

**MODIFICACIÓN MENOR DEL PLANEAMIENTO
URBANÍSTICO DE SANTA ÚRSULA PARA
INCLUIR EL TRAZADO DE PROLONGACIÓN DE LA
CALLE BARRANQUILLO Y MODIFICAR EL
TRAZADO DE LA PROLONGACIÓN DE LA CALLE
FINCA PASTOR (Y OTROS VIARIOS). FASE 1**

DOCUMENTO BORRADOR

Diciembre 2.025



Agradecimientos

Debemos agradecer al Ayuntamiento de Santa Úrsula y especialmente a la oficina técnica municipal, su colaboración para con este equipo redactor, que expresa su gratitud por la ayuda recibida.

El equipo redactor de GESPLAN S.A.

Índice del Documento

BLOQUE I. CONSIDERACIONES GENERALES DE LAS MODIFICACIONES MENORES	12
1. Introducción	13
1.1. Antecedentes	13
1.2. Alcance y contenido del Documento	15
1.3. Iniciativa	24
1.4. Ámbito territorial de las modificaciones menores	24
2. Contexto Sociodemográfico y Económico	27
2.1. Justificación del contenido	27
2.2. Información sociodemográfica	27
2.2.1. Estructura y dinámica poblacional	27
2.2.2. Población por entidades y núcleos de población	29
2.2.3. Estructura de crecimiento poblacional	30
2.2.4. Indicadores demográficos	32
2.2.5. Proyección demográfica	33
2.2.6. Condiciones sociales	35
2.2.6.1. Condiciones de vida de los hogares	35
2.2.6.2. Prestaciones de servicios sociales	36
2.2.6.3. Gasto por habitante en servicios sociales	39
2.2.6.4. Servicios sanitarios	39
2.2.6.5. Servicios educativos	40
2.3. Información económica	41
2.3.1. Empleo y paro registrado	41
2.3.2. Tejido empresarial	46
2.3.3. Actividades económicas	49
2.3.3.1. Sector primario	49
2.3.3.2. Sector secundario	53
2.3.3.3. Sector terciario	56
2.3.3.4. Turismo	59
2.4. Diagnóstico socioeconómico	62
3. Marco Jurídico	64
3.1. Legislación de aplicación	64
3.1.1. Ley del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (Ley4/2017)	65
3.1.2. Reglamento de Planeamiento de Canarias (Decreto 181/2018)	67

3.2. Instrumentos de Ordenación Ambiental y Territorial	69
3.2.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	69
3.2.2. Instrumentos de Ordenación Territorial	75
3.2.2.1. Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos (PTEORT)	75
3.2.2.2. Plan Territorial Especial de prevención de Riesgos (PTEOPR)	77
3.2.2.3. Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones (PTEOIT)	83
3.2.2.4. Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, tercer ciclo (2021-2027)	87
3.2.2.5. Plan Especial de Gestión del Riesgo de Inundación de la demarcación Hidrográfica de Tenerife, segundo ciclo (2021-2027)	90
3.3. Instrumentos de Ordenación Urbanística	91
3.3.1. Normas Subsidiarias de Planeamiento de Santa Úrsula (NNSS 1989)	91
3.3.2. Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (adaptación básica 2004)	96
3.4. Determinaciones sectoriales de aplicación	106
3.4.1. Plan del Movilidad Urbana Sostenible de Santa Úrsula (PMUS 2022)	106
3.4.2. Carreteras	108
3.4.3. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES)	109
3.5. Integración de la perspectiva de género	111
3.5.1. Integración de las políticas de igualdad de género en la ordenación	111
3.5.2. Aplicación de la perspectiva de género	111
3.5.3. Perspectiva de género en los documentos	113
4. Necesidad y Oportunidad	114
4.1. Necesidad y oportunidad de llevar a cabo las modificaciones	114
4.2. Límites de las potestades de modificación del planeamiento	116
5. Criterios y principios generales de la ordenación	118
 BLOQUE II. MEMORIA DE LAS MODIFICACIONES MENORES	 120
 6. Modificación Menor 1. Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor	 122
6.1. Problemática detectada	122
6.2. Objeto de la modificación	124
6.3. Interés público de la actuación	125
6.4. Ámbito de la modificación y su contexto territorial	126
6.4.1. Contexto territorial	126
6.4.2. Delimitación del ámbito de estudio	127
6.4.3. Estructura de la propiedad	129
6.4.4. Usos del suelo	136

6.4.5.	Edificaciones	138
6.4.6.	Mezcla de usos y proximidad	141
6.4.7.	Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público	143
6.4.8.	Movilidad	146
6.4.8.1.	Movilidad rodada motorizada	146
6.4.8.2.	Estacionamientos	147
6.4.8.3.	Movilidad peatonal	149
6.4.8.4.	Movilidad ciclista	152
6.4.8.5.	Transporte público	153
6.4.8.6.	Movilidad y transporte desde la perspectiva de género	154
6.4.9.	Infraestructuras y servicios	155
6.5.	Objetivos específicos de la ordenación	157
6.6.	Alcance y contenido de las alternativas de ordenación	158
6.6.1.	Alternativa 0	158
6.6.1.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 0	158
6.6.1.2.	Integración física de la Alternativa 0	160
6.6.1.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 0	161
6.6.2.	Alternativa 1	161
6.6.2.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 1	161
6.6.2.2.	Integración física de la Alternativa 1	166
6.6.2.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 1	167
6.6.3.	Alternativa 2	167
6.6.3.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 2	167
6.6.3.2.	Integración física de la Alternativa 2	172
6.6.3.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 2	172
6.7.	Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación	173
6.7.1.	Definición de los indicadores de valoración de las alternativas	173
6.7.2.	Valoración de las alternativas	174
6.8.	Alternativa seleccionada	175
6.8.1.	Justificación de la alternativa seleccionada	175
6.8.2.	Ámbito de ordenación de la modificación menor	176
6.8.3.	Ordenación propuesta	177
7.	Modificación Menor 2. Prolongación de la calle Barranquillo	181
7.1.	Problemática detectada	181
7.2.	Objeto de la modificación	182
7.3.	Interés público de la actuación	183
7.4.	Ámbito de la modificación y su contexto territorial	184
7.4.1.	Contexto territorial	184
7.4.2.	Delimitación del ámbito de estudio	186

7.4.3.	Estructura de la propiedad	187
7.4.4.	Usos del suelo	193
7.4.5.	Edificaciones	195
7.4.6.	Mezcla de usos y proximidad	197
7.4.7.	Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público	200
7.4.8.	Movilidad	203
7.4.8.1.	Movilidad rodada motorizada	203
7.4.8.2.	Estacionamientos	204
7.4.8.3.	Movilidad peatonal	207
7.4.8.4.	Movilidad ciclista	209
7.4.8.5.	Transporte público	209
7.4.8.6.	Movilidad y transporte desde la perspectiva de género	210
7.4.9.	Infraestructuras y servicios	211
7.5.	Objetivos específicos de la ordenación	213
7.6.	Alcance y contenido de las alternativas de ordenación	214
7.6.1.	Alternativa 0	214
7.6.1.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 0	214
7.6.1.2.	Integración física de la Alternativa 0	216
7.6.1.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 0	216
7.6.2.	Alternativa 1	217
7.6.2.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 1	217
7.6.2.2.	Integración física de la Alternativa 1	221
7.6.2.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 1	222
7.6.3.	Alternativa 2	223
7.6.3.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 2	223
7.6.3.2.	Integración física de la Alternativa 2	227
7.6.3.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 2	227
7.7.	Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación	228
7.7.1.	Definición de los indicadores de valoración de las alternativas	228
7.7.2.	Valoración de las alternativas	229
7.8.	Alternativa seleccionada	230
7.8.1.	Justificación de la alternativa seleccionada	230
7.8.2.	Ámbito de ordenación de la modificación menor	230
7.8.3.	Ordenación propuesta	232
8.	Modificación Menor 3. Prolongación de la calle Lomo La Mina	237
8.1.	Problemática detectada	237
8.2.	Objeto de la modificación	239
8.3.	Interés público de la actuación	240
8.4.	Ámbito de la modificación y su contexto territorial	241

8.4.1.	Contexto territorial	241
8.4.2.	Delimitación del ámbito de estudio	242
8.4.3.	Estructura de la propiedad	243
8.4.4.	Usos del suelo	250
8.4.5.	Edificaciones	252
8.4.6.	Mezcla de usos y proximidad	254
8.4.7.	Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público	256
8.4.8.	Movilidad	258
8.4.8.1.	Movilidad rodada motorizada	258
8.4.8.2.	Estacionamientos	259
8.4.8.3.	Movilidad peatonal	261
8.4.8.4.	Movilidad ciclista	262
8.4.8.5.	Transporte público	263
8.4.8.6.	Movilidad y transporte desde la perspectiva de género	264
8.4.9.	Infraestructuras y servicios	264
8.5.	Objetivos específicos de la ordenación	265
8.6.	Alcance y contenido de las alternativas de ordenación	267
8.6.1.	Alternativa 0	267
8.6.1.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 0	267
8.6.1.2.	Integración física de la Alternativa 0	268
8.6.1.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 0	269
8.6.2.	Alternativa 1	269
8.6.2.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 1	269
8.6.2.2.	Integración física de la Alternativa 1	274
8.6.2.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 1	275
8.6.3.	Alternativa 2	276
8.6.3.1.	Propuesta de ordenación de la Alternativa 2	276
8.6.3.2.	Integración física de la Alternativa 2	280
8.6.3.3.	Afección a la movilidad de la Alternativa 2	281
8.7.	Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación	282
8.7.1.	Definición de los indicadores de valoración de las alternativas	282
8.7.2.	Valoración de las alternativas	283
8.8.	Alternativa seleccionada	284
8.8.1.	Justificación de la alternativa seleccionada	284
8.8.2.	Ámbito de ordenación de la modificación menor	285
8.8.3.	Ordenación propuesta	286
9.	Modificación Menor 4. Prolongación de la calle Granadillo	291
9.1.	Problemática detectada	291
9.2.	Objeto de la modificación	292

