



ANEXO A6

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO



A6.1. INTRODUCCIÓN

El Aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos, está situado a unos 8 Km al oeste de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la zona denominada Llano de San Lázaro, perteneciente al municipio de La Laguna. La figura de planeamiento de este municipio es el "*Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna*".

Por otro lado, según lo dispuesto por la Ley de la Comunidad Autónoma de Canarias 1/1987, de Regulación de los Planes Insulares, el "*Plan Insular de Ordenación de Tenerife*", PIOT, será el instrumento básico de planificación del territorio y de los recursos naturales existentes en la isla.

A6.2. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA LAGUNA

A6.2.1. Antecedentes

La información urbanística para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna fue elaborada en marzo de 1993. El Avance del Planeamiento se formuló a partir de las directrices resultantes de dicha documentación, siendo sometido a información pública por acuerdo plenario de 24 de enero de 1994.

La Propuesta de Ordenación fue aprobada inicialmente con fecha 24 de Mayo de 1995, sometiéndose el mismo a un período de información pública por un plazo de dos meses que, posteriormente, fue ampliado en un mes más por acuerdo plenario de 1 de septiembre de 1995. El Excmo. Ayuntamiento Pleno acordó en sesión celebrada el 12 de septiembre de 1996 abrir un nuevo período de información pública de un mes, a la vista de las sustanciales modificaciones propuestas por el equipo redactor del Plan.

El Plan se aprobó provisionalmente con fecha de 28 de julio de 1997. El expediente fue paralizado con fecha de 14 de octubre de 1997, en razón a las modificaciones gráficas enviadas. A estos efectos, fue retirado por el Ayuntamiento con fecha 17 de octubre de 1997.

Remitida nuevamente dicha documentación el 23 de diciembre de 1997, resulta la permanencia de dos de las cuestiones iniciales: la dificultad de lectura de la documentación gráfica y las consecuencias de introducción de modificaciones como las que afectan al trazado de la autopista TF-5 a su paso por Los Rodeos, conexiones a la Autopista Exterior y Ronda Sur, que suponen una modificación sustancial del sistema general viario, y clasificaciones del suelo cuyas especificaciones no quedan recogidas en la Memoria. Estas modificaciones fueron introducidas con posterioridad a la información pública y sin constar justificación explícita en el acuerdo de aprobación provisional.

Como consecuencia de las distintas modificaciones introducidas en el proceso del Plan, aparecen discrepancias en sus contenidos, concretamente entre los planos generales de clasificación del suelo a escala 1:10.000, los planos del suelo rústico y de infraestructuras a escala 1:5.000, y los de ordenación detallada y gestión del suelo



urbano y urbanizable a escala 1:2.000. Asimismo, se han detectado erratas en la introducción de las modificaciones al Plan derivadas del proceso de participación.

Por otro lado, el Plan formula su estrategia de desarrollo en la aplicación de los aprovechamientos tipo, según los criterios del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1992. La Sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de marzo de 1997, por la que se anuló gran parte de dicho régimen, ha supuesto dejar sin efecto la delimitación de las áreas de reparto y la asignación de los aprovechamientos tipo, hipotecando la viabilidad económica de la propuesta de planeamiento. Extremo éste que obliga a la reelaboración completa de la documentación relativa a la gestión y, en especial, a la reconsideración de las delimitaciones y obligaciones atribuidas a las unidades de ejecución o de financiación de los sistemas generales.

En cuanto a la Estructura General, en el Sistema Viario se coordinará la centralización del tráfico de Santa Cruz-La Laguna en la actual autopista, potenciándose las comunicaciones entre ambos centros urbanos mediante recorridos alternativos. La incorporación al desarrollo urbano del área de Geneto, debe aportar una trama viaria con continuidad desde el suroeste a Los Rodeos, a la vez que permita movimientos transversales entre ambos márgenes de la autopista.

En los aspectos de infraestructura, los sistemas propuestos para evacuación de aguas residuales deben prever las soluciones de borde entre distintos municipios y la localización de sus puntos de vertido. Los canales y acequias del sistema de drenaje en el área de La Vega constituyen un sistema a proteger en este planeamiento.

En cuanto a la clasificación del suelo, la delimitación de los perímetros urbanos debe responder a los motivos de clasificación del suelo urbano señalados en el artículo 78 de la LS/76, debiendo precisar el planeamiento los criterios aplicables a los criterios de consolidación. En este orden, no podrán considerarse urbanos los suelos vacíos no integrados en la estructura urbana existente y aquellos que, por su superficie, individual o conjuntamente con aquellos con los que tengan continuidad, permitan el desarrollo de un plan parcial.

Los suelos sujetos a convenio urbanístico deben ser objeto en el planeamiento de la asignación precisa de una clase de suelo conforme a los principios legales señalados y su clasificación urbanística. En ningún caso el convenio puede sustituir al Plan en el señalamiento de estas determinaciones y su ámbito debe identificarse con el de una unidad de ejecución en suelo urbano o un sector en suelo urbanizable a fin de concretar su gestión.

El Plan deberá señalar la delimitación de los ámbitos que han sido objeto de una actuación urbanística no ultimada, indicando las condiciones de su ejecución y conservación, incluso de los compromisos de planeamiento adquiridos. En aquellos casos en los que en ejecución del plan previo no se hubiera alcanzado el preciso desarrollo de las obras de urbanización, la clase de suelo asignada debe ser la del suelo urbanizable sin perjuicio de su remisión al planeamiento de desarrollo aprobado.

La delimitación de los suelos debe ser aplicada con carácter restrictivo para aquellos suelos exteriores cuya integración en la trama urbana no es posible. En estos casos, en los que habitualmente permanecen usos

agrícolas, debería aplicarse la figura de los asentamientos rurales, como La Vega en el área exterior a la Vía de Ronda.

La ordenación pormenorizada del suelo urbano debe contener las alineaciones rasantes de la red viaria, específicamente en los ámbitos no consolidados y en tanto no se prevea su concreción mediante un planeamiento remitido o un estudio en detalle. Es de señalar la existencia de grandes manzanas con frentes continuos a los 500 m sin ningún punto que permita su permeabilidad, como en la gran mayoría de los caminos edificados, lo que obliga a recorridos, incluso peatonales, excesivos.

El Plan debe diferenciar y clasificar el uso turístico con independencia del uso residencial, y éste del alojamiento comunitario no turístico, como residencias de estudiantes, comunidades religiosas, etc. Se deberán asimismo establecer los estándares y capacidad alojativa turística que sean de aplicación en cada caso para los suelos destinados a este uso.

Los suelos agropecuarios deben remitirse a la actual legislación sectorial correspondiente y a la reguladora de las Actividades Molestas, Nocivas, Insalubres y Peligrosas, no permitiéndose aquellas que sean incompatibles con los suelos urbanos y urbanizables en estos ámbitos.

La delimitación de los sectores en suelo urbanizable debe garantizar la continuidad de la trama de la ciudad. Se debe, por tanto, limitar la excesiva fragmentación y las delimitaciones condicionadas exclusivamente por criterios de propiedad, y establecer unos criterios claros de continuidad de los trazados viarios y redes de infraestructuras.

Los suelos urbanos de carácter estratégico a nivel insular deben quedar sujetos a un sistema de gestión pública y comprender los suelos ahora clasificados como urbanos dentro de sus ámbitos geográficos, a fin de garantizar a través del planeamiento parcial la compensación, o en su caso, inserción de la edificación existente en la nueva ordenación.

La denominación de las categorías de suelo rústico se ajustará a las especificadas en la Ley 5/1987.

Los asientos rurales delimitados en los bordes de los caminos agrícolas deben ordenarse de forma que las condiciones de parcelación sean suficientemente restrictivas para permitir una mínima permeabilidad visual del territorio.

