



PLAN ESPECIAL "SAN JUAN – SAN JOSÉ" (API-04)



JUNIO 2019

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

Documento Borrador



COORDINACIÓN MUNICIPAL
María Luisa Dunjó Fernández
Arquitecta

COORDINACIÓN (GEURSA)
Ruth Navarro Delgado
Arquitecta

EQUIPO REDACTOR
Manuel Cerpa Marrero
Arquitecto

SOPORTE TÉCNICO Y EQUIPO DE APOYO
María del Pino Jansson Mayor
Edición cartográfica. SIG.

María Zoraida López León
Administrativa

Argelia Esther Martín Martín
Ingeniera Informática

1.- INTRODUCCIÓN	1
2.- LOCALIZACIÓN Y ÁMBITO	1
3.- JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN	3
4.- OBJETIVOS PRINCIPALES	4
5.- DESARROLLO DE CADA UNO DE LOS OBJETIVOS Y SOLUCIONES PROPUESTAS	5
5.1. NECESIDAD DE POTENCIAR Y REVITALIZAR EL PASEO DE SAN JOSÉ, COMO ÁREA DE ESPECIAL SIGNIFICACIÓN.....	6
5.2. DESCONGESTIONAR ZONAS INTERIORES CREANDO DISTINTAS CENTRALIDADES APROVECHANDO LOS ESPACIOS DE VACÍOS URBANOS Y CREACIÓN DE APARCAMIENTOS	7
5.3. CREACIÓN DE UNA RED VIARIA QUE CONECTE CON LAS EXISTENTES Y CON LAS NUEVAS ÁREAS DE CENTRALIDADES	8
5.4. MEJORA SUSTANCIAL DE LA ACCESIBILIDAD.....	9
5.5. CREACIÓN DE ÁREAS DE APARCAMIENTOS.....	10
5.6. MAYOR CONTROL DE LA EDIFICACIÓN, CONSIDERANDO EL ÁREA COMO ZONA DE EDIFICABILIDAD AGOTADA. EVITAR LOS VOLÚMENES ALEATORIOS, ASÍ COMO MUROS CIEGOS Y MEDIANERAS VISTAS	10
5.7. ACTUAR EN LOS LÍMITES DEL ÁMBITO, EN SU INTERSECCIÓN CON EL SUELO RÚSTICO	10
5.8. INTERVENCIÓN EN LA MEJORA DEL PAISAJE, TANTO INTERIOR COMO DE CARA AL EXTERIOR.....	11
5.9. OTRAS MEJORAS DEL ENTORNO MÁS INMEDIATO: ACONDICIONAMIENTO Y PUESTA EN USO DE LA VÍA DE LA LADERA DE SAN JOSÉ Y SU CONEXIÓN CON EL ACCESO A SAN JUAN, JUNTO CON LA REHABILITACIÓN DEL BIC DE LA BATERÍA DE SAN JUAN CON SUS ACCESOS Y MIRADORES PANORÁMICOS.....	11
6.- PROPUESTAS DE ORDENACIÓN. ALTERNATIVAS DE INTERVENCIÓN	13
6.1. ALTERNATIVA 0. ESCENARIO ACTUAL DEL PLANEAMIENTO VIGENTE	14
6.2. ALTERNATIVA 1. ESTADO ACTUAL Y SU CONSOLIDACIÓN	20
6.3. ALTERNATIVA 2. RECUPERACIÓN DE VACÍOS URBANOS Y NUEVAS CONEXIONES VIARIAS	24
6.4. ALTERNATIVA 3. VARIANTE DE LA ALTERNATIVA 2 CON MENOR GRADO DE INTERVENCIÓN	37
7.- ANEXO DE PLANOS	43
7.1. A.00 ALTERNATIVA 0.....	43
7.2. A.01 ALTERNATIVA 1.....	43
7.3. A.02 ALTERNATIVA 2.....	43
7.4. A.03 ALTERNATIVA 3.....	43

1.- INTRODUCCIÓN

El presente documento de Evaluación parte de las conclusiones extraídas de las fases ya redactadas, y formará parte del documento, como una tercera fase, precedida de las dos anteriores: Primera Fase de Información histórico-social y urbanística, y Segunda Fase de Diagnóstico Urbanístico.

Las conclusiones del Diagnóstico Urbanístico, serán los puntos de partida para encauzar nuevas propuestas de ordenación y las distintas alternativas de cara a las posibles intervenciones urbanísticas en el área.

2.- LOCALIZACIÓN Y ÁMBITO

El ámbito agrupa las poblaciones asentadas en las laderas de los conocidos Riscos de San Juan por el Norte y Oeste, y el Risco de San José por la vertiente Este.

Nos encontramos ante un área muy diferenciada del resto de la ciudad tanto por su peculiar situación, como por su fisonomía urbana, paisajística y arquitectónica, que motiva su condición de barrio tradicional de características singulares, y que, a su vez forma parte de un conjunto de riscos urbanos con un evidente papel en la definición de la ciudad.

El ámbito total abarca una superficie bruta de 38 Ha, y soporta una población censada hasta el año 2016, que se sitúa en 8.129 personas, dato éste que, comparado con datos del año 2000, el incremento ha sido mínimo, en unas 180 personas, dándonos a entender que se trata de un área con una población estancada y en recesión.

Está configurada dentro del perímetro que conforma el Paseo de San José en su límite Este y en la cota más baja de la Ladera de San José, que juega el rol de una vía estructurante, y articuladora de la movilidad de ese sector.



Por la otra vertiente Noroeste de la Ladera de San Juan limita con calle Real de San Juan y Carretera del Centro, cercano al Barranco Guiniguada y Barranco Seco. Ambos barrios se fusionan en la cornisa de San Juan.

3.- JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN

El vigente planeamiento del área proviene del primer Plan Especial de Reforma Interior, redactado por la Oficina Técnica Municipal y aprobado en junio de 1993, incorporado posteriormente al Plan General.

El Plan Especial de Reforma Interior "San Juan-San José" vigente en la actualidad fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria con fecha 25 de junio de 1993 (BOP de Las Palmas de 13/11/1998), hace ya 20 años.

Si bien a lo largo de estas dos décadas se han realizado algunas de las actuaciones propuestas, mejorando en cierta medida las condiciones de vida de los vecinos de este emblemático barrio, muchos de los objetivos que se fijaron en aquel momento siguen sin haberse cumplido en la actualidad, de manera que los barrios de San Juan-San José continúan arrastrando un gran número de problemas no resueltos. Por este motivo, se ha considerado la necesidad de abordar un nuevo documento de Plan Especial para el ámbito de San Juan-San José.

Entre los documentos que han de redactarse para la elaboración de un Plan Especial, según se establece en el artículo 148 de la *Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias*, se encuentra la Evaluación Ambiental. Teniendo en cuenta que el nuevo Plan Especial cumple con las determinaciones ambientales del Plan General en vigor -como se expondrá en el correspondiente apartado de la Evaluación Ambiental-, según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo mencionado, deberá someterse a Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.

El *Reglamento de Planeamiento de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias* (en tramitación), en su Anexo Contenido, *Criterios y Metodología de la Estratégica*, en el Capítulo II, relativo a la *Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada*, establece que el Documento Ambiental Estratégico "debe acompañarse del Borrador que se pretenda evaluar". En la sección Tercera del Capítulo I de este mismo anexo se determina que "*El Borrador es un documento preliminar del Plan en el que se proponen posibles soluciones y líneas de actuación para alcanzar los objetivos que motivan su redacción. Se trata de un documento que no tiene carácter normativo, y cuya función es servir de base a la fase inicial del procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Las propuestas del borrador deben ser analizadas por el Documento Inicial Estratégico, con el fin de*

determinar cuáles pueden ser los problemas ambientales que podrían surgir como consecuencia de las mismas”.

El presente documento se desarrolla como el requerido Borrador previo a la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, como documento de base y apoyo sobre el que se realizará la evaluación. En él se esbozarán las líneas generales del modelo de desarrollo propuesto para el ámbito de San Juan-San José, se expondrán los objetivos definidos para la ordenación del ámbito y se desarrollarán diferentes alternativas que procuren resolver los distintos problemas y carencias detectados en el ámbito, e impulsar su desarrollo, todo ello según las directrices fijadas en la Ley 4/2017 y en el citado Reglamento de Planeamiento, aún en tramitación.

4.- OBJETIVOS PRINCIPALES

Las conclusiones del Diagnóstico Urbanístico, nos llevan a una serie de objetivos, considerados como básicos, y una serie de potencialidades que se deberán aprovechar como objetivos básicos para una actualización del planeamiento, que haga más cómoda la vida cotidiana de sus habitantes.

Esta actualización pasa por una rehabilitación integral del Barrio que mejore la calidad de vida, posibilitando una mejora de la movilidad, y diversificar la actividad interior, así como una mejora sustancial del paisaje urbano existente.

En la actualidad, además del alto grado de ocupación, el área presenta graves problemas de accesibilidad y movilidad en muchas zonas del interior, ocasionando que existan zonas deprimidas y edificaciones abandonadas por sus propietarios.

Por ello, se plantean a modo de resumen, y como puntos de partida los siguientes objetivos:

- **Necesidad de potenciar y regenerar el Paseo de San José, como área de especial significación, donde es preocupante el mal estado de las edificaciones más emblemáticas de todo el frente.**
- **Descongestionar zonas del interior creando distintas centralidades en los espacios de vacíos urbanos.**

- **Introducción de una red viaria por el interior, que conecte los dos barrios a través de conexiones viarias desde las vías existentes, dando acceso a las nuevas centralidades, y a su vez crear espacios para aparcamientos.**
- **Necesidad de propuestas de mejora de la Accesibilidad.**
- **Mayor control de la edificación, considerar el área como zona de edificabilidad agotada. Evitar la aparición de volúmenes anárquicos, muros y medianeras ciegas.**
- **Actuar en los límites del ámbito, en su intersección con el suelo rústico, con propuestas de espacios públicos de remate, posibilitando fachadas en vez de medianeras en los bordes.**
- **Intervención en la mejora del Paisaje, con apoyos desde la administración, tanto desde el interior como de cara al exterior.**
- **Otras mejoras del entorno más inmediato: Acondicionamiento y puesta en uso de la Pista de la Ladera de San José y su conexión con el acceso a San Juan, así como la Rehabilitación del BIC de la Batería de San Juan creación de estancias y miradores panorámicos.**
- **Promocionar el Barrio con actividades para el disfrute turístico, mejorando recorridos interiores desde la ciudad hasta los puntos miradores de las laderas, atrayendo el turismo senderista.**
- **Por último, se considera indispensable la “participación ciudadana”, haciendo partícipes e informando a los colectivos vecinales.**

5.- DESARROLLO DE CADA UNO DE LOS OBJETIVOS Y SOLUCIONES PROPUESTAS

Describimos a continuación cada una de ellas y posibles soluciones a adoptar:

5.1. NECESIDAD DE POTENCIAR Y REVITALIZAR EL PASEO DE SAN JOSÉ, COMO ÁREA DE ESPECIAL SIGNIFICACIÓN

En todo el documento del Diagnóstico, el Paseo de San José, aparece como protagonista principal, desde los inicios de los primeros asentamientos del área, formando parte de la historia de la ciudad y su relación con el núcleo histórico de Vegueta, constituyéndose en sus mejores tiempos como un área comercial de ámbito local y del extrarradio, que hoy en día no pasa por sus mejores momentos, debido al progresivo descenso de la actividad comercial y consecuentemente al abandono y deterioro de las edificaciones emblemáticas, muchas de ellas representativas de la arquitectura de finales del siglo XIX y principios del XX.

En estos momentos la zona del paseo de San José, se conforma como una de las principales potencialidades urbanísticas, al estar suficientemente dotada urbanísticamente, que cuenta con espacios libres, aceras y plazas de anchos suficientes, dotaciones como la Iglesia de San José, y se constituye como un punto focal y la zona de esparcimiento y ocio del área, servicios públicos, paradas de guaguas, y desde donde parten los accesos al interior del barrio de San José.

La intervención se debería centrar en una rehabilitación y renovación de la edificación del frente del Paseo, en especial los edificios más importantes que van desde el entorno de la Iglesia de San José hasta el barrio de Vegueta.

Se deberá potenciar como un auténtico “boulevard”, con actividades diversas, comercial, recreativo, ocio y esparcimiento, paseo, juegos, estancias, lugar de encuentro, dotación de los servicios públicos, etc.

Con esta rehabilitación y renovación, se posibilitaría la apertura en plantas bajas de nuevos locales y establecimientos con diversidad de actividades, tanto comerciales, como sociales, profesionales, etc., tratando de recuperar la actividad de antaño.

Incluso, se propone valorar la posibilidad de elegir la altura de edificación en el frente del Paseo de 3 a 4 plantas, con ordenanza Bh3/bh4.



5.2. DESCONGESTIONAR ZONAS INTERIORES CREANDO DISTINTAS CENTRALIDADES APROVECHANDO LOS ESPACIOS DE VACÍOS URBANOS Y CREACIÓN DE APARCAMIENTOS

En la exposición del diagnóstico se hace hincapié, en los vacíos urbanos, constituidos por una gran cantidad de edificaciones degradadas, ruinas, infraviviendas y solares vacíos, que en algunos casos permiten agruparlos por proximidad, ofreciendo la posibilidad de crear espacios internos a modo de centralidades con una nueva ordenación.

El objeto de estas áreas de centralidades es múltiple, aptas para descongestionar zonas conflictivas, creación de pequeños espacios libres, eliminar trazados de callejones laberínticos, creación de algún vial con trazados regulares, anchos suficientes y pendientes moderadas que a su vez conecten con las vías principales, y creación de aparcamientos.

En estas áreas, aprovechando en muchos casos las fuertes pendientes, se podrán obtener zonas de aparcamientos en superficie, en forma de terrazas escalonadas, similares a las existentes en el fondo de saco de la calle San Francisco Javier.

Las principales centralidades se localizan en:

Ladera de San José:

- Entorno de las calles Arpa, Marconi y Doñana.
- Entorno de las calles Escama, Escala, Arcadia, y Asia.
- Entorno de la calle Oceanía y calle Asia.
- Entorno de las calles Estaca, Anillo, Cerezos, Corsario, Erizo, hasta la calle Esfera.

- Entorno de la Plaza Cerezos, y calles Compás y aledañas hasta el pie de la escalera final de la calle Compás.
- Entorno de la calle Centella, con las calles Cerezos, Celta y Cascabel.
- Entorno de la calle Geranio, y calles Coral, Franklin, Retama, y Cardo.
- Espacio comprendido entre las calles Amparo, Coral, Miguel Servet y calle Comino.

