbana

La distinción entre espacios de accesibilidad y manzanas (o, más precisamente, entre tramos viarios y piezas) como la división básica de la trama urbana se corresponde adecuadamente con la concepción tradicional (y habitual en el lenguaje normal) de la ciudad: calles por las que se circula y desde las que se accede a los inmuebles "de uso" de las manzanas. Sin embargo, los que en terminología urbanística se denominan espacios libres públicos, participan en cierto grado de las características de ambos tipos de recintos básicos de la trama urbana: son, por un lado, ámbitos de uso dotacional equivalentes, por ejemplo, a un equipamiento (y, por tanto, deberían integrarse en las manzanas), pero, por otro y ciertas situaciones, son espacios de circulación y acceso a las parcelas lindantes.



El criterio general de este PGO ha sido considerar los espacios libres de uso público, en principio, como *piezas*. Ello, cuando son en sí mismos una manzana, no plantea ningún problema, toda vez que su perímetro, en todo o parte, ha de contar con tramos viarios que dan accesibilidad tanto al espacio libre como a las manzanas situadas enfrente de éste. En cambio, si el espacio libre considerado como *pieza* no ocupa la totalidad de una manzana, significa que hay otras *piezas* adyacentes al mismo y separadas mediante líneas divisorias que no tienen el carácter de *alineación viaria*. Consiguientemente, los límites de las parcelas que pudiera haber en estas piezas con el espacio libre público no tienen el carácter de *lindero frontal* o, lo que es lo mismo, desde el planeamiento se está prohibiendo la accesibilidad a dichas parcelas desde éste y, si no cuentan con otro lindero frontal, convirtiéndolas en *parcelas no exteriores*. Esta situación es, justamente, la que conduce a considerar determinados espacios libres públicos como *espacios de accesibilidad* o *viarios*.

En el urbanismo histórico, el ejemplo paradigmático del espacio libre público que tiene características de *espacio de accesibilidad* es la **plaza**. Las plazas (incluyendo las pequeñas que surgen de las confluencias de viarios) son, sin duda, parte de la red viaria y, desde ellas se da acceso a las parcelas colindantes (que suelen tener como dirección postal el nombre de la plaza). Sin perjuicio de que urbanísticamente estos ámbitos deban considerarse como espacios libres públicos¹², desde los criterios de sistematización de este Plan General necesariamente han de adscribirse a la categoría de *viarios* o *espacios de accesibilidad*, debido a que, en caso contrario (de considerarse piezas), no estarían separados de los terrenos adyacentes de la manzana mediante *alineación*. Dicho de otra forma, si las parcelas con frente a una plaza tienen en éste su único lindero a espacio público, la plaza debe considerarse *viario*. Sin embargo, si desde un espacio libre público no es necesario dar acceso a parcelas de las piezas adyacentes, se ha considerado en sí mismo, como una pieza. Para aplicar este criterio preferente, en alguno casos de espacio libre público se ha optado por deslindar la franja adyacente a las parcelas como tramo viario manteniendo el resto de la *plaza* como pieza; esta solución de sistematización es, además, congruente con el uso real del espacio: un tramo viario que divide el espacio libre de la manzana y da acceso a ambos.

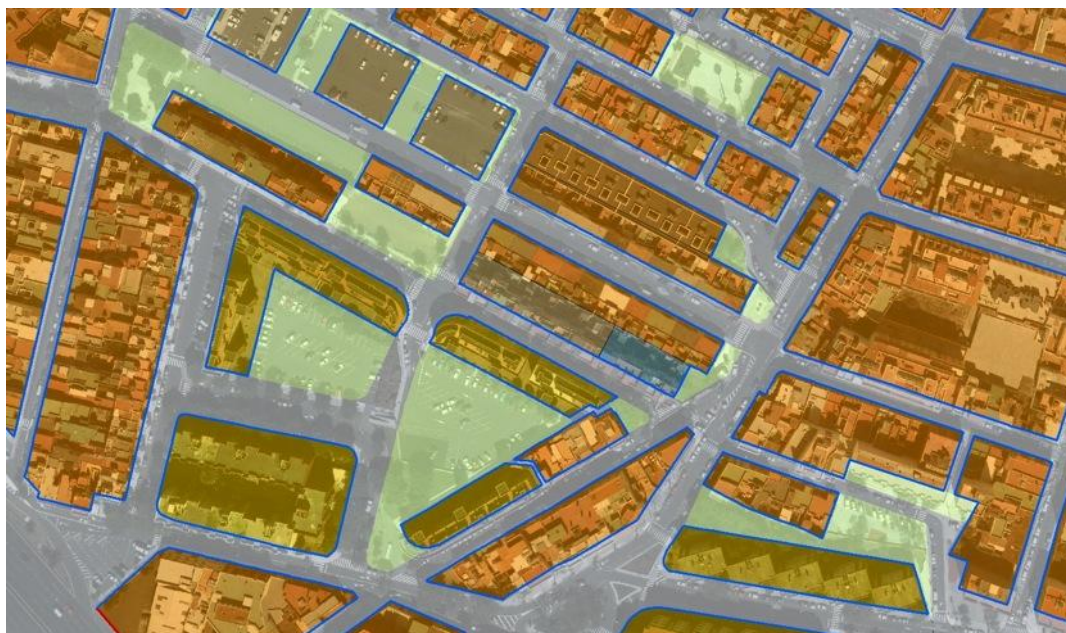


Figura 9: Las plazas (espacios libres públicos) como espacios de accesibilidad (en azul, alineaciones)

¹²Y contabilizarse como tales en el dimensionamiento de la oferta pública de este tipo de dotación.



Por último, dentro de la red de accesibilidad existen áreas ajardinadas que, para distinguirlos de los que son propiamente *espacios libres públicos*, se califican con el uso pormenorizado de *espacios libres de protección*, ya que se entiende que los mismos no cumplen una función propiamente dotacional (de estancia y esparcimiento de las personas) sino que están vinculados a la funcionalidad del correspondiente elemento viario. Tales suelos, a diferencia de los *espacios libres públicos*, son siempre *espacios de accesibilidad*. No obstante, se constituyen en *tramos viarios* en sí mismos solamente cuando tienen dimensiones o características que así lo aconsejan (por ejemplo, centros de glorietas o bandas ajardinadas de suficiente ancho que separan dos viarios). En caso contrario, forman parte del tramo viario correspondiente y sus características diferenciales como *elementos de urbanización* se recogen en las BDG-11¹³.



Figura 10: Tramos viarios con el uso pormenorizado de espacio libre de protección

3.4. Los niveles altimétricos de los recintos de la trama urbana

La trama urbana produce, por lo general, una división "en planta" del ámbito ordenado; es decir, normalmente, cada uno de los recintos resultantes, sean tramos viarios o piezas, comprende el suelo, subsuelo y vuelo (hasta los límites de las competencias urbanísticas) cuya proyección en planta coincide con sus límites. No obstante, en determinados casos poco frecuentes sobre la división general ha de producirse otra "en horizontal", debido a que se superponen sobre la misma proyección en planta dos o más recintos. Los casos en que se produce esta situación son los siguientes:

- a) Cuando un tramo viario se superpone sobre otro tramo viario, como ocurre en todos los cruces a desnivel.
- b) Cuando un tramo viario se superpone sobre una pieza, supuesto del que cabe destacar dos situaciones distintas:
 - b1. El viario discurre subterráneo por debajo de la pieza, que tiene la calificación de suelo dotacional público.
 - b2. La pieza queda debajo del viario público, que es lo que ocurre con los aparcamientos subterráneos bajo espacios de accesibilidad.

¹³Estas bases de datos tienen por objeto sistematizar la propuesta de diseño interior de los tramos viarios, dividiendo cada uno de ellos en recintos diferenciados según el elemento material de urbanización de que se trate: aceras, calzadas, arcones, aparcamiento y, entre ellos, áreas ajardinadas.

- c) Cuando una pieza se superpone sobre otra pieza, supuesto al que se ha recurrido en los casos en que esta solución era más conveniente que mantener una única pieza estableciendo condiciones de ordenación diferenciadas por plantas.

Para identificar que existe alguna de las situaciones anteriores en la propuesta de ordenación del Plan General, se han delimitado los correspondientes *recintos de superposición*. Estos recintos se recogen gráficamente en las BDG-08, sin otra finalidad que informar a quien consulte el Plan que en esos ámbitos del territorio existen dos o más recintos de trama urbana superpuestos, toda vez que en las "vistas aparentes" de la ordenación gráfica sólo se aprecian las determinaciones del recinto que se disponga en la cota altimétrica superior.

El establecimiento normativo de la relación altimétrica entre cualesquiera dos recintos de trama urbana superpuestos se resuelve en este PGO mediante el valor sustantivo de la determinación *Nivel* en la correspondiente BDG. La determinación *Nivel* expresa la disposición altimétrica del recinto, en principio por referencia al terreno circundante. Los valores sustantivos de esta determinación (tanto para piezas como para viarios) son los siguientes:

- a) 0: que significa que la pieza o el viario está sensiblemente en la cota altitudinal del terreno circundante.
- b) -1: que significa que la pieza o el viario se dispone por debajo del terreno.
- c) -2: que significa que la pieza o el viario se dispone por debajo de otro recinto de trama urbana que, a su vez, está por debajo del terreno circundante (en nivel -1).
- d) +1: que significa que la pieza o el viario se dispone por encima del terreno.