A6.2.2. El Avance del Planeamiento

El Avance se planteó como un documento que abordara los aspectos definitorios y característicos del mismo, así como los más polémicos y controvertidos, ya que la experiencia de otros documentos de planeamiento en Canarias mostraba una escasa inercia a la participación pública cuando los avances se apoyaban en meras declaraciones de principios generales.

Así, el Avance basó su estrategia expositiva en tres cuerpos fundamentales:

- Documentos de Ordenación.
- Documentos de Normativa.
- Documentos de Gestión.



De esta manera se pretendió que el Avance fuera entendido como un primer borrador de integración de la instrumentación básica del Plan antes que como una mera enunciación de objetivos y criterios de planeamiento.

Al Avance se presentaron 1.198 sugerencias, casi todas de carácter privado y referidas en su mayor parte a las discrepancias surgidas por las propuestas de clasificación del suelo del Plan o por los desacuerdos de los propietarios del suelo con las afecciones que el nuevo trazado planteaba con sus propiedades.

Una segunda revisión de la compleja realidad territorial del municipio, junto a los reajustes derivados de las propuestas municipales y las contrapropuestas privadas, ha supuesto en algunos casos la inclusión de significativas modificaciones respecto a los esquemas de partida.

Los sólidos criterios de La Laguna de potenciar el eje Geneto y articular un área de nuevo crecimiento en esa dirección con funciones terciarias, universitarias y de nueva residencia, junto al afán por mantener una cierta reserva de suelo en torno al Aeropuerto de Los Rodeos para su futuro desarrollo, presentaban dificultades de encaje con las propuestas insulares tendentes a resolver básicamente el problema viario, y que finalmente parecen haberse resuelto con una propuesta que despeja con solvencia las demandas de ambas instituciones. En el documento para la aprobación inicial, la Autopista del Norte se deriva y discurre paralelamente a la dirección de la pista del aeropuerto, respetando una franja como zona de reserva aeroportuaria y sin afectar a las propuestas de trazado y uso planteadas en el Avance del presente documento para las zonas de Geneto y Guamasa, discurriendo la autopista exterior cerca del límite del término municipal de El Rosario. En el documento que ahora se propone, la Autopista del Norte se deprime bajo su actual traza a su paso por La Laguna, como estaba previsto en el Avance, y la autopista exterior, prolongación del primer tramo de la autopista exterior que propone el PGOU de Santa Cruz de Tenerife, al pasar el eje urbano de Geneto, se desvía hacia el aeropuerto, pasando luego paralelamente a éste hasta conectar con la Autopista del Norte.

El Avance fue expuesto en presencia del responsable municipal del Área de Urbanismo y del Director General de Urbanismo del Gobierno de Canarias a la Ponencia Técnica de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias en sesión monográfica el 14 de junio de 1994.

A6.2.3. El Documento para la Aprobación Inicial

Como resultado de la Participación Pública del Avance se recogieron sugerencias y observaciones al Avance que contribuyeron a la redacción del documento para la aprobación inicial del Plan General.

Para la zona de Coromoto-Geneto, en la cual se encuentra el aeropuerto, se recibió un primer conjunto de 56 sugerencias-alternativas referentes a los núcleos colindantes con el aeropuerto y que figuraban en el Avance como incluidos en la Reserva Aeroportuaria, no clasificándose como urbanos, pese a su actual grado de consolidación. Un caso similar es el del Barrio del Cubanito en el interior de la Reserva Universitaria.

Se consideró que la inclusión en el ámbito de una Reserva no es incompatible con la clasificación de urbano de los núcleos ya existentes, aunque en el caso de los núcleos cercanos al aeropuerto, determinadas edificaciones se presentan con una nueva afección, dado el trazado propuesto para la variante de la autopista TF-1 que deberá hacer frente a la expropiación de las propiedades afectadas.

Como resultado del período de Información Pública del Plan aprobado inicialmente, se presentaron alegaciones por parte de particulares e instituciones que ayudaron a matizar el documento anterior del Plan y a conformar el Documento de Aprobación Inicial II.

A continuación se exponen las sugerencias que se tuvieron en cuenta a la hora de redactar éste último documento, relativas a la zona de Coromoto-Geneto:

- Corrección de afecciones producidas por las nuevas alineaciones de la edificación en los caminos de San Miguel y San Bartolomé de Geneto, y en el de Los Baldíos.
- Trazado de la desviación de la actual autopista por Geneto, Los Baldíos y Los Rodeos; aunque la eliminación de dicho desvío ha solucionado la mayoría de las afecciones.
- Proposición de nuevos suelos urbanizables y fraccionamiento en nuevos sectores de los ya existentes.

En cuanto a la Gestión Urbanística se refiere, se modificaron diversos aspectos como resultado de la participación pública:

- Variación del suelo clasificado como urbano, resultado de la modificación del trazado de la TF-1, en Geneto y El Rodeo.
- Supresión del Sector de SUP, denominado La Vega 6, dadas las afecciones producidas y su incidencia negativa en el entorno, indicándose el uso industrial y terciario para Coromoto 3 y 4 de Suelo Urbanizable no Programado.
- Eliminación del sector en el Rodeo al cambiar el trazado de la variante TF-1.
- Delimitación de un sector de Suelo Urbanizable Programado de Uso Industrial en el área de El Rodeo y en Tejina.
- En el área de Geneto se producen las modificaciones más importantes de suelo urbanizable, debido a las modificaciones del trazado viario y a la incidencia de los Convenios Urbanísticos a suscribir con el Ayuntamiento.

Con respecto al sistema general viario las principales modificaciones son las que afectan a la Autopista del Norte a su paso por La Laguna y la solución de la llamada Vía Exterior, que después de su conexión con el tramo aprobado en el Plan General de Santa Cruz, continúa desde el límite de La Laguna y El Rosario hasta su intersección con la vía de ronda a la altura del aeropuerto, cambiando luego de dirección, paralela a la pista de vuelo, para conectar más tarde con la autopista.

Asimismo se modificaron algunos sectores de suelo urbanizables, reservándose la figura del No Programado para las intervenciones relacionadas con la política municipal de suelo para viviendas en algún régimen de protección oficial. También se utilizó dicha clasificación para la previsión de una zona industrial y de usos terciarios relacionados con la zona aeroportuaria.

a) Aspectos de carácter competencial

El argumento fundamental por el cual el Plan fue llevado por segunda vez a Información Pública una vez aprobado inicialmente, fue su falta de sintonía con las previsiones del PIOT.

El PIOT y , en general, el Cabildo Insular, tenía una visión diferente del Ayuntamiento en varios de los temas planteados en el Plan General respecto a la clasificación del suelo, el sistema viario, etc., pero la discrepancia básica entre ambos documentos era el tramo de la Vía Exterior correspondiente al territorio municipal lagunero entre el límite con el municipio de Santa Cruz y el área de Guamasa, y las previsiones para el desarrollo del aeropuerto.

El documento de planeamiento municipal del Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna considera el aeropuerto como un dispositivo básico para el desarrollo del municipio y para la potenciación de funciones tradicionalmente laguneras como la Universidad en Centro Histórico, las nuevas funciones de gestión, etc., y por tanto ha considerado que son necesarias áreas de reserva y expansión de las actuales instalaciones aeroportuarias, sin elementos de distorsión, como puede ser el modelo viario previsto por el PIOT en esa zona y la falta de reserva de suelo hacia el llano de Los Rodeos. La solución que se adopta en el Plan respeta el diseño del tramo del trazado viario prevista por el PIOT, manteniendo, sin embargo, la reserva de suelo para la futura expansión aeroportuaria prevista en el Plan General.