9.3. Interés público de la actuación	293
9.4. Ámbito de la modificación y su contexto territorial	294
9.4.1. Contexto territorial	294
9.4.2. Delimitación del ámbito de estudio	296
9.4.3. Estructura de la propiedad	297
9.4.4. Usos del suelo	306
9.4.5. Edificaciones	308
9.4.6. Mezcla de usos y proximidad	311
9.4.7. Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público	312
9.4.8. Movilidad	314
9.4.8.1. Movilidad rodada motorizada	314
9.4.8.2. Estacionamientos	317
9.4.8.3. Movilidad peatonal	318
9.4.8.4. Movilidad ciclista	320
9.4.8.5. Transporte público	321
9.4.8.6. Movilidad y transporte desde la perspectiva de género	322
9.4.9. Infraestructuras y servicios	323
9.5. Objetivos específicos de la ordenación	324
9.6. Alcance y contenido de las alternativas de ordenación	325
9.6.1. Alternativa 0	326
9.6.1.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 0	326
9.6.1.2. Integración física de la Alternativa 0	327
9.6.1.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 0	328
9.6.2. Alternativa 1	328
9.6.2.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 1	328
9.6.2.2. Integración física de la Alternativa 1	333
9.6.2.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 1	333
9.6.3. Alternativa 2	334
9.6.3.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 2	334
9.6.3.2. Integración física de la Alternativa 2	338
9.6.3.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 2	338
9.7. Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación	339
9.7.1. Definición de los indicadores de valoración de las alternativas	339
9.7.2. Valoración de las alternativas	340
9.8. Alternativa seleccionada	341
9.8.1. Justificación de la alternativa seleccionada	341
9.8.2. Ámbito de ordenación de la modificación menor	343
9.8.3. Ordenación propuesta	344

Equipo Redactor

El presente documento ha sido redactado por un equipo profesional de la Oficina Técnica y Jurídica de la Sociedad Mercantil Pública "Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental S.A." (GESPLAN).

(Por orden alfabético de perfil profesional)

Arquitecto. Jefe de Proyecto.

Iván Fariña Díaz

Delineantes

María Dolores Rodríguez Gutiérrez

Yasmina Falcón Roque

Economistas

Indira María Rosario Dávila

Geógrafos

Guillermo Aguilera García

Juristas

Nicolás Fajardo López

Topógrafos

David Madinaveitia Hernández

Asesoría Externa en Ingeniería Civil

WAWA Consultores en Movilidad, S.L.

Abreviaturas utilizadas

AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
ARH	Áreas de Regulación Homogéneas (PIOT)
BOC	Boletín Oficial de Canarias
BOP	Boletín Oficial de la Provincia
CUMAC	Comisión de Urbanismo y Medioambiente de Canarias
COTMAC	Comisión de Ordenación del Territorio y Medioambiente de Canarias
CTE	Código Técnico de la Edificación
DAE	Documento Ambiental Estratégico
DB	Documento Borrador
DG	Dirección General
DOGC	Directrices de Ordenación General de Canarias
DOP	Documento de Ordenación Pormenorizada
EIEL	Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales de Canarias
ING	Instituto Geográfico Nacional
INE	Instituto Nacional de Estadística
ISTAC	Instituto Canario de Estadística
LSENPC	Ley del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (Ley 4/2017)
MITMA	Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible
MM	Modificación Menor
NGSI	Normas Gráficas de Símbolos de Infraestructuras
NNSS	Normas Subsidiarias de Planeamiento
PACES	Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible Municipal
PDA	Plan de Defensa de Avenidas
PGRI	Plan Especial de Gestión del Riesgo de Inundación
PGO	Plan General de Ordenación
PIOT	Plan Insular de Ordenación de Tenerife
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PRTR	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
PTOPR	Plan Territorial Especial de Ordenación de Prevención de Riesgos
PTEOIT	Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicaciones
PTEORT	Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife
RPC	Reglamento de Planeamiento de Canarias
SIG	Sistema de Información Geográfica
TRLOTENC	Texto Refundido Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias. (Decreto Legislativo 1/2000)

**MODIFICACIÓN MENOR DEL PLANEAMIENTO
URBANÍSTICO DE SANTA ÚRSULA PARA
INCLUIR EL TRAZADO DE PROLONGACIÓN DE LA
CALLE BARRANQUILLO Y MODIFICAR EL
TRAZADO DE LA PROLONGACIÓN DE LA CALLE
FINCA PASTOR (Y OTROS VIARIOS). FASE 1**

DOCUMENTO BORRADOR

Diciembre 2.025



Equipo Técnico Gesplan S.A.

BLOQUE I. CONSIDERACIONES GENERALES DE LAS MODIFICACIONES MENORES

1. Introducción

1.1. Antecedentes

Con fecha 2 de junio de 2005, se publicó en el Boletín Oficial de Canarias (BOC nº 107) la resolución por la que se hace público el acuerdo adoptado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) en sesión celebrada el 28 de julio de 2004, mediante el cual se aprueba definitivamente de forma parcial el Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (en adelante, PGO Santa Úrsula 2004). Este instrumento de planeamiento constituye la ordenación urbanística general del municipio, si bien permanece vigente únicamente de forma parcial en la actualidad.

El PGO Santa Úrsula 2004 fue tramitado como una adaptación básica de las anteriores Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS), al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de los Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC), aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, en cumplimiento del mandato legal contenido en el régimen transitorio de dicha norma, orientado a armonizar el planeamiento urbanístico con los nuevos principios estructurantes de la ordenación del territorio en la Comunidad Autónoma de Canarias.

La aprobación definitiva parcial del citado planeamiento quedó supeditada a la subsanación de los reparos señalados en el acuerdo de la COTMAC, así como a la suspensión de la aprobación en determinados ámbitos territoriales, de conformidad con lo dispuesto en el apartado segundo del citado acuerdo, según se detalla a continuación:

- Unidad de Actuación de Lomo Román: su aprobación queda condicionada a su redelimitación, debiendo excluirse expresamente la franja de protección de la autopista TF-5 y justificarse el cumplimiento del artículo 36 del TRLOTENC, relativo a las condiciones de integración de los sistemas generales y dotaciones públicas.
- Suelo Rústico: Se suspende su aprobación a la espera de una revisión integral del régimen de admisibilidad de usos e intervenciones correspondiente a todas las categorías de suelo rústico, a fin de adaptar lo dispuesto en las NNSS al TRLOTENC, y corregir las posibles incompatibilidades con el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), especialmente en lo que respecta a los usos permitidos en Ámbitos de Regulación Homogénea (ARH) que el PIOT prohíbe expresamente.

En consecuencia, y mientras no se produzca dicha revisión, la ordenación aplicable a los suelos rústicos del municipio continúa siendo la establecida por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Santa Úrsula, aprobadas definitivamente (con carácter condicionado) mediante acuerdo de la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias (CUMAC) de 16 de mayo de 1989.

Del mismo modo, la aprobación definitiva parcial del PGO 2004 quedó sometida a la previa subsanación de las deficiencias señaladas en el acuerdo de la COTMAC, referidas tanto a incorrecciones detectadas en el documento de planeamiento como a las observaciones incorporadas en los informes de las administraciones sectoriales consultadas durante su tramitación.

Entre los reparos formulados por la Dirección General de Urbanismo, cuya subsanación se exigía con carácter previo a la publicación del PGO, destacaba la obligación de mantener como suelo rústico todos aquellos ámbitos clasificados como rústicos por las NNSS de 1989 y reclasificados como urbanos en la propuesta de PGO. Únicamente se exceptuaban de esta exigencia los siguientes núcleos:

- Sectores situados en el límite municipal dentro del Paisaje Protegido de La Resbala.
- Ámbitos concretos del Barrio de La Corujera.
- El entorno del Barranco de los Garabatos y el margen izquierdo del Barrio del Farrobillo.
- La bifurcación del Barranco de Las Cabezadas, que debían clasificarse como Suelo Rústico en la categoría de Asentamiento Rural.

Estos ámbitos coinciden con los delimitados en los planos de ordenación del PGO Santa Úrsula 2004 como Asentamientos Rurales, - entre ellos Lomo La Mina - si bien el documento aprobado no establece determinaciones de ordenación específicas respecto a los mismos en sus documentos normativos.

Desde la aprobación del PGO Santa Úrsula 2004, han surgido nuevas necesidades públicas que justifican la tramitación de diversas modificaciones menores del planeamiento, dirigidas principalmente a ajustar la ordenación viaria en ámbitos concretos del municipio, sin alterar el modelo de ordenación estructural del municipio.