Salvo que se encuentren en situación de superposición, todas las piezas tienen asignado el nivel 0, así como la mayoría de los tramos viarios (las excepciones se corresponden a túneles). En cambio, en los casos de recintos de trama urbana superpuestos necesariamente cada uno de ellos tiene asignado un valor sustantivo diferente en el *Nivel* que permite conocer su adecuada distribución altitudinal. Así, por ejemplo:

- a) En las superposiciones entre dos tramos viarios se asigna el valor 0 al viario que discurre sensiblemente al nivel del terreno (en continuidad con el resto de la trama), mientras que el otro tendrá el valor +1 o -1, según pase por encima (puente) o por debajo (túnel) del primero.
- b) En las superposiciones entre dos o más piezas el valor 0 corresponderá a aquélla en la que previsiblemente se dispondrá la planta baja de la edificación, mientras que el -1 a la pieza que quede por debajo de la anterior y el +1 (usado en muy contados casos) a la que se disponga por encima.
- c) En las superposiciones entre tramo viario y pieza, se asigna el código 0 a la pieza cuando el viario, con el -1, pasa en túnel bajo ésta; y el código 0 al viario cuando bajo el mismo se dispone una pieza con el -1 (normalmente de aparcamiento).
- d) El valor sustantivo -2 y sólo se emplea en superposiciones complejas de varios tramos viarios a distintos nivel (véase figura 11).



Figura 11: Ejemplo de superposición de tramos viarios en las intersecciones entre la vía de ronda sur, la variante de la TF5 y la autopista exterior al sur de la pista del Aeropuerto TFN. Si bien en la representación de cada superposición sólo se ve el tramo que se dispone a mayor cota altimétrica, el tramo "invisible" tiene continuidad en su nivel. la correcta sistematización de estas superposiciones exige hasta cuatro niveles altimétricos distintos.



Figura 12: Ejemplo de superposición de pieza sobre tramos viarios. La vía de ronda este (sombreada en gris y rayada) queda cubierta en la propuesta de ordenación por la pieza 1012_19, calificada como sistema general de espacios libres públicos.



Figura 13: Ejemplo de superposición de dos piezas en el núcleo de Taco. La 1204_74, en el nivel superior, está destinada a plaza pública, mientras que la 1204_81, por debajo de ésta, a aparcamientos.



4. DETERMINACIONES BÁSICAS SOBRE LOS TRAMOS VIARIOS

En el establecimiento de determinaciones urbanísticas para la ordenación de los tramos viarios, este Plan General distingue las que considera *básicas* de aquellas otras que denomina *complementarias*. Las primeras señalan las condiciones normativas fundamentales que definen el carácter y función del correspondiente espacio de accesibilidad en la propuesta de ordenación urbanística y, como tales, son vinculantes. Las segundas, en cambio, tienen por objeto precisar el *diseño interior* de los tramos viarios, determinaciones éstas que admiten otras soluciones concretas, siempre que se mantenga la congruencia con las básicas; en consecuencia, estas determinaciones tienen el carácter de *recomendaciones* y, mediante los instrumentos de ejecución del Plan General (proyectos de urbanización, principalmente) pueden ser motivadamente alteradas.

La exposición y justificación de las *determinaciones básicas* sobre los tramos viarios se contiene en este capítulo y se regula en los artículos 2.3.4 y siguientes de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada. De otra parte, la exposición y justificación de las *determinaciones complementarias* sobre los tramos viarios se contiene en el siguiente capítulo de esta Memoria y se regula en el capítulo 4 del Título 2 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada.

4.1. Jerarquía viaria

A través de la determinación de *Jerarquía viaria*, el Plan General atribuye a cada tramo viario un rango concreto dentro de una clasificación propia de acuerdo a su importancia relativa en el conjunto de la red viaria y de accesibilidad del municipio. Las categorías de esta clasificación se han establecido desde una óptica de la estructura urbana y territorial y, por tanto, reflejan la importancia relativa de cada elemento en la configuración de la trama que no es necesariamente coincidente con la que le corresponde desde otros criterios como, por ejemplo, los de tráfico o movilidad. La calle de La Carrera¹⁴, por ejemplo, es un eje fundamental de la estructura del núcleo de La Laguna, básico en la articulación de su trama urbana y, sin embargo, su carácter peatonal lo postergaría a un nivel jerárquico inferior si se atendiera a indicadores de tráfico.

La clasificación, en coherencia con lo dicho, distingue entre los viarios estructurantes que, como tales, tienen la consideración de sistemas generales y los que no lo son. Los primeros, a su vez, se dividen en las cinco categorías que se describen en el documento A3 de la Memoria de Ordenación Estructural: territoriales de primer y segundo orden, urbanos principales de primer y segundo orden, y rústicos. Los niveles jerárquicos se completan, sólo en el interior de los núcleos y/o enclaves, con dos grados más de menor jerarquía que se han denominado *urbano local principal* y *viario local secundario*. La "tematización" del plano de un núcleo mediante la jerarquía viaria (véase figura 14 adjunta) permite comprender uno de los aspectos básicos de la propuesta de ordenación del Plan General respecto de la trama urbana, así como verificar la congruencia de las restantes determinaciones urbanísticas (tanto sobre los viarios como sobre las piezas a las que éstos dan servicio). Por ejemplo, al establecer las condiciones de uso y edificación de una pieza se ha tenido en cuenta el nivel jerárquico de los viarios a los que la misma da frente.

¹⁴La calle de La Carrera, en todo caso, no forma parte del ámbito territorial que es objeto de la ordenación pormenorizada de este PGO y, consiguientemente, no cuenta con esta determinación urbanística.

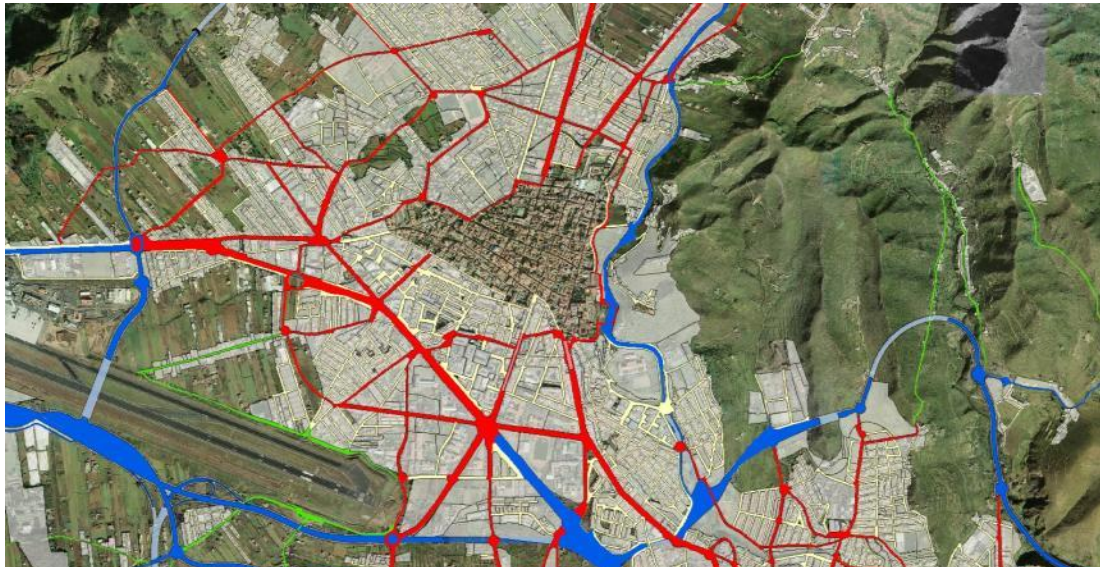


Figura 14: Jerarquía viaria en la zona central de La Laguna

La *jerarquía* es una determinación referida al viario en sentido estricto, sin considerar como tal, en este caso, a los *espacios libres públicos*. En consecuencia, sobre los espacios libres que forman parte de la red de accesibilidad y, consiguientemente, son considerados como *tramos viarios*, este PGO no atribuye esta determinación, de modo que en las BDG-10, para el correspondiente recinto, en el campo *jerarquía* consta el valor *No Procede*. Se ha optado por esta solución porque la contraria habría obligado a definir una jerarquía para todos los elementos (en su mayoría piezas) que se articulan (o pueden entenderse articulados) en red: no sólo los espacios libres públicos, sino también los equipamientos así como las infraestructuras, decisión que se ha considerado innecesaria. En todo caso, los espacios libres de protección y los ajardinamientos, siempre que se incluyan como parte del correspondiente elemento viario, participan del nivel jerárquico de éste.

La determinación *jerarquía* no se traduce en efectos normativos directos, no obstante lo cual tiene relevancia en la priorización de las actuaciones municipales sobre el viario municipal. De otra parte, aunque como ya se ha expuesto no hay una equivalencia directa entre nivel jerárquico y capacidad de tráfico, es evidente que, salvo excepciones puntuales, sí existe una correlación entre ambos criterios. De tal modo, las consideraciones sobre la funcionalidad como soporte de movilidad han sido factores importantes en la asignación de los correspondientes valores sustantivos de esta determinación a cada tramo viario y, a su vez, implican condicionantes concretos en cuanto a los tipos de secciones transversales válidas, tal como se expone en el subcapítulo 4.6.