Zona entre San José y San Juan:

- Espacio entre Miguel Servet, San Vicente Paul, Tajinaste y Cruces de San Juan. Esta zona coincide parcialmente con la actual UE-2 de San José.

Ladera de San Juan:

- Espacio interior comprendido entre las calles Practicante Agustín Romero, Cruces de San Juan, Leo, Francisco Alcázar, Aries, Sagitario, Géminis, San Felipe, y Pegaso.



5.3. CREACIÓN DE UNA RED VIARIA QUE CONECTE CON LAS EXISTENTES Y CON LAS NUEVAS ÁREAS DE CENTRALIDADES

Por el lado de San José:

Partiendo de la idea de la existencia de un vial sensiblemente paralelo al Paseo de San José, que prácticamente recorre toda su longitud, con trazados irregulares y discontinuos, anchos insuficientes, etc., que a su vez dan acceso a otros viales

secundarios del interior, ofrece posibilidades para adaptarlo como vial principal de trazado paralelo al Paseo, del cual partirían las calles perpendiculares hacia la ladera y creación de nuevos espacios libres y centralidades aprovechando la situación de los vacíos urbanos en sus bordes.

Este nuevo recorrido irá en sentido longitudinal desde la calle San Vicente Paúl, hasta la calle Juan Sánchez Sánchez al sur, atravesando y conectando las calles principales intermedias como Miguel Servet, Jenner, San Francisco Javier y Arpa.

Por otro lado, en la parte superior se demanda otro vial que conecte la zona de San Juan con la parte alta de San José, y que partiendo del fondo de saco de la calle Chano Bartolo, uniendo las calles Jenner, Río Ebro, San Francisco Javier, Eco, Campana, llegue a la calle Alcántara al Sur de San José.

Esta calle superior, junto con la inferior uniría las distintas vías principales y perpendiculares a la ladera, no sólo desde el punto de vista del tráfico, sino también como vías de integración vecinal de los vecinos de un lado y otro. Teniendo como ventaja principal la posibilidad de la introducción de una línea de guaguas, que entrando por San Juan al Norte recorra la parte alta hasta el Paseo de San José.

Por el lado de San Juan:

En la zona del barrio de San Juan y partiendo desde la principal, calle al Polvorín, y a través del rodonal de la calle San Felipe, ofrece la posibilidad de conectar en las cotas bajas con la calle Real de San Juan a través de la calle Francisco Alcázar, que actualmente es una escalera.

A su vez conecta y descongestiona todo un interior de callejones, vacíos urbanos, ruinas, etc., creando espacios libres y nuevas dotaciones a su paso.

5.4. MEJORA SUSTANCIAL DE LA ACCESIBILIDAD

Con las necesarias intervenciones descritas en los dos apartados anteriores, se mejorará de forma sustancial la accesibilidad al interior del área, acercando el vehículo a muchas de las viviendas, y a su vez en esos espacios de centralidades se complementaría con conexiones transversales de escaleras y peatonales lo más adaptados a las condiciones de accesibilidad.

5.5. CREACIÓN DE ÁREAS DE APARCAMIENTOS

Tal como se ha comentado y, ante la escasez de aparcamientos en el interior, se considera prioritario crear espacios para aparcamientos, en esas las áreas interiores de vacíos urbanos, con posibilidad de escalonar las superficies, adaptadas las pendientes de las laderas.

5.6. MAYOR CONTROL DE LA EDIFICACIÓN, CONSIDERANDO EL ÁREA COMO ZONA DE EDIFICABILIDAD AGOTADA. EVITAR LOS VOLÚMENES ALEATORIOS, ASÍ COMO MUROS CIEGOS Y MEDIANERAS VISTAS

Dado que el área cuenta con muy pocos solares vacíos, presentando un alto porcentaje de consolidación, y que, unido a la poca demanda de nuevas edificaciones, es el momento oportuno para aprovechar esos espacios vacíos, junto con ruinas y edificaciones en mal estado, para destinarlos a dotaciones, viales, accesos, etc.

Por otro lado, adoptar la ordenanza actual de edificación, como instrumento de control de la edificación, pues es perfectamente aplicable a edificaciones nuevas y a aquellas de consolidación, llevando a cabo una labor de control de volúmenes y medianeras discordantes con la imagen urbana que se pretende.

Por ello se considera importante considerar el área como un área de edificabilidad agotada, y sólo permitir obras de consolidación de parcelas dentro de la normativa actual, que continúa siendo válida para el control de la edificación resultante de los grandes desniveles entre calles opuestas.

5.7. ACTUAR EN LOS LÍMITES DEL ÁMBITO, EN SU INTERSECCIÓN CON EL SUELO RÚSTICO

Tanto el barrio de San Juan como el de San José, precisan de que los límites superiores en su encuentro con las laderas y el suelo rústico, sean tratados, creando un remate de contorno, interviniendo en los espacios libres de las laderas limítrofes, viales de borde, bien rodonaes o peatonales, y escaleras en otros casos, eliminando también edificaciones que impactan fuera de esos límites. Así mismo evitar las medianeras y muros ciegos en esos bordes, tratando de convertirlos en fachadas, que mejoren las condiciones paisajísticas del conjunto.

5.8. INTERVENCIÓN EN LA MEJORA DEL PAISAJE, TANTO INTERIOR COMO DE CARA AL EXTERIOR

Aparejado a lo anterior, y paralelamente al control de los volúmenes edificados, se considera indispensable cuidar también la imagen paisajística, tanto desde el interior como desde el exterior, a través de una normativa de materiales y colores a emplear en las fachadas, junto con las pavimentaciones de los espacios públicos, todo ello, impulsando desde la propia administración llevando a cabo un plan de choque de mejora de la imagen urbana en todos los aspectos, incluyendo el acondicionamiento y limpieza de las laderas y solares vacíos.

Revitalizar los barrios como punto de atracción del turismo caminante o senderistas, haciendo que los recorridos y los espacios urbanos interiores sean agradables al visitante.

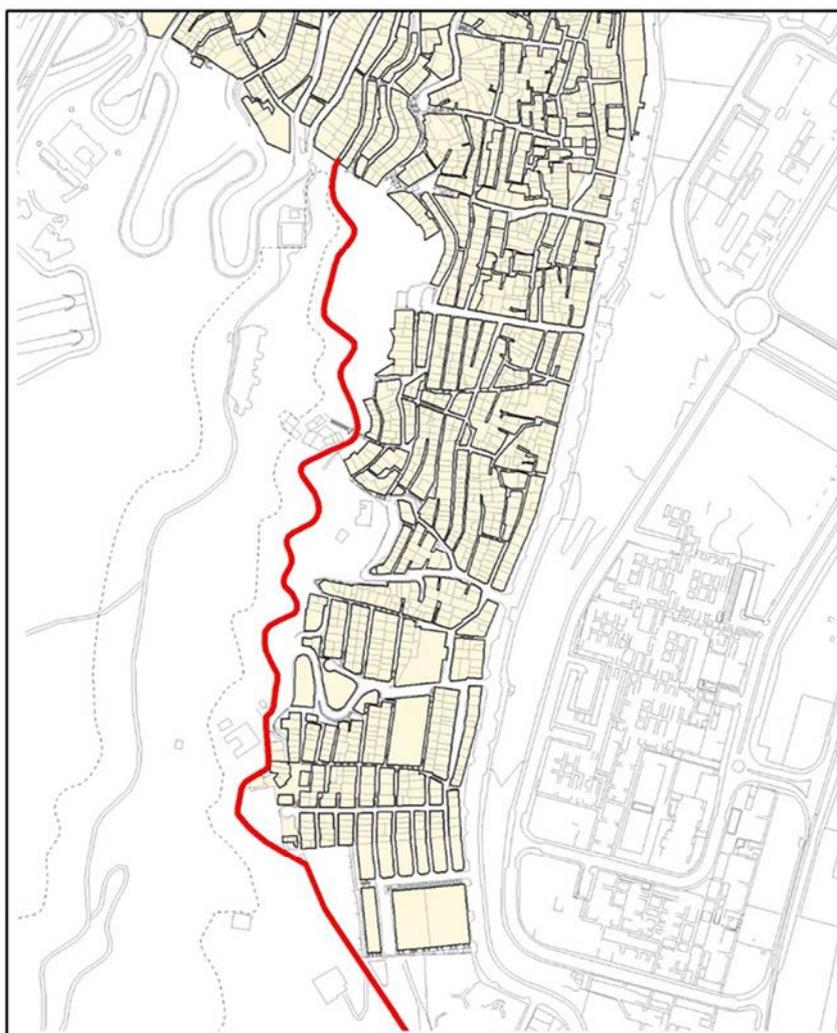
5.9. OTRAS MEJORAS DEL ENTORNO MÁS INMEDIATO: ACONDICIONAMIENTO Y PUESTA EN USO DE LA VÍA DE LA LADERA DE SAN JOSÉ Y SU CONEXIÓN CON EL ACCESO A SAN JUAN, JUNTO CON LA REHABILITACIÓN DEL BIC DE LA BATERÍA DE SAN JUAN CON SUS ACCESOS Y MIRADORES PANORÁMICOS

Estas intervenciones del entorno más inmediato, no se plantean como prioritarias, pero sí que supondrían un importante impulso para la revitalización del ámbito, constituyendo un nuevo polo de atracción de visitantes externos, potenciando el senderismo por el interior del barrio, desde la ciudad hasta estos puntos, generando una nueva actividad y mayor cualificación urbanística de la zona.

Al igual ocurre con los accesos, pues la conclusión y puesta en uso de la actual vía en tierra situada en la Ladera de San José y su conexión con el acceso a San Juan desde Barranco Seco, traería consigo una mejora sustancial de los accesos, no sólo a los residentes, sino también para visitantes.

Conjuntamente con lo anterior, sería muy interesante acometer la rehabilitación y puesta en uso de la Batería de San Juan, declarado *“Bien de Interés Cultural”* con categoría de Monumento denominado *“Complejo Defensivo de la Batería de San Juan y Batería de Las Mesas de San Juan”*, Decreto 108/2018 de 19 de julio, BOC núm. 146.

Este Complejo Defensivo, y sus áreas de protección, con la creación de miradores panorámicos a la ciudad en su entorno supondría otro incentivo más a los visitantes, y otra actividad que ayudará a integrar estos barrios marginales con el resto de la ciudad.



Trazado actual de la vía situada en lo alto de la Ladera de San José

6.- PROPUESTAS DE ORDENACIÓN. ALTERNATIVAS DE INTERVENCIÓN

Para establecer una propuesta de ordenación se plantean distintas alternativas, que deberán tener en cuenta las distintas conclusiones extraídas del diagnóstico, expuestas en el apartado anterior, así como las directrices generales del Plan General en vigor.

No todos los aspectos se resolverán en cada alternativa, pues habrá diferencias entre unas y otras que inciden de forma distinta para cada uno de ellos.

Tendremos en cuenta alternativas continuistas: una alternativa 0, con el planeamiento actual, y la alternativa 1 con la situación actual.

Se plantearán otras alternativas más ambiciosas, con intervenciones que suponen afecciones importantes a las parcelas, para mejorar la problemática actual.

La decisión de adoptar una u otra saldrá del análisis y valoración de los resultados, teniendo en cuenta las ventajas y los inconvenientes de cada una de ellas.

En todas las alternativas se conservan los actuales equipamientos y dotaciones existentes, así como las previstas en el planeamiento. La diferencia entre unas alternativas y otras estriba fundamentalmente en la forma de resolver la accesibilidad y la movilidad.

Por ello, proponemos 4 alternativas, definidas como siguen:

- **Alternativa 0:** Planeamiento Vigente.
- **Alternativa 1:** Consolidación del estado actual.
- **Alternativa 2:** Creación de nuevas redes viarias de conexión y creación de centralidades urbanas aprovechando conjuntos de espacios vacíos. Incluir el acondicionamiento de la vía exterior que conecta San Juan y San José.
- **Alternativa 3:** Variante de la alternativa 2 con menor grado de intervención, aprovechando vías existentes. Incluir el acondicionamiento de la vía exterior que conecta San Juan y San José.

6.1. ALTERNATIVA 0. ESCENARIO ACTUAL DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

Esta alternativa supone mantener las determinaciones establecidas en el planeamiento en vigor, del PGO de 2012, dando un impulso a que sean efectivas, así como acompañarlo de una intervención de mejora de los espacios públicos.

La última modificación del API-04 es la que figura en las fichas de Áreas Diferenciadas del Plan General aprobado definitivamente por acuerdo del Pleno Municipal de fecha 29 de abril de 2015, con las siguientes directrices:

- Configuración del Paseo de San José como el eje vertebrador de las conexiones, Dotaciones y Equipamientos de los barrios del Cono Sur.
- Localización de un área conectora relacionada con las actuaciones prevista para la creación de un área administrativa de la ULPG, en el entorno de la Ermita de San Roque, que favorezca los itinerarios peatonales con las dotaciones y los espacios libres del entorno.
- Situación de un área dotacional en la Batería de San Juan.
- Ordenanzas: establecimiento de una ordenanza BH, con todas las condiciones que deben reunir las parcelas establecidas en la misma, adaptada a la topografía, evitando la tipología "salón y vivienda", y la aparición de muros ciegos vistos en los testeros.

El planeamiento en vigor desde sus inicios con el PERI y sus posteriores modificaciones y actualizaciones hasta el PGO 2012 y posterior modificación de abril de 2015, se considera que ha logrado unos resultados razonablemente aceptables teniendo en cuenta el grado de consolidación que ya existía desde los años 90, por edificaciones autoconstruida en laderas de fuerte pendiente.