En paralelo, el Pleno municipal aprobó el 28 de enero de 2021 el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES), documento de indudable valor estratégico que contiene la planificación, estructuración, definición y priorización de las medidas a llevar a cabo hasta el año 2030 para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones antrópicas de CO2 entre otras medidas; pero que no se ajusta en su elaboración a los requisitos y valor normativo previsto en la Ley de Cambio Climático para este tipo de planes.

En el año 2.022, el Ayuntamiento de Santa Úrsula promovió la elaboración y presentación pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio, en cumplimiento de los principios y directrices establecidos en la Guía Metodológica para la Elaboración de PMUS de Municipios Canarios, editada por la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias. El documento constituye una herramienta estratégica de planificación sectorial orientada a diagnosticar y evaluar, desde una perspectiva integral y estructural, la situación actual de la movilidad en el ámbito municipal, identificando disfuncionalidades y proponiendo actuaciones concretas para mejorar la eficiencia, accesibilidad, equidad y sostenibilidad del sistema de transporte urbano.

El PMUS tiene por objeto general promover modos de desplazamiento sostenibles — transporte público, bicicleta y movilidad peatonal— que contribuyan a garantizar una movilidad más equilibrada en términos ambientales, sociales y económicos. Entre sus objetivos específicos se incluyen: la contención del crecimiento de modelos urbanos dependientes del vehículo privado, la reducción del uso del automóvil y de los tiempos de desplazamiento mediante alternativas eficientes, la mitigación de los impactos derivados del tráfico motorizado (como la congestión, la contaminación y la siniestralidad), el

fomento de la autonomía de los colectivos vulnerables o sin acceso a vehículo motorizado, la racionalización de la demanda de movilidad mediante medidas de gestión adaptadas, la equidad en el acceso a los servicios de transporte, y la recuperación del espacio público urbano como lugar de encuentro y convivencia, bajo criterios de accesibilidad universal. Todo ello se alinea con el modelo de desarrollo urbano sostenible promovido tanto por la legislación autonómica como por los instrumentos de planificación territorial vigentes.

En este contexto, el Ayuntamiento de Santa Úrsula ha considerado oportuno promover el presente documento, cuyo objeto es la formulación de varias Modificaciones Menores de planeamiento en relación con la red viaria, concretamente en los siguientes ámbitos de actuación:

- Modificación Menor 1 (MM1): Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor.
- Modificación Menor 2 (MM2): Prolongación de la calle Barranquillo
- Modificación Menor 3 (MM3): Prolongación de la calle Lomo La Mina
- Modificación Menor 4 (MM4): Prolongación de la calle Granadillo

1.2. Alcance y contenido del Documento

El presente Documento Borrador tiene por objeto la formulación de varias modificaciones menores de la ordenación viaria del PGO de Santa Úrsula 2004, y se enmarca en lo dispuesto en los artículos 164, 165 y 166 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante, LSENPC).

Los aspectos de alteración propuestos, tal y como se describen en los apartados siguientes, no implican modificaciones sustanciales del planeamiento vigente, al no concurrir ninguno de los supuestos previstos en el artículo 163 de la citada Ley, por lo que se califican como modificaciones menores del planeamiento general. En concreto, la presente iniciativa de modificación de los instrumentos de ordenación general urbanística de Santa Úrsula en ningún caso supondrá una reconsideración del modelo de ordenación, ni se produce un aumento de la superficie urbanizada o la población superior al 25 %, ni reclasifica suelo rústico a urbanizable; motivos por los que, conforme a los artículos 163 y 164 de la LSENPC, debe entenderse como modificación menor.

De conformidad con lo establecido en los artículos 165.3 de la LSENPC y 106.2 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias (en adelante, RPC), los ámbitos objeto de las presentes modificaciones menores deberán someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, sin perjuicio de que el órgano ambiental competente pueda determinar, en fase de consultas, que las mismas puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y, en consecuencia, deban someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

En este sentido, el artículo 114 del RPC establece que, tratándose de modificaciones menores de los instrumentos de ordenación, la solicitud de inicio del procedimiento ambiental deberá acompañarse del Documento Ambiental Estratégico, con el contenido

exigido por la legislación básica en materia de evaluación ambiental, así como del Borrador del Plan.

El Borrador del Plan, definido en la Sección Tercera del Anexo del RPC, constituye un documento preliminar del instrumento de ordenación, en el que se proponen las posibles soluciones y líneas de actuación dirigidas a alcanzar los objetivos que motivan su redacción. Se trata de un documento no normativo, cuya función es servir de base a la fase inicial del procedimiento de tramitación.

De acuerdo con el contenido mínimo exigido en el Anexo del Reglamento de Planeamiento, el Borrador debe incluir una Memoria explicativa en la que se justifiquen las causas que motivan su redacción, los objetivos de planificación y la descripción de las actuaciones previstas para alcanzarlos, acompañada de la documentación gráfica necesaria para la correcta comprensión del alcance y contenido del instrumento.

Asimismo, el Capítulo II del Anexo del RPC, relativo a la evaluación ambiental estratégica simplificada, determina el contenido sustantivo de la documentación a presentar en esta fase inicial.

En base a lo anterior, el presente documento constituye la Memoria que debe integrar el Borrador del Plan, en cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo del RPC, incorporando como documentación gráfica complementaria el siguiente listado de planos correspondientes a cada una de las modificaciones menores objeto del presente documento:

MODIFICACIÓN MENOR DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE SANTA ÚRSULA PARA INCLUIR EL TRAZADO DE PROLONGACIÓN DE LA CALLE BARRANQUILLO Y MODIFICAR EL TRAZADO DE LA PROLONGACIÓN DE LA CALLE FINCA PASTOR (Y OTROS VIARIOS). FASE 1		
MM 1. PROLONGACIÓN Y/O MODIFICACIÓN DEL TRAZADO DE LA CALLE FINCA PASTOR		
INFORMACIÓN URBANÍSTICA (IU)		
CÓDIGO	PLANO	ESCALA
IU-01	Situación y Emplazamiento	Varias
IU-02	Ámbito de estudio de la modificación menor	1/2.500
IU-03	Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	1/5.000
IU-04	Normas Subsidiarias de Santa Úrsula (1.989)	1/5.000
IU-05	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Clasificación y categorización del suelo	1/5.000
IU-06	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos	1/5.000
IU-07	Estructura de la propiedad	1/2.500
IU-08	Usos actuales del suelo	1/2.500
IU-09.01	Red viaria. Jerarquía	1/2.500
IU-09.02	Red viaria. Caracterización	1/2.500
IU-09.03	Red viaria. Estado de conservación	1/2.500

IU-09.04	Red viaria. Red de aparcamientos, accesibilidad y transporte público	1/2.500
IU-10.01	Infraestructuras y servicios. Red de abastecimiento	1/2.500
IU-10.02	Infraestructuras y servicios. Red de saneamiento	1/2.500
IU-10.03	Infraestructuras y servicios. Red de electricidad y telecomunicaciones	1/2.500

INFORMACIÓN AMBIENTAL (IA)

IA-01	Situación y emplazamiento	Varias
IA-02	Modelo Digital de Terreno: Hipsométrico	1/2.500
IA-03	Modelo Digital de Terreno: Clinométrico	1/2.500
IA-04	Modelo Digital de Terreno: Orientaciones	1/2.500
IA-05	Edafología	1/2.500
IA-06	Geología	1/2.500
IA-07	Geomorfología	1/2.500
IA-08	Vegetación potencial	1/2.500
IA-09	Vegetación real	1/2.500
IA-10	Hábitats naturales de Interés Comunitario	1/7.500
IA-11	Flora protegida	1/2.500
IA-12	Fauna protegida	1/2.500
IA-13	Hidrología	1/2.500
IA-14	Ruidos	1/2.500
IA-15	Paisaje	1/2.500
IA-16	Usos del suelo	1/2.500
IA-17	Cultivos	1/2.500
IA-18	Espacios Naturales Protegidos	1/15.000
IA-19	Inventario de bienes patrimoniales	1/2.500
IA-20	Riesgos- Susceptibilidad ante coladas volcánicas	1/2.500
IA-21	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo sísmico	1/2.500
IA-22	Riesgos- Susceptibilidad ante incendio forestal	1/2.500
IA-23	Riesgos- Susceptibilidad ante dinámica de laderas	1/2.500
IA-24	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo hídrico	1/2.500
IA-25	Plan de Defensa de Avenidas (PDA)	1/2.500

ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN (AO)

ALTERNATIVA 0

AO-A0.01	Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A0.02	Alternativa 0. Ordenación pormenorizada	1/1.500

ALTERNATIVA 1

AO-A1.01	Alternativa 1. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
----------	---	---------

AO-A1.02	Alternativa 1. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ALTERNATIVA 2		
AO-A2.01	Alternativa 2. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A2.02	Alternativa 2. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ORDENACIÓN URBANÍSTICA (OU)		
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL		
OE-01	Ámbito de ordenación de la modificación menor	1/1.000
OE-02	Clasificación y categorización del suelo	1/1.000
ORDENACIÓN PORMENORIZADA		
OP-01	Ordenación Pormenorizada	1/1.000