A6.2.4. El Documento de Aprobación Provisional

El documento del Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna de que se dispone constituye la entrega de las diferentes fases en que fue subdividida la redacción de la Revisión del Plan General. Se corresponde con la fase en la que la aceptación de alegaciones y propuestas de la Administración ha supuesto modificaciones sustanciales que obligarán a un nuevo período de información pública.



A6.2.5. Objetivos del PGOU de La Laguna

El Plan se plantea una serie de objetivos que se podrían resumir en:

1. Aceptar el rol del municipio como parte de la estructura metropolitana y su repercusión en el sistema insular, cubriendo las funciones que le corresponden por su localización y por sus relaciones internas con dicha estructura de carácter económico, funcional y morfológico.
2. Resolver los conflictos derivados de las relaciones viarias entre áreas insulares a través del municipio, de modo que pueda segregarse claramente la movilidad entre el norte y el sur de la isla y la movilidad interna entre las distintas partes del área metropolitana, básicamente constituida por los municipios de Santa Cruz y La Laguna.
3. Asumir la función universitaria del municipio de la Laguna y adecuarla a las demandas derivadas de la evolución de los sistemas educativos.
4. Mejorar las funciones aeroportuarias del municipio y situarlas al nivel que le corresponden como nodo de comunicaciones que debe responder, no sólo a las demandas metropolitanas de carácter poblacional, sino a los nuevos roles que el municipio ha ido asumiendo como parte de uno de los polos insulares de mayor actividad potencial.
5. Considerar y promover el valor patrimonial de un municipio extenso, variado y rico en tradiciones con numerosos vestigios derivados de una historia cargada de acontecimientos trascendentales en el devenir de la isla y del archipiélago.
6. Potenciar las condiciones existentes en el municipio para la generación de nuevas centralizaciones de carácter metropolitano en relación con usos terciarios e industria y comercio especializado.
7. Generar nuevos usos ligados al uso universitario relacionados con la innovación científica y tecnológica, dirigidos a incentivar la actividad económica general.
8. Mejorar y completar la red viaria metropolitana, discriminando los tramos de alta velocidad dedicados al uso exclusivo de vehículos y servicios complementarios, de los tramos ligados a la ciudad construida y que cumplen otras funciones urbanas además de la estrictamente viaria.
9. Mejorar y completar el sistema de transporte público, introduciendo los sistemas internodales al uso y jerarquizando las diversas modalidades existentes en el municipio, desde el transporte aéreo hasta el transporte terrestre individualizado.
10. Establecer programas para la mejora de la habitabilidad general del municipio en lo que se refiere a la creación de nuevas unidades residenciales y a la rehabilitación de otras unidades con un alto grado de deterioro material y ambiental.
11. Promover un auténtico sistema de espacios libres y de ocio a escala metropolitana.
12. En general, elevar el standard del medio ambiente construido.
13. Clarificación de las características propias de cada una de las áreas en transformación, promoviendo la formación de unidades cuya incompatibilidad interna respecto a los usos, la morfología o las tipologías edificatorias, no impida o dificulte su proceso lógico de desarrollo.

14. Aplicación de aquellos modelos de ordenación territorial necesarios para garantizar la continuidad morfológica y funcional del crecimiento urbano y para impedir la generación de sub-modelos derivados de la espontaneidad y la acción individual incontrolada e indisciplinada, propios de la periferia lagunera.
15. Normalización de los procesos de formación clandestinos, mediante la aplicación de fórmulas que permitan la incorporación de los barrios a los procesos de urbanización previstos en las llegadas a través de la contribución de los residentes en el establecimiento y desarrollo de dichos procesos.
16. Concebir modelos de desarrollo viario que tengan en cuenta los procesos de descentralización iniciados en la cabecera insular y que de forma directa están afectando al municipio de La Laguna, como también la efectividad de aquellos modelos donde a la localización de nuevas áreas centrales o de otras en desarrollo, se añade una mejora evidente de la accesibilidad.
17. Desbloquear los déficits viarios del sistema insular y metropolitano en lo que afecta al municipio de La Laguna por las repercusiones que los mismos están teniendo en el proceso de formación del centro urbano lagunero y en particular en su centro histórico. Como también en la configuración del crecimiento periférico más reciente.
18. Apoyar esquemas de desarrollo viario que discriminen claramente la movilidad de paso entre el norte y el sur de la isla de la movilidad metropolitana, y dentro de ésta, la estrictamente metropolitana de los ejes de apoyo a unidades urbanas en desarrollo o a desarrollar en el futuro.
19. Incorporar en las áreas de crecimiento en superficie modelos de desarrollo viario que actúen como nuevos elementos de referencia para la mejora del "*orden urbano*", tanto en su vertiente morfológica como funcional.
20. En general, mejorar el diseño del espacio viario existente, sobre todo en aquellas zonas donde éste no sólo se comporta como espacio para la movilidad, sino que además cumple otras funciones urbanas complementarias por encontrarse muy comprometido con el sector urbano en el que se inserta.
21. Establecer las bases políticas y administrativas que permitan afrontar con rigor el problema de la vivienda en La Laguna, con la finalidad de adecuar gradualmente la oferta a la demanda correspondiente a los estratos bajos y medios de escala social.
22. Generar o potenciar órganos de gestión municipales con el suficiente grado de autonomía y agilidad administrativa para:
 1. gestionar la adquisición de suelo público y participar en igualdad de condiciones en los planes regionales de vivienda y,
 2. afrontar programas municipales propios de construcción de viviendas, de modo que desde la gestión municipal se pueda intervenir en el mercado.
23. Aprovechar las ventajas que las últimas disposiciones legales establecen para el Suelo Urbano en relación con la promoción de viviendas de protección oficial, así como las que se establecen para la conservación de viviendas catalogadas.
24. Contribuir a la mejora del medio ambiente construido mediante la actuación directa en áreas vacantes de la ciudad o en áreas concretas del territorio que, por diversas causas, presentan dificultades para su consolidación o para su adecuada formación.



25. Alcanzar gradualmente los niveles de satisfacción que la ciudad es capaz de disponer en función de las demandas de los ciudadanos y que no se producen exclusivamente con el simple cumplimiento de un standard urbanístico.
26. Disponer de una oferta suficiente de equipamientos comunitarios y de espacios libres, de modo que puedan cubrirse los requerimientos funcionales que, como colectivo, la totalidad de la población requiere.
27. Agilizar los mecanismos que permitan a la iniciativa privada afrontar aquellos servicios urbanos que sirven con los cambios en los hábitos locales, y que, por su propia dinámica, no son fácilmente asumibles por parte de la Administración Pública.
28. Introducir mayores niveles de exigencia en la definición de un servicio urbano de carácter público, ampliando y enriqueciendo sus contenidos hacia aspectos relacionados con el medio ambiente construido, la innovación tecnológica, etc...
29. Difundir y proteger el patrimonio cultural heredado, entendiendo que no se trata de valores abstractos, sino que todos y cada uno de ellos dependen de alguna faceta del desarrollo económico, social y cultural de la población.
30. Detectar y tipificar cada una de las áreas del territorio municipal susceptible de ser protegida por sus valores patrimoniales, tanto de carácter natural como cultural.
31. Indicar los diversos tratamientos que deben aplicarse a cada una de las áreas seleccionadas por su interés patrimonial y establecer programas para su explotación, decidiendo las fuentes de captación de recursos que sean necesarias para su materialización.
32. Estudiar fórmulas para elevar la capacidad de gestión municipal y afrontar la complejidad burocrática y administrativa que una adecuada política sobre el patrimonio natural y cultural conllevaría.
33. La Administración Municipal dispondrá de los mecanismos que el planeamiento general contiene para intervenir decididamente en el proceso de producción urbana y regular los desequilibrios que en base a ello se desencadenan en la ciudad.
34. Se afrontarán directamente aquellos aspectos del proceso de urbanización que la capacidad de gestión municipal y sus recursos económicos le permitan, así como mediante la intensificación al máximo de su política de captación de recursos que, por sus características geográficas, históricas y municipales, le corresponden.
35. Con la finalidad de evitar la generación de procesos especulativos, se afrontará una política decidida de intervención en el mercado de suelo mediante las determinaciones que el Plan establezca sobre su clasificación y sobre la distribución de sus aprovechamientos urbanísticos, así como sobre su adquisición con vistas a incrementar el escaso patrimonio existente.
36. Se procurará un aprovechamiento al máximo de la instrumentación técnica que la legislación urbanística contiene para que la promoción de las nuevas unidades urbanas que se van incorporando a la ciudad se haga de forma autogestionada y, por tanto, con un mínimo coste por parte de la administración pública.
37. Asumir que la redacción de un Plan General Municipal no sólo establece un modelo de desarrollo territorial y por tanto se decanta por unas opciones concretas en relación con el crecimiento y la transformación del territorio, sino que, como consecuencia de ello, calcula, presupuesta y programa una serie de acciones para ser llevadas a cabo en un período de tiempo determinado.