4.2. Uso pormenorizado

Una de las determinaciones constitutivas de la ordenación pormenorizada es la regulación del régimen de admisibilidad de usos sobre cada parte del suelo ordenado. Los planes generales, habitualmente, se limitan a asignar los concretos regímenes de admisibilidad a los suelos en el interior de las manzanas (*piezas*), dando por sentado que el uso de los viarios queda establecido implícitamente con su definición mediante las alineaciones. Este PGO, sin embargo, aunque sólo fuera en razón de su propia estructura sistemática, requiere que tal determinación quede expresamente señalada y, consiguientemente, en las BDG-10 se ha definido un campo destinado a tal fin.

En dicho campo se establece el uso principal del tramo viario correspondiente que, en todos los casos, tiene el carácter de obligatorio. Dicho uso¹⁵ es uno de los pormenorizados del grupo 36-Viario o bien, en el caso de los espacios libres, el que corresponda del grupo 47-Espacios libres, que en la práctica totalidad de los casos es el 471-Plaza. Como en las piezas, también sobre los tramos viarios se establece en la base de datos el *Régimen Específico de Admisibilidad* (REA) de usos, que remite a la correspondiente tabla normativa contenida en el Título 4 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada.

4.3. Las rasantes viarias

La obligación de que el planeamiento señale las rasantes del viario aparece ya en la Ley del Suelo de 1956, si bien referida explícitamente sólo a los planes parciales para el desarrollo del Plan General (que no se limitaban sólo a sectores de nueva urbanización). El legislador del 75 entendió que esta determinación debía venir fijada siempre por el planeamiento y, por tanto la impuso a los planes generales en todos aquellos terrenos que ordenaran pormenorizadamente. Este criterio de la legislación estatal ha sido mantenido en las normas autonómicas y particularmente en el TRLOTENC que, en su artículo 32.2.B impone al Plan General "la ordenación completa y con el mismo grado de precisión exigible a un Plan Parcial de todo o parte del suelo urbano y del urbanizable ordenado"; complementariamente, en el artículo 35, referido a los planes parciales, señala que "la ordenación pormenorizada comprenderá todas las determinaciones que sean precisas para posibilitar la ejecución del planeamiento, incluyendo ... *las alineaciones y rasantes* ..."

En el urbanismo, el término *rasantes* acompaña siempre al de *alineaciones*, lo que se explica en la razón en que ambos son los parámetros necesarios para la definición de los viarios: mediante las alineaciones se fija el trazado en planta de éstos, mientras que las rasantes señalan el componente altimétrico. Sin embargo, lo cierto es que estas determinaciones tienen muy diferente alcance en cuanto a sus efectos sobre el régimen jurídico del suelo. Las alineaciones, como ya se ha expuesto, generan la división del ámbito ordenado en los dos tipos básicos de recintos (viario y manzana) con consecuencias fundamentales en cuanto al estatuto dominical de los terrenos a uno y otro lado de dichas líneas. Las rasantes, en cambio, no afectan (si acaso de modo indirecto y menor) al régimen jurídico del suelo ni a los derechos y deberes de la propiedad. De hecho, cabe admitir que un ámbito cuente con ordenación pormenorizada suficiente para autorizar actos de ejecución en las parcelas aunque no tenga establecidas las rasantes y, sin embargo, si no están señaladas las alineaciones ello no es posible. Estas diferencias en cuanto a su alcance y efectos puede explicar el hecho de que muchos planes generales no establezcan expresa y exhaustivamente las rasantes normativas en los ámbitos que, teóricamente, cuentan con ordenación pormenorizada.

Hay un motivo añadido en cuanto a las "reticencias" en la fijación de rasantes en el planeamiento general y es la clara vinculación de éstas a los proyectos de urbanización. Con frecuencia se justifica que si el Plan General define normativamente los perfiles longitudinales de cada tramo viario (nuevo o existente), lo que haría desde una escala y grado de detalle necesariamente menor que la de un instrumento de ejecución, se estaría rigidizando inconvenientemente el margen de concreción de éste que, sin tales condicionantes, llegaría probablemente a soluciones mejores para la funcionalidad y diseño del viario. En todo caso, lo cierto es legalmente la ordenación pormenorizada debe incluir esta determinación, si bien no hay en la actualidad ninguna norma que defina con precisión cómo y, sobre todo, con que grado de amplitud y detalle debe hacerse.

¹⁵Para mayores detalles sobre la regulación de los usos, véase el documento D4 de esta Memoria de Ordenación Pormenorizada.

En principio, el establecimiento de las rasantes tiene por objeto definir normativamente el perfil longitudinal de cada tramo viario de modo que, a su vez, quede definido el del lindero frontal de cualquiera de las parcelas con acceso desde el mismo. Las rasantes del lindero frontal de la parcela son relevantes para la aplicación de las condiciones de edificación del Plan, especialmente de las referidas a la altura máxima. Así, cuando un planeamiento establece valores normativos de las rasantes, el perfil longitudinal del correspondiente tramo viario, también normativo, es en principio el segmento recto, trazado en un plano vertical, resultante de la unión de los dos puntos en que aquéllas están fijadas. Si tales rasantes, como es frecuente, se establecen en los cruces de los tramos viarios, el segmento recto se ha de corregir con los acuerdos verticales correspondientes. Cuando la rasante se fija en un punto intermedio de un tramo viario, la unión de los dos perfiles consecutivos igualmente habrá de resolverse mediante los acuerdos verticales necesarios (cambio de rasante).

En cumplimiento de lo establecido legalmente, este PGO establece las rasantes normativas necesarias para poder definir los perfiles longitudinales de todos los tramos viarios de su propuesta de ordenación pormenorizada. Para ello se han seguido las siguientes reglas:

- a) En los viarios existentes, en principio, se asume que el perfil longitudinal normativo es el existente y, por lo tanto, no es necesario señalar expresamente las rasantes. Tan sólo en los casos excepcionales en que se propone una actuación de reurbanización que implique el cambio del perfil longitudinal se señalan las rasantes necesarias.
- b) En cambio, en todos los tramos de nuevo trazado se establecen expresamente las rasantes para la definición suficiente del correspondiente perfil longitudinal.

Los valores sustantivos de las *rasantes normativas* se expresan en metros sobre el nivel del mar (msnm), por referencia a las cotas altitudinales de la cartografía de referencia. Dichos valores se sitúan siempre en los ejes de los tramos viarios y, por regla general, en el centro geométrico de los cruces (salvo cuando se señalan en los puntos de los tramos viarios de nuevo trazado en los que conviene fijar valores distintos de los que resultarían del perfil longitudinal por unión de las rasantes de los cruces).

Los valores sustantivos de las rasantes viarias se recogen en el campo sistematizado para esta determinación de las BDG-10. En dicho campo *Rasantese* consigna para cada tramo viario alguno de los siguientes valores sustantivos:

- a) El valor numérico correspondiente a la rasante normativa expresada en msnm.
- b) *Existente*, cuando la rasante normativa se hace coincidir con la rasante consolidada.
- c) *No Procede*, cuando el PGO no establece valor de la rasante normativa para el tramo viario correspondiente. Esta situación se da en los recintos que corresponden a tramos entre cruces (o a tramos entre cambios de rasante) ya que, tal como se ha expuesto, las rasantes se indican sólo en los recintos de intersección (o cambios de rasante), suficientes para la definición del perfil longitudinal normativo.

Señaladas las rasantes normativas cumpliendo lo dispuesto en el TRLOTENC, este Plan General desarrolla una regulación de su alcance y aplicación (artículo 2.3.5) con la finalidad de permitir la necesaria flexibilidad interpretativa en el momento de formular proyectos de urbanización y de emitir actas de alineaciones y rasantes. A tales efectos, en coherencia con el margen de precisión propio de la cartografía de referencia, se admite con carácter general una variación de ± 50 centímetros respecto de todos los valores normativos que, con la justificación debida, podrá aumentarse hasta ± 1 metro, siempre que ello no suponga alteración de las condiciones básicas de ordenación del tramo viario y de las piezas adyacentes.

4.4. Las secciones-tipo viarias

La ordenación interior de cada tramo viario, que constituye el objeto de las *determinaciones complementarias*, se ha llevado a cabo a partir del establecimiento de unas *secciones transversales tipo*, cada una de las cuales prevista para atender concretos requerimientos urbanísticos y de movilidad. Cada una de estas *secciones-tipo* se define mediante la indicación de los elementos de urbanización que la conforman (aceras, calzadas, aparcamiento, etc.) así como las dimensiones aproximadas (intervalos) de éstos. Definidas las distintas *secciones-tipo*, el Plan General asigna a cada uno de los tramos viarios una de éstas, determinación que se recoge en el campo **Sección** de las BDG-10. Los efectos de esta determinación son los siguientes:

- a) En los tramos de nuevo trazado (no existentes a la entrada en vigor del PGO) el proyecto de urbanización deberá respetar los elementos viarios y sus condiciones dimensionales según quedan definidos en la sección (o secciones)-tipo asignadas. Debidamente motivadas, podrán admitirse desviaciones puntuales de las mismas siempre que no supongan más del 25% de la longitud del tramo viario correspondiente.
- b) En los tramos existentes, se asigna una sección-tipo con la finalidad de definir el modelo de diseño viario deseable, hacia el cual deben tender las actuaciones de mejora y eventual reurbanización del mismo. En consecuencia, toda actuación sobre un tramo viario existente deberá suponer una "aproximación" a la sección-tipo asignada pero sin la obligación de conformarla definitivamente.