MM 2. PROLONGACIÓN DE LA CALLE BARRANQUILLO		
INFORMACIÓN URBANÍSTICA (IU)		
CÓDIGO	PLANO	ESCALA
IU-01	Situación y Emplazamiento	Varias
IU-02	Ámbito de estudio de la modificación menor	1/2.000
IU-03	Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	1/5.000
IU-04	Normas Subsidiarias de Santa Úrsula (1.989)	1/5.000
IU-05	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Clasificación y categorización del suelo	1/5.000
IU-06	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos	1/5.000
IU-07	Estructura de la propiedad	1/2.000
IU-08	Usos actuales del suelo	1/2.000
IU-09.01	Red viaria. Jerarquía	1/2.000
IU-09.02	Red viaria. Caracterización	1/2.000
IU-09.03	Red viaria. Estado de conservación	1/2.000
IU-09.04	Red viaria. Red de aparcamientos, accesibilidad y transporte público	1/2.000
IU-10.01	Infraestructuras y servicios. Red de abastecimiento	1/2.000
IU-10.02	Infraestructuras y servicios. Red de saneamiento	1/2.000
IU-10.03	Infraestructuras y servicios. Red de electricidad y telecomunicaciones	1/2.000
INFORMACIÓN AMBIENTAL (IA)		
IA-01	Situación y emplazamiento	Varias
IA-02	Modelo Digital de Terreno: Hipsométrico	1/2.000
IA-03	Modelo Digital de Terreno: Clinométrico	1/2.000

IA-04	Modelo Digital de Terreno: Orientaciones	1/2.000
IA-05	Edafología	1/2.000
IA-06	Geología	1/2.000
IA-07	Geomorfología	1/2.000
IA-08	Vegetación potencial	1/2.000
IA-09	Vegetación real	1/2.000
IA-10	Hábitats naturales de Interés Comunitario	1/7.500
IA-11	Flora protegida	1/2.000
IA-12	Fauna protegida	1/2.000
IA-13	Hidrología	1/2.000
IA-14	Ruidos	1/2.000
IA-15	Paisaje	1/2.000
IA-16	Usos del suelo	1/2.000
IA-17	Cultivos	1/2.000
IA-18	Espacios Naturales Protegidos	1/15.000
IA-19	Inventario de bienes patrimoniales	1/2.000
IA-20	Riesgos- Susceptibilidad ante coladas volcánicas	1/2.000
IA-21	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo sísmico	1/2.000
IA-22	Riesgos- Susceptibilidad ante incendio forestal	1/2.000
IA-23	Riesgos- Susceptibilidad ante dinámica de laderas	1/2.000
IA-24	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo hídrico	1/2.000
IA-25	Plan de Defensa de Avenidas (PDA)	1/2.000
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN (AO)		
ALTERNATIVA 0		
AO-A0.01	Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A0.02	Alternativa 0. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ALTERNATIVA 1		
AO-A1.01	Alternativa 1. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A1.02	Alternativa 1. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ALTERNATIVA 2		
AO-A2.01	Alternativa 2. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A2.02	Alternativa 2. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ORDENACIÓN URBANÍSTICA (OU)		
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL		
OE-01	Ámbito de ordenación de la modificación menor	1/1.500
OE-02	Clasificación y categorización del suelo	1/1.500

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

OP-01 Ordenación Pormenorizada

1/1.500

MM 3. PROLONGACIÓN DE LA CALLE LOMO DE LA MINA

INFORMACIÓN URBANÍSTICA (IU)

CÓDIGO	PLANO	ESCALA
IU-01	Situación y Emplazamiento	Varias
IU-02	Ámbito de estudio de la modificación menor	1/2.000
IU-03	Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	1/5.000
IU-04	Normas Subsidiarias de Santa Úrsula (1.989)	1/5.000
IU-05	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Clasificación y categorización del suelo	1/5.000
IU-06	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos	1/5.000
IU-07	Estructura de la propiedad	1/2.000
IU-08	Usos actuales del suelo	1/2.000
IU-09.01	Red viaria. Jerarquía	1/2.000
IU-09.02	Red viaria. Caracterización	1/2.000
IU-09.03	Red viaria. Estado de conservación	1/2.000
IU-09.04	Red viaria. Red de aparcamientos, accesibilidad y transporte público	1/2.000
IU-10.01	Infraestructuras y servicios. Red de abastecimiento	1/2.000
IU-10.02	Infraestructuras y servicios. Red de saneamiento	1/2.000
IU-10.03	Infraestructuras y servicios. Red de electricidad y telecomunicaciones	1/2.000

INFORMACIÓN AMBIENTAL (IA)

IA-01	Situación y emplazamiento	Varias
IA-02	Modelo Digital de Terreno: Hipsométrico	1/2.000
IA-03	Modelo Digital de Terreno: Clinométrico	1/2.000
IA-04	Modelo Digital de Terreno: Orientaciones	1/2.000
IA-05	Edafología	1/2.000
IA-06	Geología	1/2.000
IA-07	Geomorfología	1/2.000
IA-08	Vegetación potencial	1/2.000
IA-09	Vegetación real	1/2.000
IA-10	Hábitats naturales de Interés Comunitario	1/7.500
IA-11	Flora protegida	1/2.000

IA-12	Fauna protegida	1/2.000
IA-13	Hidrología	1/2.000
IA-14	Ruidos	1/2.000
IA-15	Paisaje	1/2.000
IA-16	Usos del suelo	1/2.000
IA-17	Cultivos	1/2.000
IA-18	Espacios Naturales Protegidos	1/15.000
IA-19	Inventario de bienes patrimoniales	1/2.000
IA-20	Riesgos- Susceptibilidad ante coladas volcánicas	1/2.000
IA-21	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo sísmico	1/2.000
IA-22	Riesgos- Susceptibilidad ante incendio forestal	1/2.000
IA-23	Riesgos- Susceptibilidad ante dinámica de laderas	1/2.000
IA-24	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo hídrico	1/2.000
IA-25	Plan de Defensa de Avenidas (PDA)	1/2.000
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN (AO)		
ALTERNATIVA 0		
AO-A0.01	Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo	1/2.000
AO-A0.02	Alternativa 0. Ordenación pormenorizada	1/2.000
ALTERNATIVA 1		
AO-A1.01	Alternativa 1. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A1.02	Alternativa 1. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ALTERNATIVA 2		
AO-A2.01	Alternativa 2. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A2.02	Alternativa 2. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ORDENACIÓN URBANÍSTICA (OU)		
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL		
OE-01	Ámbito de ordenación de la modificación menor	1/1.500
OE-02	Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
ORDENACIÓN PORMENORIZADA		
OP-01	Ordenación Pormenorizada	1/1.500

MM 4. PROLONGACIÓN DE LA CALLE GRANADILLO

INFORMACIÓN URBANÍSTICA (IU)		
CÓDIGO	PLANO	ESCALA
IU-01	Situación y Emplazamiento	Varias

IU-02	Ámbito de estudio de la modificación menor	1/2.500
IU-03	Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	1/5.000
IU-04	Normas Subsidiarias de Santa Úrsula (1.989)	1/5.000
IU-05	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Clasificación y categorización del suelo	1/5.000
IU-06	Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2.004). Ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos	1/5.000
IU-07	Estructura de la propiedad	1/2.500
IU-08	Usos actuales del suelo	
IU-09.01	Red viaria. Jerarquía	1/2.500
IU-09.02	Red viaria. Caracterización	1/2.500
IU-09.03	Red viaria. Estado de conservación	1/2.500
IU-09.04	Red viaria. Red de aparcamientos, accesibilidad y transporte público	1/2.500
IU-10.01	Infraestructuras y servicios. Red de abastecimiento	1/2.500
IU-10.02	Infraestructuras y servicios. Red de saneamiento	1/2.500
IU-10.03	Infraestructuras y servicios. Red de electricidad y telecomunicaciones	1/2.500
INFORMACIÓN AMBIENTAL (IA)		
IA-01	Situación y emplazamiento	Varias
IA-02	Modelo Digital de Terreno: Hipsométrico	1/2.500
IA-03	Modelo Digital de Terreno: Clinométrico	1/2.500
IA-04	Modelo Digital de Terreno: Orientaciones	1/2.500
IA-05	Edafología	1/2.500
IA-06	Geología	1/2.500
IA-07	Geomorfología	1/2.500
IA-08	Vegetación potencial	1/2.500
IA-09	Vegetación real	1/2.500
IA-10	Hábitats naturales de Interés Comunitario	1/7.500
IA-11	Flora protegida	1/2.500
IA-12	Fauna protegida	1/2.500
IA-13	Hidrología	1/2.500
IA-14	Ruidos	1/2.500
IA-15	Paisaje	1/2.500
IA-16	Usos del suelo	1/2.500
IA-17	Cultivos	1/2.500
IA-18	Espacios Naturales Protegidos	1/15.000
IA-19	Inventario de bienes patrimoniales	1/2.500

IA-20	Riesgos- Susceptibilidad ante coladas volcánicas	1/2.500
IA-21	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo sísmico	1/2.500
IA-22	Riesgos- Susceptibilidad ante incendio forestal	1/2.500
IA-23	Riesgos- Susceptibilidad ante dinámica de laderas	1/2.500
IA-24	Riesgos- Susceptibilidad ante riesgo hídrico	1/2.500
IA-25	Plan de Defensa de Avenidas (PDA)	1/2.500
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN (AO)		
ALTERNATIVA 0		
AO-A0.01	Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo	1/2.500
AO-A0.02	Alternativa 0. Ordenación pormenorizada	1/2.500
ALTERNATIVA 1		
AO-A1.01	Alternativa 1. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A1.02	Alternativa 1. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ALTERNATIVA 2		
AO-A2.01	Alternativa 2. Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
AO-A2.02	Alternativa 2. Ordenación pormenorizada	1/1.500
ORDENACIÓN URBANÍSTICA (OU)		
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL		
OE-01	Ámbito de ordenación de la modificación menor	1/1.500
OE-02	Clasificación y categorización del suelo	1/1.500
ORDENACIÓN PORMENORIZADA		
OP-01	Ordenación Pormenorizada	1/1.500

Tabla 1. Índice de planos de la Modificación. Fuente: Elaboración propia.