Entre otras consideraciones positivas, que continúan siendo válidas en la actualidad, se destacan las siguientes:

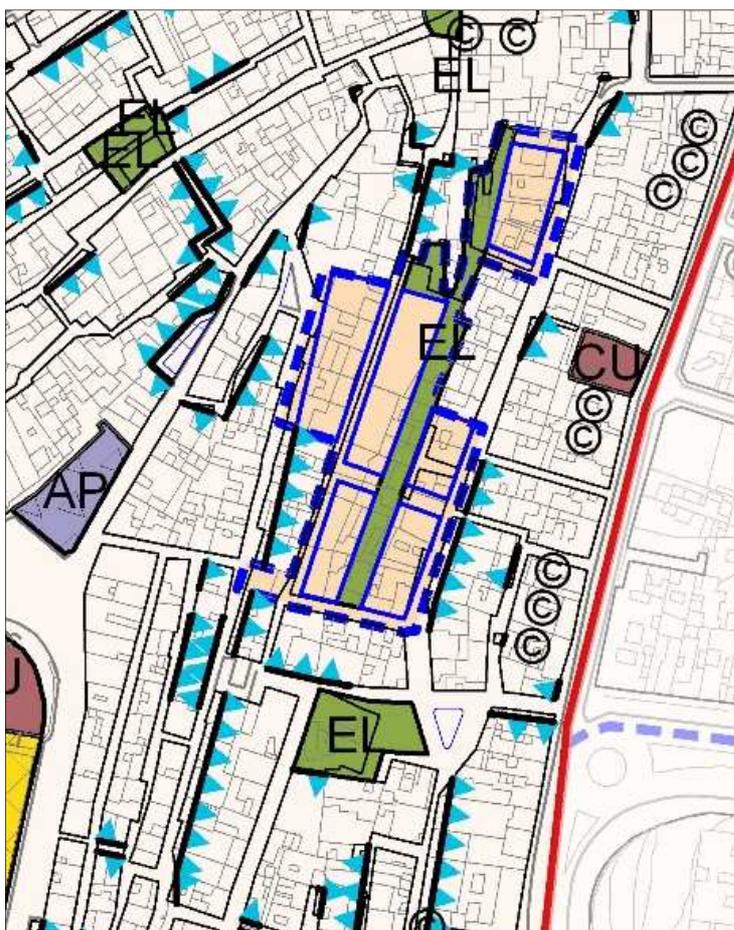
- Su utilidad como instrumento de control, pues ha servido para controlar la edificación, poniendo al límite del ámbito, frenando el grave problema que suponía el crecimiento de las edificaciones de forma indiscriminada por las cotas altas de las laderas.

- La creación de una ordenanza edificatoria, que, aunque no ha dado los resultados deseables, es indispensable para controlar la aparición de nuevas edificaciones y evitar medianeras vistas y volúmenes desproporcionados, sobre todo en aquellas parcelas con pendientes excesivas, obligando a escalonar la edificación.
- Consolidación de reservas de suelo para los espacios libres, y que ha impedido que sean ocupados por la edificación, aunque no han sido desarrollados en su totalidad.
- La introducción de nuevas alineaciones, que son necesarias para con ello, lograr muchas de las conexiones interiores y mejorar la accesibilidad, ensanchando y alineando los distintos viales, pasajes y escaleras. Están planteadas en puntos estratégicos y necesarios para la mejora de la movilidad y de la accesibilidad.
- Unidad de actuación UE-2 de San José. La inclusión de esta Unidad de Ejecución fue en su momento lo más idóneo, pero la realidad actual, es que más bien ha resultado negativa, pues al no prosperar su gestión, se ha convertido en el área más degradada e insalubre de todo el ámbito, con el consiguiente abandono de las edificaciones, aflorando ruinas e infraviviendas, y consecuentemente, mayor insalubridad.

Esta alternativa supone continuar con muchos problemas urbanísticos que son necesarios resolver:

- La ordenanza aun siendo válida, su resultado ha sido poco efectivo, cuya aplicación es mínima al haber muy poca obra de nueva edificación, agravado además con la constante aparición de ilegalidades en forma de plantas añadidas y construcciones en cubierta de forma aleatoria, por consiguiente, aumentando aún más la irregularidad volumétrica.
- El Plan General se limita a los espacios libres y dotaciones existentes, donde las principales están situadas en los bordes: Paseo de San José, parcela de servicios sociales al Sur, y parcelas de espacios libres por la calle Real de San Juan y Carretera del Centro. Se echa en falta la creación de nuevos espacios para dotaciones y espacios libres en los interiores del área.
- Al igual que con la ordenanza de edificación, la efectividad de los cambios de alineaciones ha sido nula, dichos cambios no se ejecutan hasta tanto se lleven a cabo la ejecución de obras nuevas, quedando a voluntad de los escasos particulares interesados en nueva edificación.

- La Unidad de Ejecución nº 2 de San José, tampoco se ha desarrollado, y se trata de un área estratégicamente situada, que está demandando una intervención urbanística urgente, pues se está degradando a un ritmo superior al resto de las áreas, con abandono de viviendas, ocasionando mucha insalubridad.



Zona de la UE-2 de San José

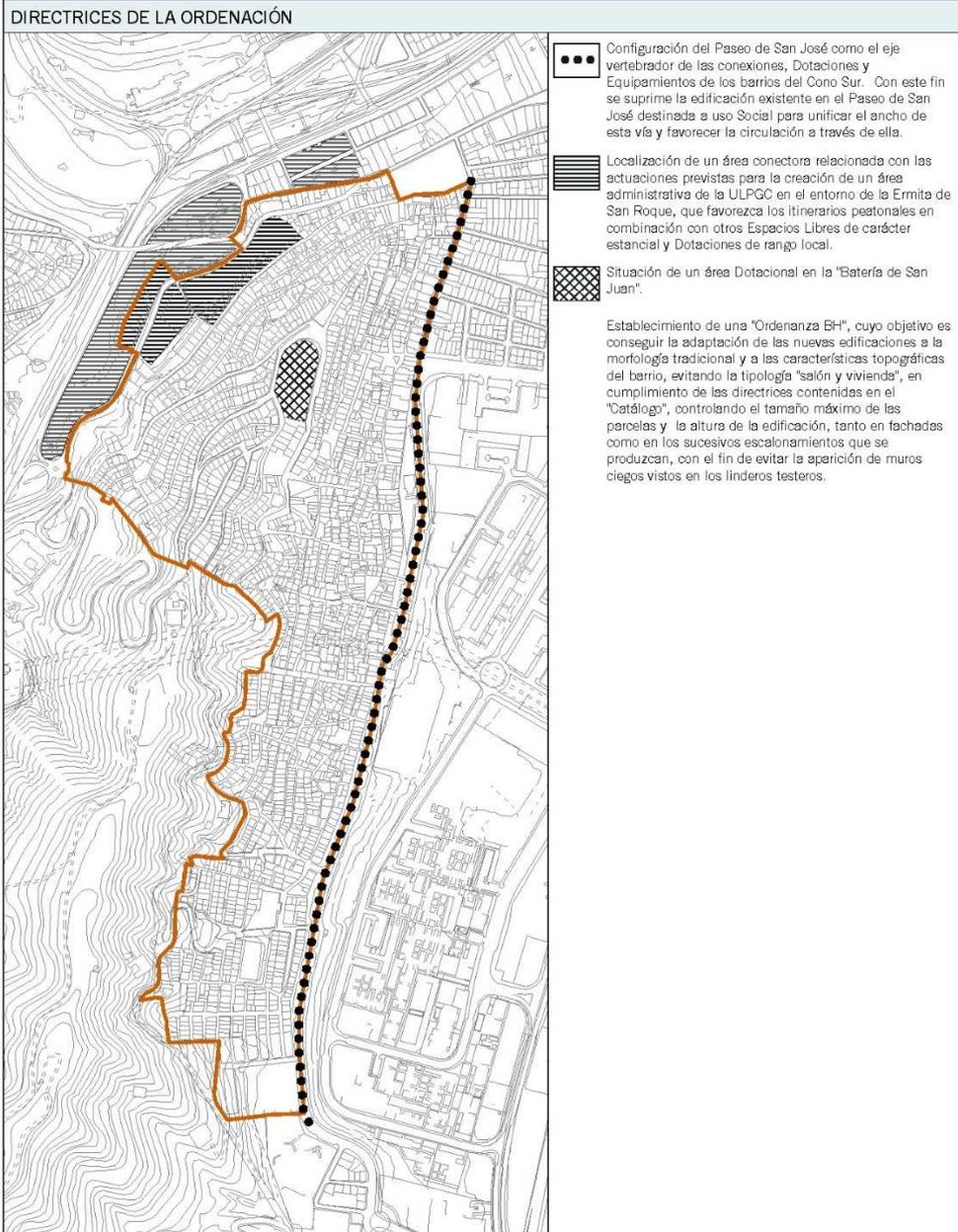


Este documento sólo tiene valor orientativo. No es vinculante, ni generará derechos. En esta misma página web se puede obtener la versión diligenciada mediante firma electrónica por la secretaria general del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

ADAPTACIÓN PLENA AL TR-LOTCEC Y LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN (Ley 19/2003) Documento que integra el aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno de 23 de marzo de 2011, con el de 13 de septiembre de 2012; y con el adoptado el 8 de noviembre de 2012, por el que se acuerda la subsanación de los condicionantes de la publicación del acuerdo de la COTIMAC de 29 de octubre de 2012, de aprobación definitiva de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

ÁREAS DIFERENCIADAS		API-04
Denominación:	"Plan Especial de Reforma Interior San Juan-San José"	hoja 2 de 3

ASIGNACIÓN DE INTENSIDADES Y USOS GLOBALES	
Uso característico: Residencial	Nº máximo de viviendas:
Edificabilidad bruta:	Densidad máxima: 60 viv/Ha.
Edificabilidad complementaria mínima:	Altura máxima de la edificación: 3 planta(s)



■ P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria ■ Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) ■ Octubre de 2012 ■

Anexo a las Normas Urbanísticas | Ámbitos de Suelo Urbano con Planeamiento Incorporado

Este documento sólo tiene valor orientativo. No es vinculante, ni generará derechos. En esta misma página web se puede obtener la versión diligenciada mediante firma electrónica por la secretaria general del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

ADAPTACIÓN PLENA AL TR-LOTCEC Y LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN (Ley 19/2003)

Documento que integra el aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno de 23 de marzo de 2011, con el de 13 de septiembre de 2012; y con el adoptado el 8 de noviembre de 2012, por el que se acuerda la subsanación de los condicionantes de la publicación del acuerdo de la COTIMAC de 29 de octubre de 2012, de aprobación definitiva de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

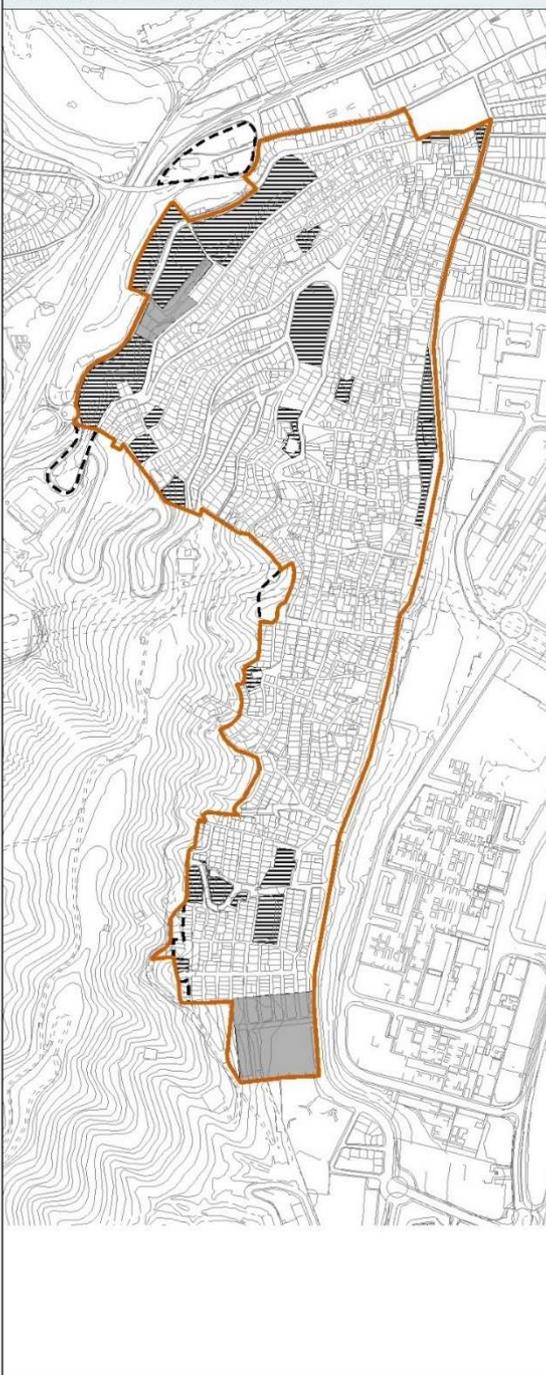
ÁREAS DIFERENCIADAS

API-04

Denominación: "Plan Especial de Reforma Interior San Juan-San José"

hoja 3 de 3

MODIFICACIONES DE APLICACIÓN DIRECTA



- Se modifica el límite del ámbito que será el establecido en los planos de Regulación del Suelo y la Edificación excluyendo:

 - 1- Al norte, el entorno de la Ermita de San Roque para favorecer la implantación de un área administrativa de la ULPGC.
 - 2- Al oeste, los terrenos ubicados al final de la calle San Francisco Javier y los situados en el extremo sur de la calle Real de San Juan, integrándose ambos en las distintas categorías del suelo rústico de ordenación directa y regulado mediante las disposiciones contenidas en las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural.
 - 3- Al sur, reconociendo la realidad existente.
- Se suprime la "unidad de ejecución" nº 3. La ordenación del área citada será la que se refleja en los planos de Regulación del Suelo y la Edificación, manteniéndose las "Ordenanzas" de aplicación previstas por el PERI para las parcelas que resultan edificables. Asimismo, se suprime la "unidad de ejecución" UA-PG89-08 "San José". La ordenación del área será la que se refleja en los planos de Regulación del Suelo y la Edificación, pasando a regularse las parcelas Residenciales por la Norma Zonal A y las parcelas Dotacionales por las Normas desarrolladas en el Título 3 de las Normas de Ordenación Pormenorizada.
- ▨ Las parcelas que el PERI agrupa bajo la denominación "equipamientos" quedan adscritas a los usos de Espacio Libre, Dotacional y Equipamiento en sus clases de Servicios Comunitarios y Servicios Públicos. Asimismo, su ordenación pormenorizada queda regulada conforme a las disposiciones contenidas en el Título 3 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada. Solamente quedan señaladas en el gráfico adjunto las más significativas.

Se modifican, en casos concretos, trazados, alineaciones y calificaciones que serán los establecidas en los planos de Regulación del Suelo y la Edificación.

Se establece como superficie máxima para que una parcela regulada por la "Ordenanza BH" sea edificable mediante un proyecto unitario, la dimensión de 250 metros cuadrados y, hasta 350, si se encuentra registrada antes de la aprobación de las normas urbanísticas del PGM0 de 2000.

Los edificios catalogados se regularán por las determinaciones del propio Plan Especial, y en su defecto, por el régimen a tal efecto establecido en las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural.

Los parámetros de uso, así como el número máximo de viviendas por parcela de la "Ordenanza BH", serán asimilables a los establecidos en la Norma Zonal BT.