38. Prever que la complejidad que introducen las últimas disposiciones en materia urbanística para mejorar la gestión sólo es posible traducir en solvencia y agilidad administrativa mediante la introducción de nuevos órganos con un alto grado de especialización técnica e infraestructural.
39. Aprovechar estas últimas disposiciones en materia urbanística para articular las diversas formas de crecimiento urbano que se presentan en La Laguna y especialmente para disciplinar el tipo de desarrollo periférico dominante en el municipio.
40. En general, desmenuzar toda la casuística existente en la legislación urbanística vigente para mejorar la gestión urbanística de La Laguna, poniendo especial atención en las disposiciones que permiten equilibrar el derecho al aprovechamiento urbanístico.

A6.2.6. Las propuestas de ordenación del PGOU

A6.2.6.1. El Modelo Global

El proceso de urbanización en que se encuentra inmersa la cabecera insular implica a los municipios de La Laguna y de Santa Cruz. El municipio de La Laguna juega en este sistema un papel dual, ya que por un lado responde a las demandas urbanas y metropolitanas correspondientes a su condición periférica respecto a Santa Cruz y, por otro, conserva y potencia una serie de funciones propias como son las universitarias, las aeroportuarias y una serie de funciones "*de gestión*" en crecimiento continuo, que convierten al territorio lagunero en una zona de cuidadoso tratamiento.

Todo ello conlleva a establecer un modelo territorial en gran medida dependiente de otras escalas del planeamiento y de otras decisiones de superior rango que el modelo va adecuando a sus propios objetivos.

a) Las áreas de futura potencialidad

El modelo aplicado acepta, por tanto, que La Laguna se configura como una de las áreas más sensibles del sistema insular y no sólo asume el hecho de contar con funciones vitales para el desarrollo general, sino que promueve otras funciones centrales para cubrir nuevas demandas funcionales y para mejorar las condiciones existentes.

En este sentido, el área que mejor se sitúa por sus relaciones con el sistema viario insular previsto, el llamado Anillo Insular, es el área de Coromoto-Geneto, que además de contener las mejores relaciones con el centro urbano lagunero y con las expansiones previstas para las funciones universitarias y para las funciones aeroportuarias, se presenta como una de las áreas de inminente expansión residencial.

Así, la configuración de un polo de actividad en este área debe garantizar la mejora de la función residencial, al igual que servir para potenciar nuevas funciones centrales y las ya existentes, como son:



- La función universitaria.
- La función aeroportuaria.
- Las nuevas funciones de gestión.

Ahora bien, el modelo debe extender su estrategia allí donde se desarrollen actividades que permitan una mejora de las condiciones generales del municipio. La Laguna cuenta con múltiples activos, unos debidos a sus características geográficas o económicas, y otros que se relacionan con su historia reciente o lejana, y que, un modelo integrador y de puesta a punto de todas sus potencialidades, necesitaría promover.

Cuatro zonas del municipio de diferente signo por su origen y por sus características internas deben ser consideradas:

- El Centro Histórico.
- El área agrícola de Tejina-Valle Guerra.
- El área turística de Bajamar-Punta Hidalgo.
- Y la reserva natural de Anaga.

El Centro Histórico de La Laguna es un activo de primera magnitud como ámbito para el desarrollo de las funciones comerciales, institucionales, culturales y administrativas. Además del Plan Especial de Protección en tramitación, cuya urgencia es evidente, su puesta a punto debe ser materializada mediante programas y estudios particularizados que combinen los usos con la revitalización del patrimonio.

El área de Tejina-Valle Guerra representa también un activo que el Plan quiere potenciar. Debe ser objeto de un Programa Especial que permita establecer las prioridades y seleccionar las formas de explotación agrícola para un óptimo aprovechamiento.

El área de Bajamar-Punta Hidalgo ha contado tradicionalmente con unas condiciones especiales como zona de baños y de descanso. Su localización al abrigo del Macizo montañoso de Anaga y su proximidad desde los centros urbanos más poblados de la isla, le conceden unas ventajas sobre otras áreas del litoral marítimo norteño que deben ser consideradas. Este área debe plantearse como uno de los centros turísticos a potenciar en el litoral norteño de la isla de Tenerife y debe ser objeto de un Plan Especial de mejora de la infraestructura turística.

El Macizo de Anaga se ve sometido a un lento proceso de erosión y a la manipulación del espacio, con claros síntomas de urbanización. Estos son suficientes argumentos para proponer desde el Plan General, no sólo las acciones legales necesarias, como ha sido la declaración de Parque Rural, sino un auténtico programa para incorporar la zona al fenómeno metropolitano, entendido éste como un proceso con sentido económico, cultural y social. El turismo rural puede ser un camino no incompatible con otras acciones de puesta en valor y explotación de las diversas zonas del Macizo.



b) El modelo de accesibilidades

El modelo de accesibilidades viene muy condicionado por determinaciones de orden superior, es decir, por el carácter metropolitano y por el rol insular del municipio de La Laguna.

Se establecen unos ámbitos de actuación, sobre cada uno de los cuales el Plan establece sus propias matizaciones:

- El Anillo Insular.
- El sistema viario metropolitano.
- El sistema viario municipal.
- El trazado a la escala urbana.

Para la resolución de los tramos pertenecientes al término municipal que corresponden al Anillo Insular, el Plan se apoya básicamente en la autopista del norte Santa Cruz-La Laguna, en el tramo Santa Mo del Mar-Las Chumberas y en la Vía Exterior entre las autopistas del sur y el norte de la isla, todavía en proyecto.

El sistema viario metropolitano, es decir, los tramos que resuelven las relaciones viarias entre el Anillo Insular y el viario local, se resuelven mediante tres operaciones fundamentales.

- Un nuevo eje de gran valor estructurante situado entre Anchieta y la nueva autovía exterior del Anillo Insular, que se sitúa en el eje de prolongación de la Avenida de la Trinidad.
- Una vía de circunvalación al centro urbano de La Laguna, poniendo en conexión la Universidad Central con el área de La Vega.
- La prolongación de la llamada Vía Cornisa y la vía de circunvalación o ronda de La Laguna.

El sistema viario municipal, es decir, las relaciones viarias entre los diferentes puntos del municipio, son coincidentes con algunos tramos del sistema metropolitano, pero exige la creación de nuevos tramos.