No obstante, nada impide que el Borrador incorpore, adicionalmente, un nivel de desarrollo y precisión superior al exigido para esta fase inicial. En este sentido, dado que los trabajos realizados han alcanzado un grado de pormenorización mayor al requerido, se ha considerado incorporarlos en esta fase, de manera que el órgano ambiental disponga de información más completa para la evaluación de las implicaciones ambientales de las actuaciones previstas.

1.3. Iniciativa

El presente Documento Borrador tiene por objeto la formulación de varias modificaciones menores del PGO Santa Úrsula 2004, actualmente vigente de forma parcial.

Las modificaciones propuestas se circunscriben a la ordenación viaria y comprenden las siguientes actuaciones concretas:

- Modificación del trazado previsto para la prolongación de la calle Finca Pastor.
- Inclusión del nuevo trazado de prolongación de la calle Barranquillo.
- Inclusión del nuevo trazado viario de prolongación de la calle Lomo La Mina.
- Inclusión del nuevo trazado viario de la prolongación de la calle Granadillo.

La iniciativa para la formulación de la presente modificación menor corresponde al Ayuntamiento de Santa Úrsula, en su condición de Administración competente en materia de planeamiento urbanístico, conforme a lo dispuesto en el artículo 165.2 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), que establece que *"La iniciativa para la formulación y tramitación de los instrumentos de ordenación urbanística podrá corresponder tanto a las administraciones públicas como a los particulares."*

En consecuencia, mediante la presente iniciativa se da inicio al procedimiento de tramitación de la modificación menor del planeamiento general en los términos previstos en los artículos 163 y 164 y concordantes de la citada Ley, y en el Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias (RPC).

1.4. Ámbito territorial de las modificaciones menores

Los ámbitos objeto de las presentes Modificaciones Menores se localizan en el municipio de Santa Úrsula, los cuales quedan relacionados a continuación:

Modificación Menor 1 (MM1): Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor.



Imagen 1. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-1. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 2 (MM2): Prolongación de la calle Barranquillo.



Imagen 2. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 3 (MM3): Prolongación de la calle Lomo La Mina.



Imagen 3. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-3. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 4 (MM4): Prolongación de la calle Granadillo.



Imagen 4. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-4. Fuente: Elaboración propia.

2. Contexto Sociodemográfico y Económico

2.1. Justificación del contenido

El análisis socioeconómico constituye una herramienta fundamental para comprender la realidad de un territorio, ya que permite identificar las principales características demográficas, económicas y sociales que definen su estructura y dinámica de desarrollo. A través de la recopilación y estudio de indicadores clave, este apartado ofrece una visión integral de los factores que influyen en el crecimiento, la calidad de vida de la población y las oportunidades de mejora, proporcionando así una base sólida para la planificación estratégica y la toma de decisiones.

2.2. Información sociodemográfica

2.2.1. Estructura y dinámica poblacional

Atendiendo a los datos más recientes publicados por el Instituto Nacional de Estadística (en adelante INE), en 2024 el municipio de Santa Úrsula contaba con 15.251 habitantes: 7.510 hombres (49,24 %) y 7.741 mujeres (50,75 %).

Para el análisis de la estructura poblacional, se recurre a los datos más recientes del Instituto Canario de Estadística (en adelante ISTAC), que desagregan la población según sexos y grupos de edad. En términos de longevidad, se observa que el grueso de la población, tanto para hombres como para mujeres, se encontraba entre los 30 y los 59 años (48,28 %), concentrándose especialmente entre los 40 y 59 años. En cuanto a los grupos más jóvenes, destaca que la base de la pirámide poblacional era algo estrecha, lo que evidenciaba la baja natalidad del municipio. Por el contrario, la cúspide era relativamente amplia, reflejando una alta esperanza de vida.

Centrando el análisis en la distribución por sexos, se observa que, en general, en los grupos de edad más bajos y aproximadamente hasta los 64 años, el número de hombres superaba al de mujeres. Sin embargo, a partir de ese intervalo, la cifra de mujeres era mayor, reflejando su mayor esperanza de vida.

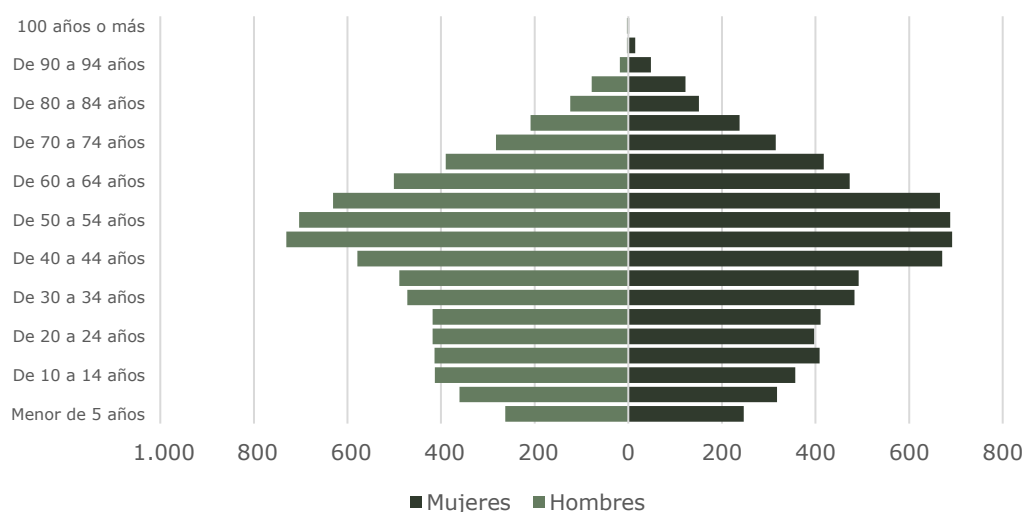


Gráfico 1. Pirámide poblacional. Santa Úrsula (2022). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

En 2010, Santa Úrsula contaba con una población total de 14.143 personas, aumentando a 15.251 en 2024. Esto representa un crecimiento demográfico del 7,83 % en este periodo.

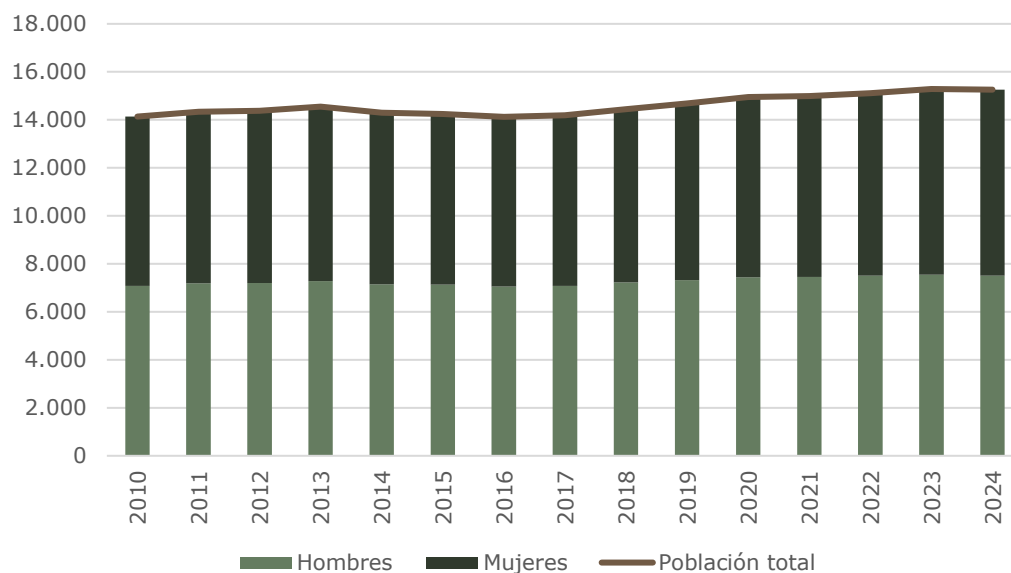


Gráfico 2. Evolución de la población según sexos. Santa Úrsula (2010-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

El INE divide el municipio de Santa Úrsula en 9 núcleos poblacionales. De ellos, el de mayor población en 2024 era Santa Úrsula, que concentraba el 25,49 %, seguido de Cuesta de La Villa (24,05 %), La Corujera (16,44 %) y La Quinta (12,98 %). Los restantes núcleos concentraban, en conjunto, el 21 %.