En consecuencia, con el único fin de clarificar la documentación administrativa, se ordena la redacción de un Texto Refundido del Plan Especial de Reforma Interior de San Juan-San José.

■ P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria ■ Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) ■ Octubre de 2012 ■

Anexo a las Normas Urbanísticas | Ámbitos de Suelo Urbano con Planeamiento Incorporado

6.2 ALTERNATIVA 1. ESTADO ACTUAL Y SU CONSOLIDACIÓN

Otra de las alternativas, consistiría en asumir el estado actual del ámbito, consolidando lo existente. Se trata de una solución a medias entre lo previsto en el planeamiento y lo ejecutado, pues no todas las previsiones del planeamiento se han podido llevar a cabo en la actualidad. Al igual que tampoco se corrigen los aumentos volumétricos ni la heterogeneidad de alturas de la edificación.

Para tratar de corregir heterogeneidades, asumiendo ya las alturas dominantes, se propone unificar la ordenanza por zonas: zona de ordenanza Bh3/Bh4, para alturas superiores a las 3 plantas, permitiendo las 4 plantas hacia la calle de inferior, y 3 plantas hacia la calle superior; y todo el resto, con ordenanza Bh3/Bh2, sobre todo en las zonas más nuevas del barrio. Por ello, en estas zonas será de aplicación la ordenanza, tratando de ordenar y consolidar la tendencia de la edificación existente.

La ordenanza de mayor altura se concentra en dos puntos: uno en la cúspide de San Juan-San José, coincidiendo con la zona de construcciones más recientes; y el otro, en la zona Sur del Paseo de San José, tratando de potenciar la representatividad del frente del Paseo con edificaciones de hasta 4 plantas, entre las calles Diana y Jenner.

Por otro lado, dentro del criterio de la consolidación, se propone mantener el uso de las infraestructuras del viario existente, junto con una mejora de los espacios libres y dotaciones existentes, además del viario, escaleras, peatonales, rodiales, etc.

De lo existente a consolidar destacan los espacios libres y dotaciones siguientes:

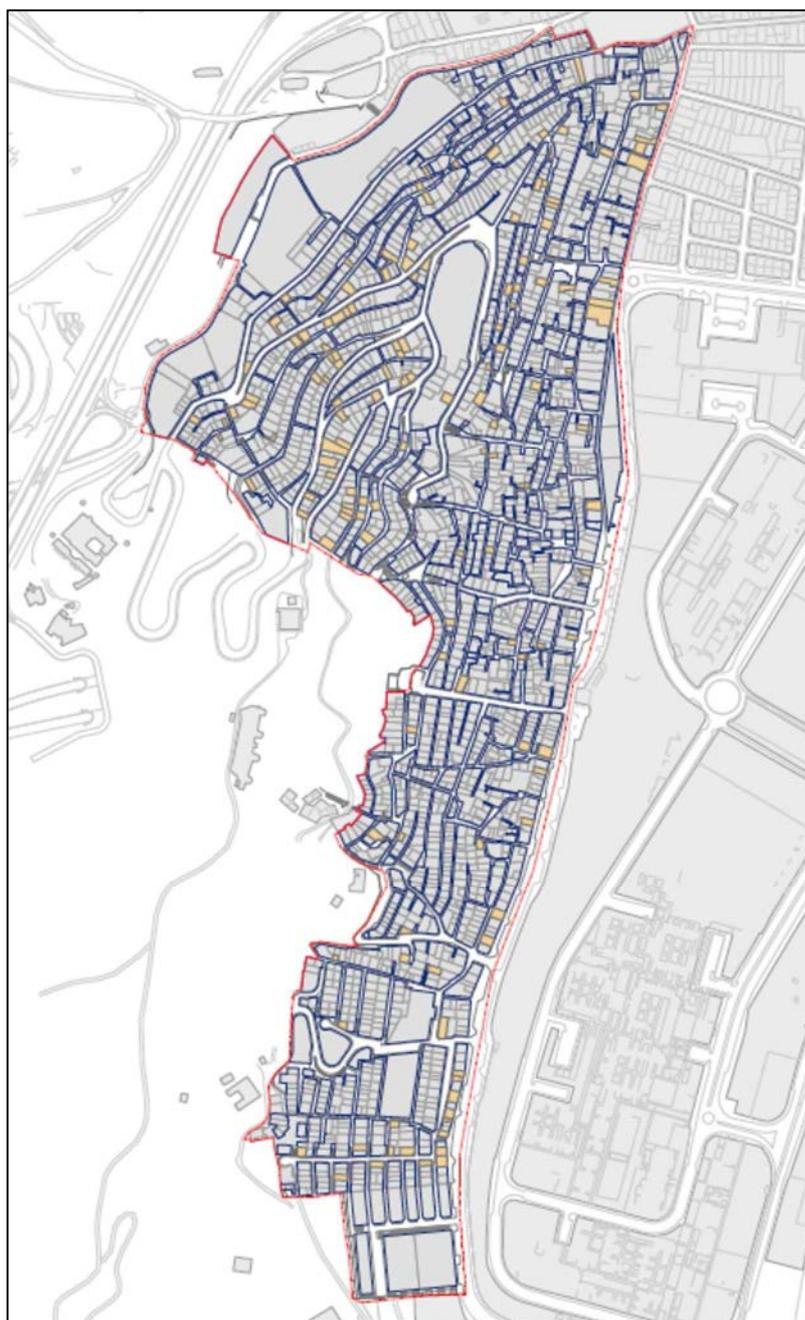
- Paseo de San José y espacios libres en el entorno de la Iglesia de San José.
- Parcela en construcción de Servicios Sociales al Sur.
- Cementerio Inglés y Parque Don Juan Brito García.
- Espacios libres de la calle Juan Sánchez Sánchez.
- Dotaciones del espacio central de la antigua Batería de San Juan: colegio, Servicios Sociales, Iglesia y plaza).
- Espacios libres en el borde por la calle Real de San Juan, junto a las dotaciones de la Universidad.

Las obras de consolidación se llevarán a cabo mediante mejoras de lo que hay, repavimentaciones, especialmente en las escaleras y peatonales, sin modificar trazados, ni cambios de alineaciones.

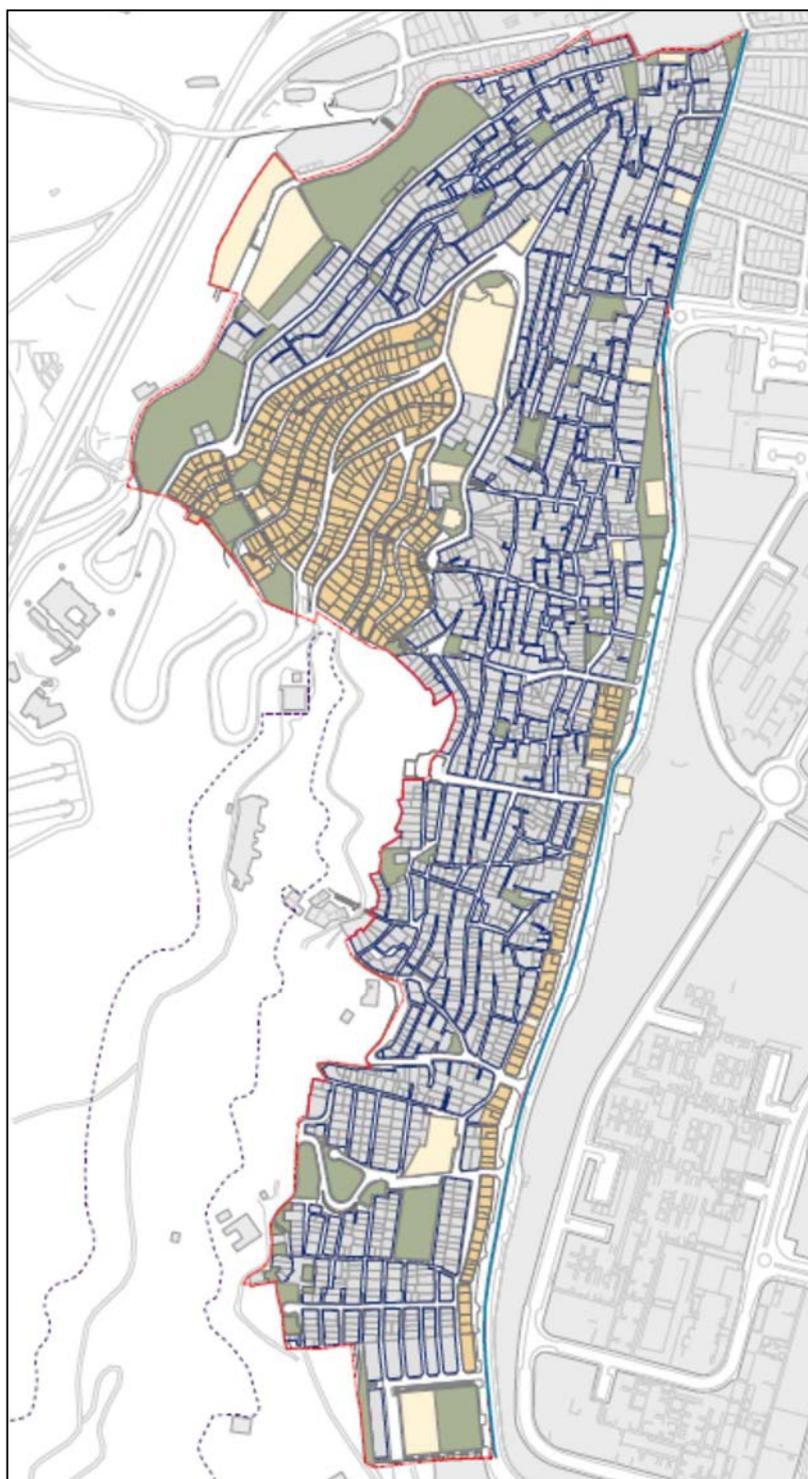
Esta solución conlleva aceptar la problemática actual, al no plantear nuevas soluciones de cara a la accesibilidad ni a la movilidad.

Ello conllevará, que se deberán ejecutar los espacios libres existentes, manteniendo el sistema viario actual.

También habrá que tener en cuenta que la no ejecución de la Unidad de Ejecución nº 2, continuaría dejando que el área se degrade mucho más de lo que está y con consecuencias en las zonas y vecinos más próximas, por la falta de accesibilidad y por la insalubridad reinante.



Parcelas existentes con más de 3 plantas.



ALTERNATIVA 1: Consolidación de la situación actual
Las parcelas en amarillo con ordenanza Bh3/Bh4

6.3 ALTERNATIVA 2. RECUPERACIÓN DE VACÍOS URBANOS Y NUEVAS CONEXIONES VIARIAS

Se propone una alternativa 2, mucho más ambiciosa que las anteriores, basada en una mejora de las conexiones interiores a través de los vacíos urbanos existentes.

Se entienden como vacíos urbanos, todas aquellas parcelas, como solares vacíos, las laderas, edificaciones en mal estado, infraviviendas, edificaciones en ruina, y que figuran representadas en el Plano D.03 del Diagnóstico.

Estas parcelas agrupadas por proximidad forman pequeñas áreas o centralidades, que permiten nuevas ordenaciones, conectándolas entre sí mediante viales, que, unidos a los existentes, facilitarían la accesibilidad y mejor salubridad, dando mayor fluidez a la movilidad dentro del área, así como la creación de áreas de aparcamientos, descongestionando las zonas más degradadas del interior.

La propuesta de esta alternativa consiste fundamentalmente en la creación de una nueva red viaria apoyada en la existente, que, siguiendo un trazado similar, pero con anchos generosos en torno a los 10 metros, nos permite descongestionar esas áreas deprimidas del interior, y, a su vez, crear espacios a modo de centralidades a su paso, aparcamientos, y espacios libres, así como una nueva ordenación de la edificación.

Analicemos la propuesta, en los dos casos: Ladera de San José, y Ladera de San Juan.

Ladera de San José:

Por el lado de San José se proponen dos grandes intervenciones como las más importantes, que esquemáticamente se reducen a la creación de dos nuevas vías:

1.- Vial paralelo al Paseo de San José a partir de la calle San Vicente Paúl

Este vial pretende unir el entresijo de callejuelas de la parte trasera del Paseo de San José, apoyándose en los trazados de algunos de los viales existentes, y de los vacíos urbanos, alineando y ensanchándolos permitiendo acceso a otros viales del interior, dotándoles de dimensiones suficientes para otros usos como aparcamientos.

Este vial paralelo al Paseo de San José, tiene un trazado de Norte a Sur, que, partiendo desde la calle San Vicente Paúl, continua por las calles Coral,

Cerezos, Plaza de los Cerezos, Estaca, Escudo, Escorial, Asia, Arcadia, y calle Escama, conectando con la calle Marconi al sur del ámbito, en las inmediaciones del Cementerio Inglés.

A su vez, esta vía conecta con las otras principales que van en sentido transversal a la Ladera, como son: Miguel Servet, Franklin, Jenner, San Francisco Javier, Asia, Arpa, y Juan Sánchez Sánchez.

La franja comprendida entre el Paseo y la nueva vía trasera, conformaría un área de especial cualificación con edificaciones que podrían tener hasta 4 plantas de altura, creando un frente homogéneo hacia la zona del Paseo.

2.- Vial por la zona alta de la ladera, que parte desde San Juan y conecta con la calle Doñana al Sur

Esta otra vía responde a una evidente necesidad que se vislumbra desde la fase del Documento del Diagnóstico Urbanístico del área, donde se aprecia que todas las vías perpendiculares a la ladera acaban en fondos de saco o en pequeñas callejuelas interiores, sin comunicación entre ellas.

Los residentes de las partes altas son los que más padecen la falta de accesibilidad, careciendo de servicios públicos esenciales tales como el servicio de guaguas, por la inexistencia de algún vial que permita tal servicio.

En este sentido esta propuesta responde a dicha necesidad planteando una nueva conexión por las cotas superiores de la ladera, siguiendo un trazado en línea de nivel, que permite la conexión del Barrio de San Juan con el de San José, partiendo desde la prolongación de la calle Chano Bartolo en San Juan, y continuando por las calles Pisuerga, Nervión, Río Ebro, Eco, Calesa, Campana, y conexión con la calle Alcántara.

De esta manera, se lograría que la zona alta de San José presente un nuevo recorrido conectado a los viales perpendiculares existentes, permitiendo circuitos de entrada y salida, y lo más importante, la posibilidad del paso de una línea de guaguas, mejorando sustancialmente la movilidad.