Las secciones tipo establecen la ordenación transversal del espacio público entre alineaciones pero su traslación al espacio físico objeto de ordenación no es directo sino que necesita una adaptación a las características particulares de cada vía, con su anchura disponible y sus circunstancias particulares (saliente de una edificación protegida, existencia de un hito, fuente, árbol, etc. de especial interés) de tal forma que el resultado aproximado de esa traslación es el dibujo en planta de los espacios de accesibilidad. La ordenación de los diferentes tramos viene dada por lo tanto por las determinaciones en cuanto a la sección tipo y prevalecen sobre la ordenación en planta, dejando al proyecto de urbanización el estudio detallado de su implantación.

En el campo **Carriles** de las BDG-10 se recoge el número de carriles y número de sentidos de la vía (1S: único y 2D: doble), parámetros que son resultado de los estudios realizados en el Plan de Movilidad anexo a este PGO. Este campo es complementario al de la sección y es, al igual que la planta, producto de la traslación de la ordenación viaria general de la zona a las particularidades de la vía. El campo constituye una determinación complementaria susceptible de ser modificada si así se justificase en los estudios detallados de tráfico que procedan previos a la modificación de la urbanización.

A continuación se describen brevemente las 18 secciones-tipo, indicando la finalidad de cada una, sus elementos característicos y acompañando un esquema gráfico de cada una.

4.4.1. Sección-tipo 1

Esta sección, que es la propia de *autovía*, se propone para viarios destinados a la circulación motorizada a velocidad elevada (≥ 60 km/h), doble sentido de circulación y alta capacidad de tráfico. La calzada cuenta con un mínimo de dos carriles por sentido, de 3,50 metros de ancho y arcenes de 2 metros de ancho mínimo junto con cunetas. La mediana de separación entre las calzadas tendrá una anchura mínima de 1m y arcenes interiores de 1m a cada lado y será ajardinada. En esta sección no pueden disponerse ni aceras ni bandas para el aparcamiento de vehículos.

En todos los casos que es posible, este PGO define vías de servicio paralelas a ambos lados de los viarios a los que se asigna esta sección-tipo 1. Las vías de servicio se consideran tramos viarios distintos en la sistematización de este Plan General y, consiguientemente, cuentan con sus secciones-tipo específicas.

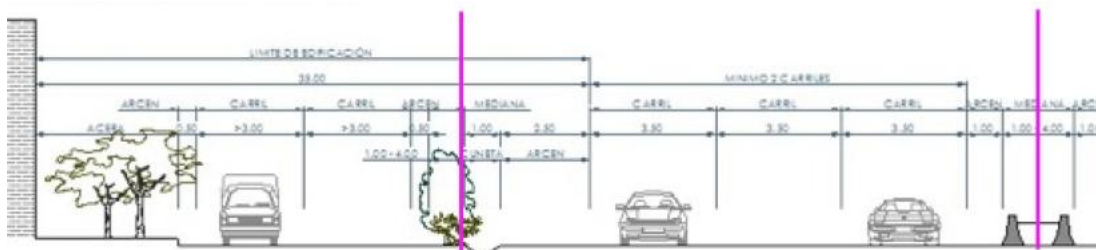


Figura 15: Sección-tipo 1 (semisección) con vía de servicio lateral.

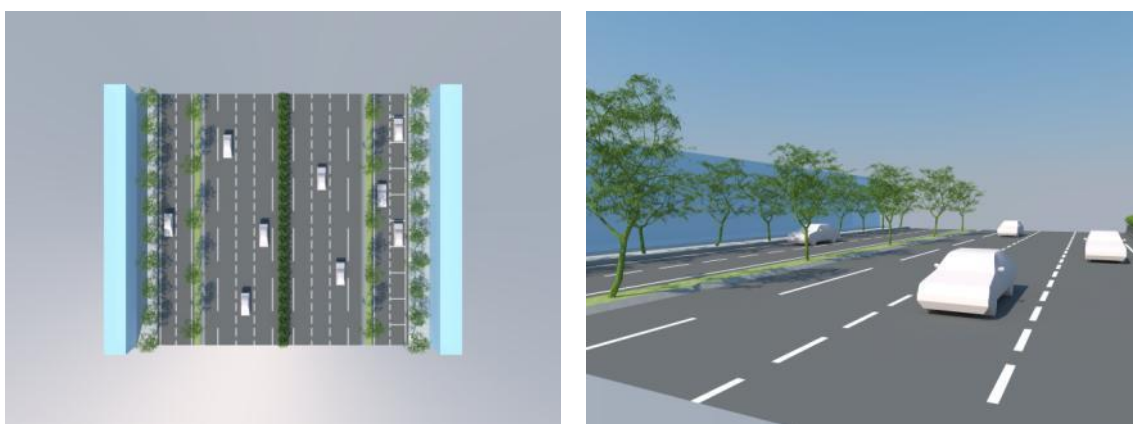


Figura 16: Sección-tipo 1 infografía esquemática.

4.4.2. Sección-tipo 2

Esta sección, propia de carreteras convencionales, se propone para viarios destinados a alojar tráfico motorizado a media y alta velocidad, entre 40-80 km/h, con doble sentido de circulación y alta capacidad de tráfico. La calzada cuenta con un carril por sentido, de 3,50 m de ancho y arcenes en ambos márgenes de ancho mínimo 1,00m, cuneta y franja ajardinada de ancho mínimo 1,50m. Únicamente se podrá disponer de aceras cuando se conecte varios núcleos urbanos o asentamientos rurales, teniendo carácter de travesía. En esta sección no puede disponerse banda de aparcamientos de vehículos. Para garantizar las posibilidades de ampliaciones futuras del viario, se reserva un suelo adyacente al suelo ordenado garantizando una sección con ancho mínimo de 14,00 m, que se categoriza como S.R.P.I (suelo rústico de protección de infraestructura).

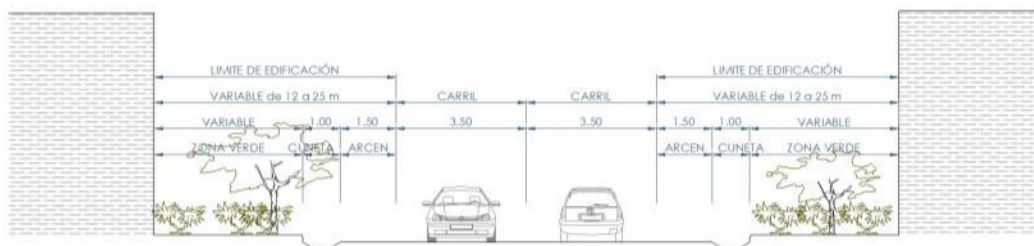


Figura 17: Sección-tipo 2.

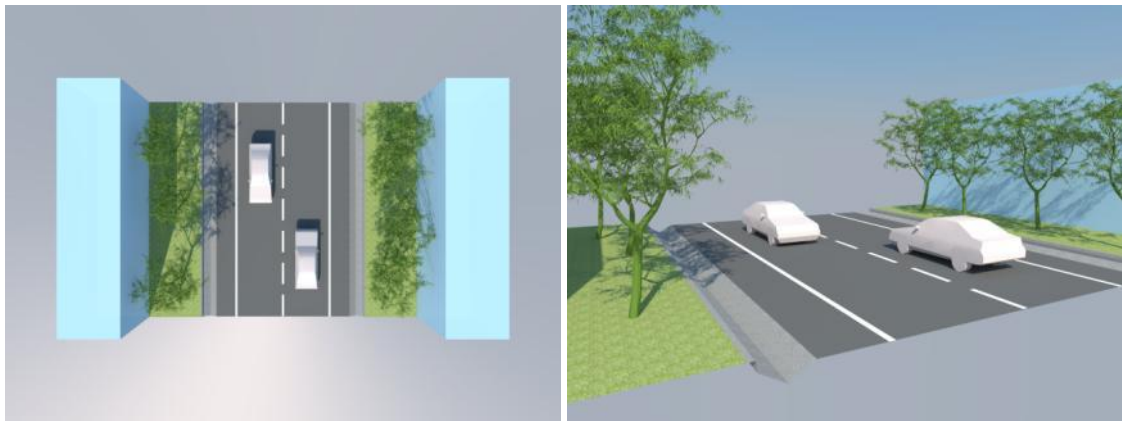


Figura 18: Sección-tipo 2 infografía esquemática.

4.4.3. Sección-tipo 3

Esta sección, que es la propia de travesías urbanas, se propone para viarios destinados a la circulación motorizada a velocidades inferiores a los 40 km/h, de doble sentido de circulación y capacidad media de tráfico. La calzada cuenta con un carril por sentido de 3,25 m de ancho, con posibilidad de incorporar aparcamiento en un lateral o en ambos márgenes de 2,25 m preferiblemente y aceras en ambos márgenes de superiores a 2,00 m libre de obstáculos. Siempre que sea posible se dispondrá de alcorques en las bandas de aparcamiento humanizando la sección viaria.