El modelo se completa con una serie de operaciones de reforma del diseño viario, dirigidas a mejorar el medio ambiente urbano de algunos sectores de la ciudad.

c) La estrategia residencial

El municipio de La Laguna tiene, por su situación respecto al sistema insular y por su papel en el área metropolitana Santa Cruz-La Laguna, un crecimiento residencial muy apoyado en la baja densidad. Podríamos decir que, aunque diverso, el municipio muestra una cierta homogeneidad morfológica.



La Laguna, como otras tantas ciudades, se constituye en base a dos tipos residenciales básicos: la vivienda en edificación cerrada y la vivienda unifamiliar, aislada o en diversas modalidades de agrupación. La edificación abierta se produce pero con menos frecuencia.

Además del "tipo" y la "forma" residencial, el Plan tiene que decidir el "ámbito" que, como sabemos, viene muy condicionado por otros factores que definen el modelo global.

Las propuestas de tipologías de agrupación van, en general, muy condicionadas por la tipología dominante en cada una de las áreas. La "tipología edificatoria", cerrada, unifamiliar..., es lo que garantiza la continuidad del espacio.

En resumen, la estrategia residencial por la que el Plan se decanta, al margen de las operaciones especiales, es por una distribución del espacio residencial proporcional a la dinámica de cada una de las áreas en expansión y por una continuidad, que no repetitividad, en las "formas" de organización del suelo, como garantía de operatividad para la consecución de los objetivos.

A6.2.6.2. La Clasificación del Suelo

La propuesta de Clasificación de Suelo, aparte de por el Modelo Global, viene determinada por el estado y el grado de ejecución del planeamiento en el municipio, que como los trabajos de información urbanística del Plan señalado, distan mucho de aproximarse a una situación ideal.

En este sentido el Plan ha hecho una reconsideración general de las expectativas urbanísticas de los planes vigentes en el municipio y de las tendencias actuales de crecimiento de cada una de las áreas. De esta forma han surgido los siguientes criterios de clasificación:

- Suelo Urbano.
- Suelo Urbanizable.
- Suelo Rústico.
- La preservación del patrimonio cultural.

a) Suelo Urbano

El Plan considera "urbanos" tres tipos básicos de suelo:

- aquellos ya "urbanos" en el planeamiento vigente y cuyo proceso de urbanización se ha producido en las condiciones previstas por los planes.
- aquellos ya "urbanos" en el planeamiento vigente cuyo proceso de urbanización no ha prosperado por deficiencias en la previsión tipológica, en los mecanismos de gestión previstos en los planes y en las dificultades provenientes de la propia capacidad municipal. Su idoneidad



- como zonas edificables por su localización y por sus condiciones de entorno siguen manteniéndose intactas.
- y, finalmente, aquellos suelos definidos en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana como “urbanos” por su grado de consolidación y/o implantación de servicios.

Es decir, el Plan delimita como “Suelo Urbano” no sólo aquellas áreas que son urbanas por imperativo legal o por sus propias estrategias internas, sino aquellas otras que por la “naturaleza” de sus procesos de formación, son “urbanas” de hecho.

b) Suelo Urbanizable

Respecto al Suelo Urbanizable, el Plan se ha apoyado en aquellas áreas que, en base al modelo global, se han propuesto para el futuro desarrollo y aunque, lógicamente, privilegia ciertas áreas en las cuales basa su estrategia residencial, propone una cierta proporción de Suelo Urbanizable en cada una de las zonas del municipio, en tanto que todas ellas muestran tendencias al crecimiento urbano en los últimos años.

En total se han clasificado 2.977.850 m² de suelo y se han previsto 11.244 nuevas viviendas. Este conjunto muestra una media de 38 viviendas/Ha.

c) Suelo Rústico

En un territorio como el de La Laguna, en que los procesos de desarrollo urbano han contaminado de forma tan intensa la mayor parte del territorio, el primer problema que se plantea es la definición de los conceptos de Urbano y Rústico, y la consiguiente delimitación de las superficies que responden a estos conceptos.

Veamos, a continuación, la definición de forma sucinta de cada una de las categorías de Suelo Rústico y los criterios de ordenación empleados en cada una de ellas.

- **Suelo Rústico de Protección.** Se considera como tal el que contiene especiales valores cuya permanencia puede verse comprometida por un uso inadecuado o excesivo. En función de los valores a proteger se divide a su vez en:



Suelo Rústico de Protección Ecológica (PE). Constituido por aquellos sectores que soportan ecosistemas relativamente poco intervenidos por el hombre, con un alto índice de biodiversidad y complejidad de relaciones entre sus elementos.

Podemos distinguir cuatro sectores de este tipo de suelo. El primero de ellos, PE1, abarca las laderas del norte de Anaga y el segundo, PE2, comprende los barrancos del norte de Anaga. Los dos sectores restantes, PE3 y PE4, corresponden a reductos boscosos de monteverde y bosque termófilo, a los que se aplican criterios de ordenación similares a los empleados para

los montes de Anaga. Estos enclaves deben ser objeto de ordenación mediante Planes Especiales de Protección concretos y exclusivos.

Suelo Rústico de Protección Natural (PN). Constituido por aquellas áreas intensamente transformadas desde el punto de vista ecológico, donde se han desarrollado usos agropecuarios tradicionales que han afectado a la composición y complejidad de los ecosistemas y donde los usos tradicionales han remitido de modo que se experimenta un notable proceso de recuperación de los ecosistemas naturales.

Son áreas que pueden experimentar un uso tradicional y donde, en tanto en cuanto dichos usos no se desarrollen, se debe favorecer la recuperación natural con acciones destinadas a aumentar la variedad de los componentes del ecosistema o a protegerla de acciones potencialmente agresivas.

Se han delimitado cinco áreas: Picacho de Los Lázaros, PN1; las laderas de sotavento de Anaga, PN2; las estribaciones norte de la Vega de La Laguna, PN3; la Montaña de Guerra, PN4, y la Montaña de Fagundo, PN5.

Suelo Rústico de Protección Paisajística. Son áreas intensamente transformadas desde el punto de vista ecológico, que por su calidad visual poseen una gran relevancia en el equilibrio paisajístico del área en que se integran.

En esta categoría se integran la cadena montañosa que cierra La Vega de La Laguna por el este, PE1, y los conos volcánicos que salpican, caracterizándolo, el paisaje del Llano del Rodeo, PE2, y del área Geneto-Taco, PE3.

El criterio de ordenación es evitar cualquier actuación que pueda degradar la calidad visual de estos elementos, por lo que se restringe todo tipo de usos que conlleven edificaciones y/o movimientos de tierras, y se establece la obligación de someter a evaluación de impacto aquellos usos que sea imprescindible ubicar por razones de utilidad pública o interés social.

Suelo Rústico de Protección de los ámbitos de Agricultura Tradicional. Comprende las áreas donde se ha registrado una potente transformación para adecuarlas a las necesidades del cultivo agrícola tradicional. Son zonas de gran interés etnográfico, paisajístico, ecológico y, por supuesto económico. Se trata de suelos potencialmente productivos abandonados o con un índice de actividad agrícola muy bajo, cuyos suelos deben ser conservados como capital paisajístico, económico y cultural de gran interés.

Se pueden distinguir tres tipos de ámbitos fundamentales: los entornos agrícolas del Valle El Batán y Las Montañas, AP3, los ámbitos agrícolas tradicionales de la medianía baja de Valle





Guerra, Tejina, Bajamar y La Punta, AP1, AP2, AP4, AP5, la vega de La Laguna y el área del Ortigal, AP6, AP8 y, finalmente el área de Los Valles-Geneto, AP7.