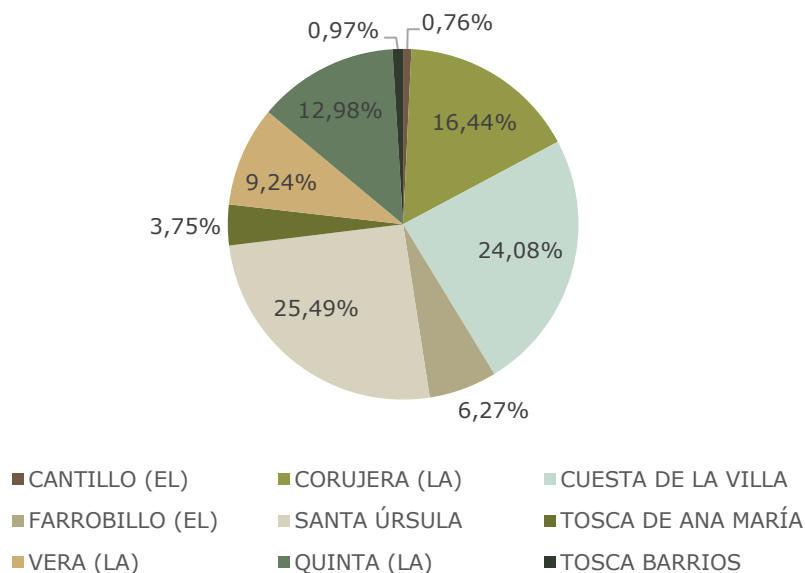


Gráfico 3. Población según núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.2.2. Población por entidades y núcleos de población

Para obtener una visión de la evolución de los núcleos poblacionales, se analiza el padrón municipal de los años 2010 y 2024. Entre ambos años, el municipio ha ganado 1.108 habitantes. Los núcleos poblacionales que más han crecido en términos absolutos son La Quinta (720), Santa Úrsula (238) y Cuesta de La Villa (113). Por el contrario, los núcleos que han registrado una disminución de población son El Farrobillo (17 habitantes menos) y El Cantillo (2 habitantes menos).

Unidad poblacional	Año 2010		Año 2024		Diferencia	Tasa de variación
	Total	Proporción sobre el total	Total	Proporción sobre el total		
SANTA ÚRSULA	14.143	100,00%	15.251	100,00%	1.108	7,83%
CANTILLO (EL)	118	0,83%	116	0,76%	-2	-1,69%
CORUJERA (LA)	2.486	17,58%	2.508	16,44%	22	0,88%
CUESTA DE LA VILLA	3.560	25,17%	3.673	24,08%	113	3,17%
FARROBILLO (EL)	974	6,89%	957	6,27%	-17	-1,75%
SANTA ÚRSULA	3.650	25,81%	3.888	25,49%	238	6,52%
TOSCA DE ANA MARÍA	560	3,96%	572	3,75%	12	2,14%
VERA (LA)	1.398	9,88%	1.409	9,24%	11	0,79%
QUINTA (LA)	1.260	8,91%	1.980	12,98%	720	57,14%
TOSCA BARRIOS	137	0,97%	148	0,97%	11	8,03%

Tabla 2. Población por núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2010 y 2024). Fuente: Elaboración propia. INE.

Además, en términos absolutos, entre 2010 y 2024, las localidades que han ganado población masculina son La Quinta (336), Santa Úrsula (92), Tosca de Ana María (22), Cuesta de La Villa (12) y Tosca Barrios (6). Por el contrario, han perdido población masculina El Farrobillo (-30), La Vera (-11) y El Cantillo (-2), mientras que la población masculina de la Corujera se ha mantenido igual en ambos años.

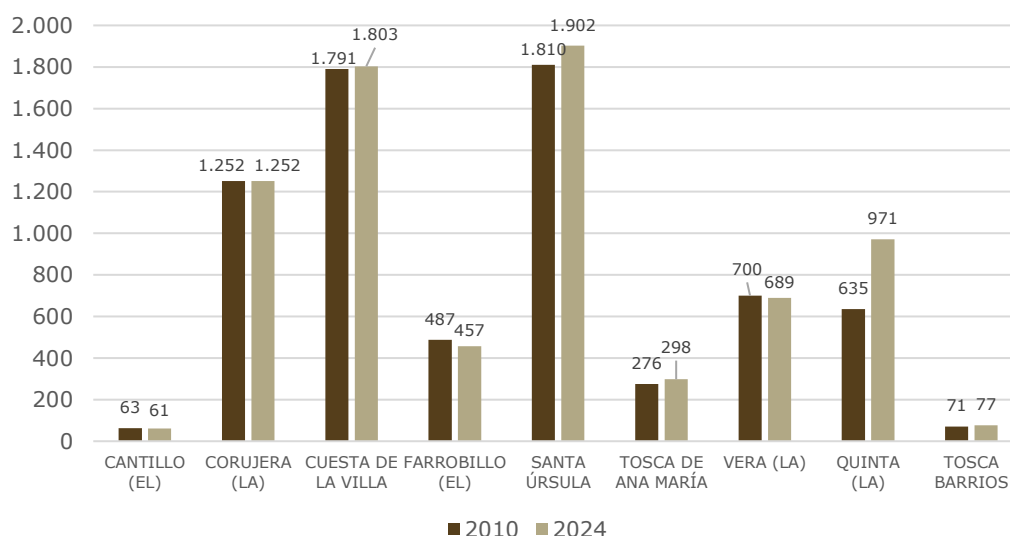


Gráfico 4. Número de hombres por núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2010 y 2024). Fuente: Elaboración propia. INE.

Del mismo modo, en lo que respecta a la población femenina, entre 2010 y 2024, los núcleos que han experimentado un aumento son La Quinta (384), Santa Úrsula (146), Cuesta de La Villa (101), La Vera (22), La Corujera (22), El Farrobillo (13) y Tosca Barrios (5). El único núcleo que ha registrado una disminución en el número de mujeres es Toca de Ana María (-10), mientras que El Cantillo tuvo la misma población femenina en ambos años (55).

Es importante señalar que, mientras en 2010 ocho núcleos presentaban una población masculina superior al 50 %, en 2024 apenas son tres, lo que evidencia un incremento relativo de la población femenina.

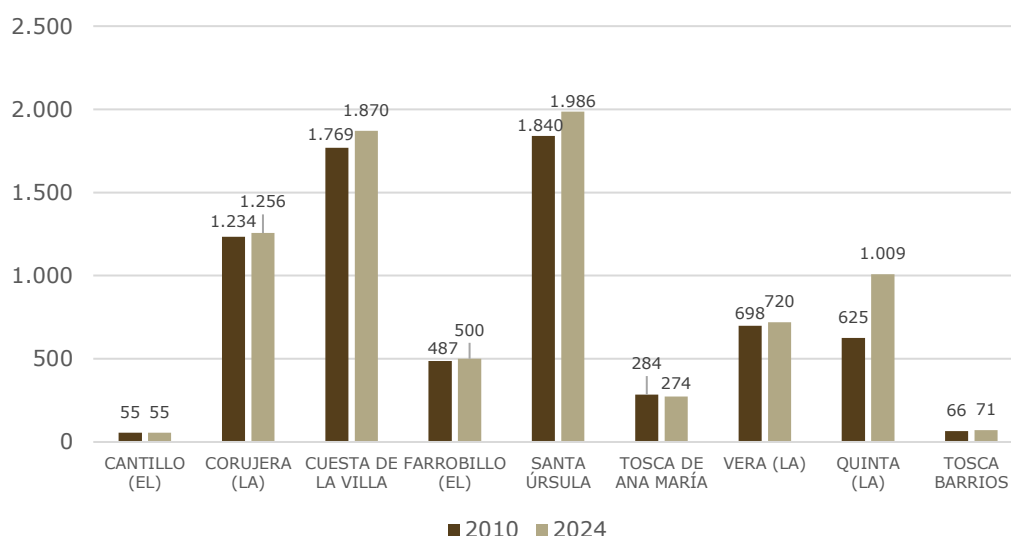


Gráfico 5. Número de mujeres por núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2010 y 2024).
Fuente: Elaboración propia. INE.

2.2.3. Estructura de crecimiento poblacional

Para el cálculo del crecimiento de la población, debe considerarse, por un lado, los datos disponibles de saldo vegetativo o movimiento natural de la población, definido como la diferencia entre los nacimientos y las defunciones; y, por otro lado, los datos disponibles de saldo migratorio, definido como la diferencia entre los emigrantes y los inmigrantes.

A. Saldo vegetativo.

Año	Hombres	Mujeres	Saldo vegetativo total
2010	36	20	56
2011	21	16	37
2012	9	37	46
2013	1	20	21
2014	32	8	40
2015	13	5	18
2016	21	37	58
2017	5	9	14

Año	Hombres	Mujeres	Saldo vegetativo total
2018	-8	-17	-25
2019	-14	-7	-21
2020	-4	4	0
2021	3	-4	-1

Tabla 3. Saldo vegetativo. Santa Úrsula (2010-2021). Fuente: Elaboración propia. INE.

B. Saldo migratorio.

Año	Hombres	Mujeres	Saldo migratorio total
2010	87	83	170
2011	-24	17	-7
2012	75	55	130
2013	30	24	54
2014	15	19	34
2015	-210	-207	-417
2016	50	53	103
2017	151	122	273
2018	106	157	263
2019	61	83	144
2020	23	5	28
2021	71	69	140

Tabla 4. Saldo migratorio. Santa Úrsula (2010-2021). Fuente: Elaboración propia. INE.

C. Crecimiento poblacional.

El indicador de crecimiento poblacional para el municipio de Santa Úrsula mostraba un comportamiento predominantemente irregular. No obstante, la tendencia general de la serie era ligeramente positiva, lo que indica que, en un futuro, la población incrementará con el tiempo, aunque de manera lenta.