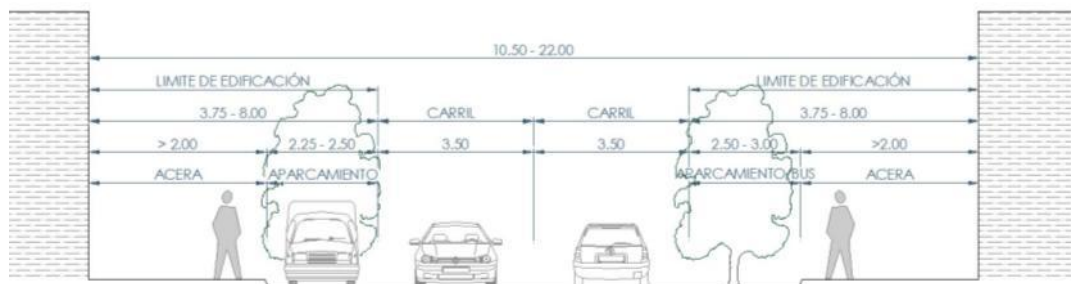


Figura 19: Sección-tipo 3.

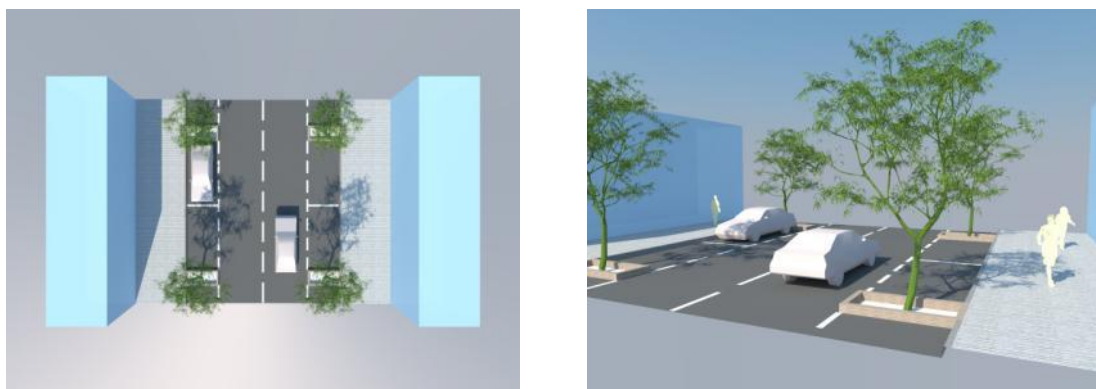


Figura 20: Sección-tipo 3 infografía esquemática.

4.4.4. Sección-tipo 4

Esta sección, es la propia de carreteras que conecta asentamientos rurales aislados, de doble sentido de circulación. La calzada cuenta con un carril por sentido de ancho mínimo de 3,25 m y arcenes en ambos márgenes de la calzada de 0,50 m. Adyacente a la calzada se dispondrá una franja ajardinada de ancho variable en contacto con suelo rústico. Esta sección no dispone de aceras ni bandas para el aparcamiento de vehículos.

En todos los casos que sea posible se dispondrá de drenaje mediante cunetas según las necesidades de drenaje de la calzada. En casos excepcionales se podrá disponer acera en un margen de la calzada cuando se conecte dos núcleos poblacionales próximos con un ancho mínimo de 1,80 m. Para garantizar las posibilidades de ampliaciones futuras del viario, se reserva un suelo adyacente al suelo ordenado garantizando una sección con ancho mínimo de 14,00 m, que se categoriza como S.R.P.I (suelo rústico de protección de infraestructura).

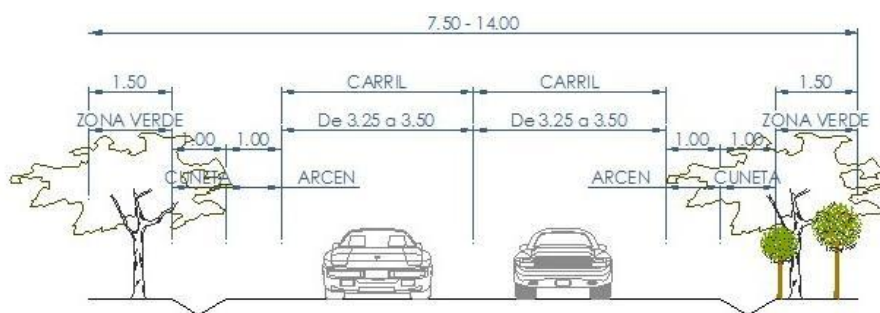


Figura 21: Sección-tipo 4.

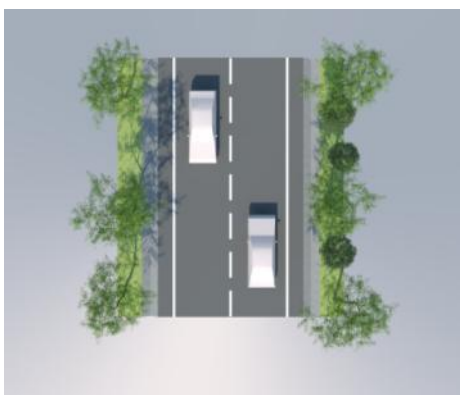


Figura 22: Sección-tipo 4 infografía esquemática

4.4.5. Sección-tipo 5

Esta sección, propia de caminos rurales que conecta asentamientos rurales aislados, con escasa capacidad de tráfico. La calzada cuenta con un único carril bidireccional de ancho mínimo de 4,50 m en las que se intenta disponer de sobrecanchos que actúan de apartaderos para permitir el cruce con vehículos pesados.

Para garantizar las posibilidades de ampliaciones futuras del viario, se reserva un suelo adyacente al suelo ordenado garantizando una sección con ancho mínimo de 14,00 m, que se categoriza como S.R.P.I (suelo rústico de protección de infraestructura).



Figura 23: Sección-tipo 5



Figura 24: Sección-tipo 5 infografía esquemática

4.4.6. Sección-tipo 6

Esta sección, propia de las vías arteriales urbanas, se propone para viarios destinados a conectar con los territoriales, con una capacidad de tráfico media-alta. Debido a las intensidades del tráfico motorizado, estos se segregarán de los tráficos peatonales y de bicicleta.

La configuración de esta sección es la de doble calzada con carriles de ancho mínimo de 3,50 m, recomendándose la disposición de 2 carriles por sentido de 3,25 m de ancho mínimo y separados por una mediana con ancho mínimo de 8,00 m la cual se ubicará a diferente nivel de la calzada y estarán dotadas de vegetación mediante alcorques (sección típica de bulvar) La mediana se destinará para los tráficos peatonales o los carriles reservados de transporte público o acera bici. A su vez se dispondrá de banda de aparcamientos en línea adyacentes a la acera con un ancho mínimo de 2,50 m. El ancho mínimo de la acera será de 3,00 m en sus laterales.

En función de las intensidades de tráfico la ocupación mínima podrá disponer en calzada 1 o 2 carriles dependiendo del tráfico de paso, pudiéndose dar una composición de 2 carriles en un sentido y un único carril en la calzada con sentido contrario.

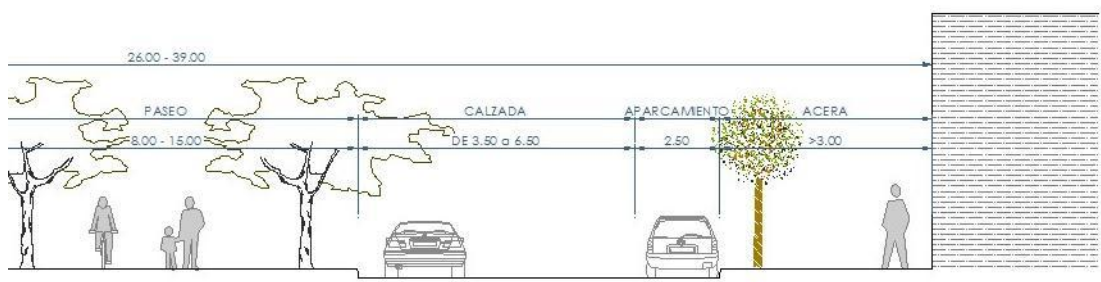


Figura 25: Sección-tipo 6 (semisección)

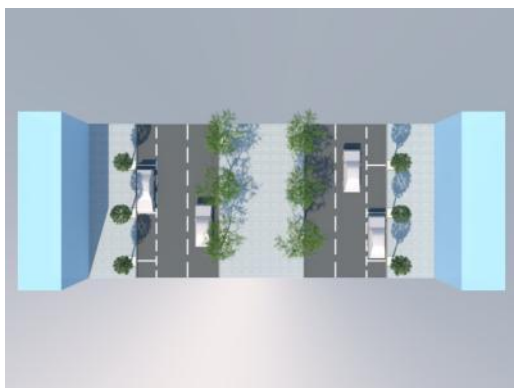


Figura 26: Sección-tipo 6 infografía esquemática

4.4.7. Sección-tipo 7

Esta sección, se propone para viarios de doble sentido de circulación y con una capacidad de tráfico media-baja. La calzada cuenta con un mínimo de 1 carril por sentido de 3,50 m. Puede alojar banda de aparcamiento con ancho mínimo de 2,50 m adosado al carril con mayor necesidad de aparcamiento según el uso adyacente a la vía. Las aceras en sus laterales tendrán un ancho mínimo de 2,50 m.