El criterio básico de ordenación en estas zonas es la protección del suelo agrícola y de la obra de contención, así como de valores patrimoniales, caso de vallados, arbolado, caminos, edificaciones, etc..., que puedan tener valor de patrimonio natural o cultural. Se establece además la necesidad de redactar un Plan de Fomento de la Actividad Agrícola Tradicional, en el convencimiento de que será un mayor nivel de uso agrícola la mejor protección que pueda aplicarse a estas áreas.

Suelo Rústico de Especial Protección del Litoral (LC). Se incluye en esta categoría la franja costera a lo largo del litoral, salvo el tramo de Anaga, donde su clasificación como Suelo Rústico de Protección Ecológica ofrece suficiente cobertura a la salvaguarda de los valores a proteger.

El ámbito de ordenación es variable según las zonas; reducido en áreas como el Litoral de Bajamar y Punta de Hidalgo, y más amplio en las áreas más naturales del Litoral de Tejina y Valle Guerra.

El criterio de ordenación se basa en la protección del Dominio Público Marítimo Litoral y en la aplicación de la Ley de Costas, y en la preservación de los valores naturales, patrimoniales y paisajísticos.

Suelo Rústico de Protección de Cauces y Barrancos (PB). Se incluyen en esta categoría los barrancos de mayor o menor envergadura que surcan el territorio municipal. Los grandes barrancos, como los de Las Goleta, Porlier y Perdomo, PB3, de Aguas de Dios, PB4, de las Cuevas, PB5, y de Santos Carmona, PB8, conservan valores naturales y culturales de interés, por lo que reciben un tratamiento normativo similar a los suelos de protección ecológica. Los barrancos de menor entidad reciben una protección más genérica, como es el caso del Barranco de los Rodeos y el de Las Pedreras-Los Andenes.

Suelo Rústico Potencialmente Productivo Agrícola (AI). Esta categoría está integrada por las áreas dedicadas al cultivo agrícola intensivo en la costa de Valle Guerra, Tejina, Bajamar y Punta Hidalgo.

Para intentar potenciar el cultivo agrícola en la zona y paliar sus carencias infraestructurales y de comercialización se redactará un Plan de Fomento de la Actividad Agrícola Intensiva.

Suelo Rústico de Restauración Paisajística (RP). Se incluyen bajo esta categoría aquellos enclaves que han sido profundamente alterados por la extracción de áridos, como es el caso



de la cantera de arena de Milán, RP1, en el barranco de Agua de Dios, de las Montañas de Los Giles, RP3, del Cuervo y Ofra, RP4, o por la acción combinada de extracciones y vertidos, caso de la Montaña del Aire, RP2.

En estas áreas es fundamental la restauración de las extracciones, estabilizando los taludes y recuperando las superficies resultantes, y en el caso de la Montaña del Aire es importante solucionar el problema del peligro de contaminación del acuífero.

- **Asentamientos Rurales.** Dentro de esta categoría se han incluido una serie de asentamientos enclavados en Suelo Rústico que responden de forma más o menos precisa al concepto que expone la Ley de Suelo Rústico de Canarias. Se incluye, por una parte, un conjunto de núcleos cuya formación y desarrollo responde a pauta agrícolas, situados en Anaga: Chinamada, AR1, Las Carboneras, AR2, El Batán, AR3, Bejías, AR4, Cabezo del Toro, AR18, y El Río, AR19, y el entorno de caminos agrícolas tradicionales: Camino del Pico, AR6, y El Ortigal-Lomo del Trazo, AR15. Junto a ellos se han incluido núcleos agrícolas contaminados por formas de crecimiento urbanas o de reciente formación, que por su tamaño y grado de consolidación no se ha estimado pertinente clasificarlas como suelo urbano.

En estos núcleos el criterio de ordenación es permitir la edificación en las parcelas existentes en el interior de la delimitación que cuenten con acceso ejecutado; las construcciones deberán adecuarse en cada caso al carácter propio del asentamiento.

d) La preservación del patrimonio cultural

La relevancia del patrimonio histórico-cultural del Casco Histórico de La Laguna ha relegado al existente en el resto del territorio municipal a un segundo término en las consideraciones patrimoniales. Pese a las notables carencias y lagunas informativas se ha conseguido elaborar un precatálogo, basado en comunicaciones orales con los responsables del patrimonio insular e investigadores y en consultas bibliográficas.

En una visión sintética del concepto patrimonial utilizado en la elaboración de este catálogo provisional sobre el municipio de La Laguna se podrían establecer seis criterios fundamentales:

1. La complejidad técnica, arquitectónica o constructiva que dota a determinadas edificaciones o elementos de infraestructura urbana o agrícola de un valor único y diferencial respecto al resto de los elementos de su misma naturaleza con los que comparte un espacio determinado.
2. La lejanía temporal, en cuanto implica la permanencia de testigos materiales que reflejan un modo de ocupación y explotación del territorio diferente del actual.



3. La interrelación entre los propios elementos patrimoniales considerados, en el sentido de hallarse éstos de forma conjunta en un espacio determinado.
4. La escasez de alguna de las tipologías consideradas aumenta el interés patrimonial de las mismas en función de su rareza.
5. La constatación de elementos históricos o artísticos siempre incluye un criterio a favor del interés patrimonial de una edificación o estructura determinada.
6. La conservación de las características y aspectos originales de cada uno de los elementos patrimoniales considerados se constituye, finalmente, como un criterio de relativa validez a la hora de determinar el interés de los mismos.

Teniendo en cuenta el conjunto de estos criterios se ha definido el interés patrimonial de cada uno de los elementos catalogados en base a tres niveles, muy alto, alto o medio.

A6.2.6.3. La Estructura Orgánica del Territorio

La Ley del Suelo define como elementos fundamentales de la Estructura Orgánica del Territorio los siguientes:

- Los usos globales y sus intensidades.
- El sistema general de comunicaciones.
- El sistema general de espacios libres.
- El sistema general de equipamientos comunitarios.

a) Los usos globales

La Laguna, por las funciones no residenciales que tradicionalmente ha contenido, dedica buena parte de su territorio a usos "*especiales*" que, de alguna forma, han ido connotando al municipio y que hoy forman parte consustancial de su imagen y de su fisonomía.

Volvemos a subrayar las características del uso residencial e importancia del uso universitario y del uso aeroportuario, como también de una serie de usos de nueva implantación que hemos denominado "*de gestión*" para la ubicación de empresas o de firmas que demandan lotes de suelo de una cierta dimensión para emplazar allí sus oficinas, almacenes, talleres, etc.

El Plan considera esenciales estos tres usos para la definición de su estrategia, que ha sido explicada en la descripción del Modelo Global.

En el interior del ámbito donde estos tres usos se han ido consolidando, Majuelos, Anchieta-Guajara y Los Rodeos, es decir, en el área Coromoto-Geneto, el Plan además propone una nueva "controlabilidad" con el fin de articular formal y funcionalmente toda el área. Se trata pues de generar un área urbana con capacidad para dirigir y regular las transformaciones que en la zona deben producirse por su situación respecto al sistema urbano y metropolitano.

Por último es conveniente destacar la voluntad del Plan por afrontar el problema agrícola y el de la protección de los espacios naturales mediante propuestas de actuación dirigidas a salvaguardar y promover estos usos específicos en el área Tejina-Valle Guerra, por un lado, y en el Macizo de Anaga, por el otro.

b) El sistema general de comunicaciones

Es obvio pensar que en un territorio donde un solo sistema, el viario, tiene que resolver todas las demandas relacionadas con la movilidad terrestre, aumente su nivel de respuesta y su complejidad. Los criterios para definir la estructura viaria propuesta, tanto en su vertiente insular, metropolitana como urbana, se especifican en la descripción del modelo global. En síntesis, la red se compone de 26 vías y 3 instalaciones, el Aeropuerto de Los Rodeos, la Estación de Guaguas Anchieta y la Estación de Guaguas Guajara.

c) El sistema general de espacios libres

La Ley del Suelo establece para este sistema dos clases diferenciadas:

- Los parques urbanos públicos.
- Las áreas deportivas y de ocio.