Evidentemente, esta alternativa supone una actuación dura al tener que hacer frente en su paso a zonas edificadas con edificios de hasta 4 plantas, aunque predominan muchos espacios vacíos intersticiales. A la vez, este recorrido

también atraviesa vacíos urbanos, creando nuevas centralidades, que son objeto de nueva ordenación, con creación de espacios libres y aparcamientos, nueva ordenación edificatoria, con mejores dotaciones de accesibilidad y salubridad en general.

Por otro lado, los vacíos urbanos que cuentan con grandes pendientes, se podrán acondicionar en terrazas para albergar aparcamientos en plataformas escalonadas.



Vacíos urbanos en laderas de San José

Ladera de San Juan:

Por la zona de San Juan también se proponen dos grandes intervenciones: la prolongación de la calle San Felipe y la unión desde la calle Practicante Romero Montenegro hasta el Paseo de San José.

1.- Prolongación de la calle San Felipe

En lo que respecta a la Ladera de San Juan, el esquema de intervención será similar al de San José, con la creación de un vial apoyado en uno existente, descongestionando el interior y creando una nueva centralidad con los mismos fines que las anteriores.

El planteamiento principal consiste en conectar la calle principal de San Juan, denominada Camino al Polvorín, a través de la calle San Felipe con la calle Real de San Juan, a la altura de la calle Francisco Alcázar. Por la parte central supone liberar la manzana lineal de la calle San Felipe y Ladera Alta de San Juan, y el área interior formada por las calles Carmelo González Rodríguez, Pegaso, Cruces de San Juan, Géminis, Sagitario, Francisco Alcázar y Practicante Agustín Romero Montenegro.

Esta área es la resultante de agrupar la mayoría de los vacíos urbanos interiores del lado de San Juan, permitiendo a su vez conexiones transversales desde la calle superior de Practicante Agustín Romero con la calle inferior Real de San Juan.

2.- Conexión del Paseo de San José con calle Practicante Agustín Romero Montenegro

Por otro lado, en las callejuelas y escaleras en la trasera de la Iglesia de San Juan, se evidencia una necesidad de conexión de forma más directa desde la plazoleta hasta las cotas más altas de San Juan.

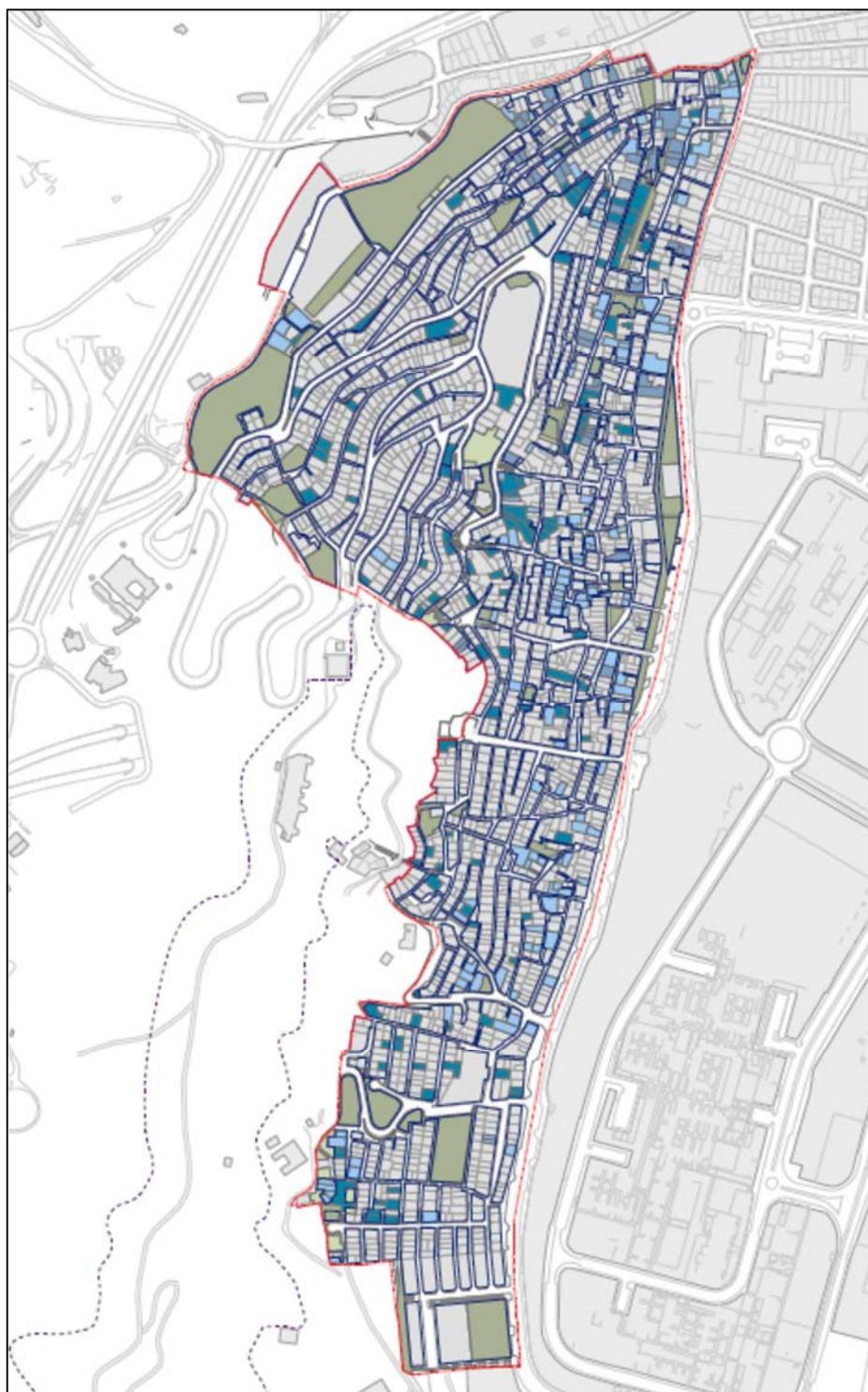
Aprovechando una parcela en ruinas situada en el nº 8 del Paseo de San José, se propone abrir un espacio que llega a las calles Esfera y Cal, y a partir de ahí abrir espacios peatonales hasta conectar con la calle Practicante Agustín Romero Montenegro.



Foto de la parcela en ruinas en Paseo de San José, nº 8



Vacios urbanos del interior del Barrio de San Juan



Plano de los vacíos urbanos existentes

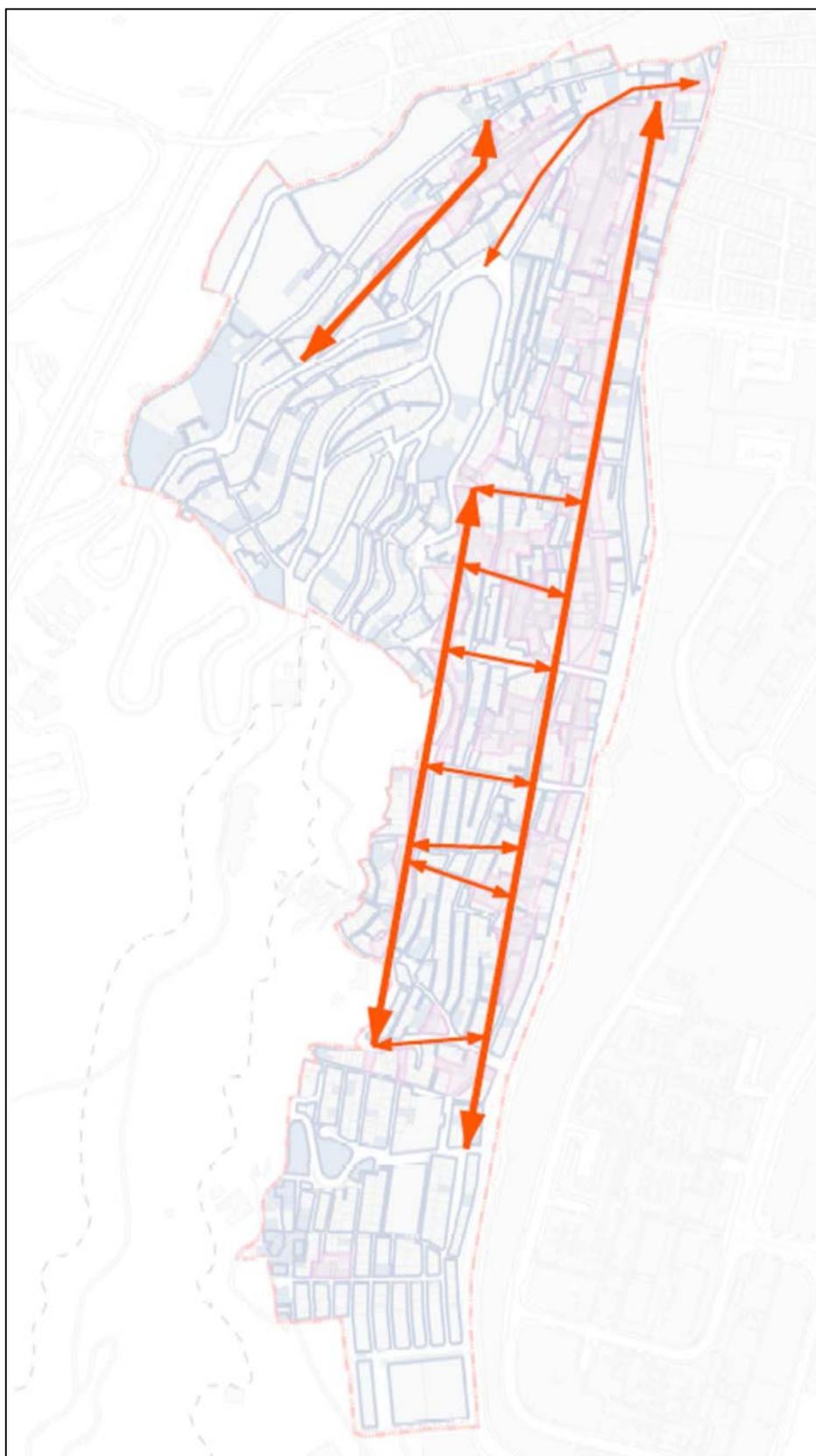
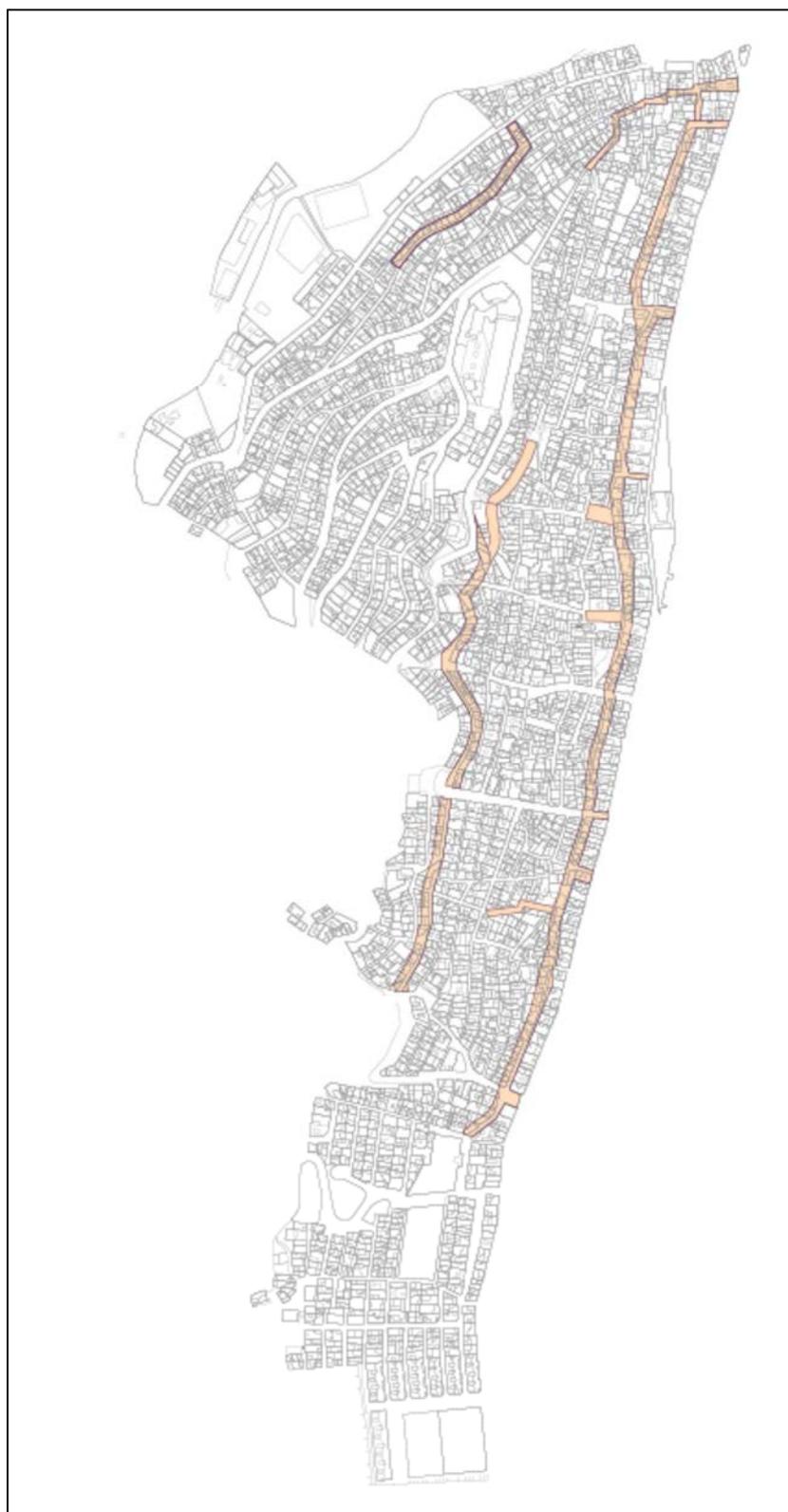
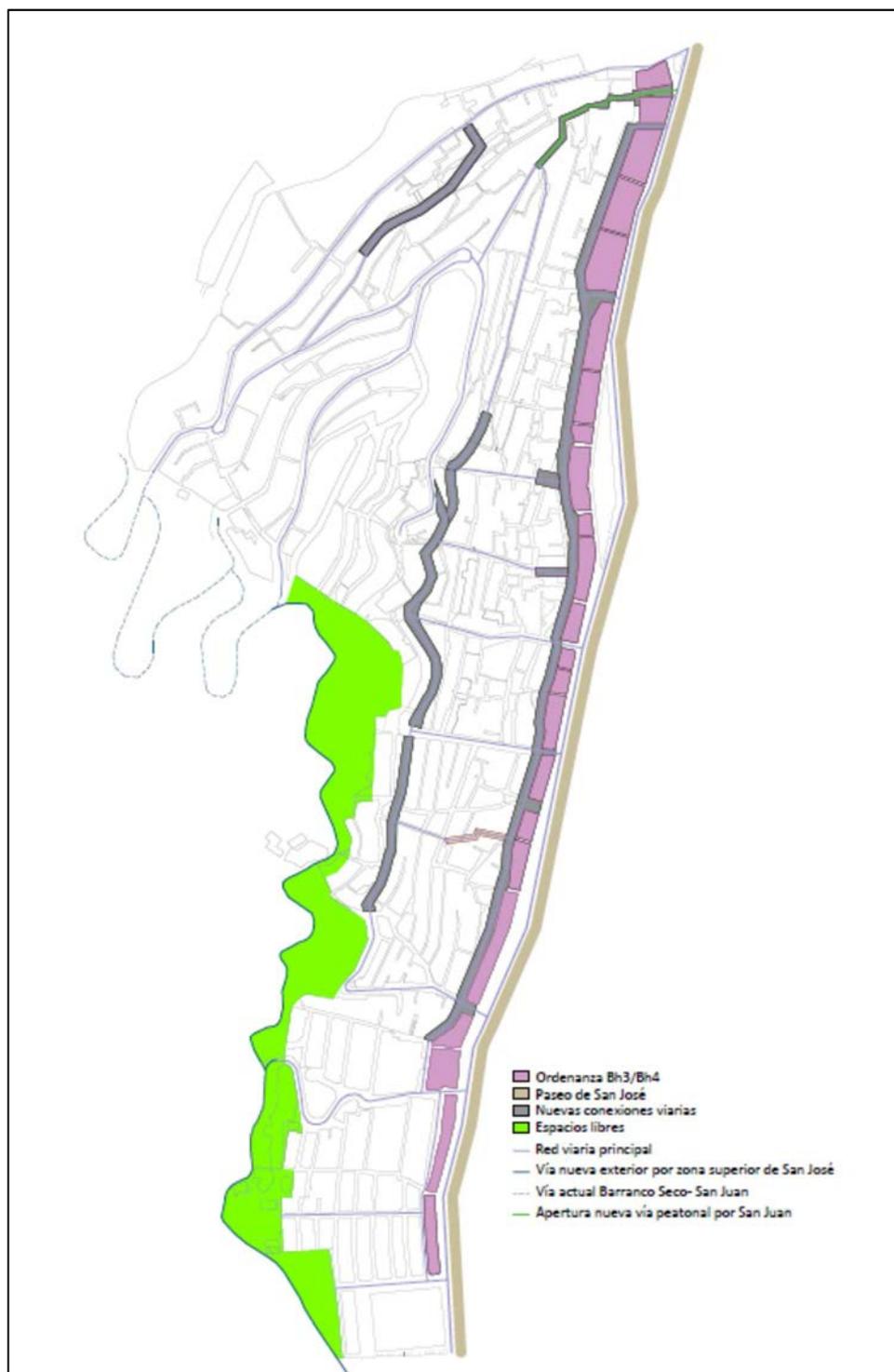