En todos los casos que sea posible se deberá disponer de alcorques en la banda de aparcamiento, permitiendo mayor amplitud de aceras.



Figura 27: Sección-tipo 7

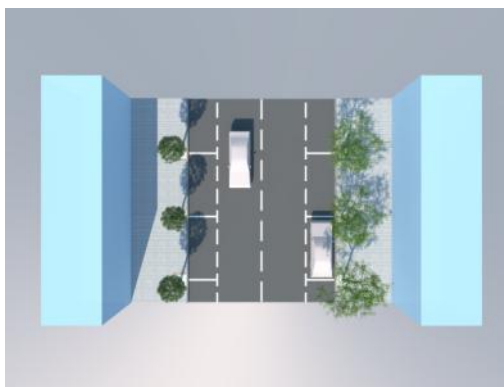


Figura 28: Sección-tipo7 infografía esquemática

4.4.8. Sección-tipo 8

Esta sección, se caracteriza por disponer de una única calzada de doble sentido con carriles de ancho mínimo de 3,50 m o un único sentido con 2 carriles de ancho mínimo 3,25 m recomendándose anchos de 3,50 m y aceras con anchos entre 2,00 y 3,00 m.

En los casos que sea posible, se dispondrá de banda de aparcamiento en línea de 2,25 m de ancho mínimo, en un lateral si se dispone de ancho suficiente, pero no se prevé en los dos márgenes.

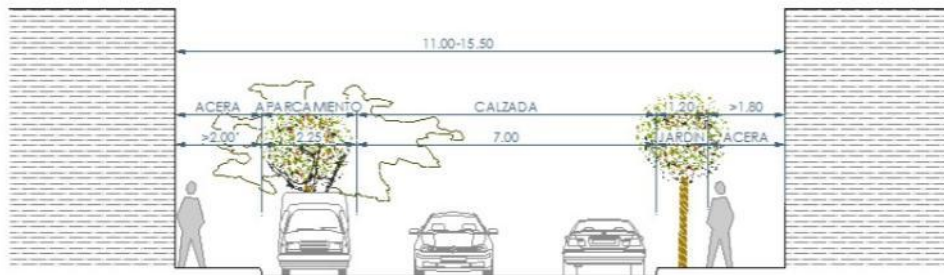


Figura 29: Sección-tipo 8

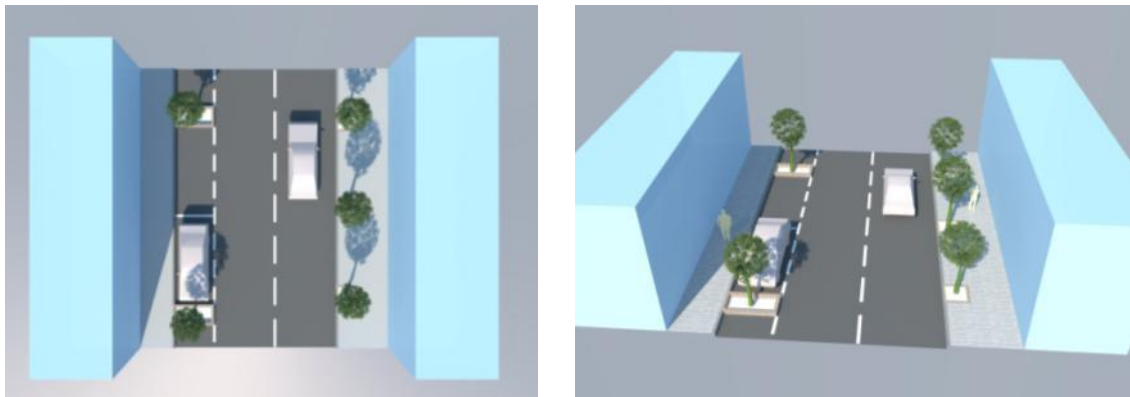


Figura 30: Sección-tipo 8 infografía esquemática

4.4.9. Sección-tipo 9

Esta sección, dispone de una calzada de doble sentido con un carril por sentido de ancho 3,50 m y viales exclusivos adyacentes separados mediante una franja verde longitudinal de ancho mínimo de 2,00 m. Estos viales exclusivos se caracterizan por ser viales que recogen los carriles bici y tráfico de accesos a las edificaciones y bandas de aparcamiento coexistiendo con el tráfico peatonal en el que el peatón tiene prioridad frente al resto de tráfico.

Los viales exclusivos dispondrán de un espacio destinado para el acceso a las viviendas de 3,00 que podrá reducirse hasta 2,50 m como mínimo más una franja destinada al aparcamiento o al carril bici de 2,00 m (siempre que se disponga de ancho suficiente) y una servidumbre de protección de las edificaciones de 2,00 que podrá reducirse hasta 1,50 m.

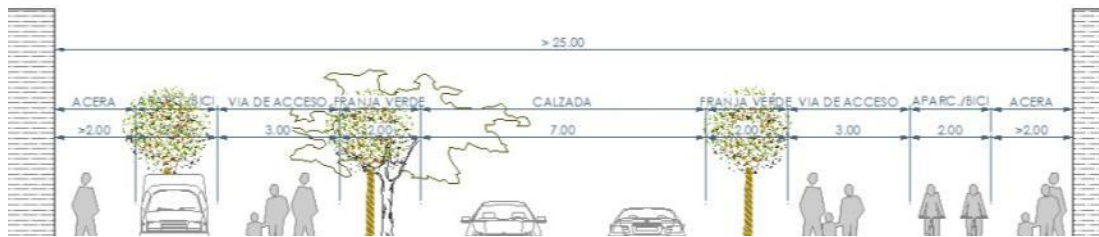


Figura 31: Sección-tipo 9

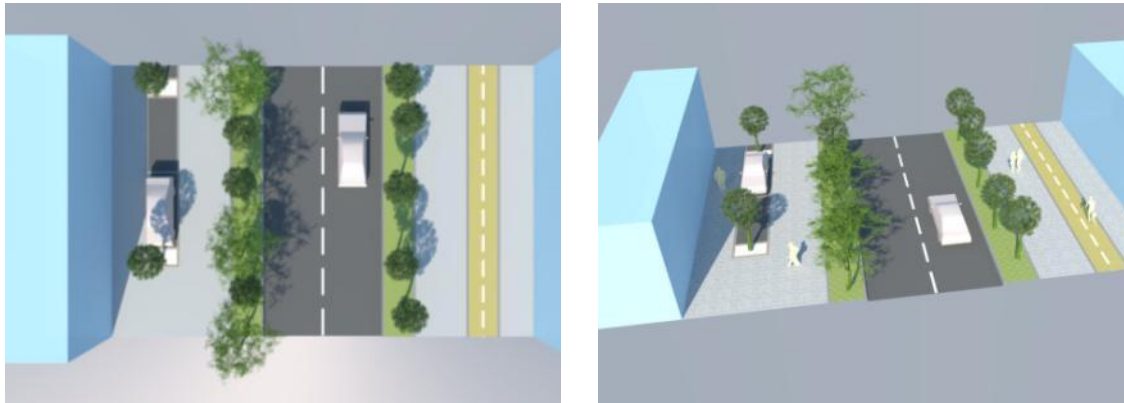


Figura 32: Sección-tipo 9 infografía esquemática

4.4.10. Sección-tipo 10

Esta sección se caracteriza por atender zonas con mayor densidad de usos “de acceso peatonal” en los márgenes haciendo que sea precisa la disminución de la velocidad y mayor dotación de aparcamientos. Los tráficos motorizados y los no motorizados están segregados pero el diseño de la vía debe inducir al conductor un comportamiento más respetuoso con el resto de usuarios. El conjunto de los parámetros de diseño estarán destinados a evitar velocidades superiores a los 40 km/h.

Esta sección dispone de una calzada de doble sentido con un ancho mínimo de carril de 3,25 m, aparcamiento oblicuo, en batería o en línea según se disponga de suelo y aceras en ambos márgenes de ancho superiores a 1,80 m. En todos los casos que sea posible, es obligado la disposición de vegetación, en forma de alcorques en la banda de aparcamiento.