La Ley habla de 5 m²/hab como reserva mínima para "parques urbanos públicos", con lo cual se pretende clarificar tres aspectos fundamentales: a) que no se trata de una reserva de suelo para grandes superficies rústicas fuera de la ciudad, áreas naturales, bosques, parajes de interés...; b) que no deben contabilizarse como tales pequeños fragmentos de ciudad no edificables, aunque su tratamiento sea el propio de un parque, ya que su dimensión impediría que funcionase como tal; y c) que las características del terreno, sobre todo su topografía, esté en relación con el uso a que va destinado.

d) El sistema general de equipamientos comunitarios

La Ley del Suelo, en este caso, define como sistema general de equipamientos comunitarios el compuesto por los usos administrativos, comerciales, culturales, docentes, sanitarios, religiosos, cementerios, etc.



A6.2.7. La Gestión Urbanística

a) Concepto y marco legal

La gestión del Plan es, ante todo, la configuración de una determinada estrategia, elaborada en conjunción con los objetivos generales de planeamiento, a partir de las condiciones propias de los agentes intervinientes en el proceso urbano y de las posibilidades de la Administración actuante. Una estrategia de intervención urbanística a partir de la cual se concreta el derecho de propiedad, que viene dado en primer lugar por la Clasificación y la Calificación del Suelo, y a partir de las mismas, por la asignación de Aprovechamientos y la definición de los diversos tipos de actuación.

Por tanto, el objetivo general que anima la Propuesta de Gestión de cualquier instrumento de planeamiento viene claramente en el preámbulo de la Ley 8/90 y en aquellos artículos en que la Constitución hace referencia al desarrollo urbanístico. En síntesis podríamos decir que se pretende: *"promover las condiciones necesarias para conseguir la utilización del suelo de acuerdo con el interés general e impedir la especulación"* y hacer *"participar a la Comunidad en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos"*.

Las novedades introducidas por la actual legislación y que afectan notablemente al marco instrumental de la gestión urbanística, podemos clasificarlas en cuatro bloques:

- La objetivación de un derecho de referencia.
- La adquisición gradual de los derechos subjetivos.
- Valoraciones.
- Los Patrimonios Públicos de Suelo.



b) El Municipio de La Laguna. Situación actual

Si bien es cierto que el municipio de La Laguna se caracteriza por la diversidad de situaciones sociales, económicas y urbanísticas que recoge su ámbito territorial, podríamos destacar cuatro puntos que sintetizan el análisis resultado de la elaboración del Plan, y que inciden en las decisiones básicas para la gestión del mismo:

- En la última década, censos del 81-91, el crecimiento de la población del municipio ha disminuido drásticamente, presentando un porcentaje intercensal del 4,5%, frente al 12% insular, y una tasa media anual del 0,44%, frente al 1,13% de la Isla de Tenerife. Este descenso es común para toda el área metropolitana, presentándose más acusado aún en el municipio capital.

No obstante esto no debe traducirse en la disminución del crecimiento urbano del municipio, básicamente si tenemos en cuenta dos cuestiones: la demanda a corto plazo que protagonizarán las generaciones de décadas anteriores, 60 y 70, y por otro lado, los

contemporáneos procesos urbanos que propugnan crecimientos exponenciales a partir de la recualificación de áreas centrales.

- El momento de inflexión en que se sitúa el desarrollo económico del archipiélago, dada la crisis actual y el cambio de statu que significa la entrada en el marco europeo y el nuevo régimen económico-fiscal, pivota sobre la transformación de las áreas centrales unidas a las grandes infraestructuras de comunicaciones.
- El proceso inmobiliario, a partir del cual se ha generado el espacio construido en el municipio de La Laguna, responde en buena parte a esquemas poco maduros de actuación.
- Por último, debemos insistir en la mínima capacidad de la administración municipal para participar en el desarrollo urbano del territorio, situación que deriva principalmente del casi inexistente patrimonio de suelo con que cuenta en la actualidad y los inadecuados instrumentos de gestión con que hasta ahora se ha contado.

Sin embargo conviene señalar la diversidad de situaciones que se integran en el ámbito del municipio de La Laguna. Podríamos diferenciar tres tipos de áreas en relación a su incorporación al proceso urbano:

- Áreas urbanas consolidadas. Fundamentalmente se localizan desde la ciudad de San Cristóbal de La Laguna y el límite de Santa Cruz, a ambos lados de la autopista del norte. Es la zona más densa del municipio, y a partir de los datos de población parecería haber agotado su capacidad de acogida, a excepción del casco cuyo crecimiento poblacional mantiene un desarrollo estable. Este suelo goza en la actualidad de la clasificación de urbano.
- Áreas rurales apoyadas en núcleos agrícolas tradicionales. Son zonas de baja densidad, no solamente por la tipología edificatoria imperante, edificación aislada de dos plantas, sino por la discontinuidad de la trama, dejando bolsas agrícolas intersticiales. Se incluirían en este grupo las zonas de Valle Guerra, Punta del Hidalgo, Las Mercedes, El Rodeo,...
- Áreas semiurbanas, que poseen características comunes a los dos conjuntos anteriormente enunciados. Son zonas rurales mezcla del crecimiento natural de pequeños núcleos tradicionales y edificación aislada sobre el parcelario agrícola, pero fuertemente presionadas por su posición de cercanía respecto a las áreas urbanas consolidadas. En estas áreas incluiríamos la zona de Geneto, La Vega y Guamasa.





A6.2.8. Las Normas Urbanísticas

a) Consideraciones Generales

Las Normas Urbanísticas, como sistemas reguladores de la construcción de la Ciudad y de la ordenación del Territorio, han sido históricamente el instrumento eficaz que complementa el "*plano*", como idea previa y global de la forma urbana. Por ello se piensa que las Normas Urbanísticas deben regular de forma clara y comprensible todos los aspectos de los usos y la edificación, pero también deben permitir que la arquitectura aporte a la Ciudad y al Territorio todos sus valores.

Las Normas Urbanísticas tienen una doble vertiente: como instrumento urbanístico y como instrumento arquitectónico.

Como "*instrumento urbanístico*" dirige el crecimiento de la Ciudad y la ordenación del territorio municipal, incidiendo en los siguientes aspectos:

- Desarrollo del Plan mediante el planeamiento parcial.
- Ejecución y gestión del planeamiento.
- Criterios de urbanización.
- Régimen urbanístico de las diferentes clases de suelo, urbano, urbanizable y rústico.
- Régimen de los sistemas generales.
- Distribución espacial de los diferentes usos y tipos edificatorios.
- Condiciones de la intervención municipal en el control del suelo y la edificación.

Como "*instrumento arquitectónico*" dirige el proceso edificatorio y la implantación de los diferentes tipos y conjuntos en el territorio, interviniendo en los aspectos siguientes:

- Condiciones de la edificación según tipologías.
- Relación de las edificaciones y las parcelas.
- Relación de las edificaciones con su entorno.
- Condiciones de habitabilidad y accesibilidad de los edificios y las viviendas.
- Condiciones de uso.
- Condiciones de protección del patrimonio histórico.

b) Objetivos y Criterios Generales

En la redacción de las Normas Urbanísticas se han tenido en cuenta los siguientes objetivos y criterios:

- Evitar la dispersión y aplicación de distintas normativas, conformándose unas únicas Normas Urbanísticas para todo el ámbito municipal.