Gráfico esquemático de la Alternativa 2



Alternativa 2: Espacios a ocupar con las nuevas conexiones San Juan-San José.



Alternativa 2: Red viaria con la vía exterior superior y alturas en Paseo de San José

Vial exterior que une San Juan y San José:

Acondicionamiento y puesta en uso de la pista de tierra actual de la ladera de San José, exterior al ámbito, conectando San Juan con San José de norte a sur.

Esta pista, que parte actualmente desde la calle Arocha en el barrio de San Juan, discurre en toda su longitud, con un trazado serpenteante adaptada a la orografía del terreno, salvando pronunciadas vaguadas de las escorrentías de la ladera, a lo largo de su recorrido, y que llega hasta el extremo sur del ámbito bordeando la parte superior de la promoción de viviendas de VPO situadas en ese punto.

La incorporación de dicha pista supone una importante solución de movilidad externa al área, pues permitiría conectar, desde el punto del depósito de EMALSA, con la vía exterior de San Juan procedente de la rotonda de Barranco Seco, sin necesidad de pasar por medio de las calles interiores del barrio de San Juan. Las vías interiores no cuentan con anchos suficientes para soportar un tráfico de paso, y menos aún por la calle Arocha, donde arranca la citada pista.

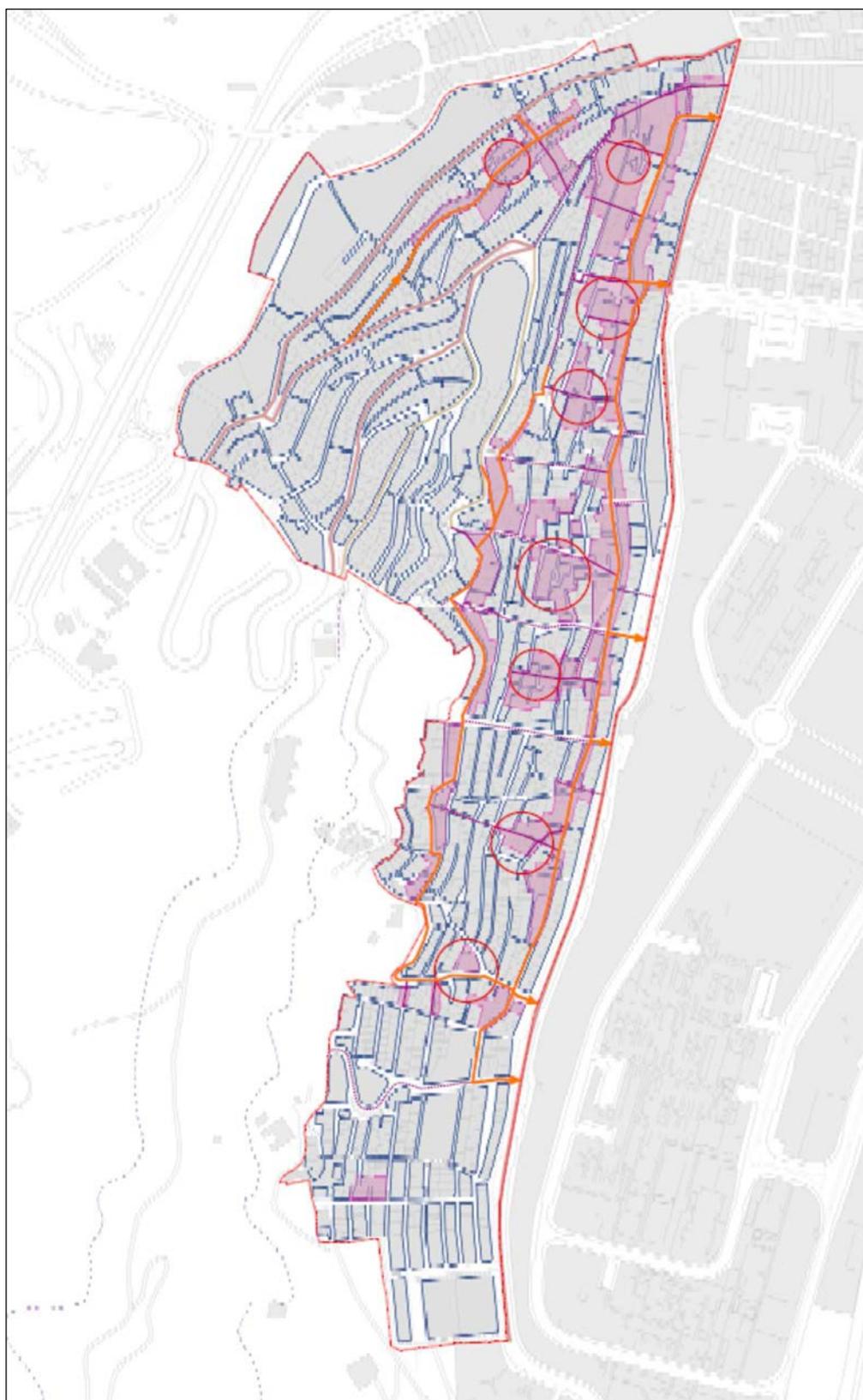
Esta vía, a su vez, se podrá conectar con algunas de las vías principales de San José, como es el caso de la calle Juan Sánchez Sánchez, ya utilizada en la actualidad. En otros casos, estas conexiones podrán ser peatonales debido a los fuertes desniveles de ladera en algunos puntos de su recorrido.

En varios puntos a lo largo de esta pista, también se pueden habilitar zonas de aparcamientos para los residentes más próximos a la vía.

Así mismo, esta vía tiene muchas posibilidades de convertirse en una vía apta para actividades deportivas y lúdicas, como senderismo, footing, paseo-mirador, por las innumerables vistas panorámicas que ofrece sobre la ciudad.

Esta alternativa lleva consigo una ampliación del ámbito del Plan Especial, modificando su límite por la parte superior de la Ladera de San José, coincidiendo con el borde exterior de la nueva vía.

El espacio comprendido entre la nueva vía y el antiguo límite, irá destinado a espacios libres, aparcamientos en zonas puntuales, y conexiones rodonaes o peatonales.



Esquema de Alternativa 2: En naranja los nuevos viales y sus conexiones.

Los círculos indican centralidades

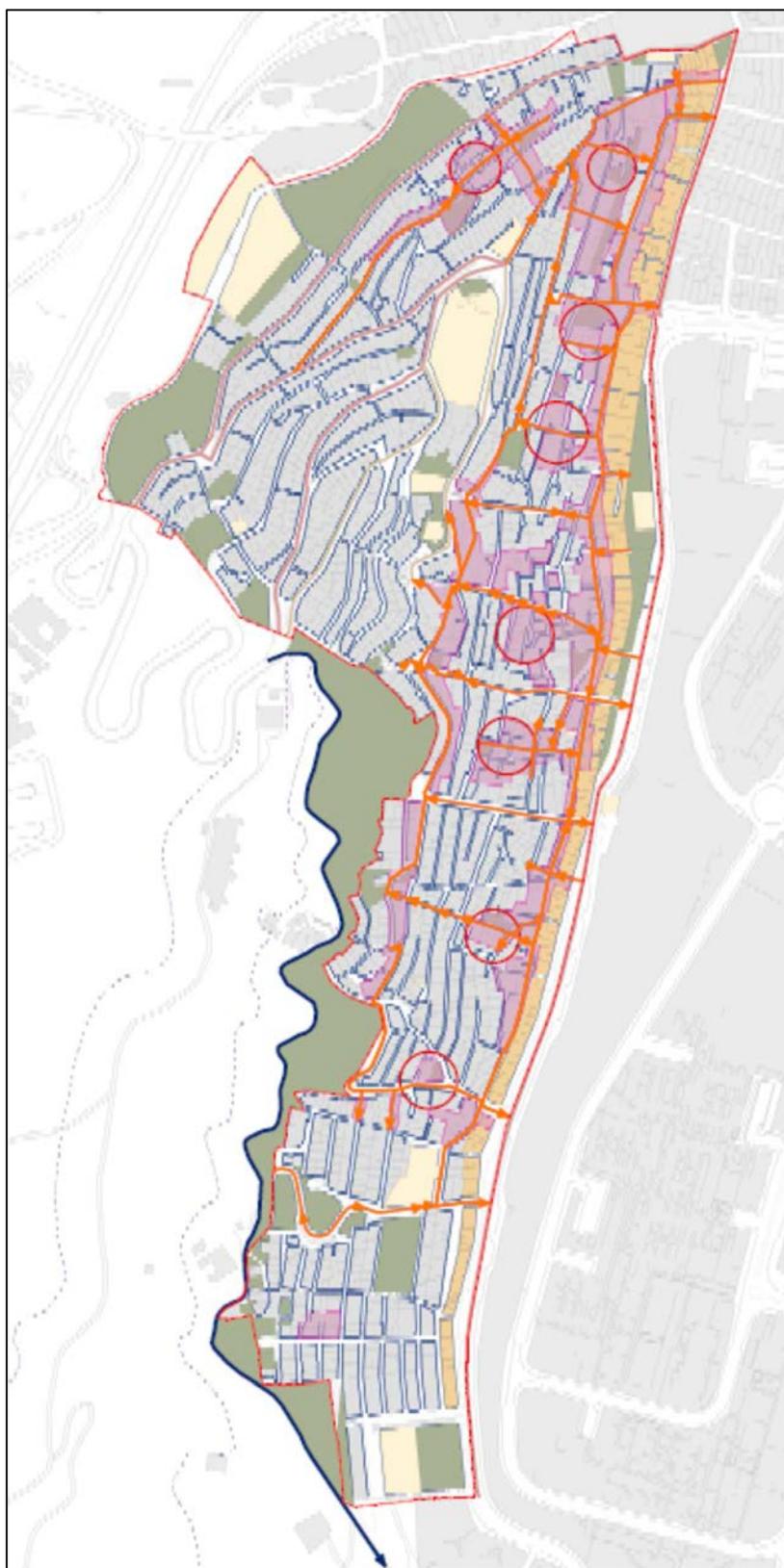


Imagen final del plano de la Alternativa 2, con los espacios libres.

6.4 ALTERNATIVA 3. VARIANTE DE LA ALTERNATIVA 2 CON MENOR GRADO DE INTERVENCIÓN

Se propone esta otra ALTERNATIVA 3, como una variante de la ALTERNATIVA 2, donde adoptando prácticamente el mismo esquema de intervención, se disminuye considerablemente las áreas de afección, tratando de respetar los trazados y anchos actuales.

Descripción de la propuesta de Alternativa 3:

Ladera de San José:

Se proponen también los dos viales horizontales de la alternativa 2:

- Uno, que discurre paralelamente al Paseo de San José; y
- El otro por las cotas superiores de la Ladera.

- o Vial paralelo al Paseo de San José a partir de la calle San Vicente Paúl

Este vial también pretende unir el entresijo de callejuelas de la parte trasera del Paseo de San José, apoyándose en los trazados de los viales existentes, aunque a diferencia de la alternativa 2, sólo abriendo conexiones nuevas en tramos puntuales, y utilizando anchos entre 4 y 6 metros, más adaptada a las edificaciones y alineaciones existentes.

En general consistiría en un acondicionamiento y mejora del estado actual de las calles, con el añadido de apertura de algunos tramos para dar continuidad en toda su longitud.

El trazado parte desde la calle San Vicente Paúl, continuando por las calles Coral, Franklin y Cerezos. Una vez pasada la calle Jenner será necesario abrir un tramo, afectando a una serie de parcelas comprendidas entre las calles Cerezo, Corsario y Escudo.