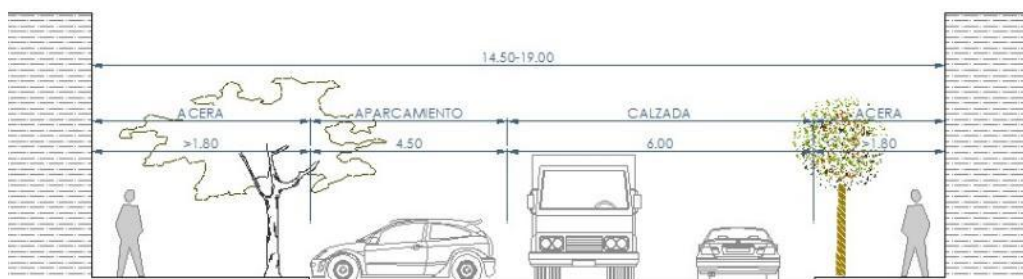


Figura 33: Sección-tipo 10

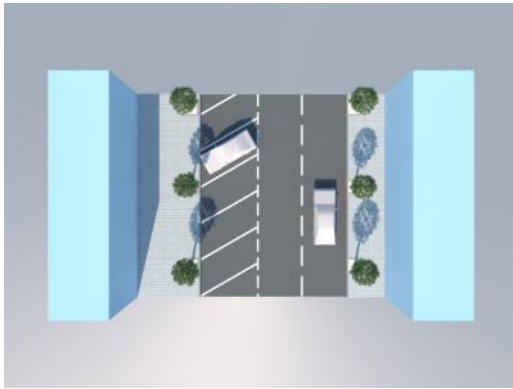


Figura 34: Sección-tipo 10 infografía esquemática

4.4.11. Sección-tipo 11

Esta sección se caracteriza por disponer de una única calzada de doble sentido o dos carriles de un único sentido con un ancho mínimo de carril de 3,00 m (siempre que se justifique que no pasen vehículos pesados por la calzada) y aceras con anchos mínimos de 1,80 m. Esta sección es una variante de la sección tipo 10, que se utiliza cuando es escasa la sección transversal viéndose afectada la banda de aparcamientos que es eliminada.

En todos los casos que se cumpla los anchos mínimos de carriles y aceras y se disponga de 2,00 m de excedente en las aceras se dispondrá alcorques en un lateral.



Figura 35: Sección-tipo 11

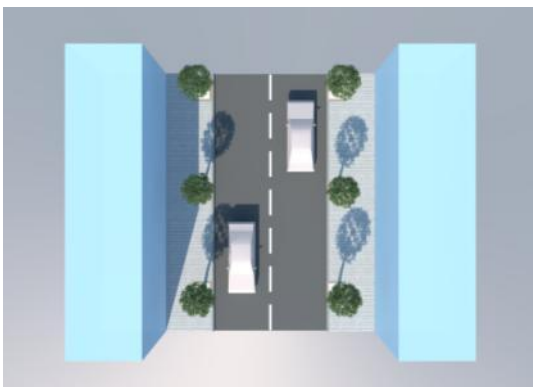


Figura 36: Sección-tipo 11 infografía esquemática

4.4.12. Sección-tipo 12

Destinada a zonas de gran densidad de actividad y usos “tranquilos, de acceso peatonal” en los márgenes haciendo que sea precisa la disminución de la velocidad y mayor dotación de aparcamientos. Los tráficos motorizados y los no motorizados están segregados pero el diseño de la vía debe inducir al conductor un comportamiento más respetuoso con el resto de usuarios. Los parámetros de diseño se fijarán para evitar velocidades superiores a 40 km/h.

Posee una calzada con un único carril unidireccional de ancho, mínimo de 3,00 m y aceras con anchos superiores a 1,80 m. En caso de disponer de mayor ancho se incorporará bandas de aparcamiento en línea con ancho mínimo de 2,00 m en uno o ambos márgenes, o en su caso en una banda de aparcamiento en oblicuo. En los casos que se puedan disponer alcorques en las aceras garantizando el paso mínimo de 1,80 m será obligada su inclusión.

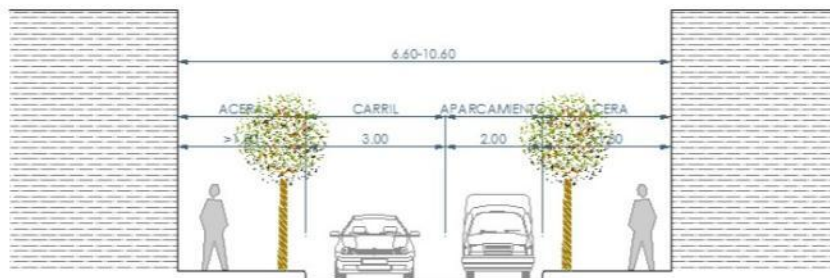


Figura 37: Sección-tipo 12

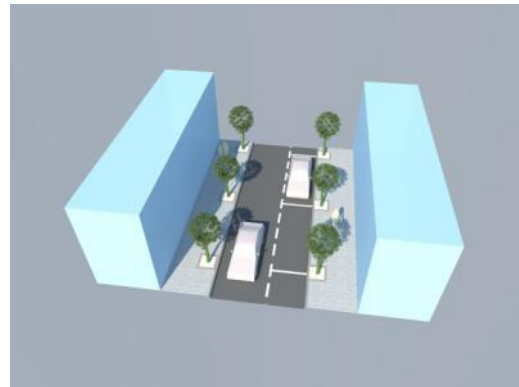
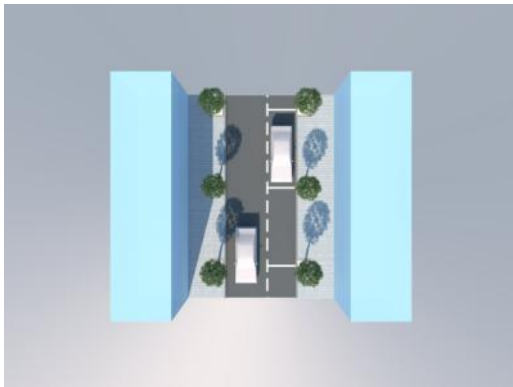


Figura 38: Sección-tipo 12 infografía esquemática

4.4.13. Sección-tipo 13

Esta sección se caracteriza por poseer unos parámetros de diseño que están destinados a evitar velocidades superiores a los 30 km/h alojando los tráficos alojan los tráficos “en los extremos de sus viajes”, en el origen o en el fin. La calzada y las aceras se encuentran a distinto nivel segregando los tráficos motorizados y peatonales. Esta sección se utiliza cuando el uso que se desarrolla en sus alrededores principalmente es el residencial.

Esta posee, aceras laterales con un ancho mínimo de 1,80 m, una calzada de doble sentido de ancho mínimo de carril de 3,00 m y una banda mínima de aparcamiento en línea de ancho mínimo de 2,00 m. En los casos que se disponga de un ancho disponible para aparcamientos superior a los 4,25 m se dispondrán aparcamientos en oblicuos a 45°, siendo obligada, la disposición de vegetación en forma de alcorques en las aceras siempre que se disponga un paso mínimo libre de 1,80 m, o en la banda de aparcamientos.



Figura 39: Sección-tipo 13



Figura 40: Sección-tipo 13 infografía esquemática

4.4.14. Sección-tipo 14

Los parámetros de diseño están destinados a evitar velocidades superiores a 30 km/h. La calzada y las aceras se encuentran a distinto nivel segregando los tráficos motorizados y peatonales. La sección dispone de una calzada con un único carril unidireccional de mínimo de 3,00 m, aceras con anchos superiores a 1,80 m y una banda de aparcamiento en línea de 2,00 m. Siempre que sea posible, en la banda de aparcamiento se dispondrá vegetación mediante alcorques cada 20,00 m siempre y cuando no se disponga de vegetación en las aceras.



Figura 41: Sección-tipo 14

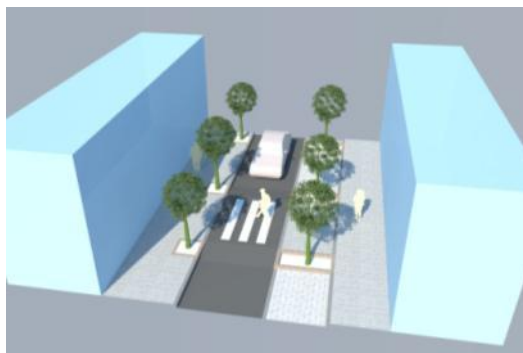


Figura 42: Sección-tipo 14 infografía esquemática

4.4.15. Sección-tipo 15

Esta sección se caracteriza por poseer unos parámetros de diseño que están destinados a evitar velocidades superiores a los 30 km/h. La calzada y las aceras se encuentran a distinto nivel segregando los tráficos motorizados y peatonales. La sección se caracteriza por disponer una única calzada de un único carril unidireccional con un ancho de carril mínimo de 3,00 m y aceras con anchos superiores a 1,80 m. En esta sección no se dispone de bandas de aparcamientos. En los casos que sea posible incluir alcorques en las aceras se habrá de garantizar un paso mínimo de 1,80 m.