- Obtener un documento lo más abierto y flexible posible, que facilite la gestión del Plan, simplifique su aplicación, garantice la ejecución de sus propuestas y permita su adaptación en el tiempo a las cambiantes circunstancias fundamentales que puedan producirse.
- En la confección de las Normas Urbanísticas se parte de una estructura formal en uso por el planeamiento reciente, contrastándose los textos actuales con legislaciones posteriores, normativas y reglamentos de distinta índole, cuya asunción por el Plan General es procedente en algunos casos por su carácter obligatorio, o susceptible de ser incorporados por su compatibilidad con los nuevos objetivos del Plan.
- Las Normas Urbanísticas se adaptan a la nueva legislación del suelo, de tal manera que la utilización de éste queda subordinada a las disposiciones que le vienen dadas por la legislación urbanística.
- El contenido de las Normas Urbanísticas se ajusta a lo contemplado en la Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento para las distintas clases de suelo.
- Las Normas Urbanísticas recogen en sus disposiciones la preocupación del Plan General por la inserción de sus propuestas directas y de las que surgieran del planeamiento de desarrollo, en el territorio, teniéndose siempre en cuenta las variables medioambientales.
- No es finalidad de las Normas la regulación de aspectos o exigencias técnicas o constructivas específicas que están reguladas por disposiciones sectoriales.

c) Contenido General

Las Normas Urbanísticas contienen las disposiciones exigidas por la Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento, y las determinaciones necesarias para regular y dirigir el crecimiento urbano y la protección del Suelo Rústico. A grandes rasgos, los aspectos generales que incluyen las Normas son los siguientes:

- Disposiciones generales y Normas de Procedimiento.
- Régimen urbanístico del suelo.
- Condiciones generales de la edificación.
- Condiciones particulares de las zonas de edificación.
- Condiciones de uso.
- Condiciones de protección del Patrimonio Histórico.





A6.2.9. El contenido ambiental del Plan General

El Plan contiene los aspectos ambientales a que hace referencia el Decreto 35/1995 sobre el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento. Forman parte también del Plan los estudios previos que se recogieron en los documentos de Información que se entregaron en una primera fase del Plan y que se enumeraron el comienzo de esta Memoria.

Con respecto al Avance de Planeamiento se ha reducido la superficie de suelo clasificado como urbano en las áreas más sensibles del municipio, especialmente en el área de La Vega-Llano del Rodeo.

La amplia superficie clasificada como Suelo Urbano trae consigo la posibilidad de solucionar los problemas de vivienda en este tipo de suelo. Esto supone la posibilidad de prohibir, excepto en los asentamientos rurales, de modo absoluto la edificación residencial en Suelo Rústico, uno de los factores que mayor impacto han causado en el territorio municipal.

Por otra parte se ha diseñado un paquete de medidas genéricas destinadas a minimizar el impacto de los distintos usos e instalaciones autorizables en este tipo de suelo, como es el caso de las edificaciones al servicio de las obras públicas o de interés público y social, de los tendidos de abastecimiento de energía eléctrica, agua potable y telefonía, movimientos de tierras, extracciones de áridos, vallados, invernaderos, granjas e industrias agropecuarias, pistas, restauración de la vegetación, etc.

A6.3. EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Desde el punto de vista territorial, el ámbito del PIOT abarca tanto la totalidad del territorio de la isla, como sus aguas circundantes hasta la cota batimétrica de 300 m. Es el instrumento de mayor jerarquía del sistema integrado que constituye junto con el resto de instrumentos de ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales. Además, el PIOT concreta sobre el territorio insular los criterios y disposiciones propias de las políticas sectoriales de carácter regional.

El desarrollo y ejecución del PIOT se hará según lo establecido en la legislación vigente y, en cada materia, de acuerdo a las disposiciones contenidas en el Plan para asegurar la necesaria coherencia integral del sistema de ordenación insular. La dirección de la gestión del PIOT será asumida por un órgano gestor insular que se constituirá para acometer todas aquellas funciones que en cada momento convinieran para propiciar la mayor eficacia del Plan y del conjunto del sistema de ordenación.

Una parte del contenido del PIOT tiene por objeto regular los instrumentos de ordenación que conforman el sistema de planeamiento en el que se enmarca y a través del cual se desarrolla. Para ello establece condiciones sobre las distintas figuras de planeamiento, definiendo los actos de ejecución que cada uno de ellos tiene como objeto material específico de ordenación y la operatividad que respecto a los mismos debe alcanzar. Así, en los

Planes Ambientales se establecen determinaciones detalladas para la gestión del aprovechamiento sostenible y la protección de los recursos naturales. Por otra parte, los Planes de Infraestructuras y de Equipamientos tienen por objeto la ordenación de la ubicación en el territorio de todos los elementos que conforman una determinada red de infraestructuras o equipamientos.

Los Planes Territoriales concretan el modelo de ordenación insular establecido por el PIOT en mayor detalle sobre ámbitos de la isla que así lo requieran.

Los Planes Generales Urbanísticos del PIOT son los instrumentos del planeamiento que desarrollan el Modelo de Ordenación Insular y, en su caso, las determinaciones de ordenación que hubieran establecido otros Planes de desarrollo del PIOT sobre la extensión completa de un término municipal.

El objetivo principal de las operaciones asociadas al Aeropuerto de Los Rodeos, señalado por el PIOT, es la *"implantación de un complejo empresarial y comercial ligado funcional y espacialmente al Aeropuerto de Los Rodeos y a la Universidad de La Laguna"*. Entre los objetivos secundarios se destacan los siguientes:

- Establecer un intercambiador de transportes ligado a un nodo fundamental en la estructura insular de transportes.
- Proporcionar el soporte adecuado para el establecimiento de actividades innovadoras relacionadas con las actividades de investigación desarrolladas por la Universidad.
- Facilitar la implantación de actividades que aprovechen la renta de situación y actividades generadas por el aeropuerto.

Se define el ámbito territorial del aeropuerto y su entorno como un recinto de forma sensiblemente triangular cuyos lados son los siguientes:

- Lado norte: autopista TF-5 desde la carretera TF-6222 hasta el enlace de San Benito y la estación de guaguas.
- Lado este: desde el enlace de San Benito en la TF-5 hasta el viario de borde por el norte de la pista del aeropuerto.
- Lado sur: corresponde al corredor insular norte en su futuro trazado de variante desde La Laguna.

La superficie del total del ámbito territorial del aeropuerto y su entorno es de 340 Has, de las cuales no todas se incluirán en la Operación descrita por el PIOT por su grado de consolidación urbanística. Dentro del recinto se encuentran las instalaciones aeroportuarias, pista, terminales, áreas de servicio..., la banda paralela a la pista por donde discurrirá la variante del corredor insular, suelos vacantes al nordeste del aeropuerto y ciertas áreas edificadas en torno a los escasos ejes urbanizados.

El Plan Territorial del conjunto de la Operación, que debe ser formulado por el Cabildo de Tenerife, definirá el esquema viario que estructure la zona y delimitará los distintos sectores de ordenación y actuación independiente.

El recinto aeroportuario, formado por las superficies necesarias para la mejor gestión del aeropuerto junto con los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del mismo, cuya figura de ordenación será el Plan Director del Aeropuerto, tal y como queda estipulado en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social. La dirección de la gestión y ejecución del recinto aeroportuario corresponde a **Aena**.

Dentro del Plan Territorial se establece que los usos permitidos serán tales que aseguren la imagen del conjunto como parque empresarial de alta calidad urbanística, donde las tipologías edificatorias predominante sean bloques abiertos con abundancia de espacios libres con vegetación. No se permitirá la construcción de viviendas, comercios, industrias de tipo tradicional o almacenes.