A partir de la calle San Francisco Javier hasta la calle Arpa, se complica la continuidad del vial, pues habrá que llevar a cabo su apertura a través de parcelas edificadas en todo el tramo, no habiendo un vial claro de apoyo. Se propone la apertura de un vial desde San Francisco Javier hasta la calle

Escama, a través de las calles Escorial atravesando las calles Alsedo, Asia y Arcadia.

A su paso se procurará mejorar las conexiones con los viales perpendiculares a la ladera.

En el borde también se aprovechan los espacios vacíos anexos para realizar, aunque muy estrictamente ajustados a sus perímetros más próximos.

En esta alternativa 3, las superficies de dotaciones, espacios libres y aparcamientos se disminuyen considerablemente con respecto a la alternativa 2, para suavizar las afecciones a edificaciones existentes, aminorando las necesarias expropiaciones.

- Conexión vial desde San Juan por la parte alta de la Ladera de San José

Continuando con el mismo esquema de la alternativa 2 para esta zona de la ladera, también se propone un vial a través de las callejuelas existentes siendo muy cuidadoso con las afecciones a las edificaciones existentes, con un recorrido que parte desde la calle Chano Bartolo, atravesando una serie de parcelas vacías, y conectando con la calle Nervión.

El vial continuaría a través del tramo actual de la calle Río Ebro, conectando con la calle San Francisco Javier.

A partir de ésta continuaría por las calles Eco, Calesa, y Campana. En esta última tiene su dificultad dado que en el último tramo existen unas escaleras para poder llegar a la calle Alcántara.

Esta propuesta tiene como positivo el unir diferentes tramos incluso la parte alta de San Juan con San José hacia el sur, con afecciones mínimas a las parcelas circundantes, pero tiene el inconveniente de no permitir una línea de guaguas en todo el recorrido, dada la estrechez de muchos de los tramos.

Tampoco supondrá una intervención renovadora, sino que soluciona tramos parciales. A diferencia de la Alternativa 2, es más conservadora

respetando las preexistencias y no supone una solución global para el área.

Ladera de San Juan:

El criterio general será el mismo que por San José, prolongando la calle San Felipe, potenciando su conexión con la calle Real de San Juan, aunque conservando la calle San Felipe hasta el final, en su estado actual.

Se ensanche a través de los espacios vacíos del interior hasta la calle Pegaso, y ocupando la manzana longitudinal conformada por las calles Géminis y Francisco Alcázar, con salida a calle Real de San Juan.

También se aprovechan vacíos urbanos para conectar con la calle Practicante Agustín Romero Montenegro.

Presenta la dificultad de la estrechez de la calle San Felipe, aunque se mejora la accesibilidad, no es suficiente para el transporte colectivo.

Por la zona del entorno de la Iglesia de San Juan, se propone mejorar los viales existentes, abriendo sólo tramos puntuales a través de algunas ruinas interiores.

La presente alternativa 3, en general presenta ventajas que suponen mejoras de accesibilidad en las áreas que se actúan, pero, sin resolverla en su totalidad, presentando algunos problemas de movilidad en el interior del área.

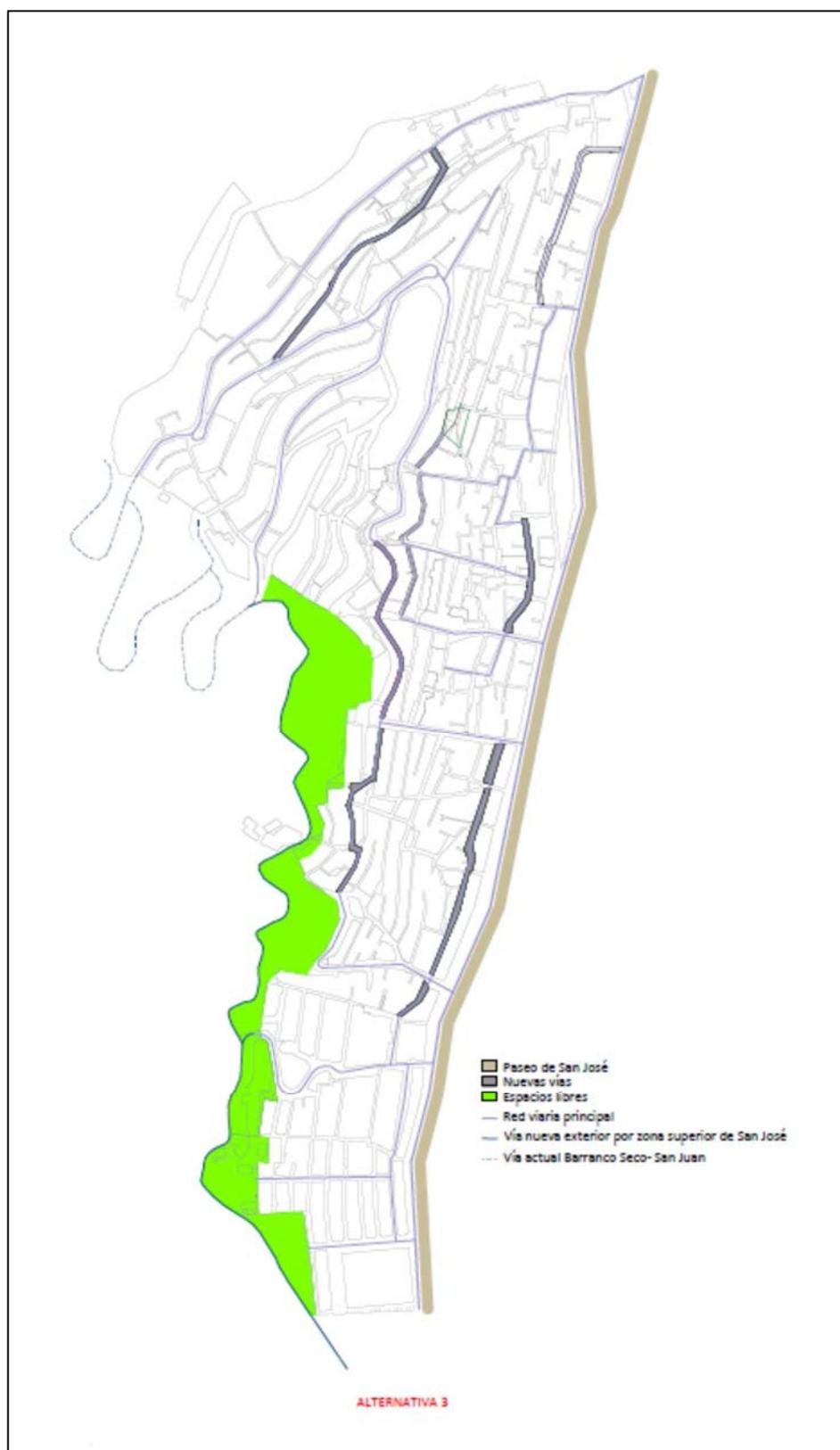
Vial exterior que une San Juan y San José:

Al igual que en la Alternativa 2 se propone mantener el acondicionamiento y puesta en uso de la pista de tierra actual de la ladera de San José, exterior al ámbito, conectando San Juan con San José de norte a sur.

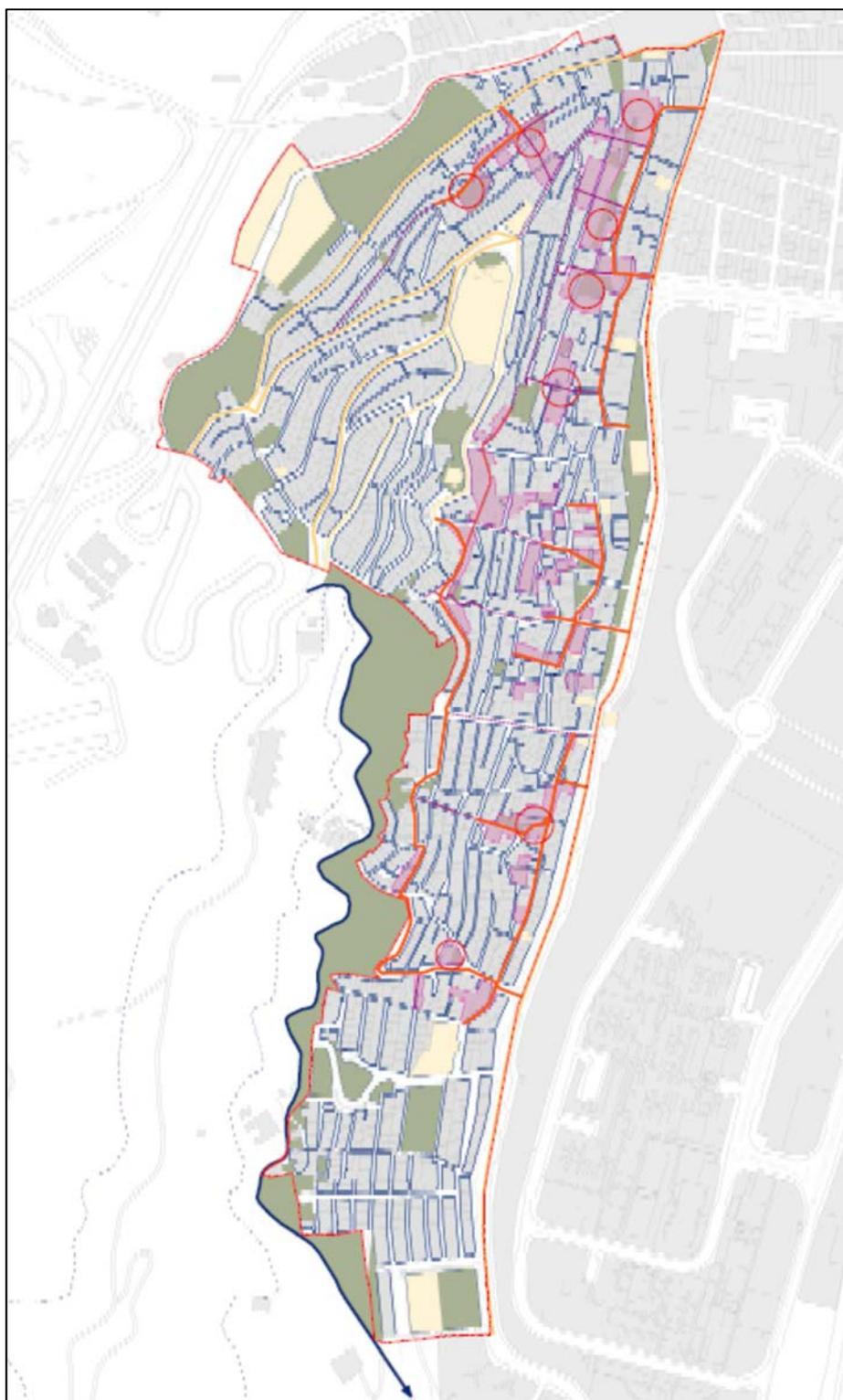
También se podrá incluir la franja de ladera residual situada entre esa vía y el límite del suelo urbano actual para destinarla a espacios libres.

Ordenanza edificatoria

En cuanto a la ordenanza de edificación se conserva la ordenanza vigente de Bh2/Bh3, tratando regularizar todos los volúmenes existentes que superen la establecida por dicha ordenanza.



Esquema de Alternativa 3: nuevas conexiones



Plano de Alternativa 3: En naranja los nuevos viales y sus conexiones. Los círculos indican centralidades. En color azul, la nueva vía exterior al ámbito. Línea azul discontinua la existente de San Juan.

Diferencias con la alternativa 2:

La gran diferencia entre la alternativa 2 y la alternativa 3, estriba en la continuidad del nuevo esquema viario en la 2, y en la discontinuidad de dicho esquema en la alternativa 3.

Alternativa 2: sistema viario continuo, de nuevas conexiones, alineaciones adaptadas y anchos medios de hasta 10 metros, con dotación de espacios circundantes para grandes centralidades, destinadas a espacios libres y aparcamientos. Rehabilitar y revitalizar el Paseo de San José, creando un frente edificado más contundente con un aumento de alturas hasta 4 plantas.

Alternativa 3: sistema viario discontinuo, adaptado a las preexistencias, tanto en alineaciones como en los anchos, creando algunos tramos nuevos de anchos medios de 6 metros, y posibles centralidades muy restringidas a los vacíos urbanos del entorno inmediato. Rehabilitación y revitalización del Paseo de San José sin aumentar alturas.