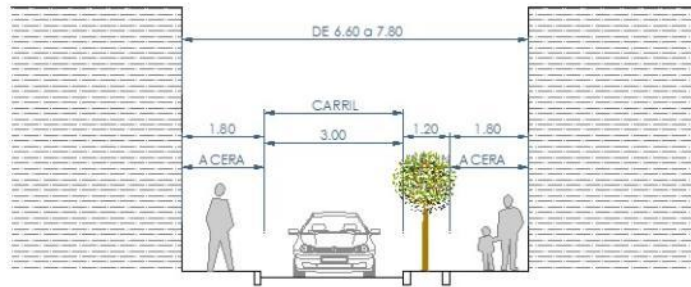


Figura 43: Sección-tipo 15

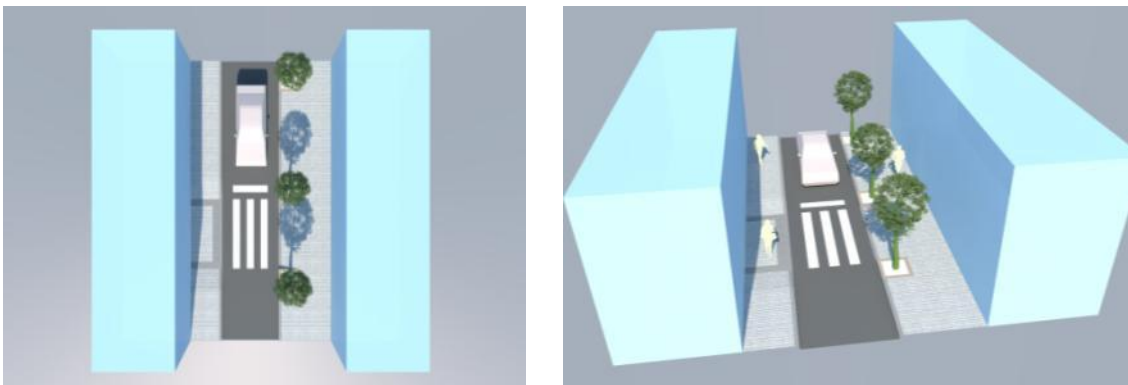


Figura 44: Sección-tipo 15 infografía esquemática

4.4.16. Sección-tipo 16

Esta sección se caracteriza por disponer una única plataforma donde coexiste el tráfico peatonal y rodado. El tráfico rodado solo dispondrá de un único sentido de circulación que podrá ser reversible en aquellos viales donde el tráfico es final comunicando con los garajes de las edificaciones con un ancho mínimo de 4,00 m. La velocidad máxima del tráfico rodado en este modelo de vía es de 20 km/h. La sección mínima destinada a este modelo de sección comprende una ocupación con rangos entre 4,00 y 9,40 m, dependiendo de la posibilidad de incluir vegetación en los márgenes adyacentes a la edificación. En caso de disponer de espacio en la vía, para el aparcamiento se dispondrá garantizando la servidumbre de protección para la edificación.

Como regla general se garantizará una servidumbre de protección de la edificación que no se podrá invadir por el tráfico motorizado asegurando un ancho libre de 0,75 m delante de ventanas y de 1,50 m en puertas (acceso a las edificaciones). Se podrán localizar aparcamiento en frente de los muros ciegos y donde la sección tenga anchura suficiente para respetar las servidumbres de protección. Se dispondrá elementos urbanos (farolas, jardineras...) con una ubicación cuyo diseño garantice la baja velocidad del tráfico motorizado.



Figura 45: Sección-tipo 16

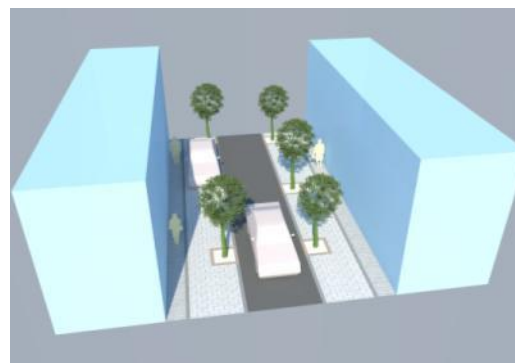
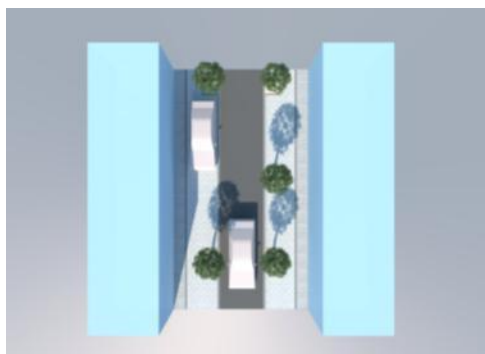


Figura 46: Sección-tipo 16 infografía esquemática

4.4.17. Sección-tipo 17

Esta sección está pensada para viarios nuevos que sean elementos de borde entre el suelo rustico y el urbano. La calzada y las aceras se encuentran a distinto nivel segregando los tráficos motorizados y peatonales. Se conforma por una única calzada con un único sentido y ancho de carril mínimo de 3,00 m, aceras con mínimo de 1,80 m y una banda de aparcamiento con mínimo de 2,00 m. Delimitando la calzada con el suelo rustico se dispondrá de una franja ajardinada con un ancho mínimo de 1,00 m. Para garantizar las posibilidades de ampliaciones futuras del viario, se reserva un suelo adyacente al suelo ordenado garantizando una sección con ancho mínimo de 14,00 m, que se categoriza como suelo rústico de protección de infraestructuras.



Figura 47: Sección-tipo 17 infografía esquemática

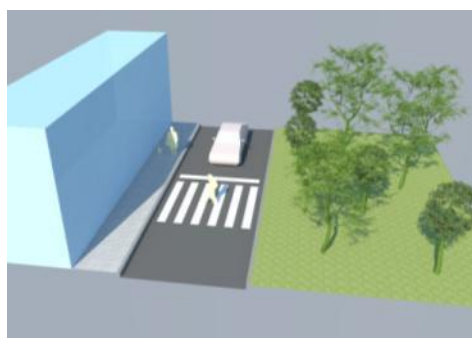
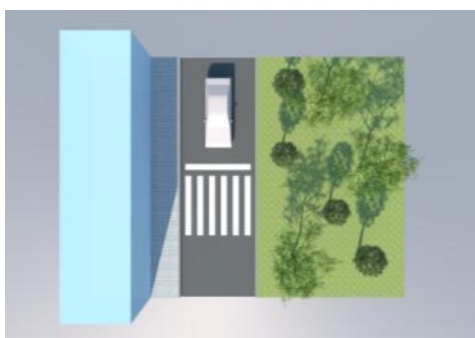


Figura 48: Sección-tipo 17 infografía esquemática

4.4.17. Sección-tipo 18

Esta sección se caracteriza por disponer una única plataforma donde coexiste el tráfico peatonal y rodado. Es un viario adecuado para los Asentamientos Rurales, donde el espacio para la urbanización es escaso, pero también puede ser usado en zonas urbanas. El peatón tiene preferencia frente al tráfico motorizado. El tráfico rodado dispondrá de doble sentido de circulación y aparcamientos sin diferenciación, no existirá una segregación de los tráficos rodados y peatonales. La velocidad máxima del tráfico rodado es de 20 km/h. La sección es variable entre 8,80 m y un mínimo de 3,25 m en estrechamientos puntuales.

El ancho mínimo garantizará una servidumbre de protección de la edificación que no podrá invadir el tráfico motorizado asegurando un ancho libre de 0,75 m delante de ventanas y de 1,50 m en los accesos a las edificaciones. Los aparcamientos respetarán una servidumbre de 0,75 m delante de las ventanas y de 1,50 delante de las puertas. Se podrán localizar aparcamiento en frente de los muros ciegos y donde la sección tenga anchura suficiente para respetar las servidumbres de protección. El diseño de la vía y elementos urbanos debe garantizar la baja velocidad del tráfico motorizado. Solo se permitirá el aparcamiento, donde se garantice un ancho mínimo de 5,50 m.

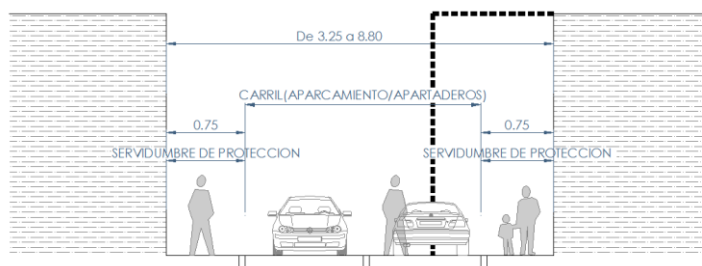


Figura 49: Sección-tipo 18

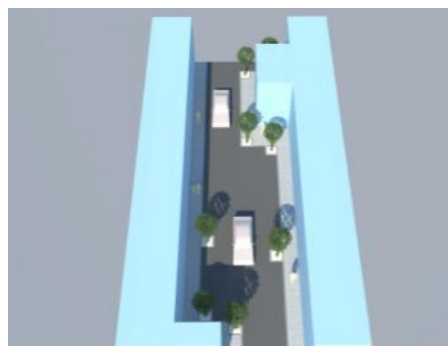
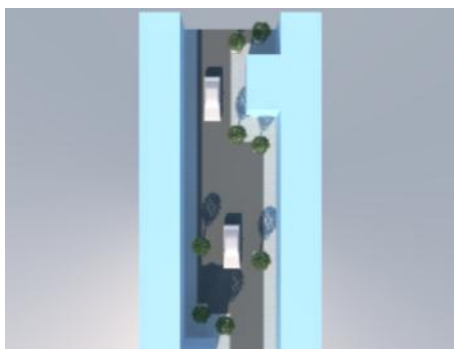


Figura 50: Sección-tipo 18 infografía esquemática