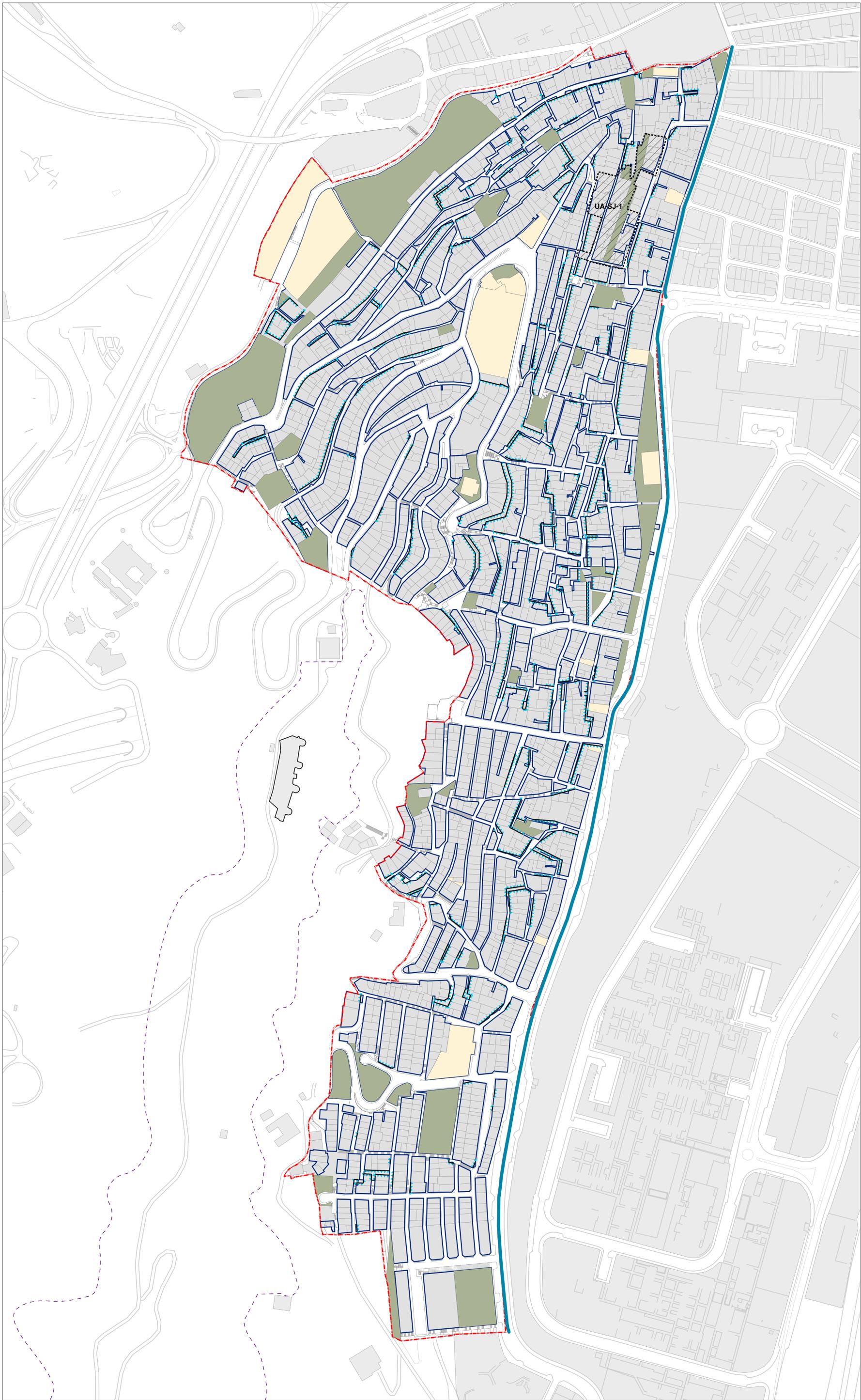
7.- ANEXO DE PLANOS

7.1 A.00 ALTERNATIVA 0

7.2 A.01 ALTERNATIVA 1

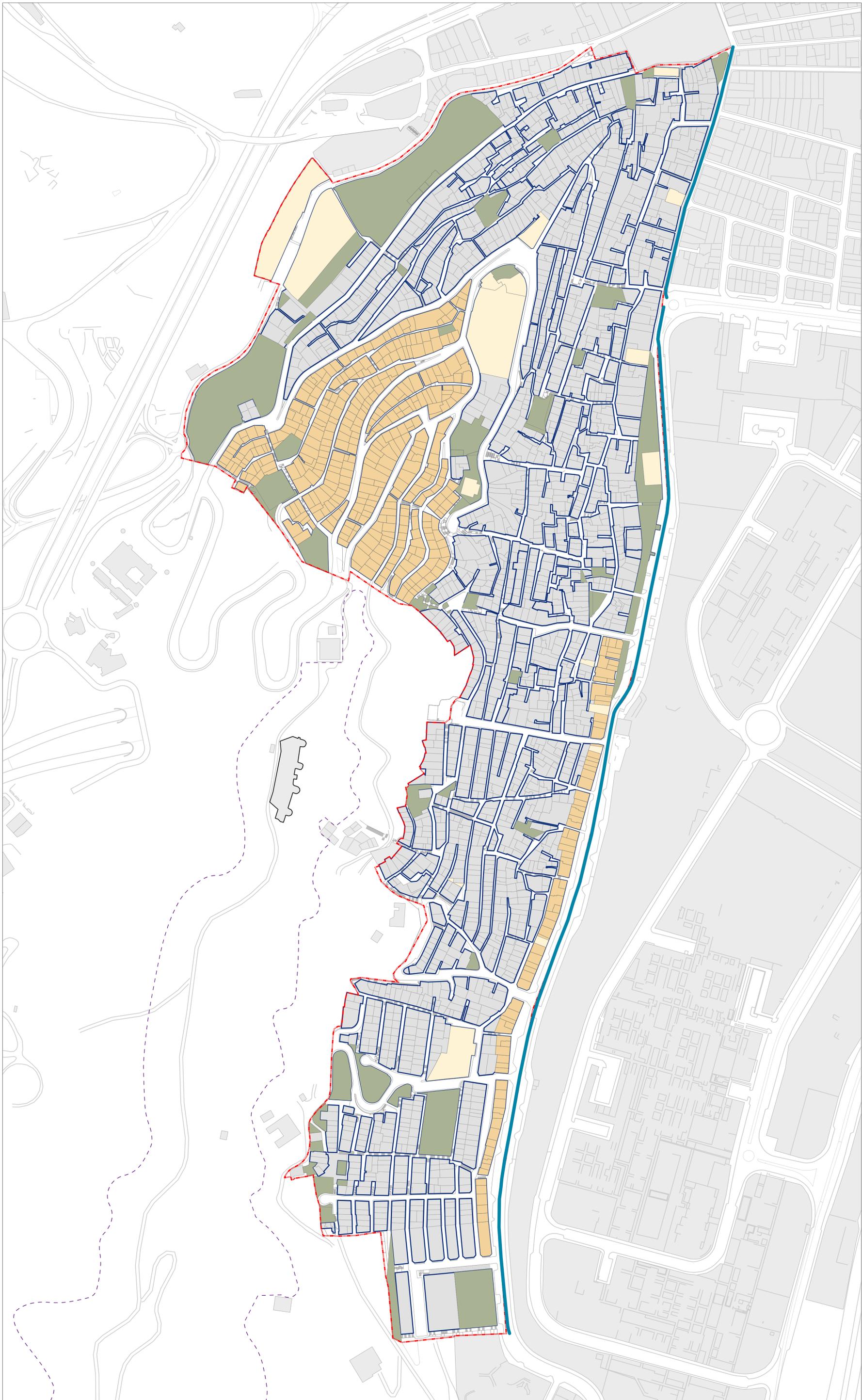
7.3 A.02 ALTERNATIVA 2

7.4 A.03 ALTERNATIVA 3

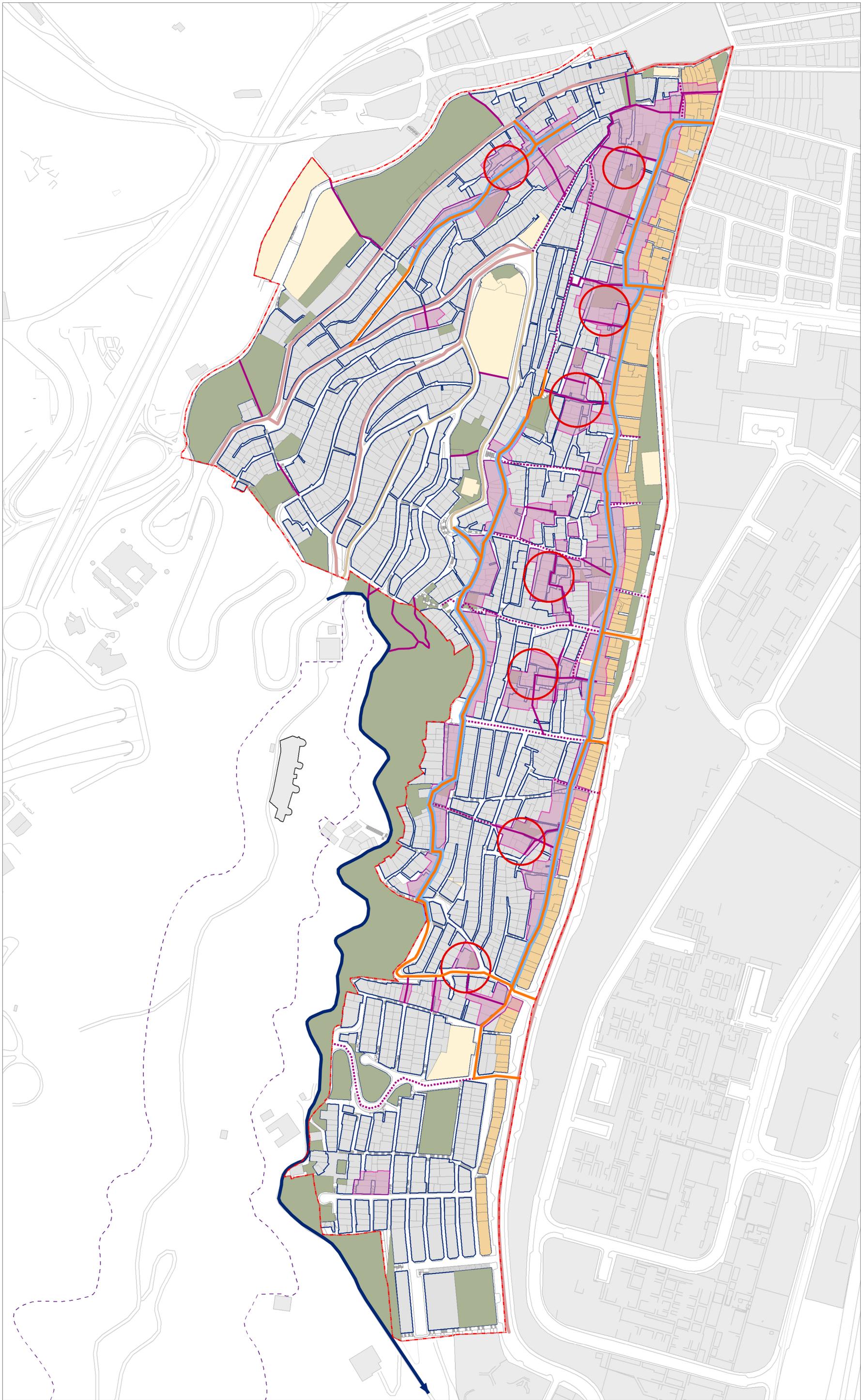


- Ámbito del API04
- Entorno de protección del BIC Batería de San Juan
- Paseo de San José
- Cambio de alineación
- Dotaciones y equipamientos

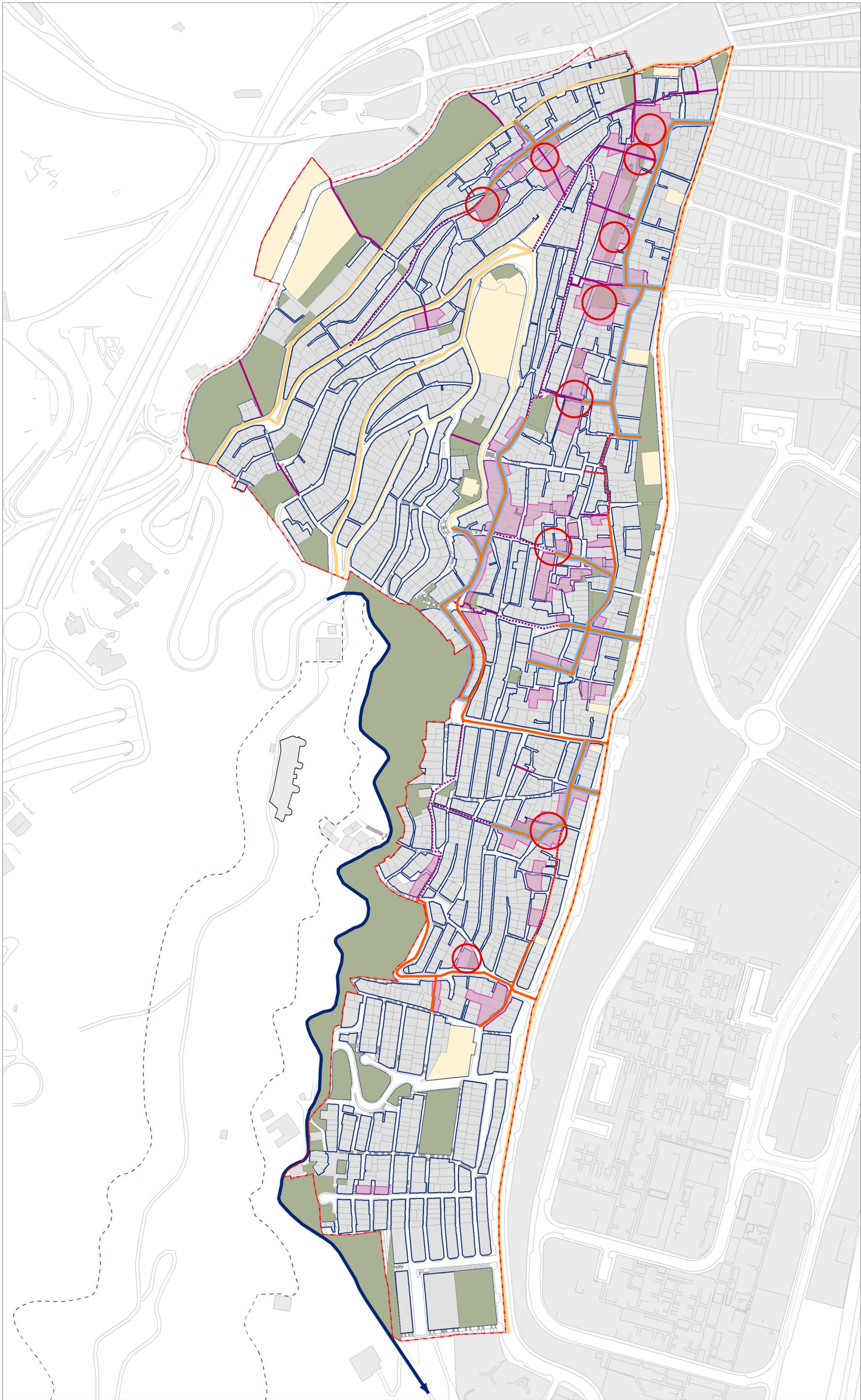
- Espacios Libres o EL/AP
- Norma Bh2-Bh3



- Paseo de San José
- Entorno de protección del BIC Batería de San Juan
- Ámbito del API04
- Norma Bh2-Bh3
- Dotaciones y equipamientos
- Espacios Libres o EU/AP
- Norma Bh3-Bh4



- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------------------------------------|
| Ámbito del API04 | Nuevas conexiones | Nueva conexión viaria | Conexiones existentes | Norma Bh3-Bh4 | Dotaciones y equipamientos |
| Nuevo acceso exterior | Vía de conexión interior | Centralidades | Vía estructurante | Espacios Libres o EL/AP | Entorno de protección del BIC Batería de San Juan |
| Tramos de nueva apertura | Zonas de afección | Norma Bh2-Bh3 | | | |



- | | | |
|---------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------|
| Ámbito del API04 | Nuevo acceso exterior | Zonas de afección |
| Centralidades | Nuevas conexiones | Espacios Libres o EL/AP |
| Tramos de nueva apertura | Conexiones existentes | Dotaciones y equipamientos |
| Posible conexión | Vía de conexión interior | Entorno de protección del BIC Batería de San Juan |
| Nuevas conexiones viarias | Vía estructurante | Ordenanza Bh2/Bh3 |

Manuel Cerpa Marrero

Arquitecto