Asimismo, como puede observarse en el gráfico siguiente, el saldo vegetativo representaba una parte irrisoria de las variaciones en el crecimiento poblacional, siendo el saldo migratorio el principal factor impulsor del dinamismo demográfico.

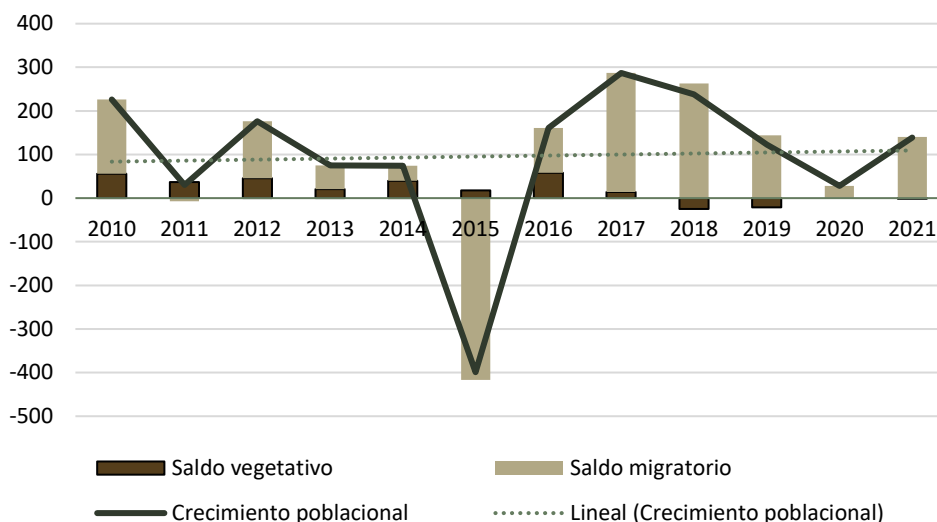


Gráfico 6. Crecimiento poblacional. Santa Úrsula (2010-2021). Fuente: Elaboración propia. INE.

2.2.4. Indicadores demográficos

Atendiendo a los índices demográficos detallados a continuación, la población de Santa Úrsula presentaba una base infantil reducida, tanto para hombres como para mujeres (aunque ligeramente más acentuada en estas últimas) lo que indicaba una estructura poblacional de base estrecha, probablemente vinculada a la baja natalidad.

Asimismo, apenas el 9,54 % de la población total se encontraba en el rango de 15 a 29 años, un porcentaje también reducido. Este grupo es relevante por incluir estudiantes, personas en formación, quienes acceden a los primeros empleos o inician familias, por lo que su escasa representación supone la limitación de la reposición natural de la población en edad adulta. No se observan significativas entre hombres y mujeres.

En cuanto a la población adulta, de entre 30 y 64 años, que conforma la población activa consolidada, representaba aproximadamente un tercio de la población total. Aunque puede considerarse un nivel moderado, no alcanzaba el valor óptimo de alrededor del 50 %.

Por su parte, la población mayor de 65 años constituía menos del 10 % del total. Aunque no es un porcentaje extremo, sí evidencia un envejecimiento progresivo, especialmente en comparación con la baja proporción de niños. Como es habitual, este grupo tenía un fuerte componente feminizado, ya que las mujeres superan a los hombres debido a su mayor esperanza de vida.

El índice de dependencia superaba el 40 % para la población total, lo cual implica que, de cada 100 personas en edad activa, casi 41 requerían apoyo o cuidados. Esto indica un nivel de carga moderado, aunque, considerando los demás indicadores, es probable que aumente en el futuro. De esta proporción, más del 22 % correspondía a personas mayores de 64 años, lo que refuerza la idea de que la población envejecida era más prominente que la infantil.

Por último, el índice de envejecimiento refleja que había 124 personas mayores de 64 años por cada 100 infantes, lo que constituye un claro signo de envejecimiento demográfico.

Grupos de edad	Hombres	Mujeres	Total
Población de 0-14 años	1.037	922	1.959
Población de 15 a 29 años	1.250	1.217	2.467
Población de 30 a 64 años	4.106	4.165	8.271
Población mayor de 65 años	1.108	1.309	2.417
Población total	12.857	12.995	25.852

Indicadores demográficos			
	Hombres	Mujeres	Total
Índice de infancia	8,07%	7,10%	7,58%
Índice de juventud	9,72%	9,37%	9,54%
Índice de población adulta	31,94%	32,05%	31,99%
Peso de la población mayor	8,62%	10,07%	9,35%
Índice de dependencia	40,05%	41,45%	40,75%
Índice de dependencia de mayores	20,69%	24,32%	22,51%
Índice de envejecimiento	106,85%	141,97%	123,38%

Tabla 5. Indicadores demográficos. Santa Úrsula (2022). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.2.5. Proyección demográfica

Además de analizar las características de la población de Santa Úrsula, se realiza una proyección mediante el método aritmético con el objetivo de estimar, a lo largo de los próximos 10 años, el posible comportamiento demográfico del municipio. Esta proyección permite anticipar posibles crecimientos, facilitando la atención de las necesidades de la planificación territorial y urbanística.

Para ello, se contemplan tres escenarios diferentes:

Escenarios	Metodología	Tasa de crecimiento
Escenario 1	Tasa de variación máxima	1,87%
Escenario 2	Tasa de variación promedio	0,55%
Escenario 3	Percentil 40 de la tasa de variación	0,29%

Tabla 6. Escenarios supuestos aplicables a las proyecciones de población. Santa Úrsula (2010-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

A partir de estos escenarios, se obtienen 3 proyecciones diferentes:

Año	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2010	14.143	14.143	14.143
2011	14.333	14.333	14.333
2012	14.374	14.374	14.374
2013	14.545	14.545	14.545
2014	14.296	14.296	14.296
2015	14.246	14.246	14.246

Año	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2016	14.125	14.125	14.125
2017	14.189	14.189	14.189
2018	14.445	14.445	14.445
2019	14.679	14.679	14.679
2020	14.953	14.953	14.953
2021	14.987	14.987	14.987
2022	15.114	15.114	15.114
2023	15.285	15.285	15.285
2024	15.251	15.251	15.251
2025*	15.536	15.334	15.295
2026*	15.826	15.418	15.338
2027*	16.121	15.502	15.382
2028*	16.422	15.586	15.426
2029*	16.729	15.671	15.470
2030*	17.041	15.757	15.515
2031*	17.359	15.843	15.559
2032*	17.683	15.929	15.604
2033*	18.013	16.016	15.648
2034*	18.349	16.104	15.693

Tabla 7. Estimación de las proyecciones de población. Santa Úrsula (2025*-2034*). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

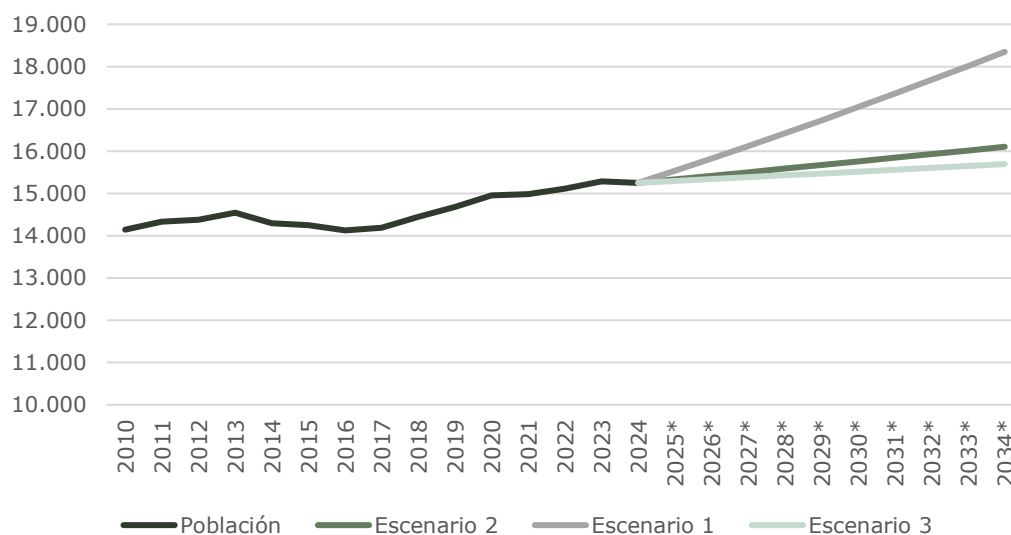


Gráfico 7. Proyecciones de población. Santa Úrsula (2025*-2034*). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.2.6. Condiciones sociales

2.2.6.1. Condiciones de vida de los hogares

Según datos del INE, en el año 2022 la renta neta media por hogar en el municipio de Santa Úrsula era de 30.452 €. De manera ilustrativa, a continuación se presentan las secciones del municipio según intervalos de renta neta media por hogar, donde los tonos más oscuros representan los niveles más altos:

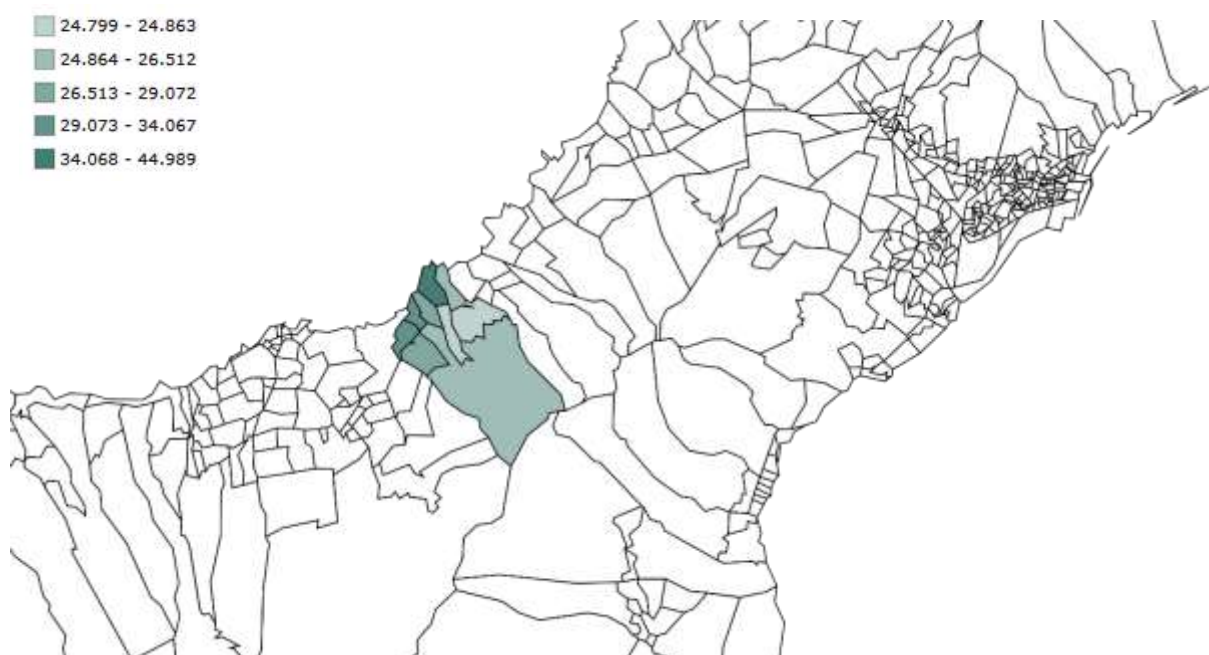


Imagen 5. Renta neta media de los hogares por secciones. Santa Úrsula (2022). Fuente: INE.

Analizando además el Índice de Gini del municipio en 2022, este se situaba, según el INE, en 32,5. Dado que el 0 representa una distribución completamente igualitaria -en la que todas las personas tienen los mismos ingresos- y el 100 una distribución totalmente desigual, esta cifra indica que, aunque existe cierta desigualdad, la distribución de ingresos es relativamente equitativa.

Asimismo, al dividir el municipio en secciones, se observa que las zonas costeras presentan una desigualdad ligeramente mayor, mientras que las áreas de medianías muestran una distribución más equilibrada.



Imagen 6. Índice de Gini por secciones. Santa Úrsula (2022). Fuente: INE.

2.2.6.2. Prestaciones de servicios sociales

Atendiendo a los datos de la Estadística del Plan Concertado de Prestaciones Básicas de Servicios Sociales del ISTAC, es posible analizar las principales características del sistema público de Servicios Sociales del municipio de Santa Úrsula.

En 2023, los servicios sociales del municipio concedieron un total de 8.105 prestaciones. La tendencia general desde 2010 ha sido mayoritariamente creciente, pues entre el primer y el último año el número de prestaciones aumentó en 2.779. La serie creció considerablemente entre 2012 y 2015, probablemente como respuesta a las consecuencias de la crisis iniciada en 2008. Sin embargo, tras ese año, el número de prestaciones ha descendido en torno a un 1 % medio anual.

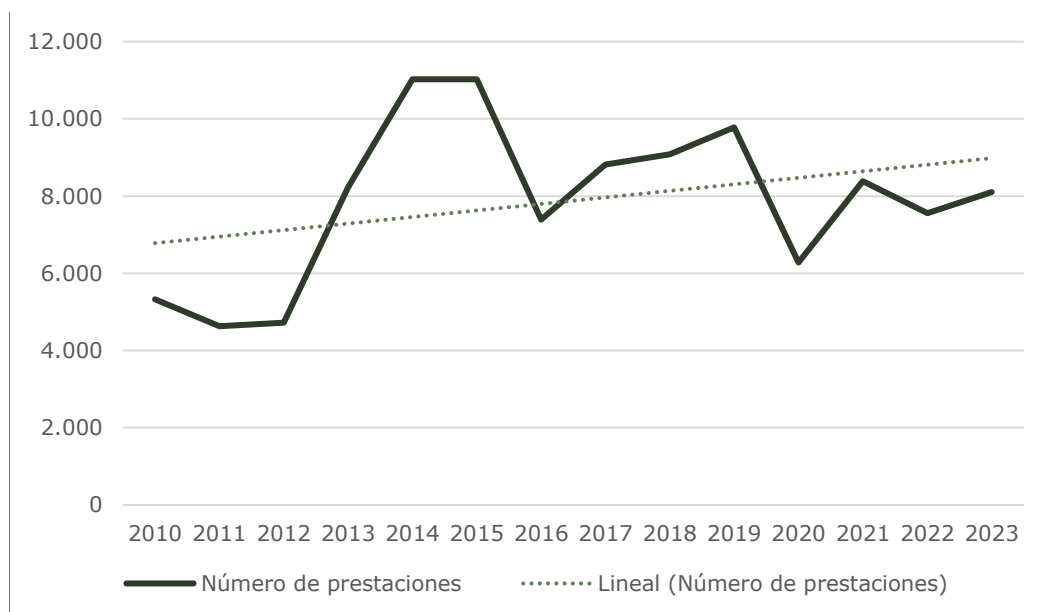


Gráfico 8. Número de prestaciones concedidas. Santa Úrsula (2010-2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Analizando el número de prestaciones según los sectores que reciben estas ayudas, en 2023, predominaron las dirigidas a las personas mayores (2.482), seguidas de las destinadas a la familia (2.027), a la mujer (1.022), a las personas con discapacidad y/o enfermedad (744), a la infancia (530) y, en último lugar, la juventud (400).

Las tendencias de estas series han variado en los últimos años en función de las necesidades de la sociedad. Las prestaciones para personas mayores han mantenido una evolución creciente en línea con el envejecimiento de la población. En cambio, las ayudas a la familia muestran una disminución significativa: el número de prestaciones en 2023 era de un 34,08 % menos que en 2010.

En cuanto a las prestaciones a la mujer, estas comenzaron a gestionarse en 2013 y, desde entonces, han representado, en términos medios, un 13,82 % del total, lo que suponía en torno a 920 prestaciones anuales. Por debajo de este porcentaje, y con una tendencia relativamente estable, se situaban las ayudas a personas con discapacidad y/o enfermedad, con un 7,57 % medio anual, unas 500 prestaciones medias.

Finalmente, las prestaciones a la juventud han sido, prácticamente durante todo el periodo, las menos numerosas, con una media cercana a 300 asistencias anuales.

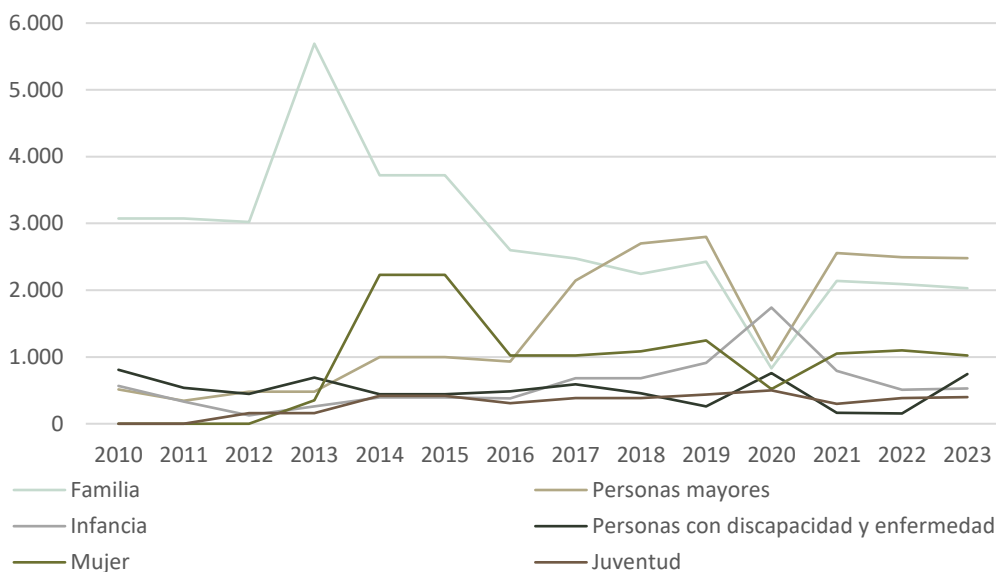


Gráfico 9. Número de prestaciones concedidas según destinatarios. Santa Úrsula (2010-2023). Fuente: Elaboración propia. INE.

En cuanto a la tipología de las prestaciones, la más recurrente, concedida a un total de 6.566 personas, es la de información y orientación al ciudadano sobre los derechos que les asisten y los recursos existentes. El resto de prestaciones presentaban una menor incidencia: 822 personas recibieron ayudas en prevención e inserción local, 550 prestaciones económicas y 167 asistencia de ayuda a domicilio. En este año no se registraron prestaciones de apoyo a la unidad convivencial ni de alojamiento alternativo.

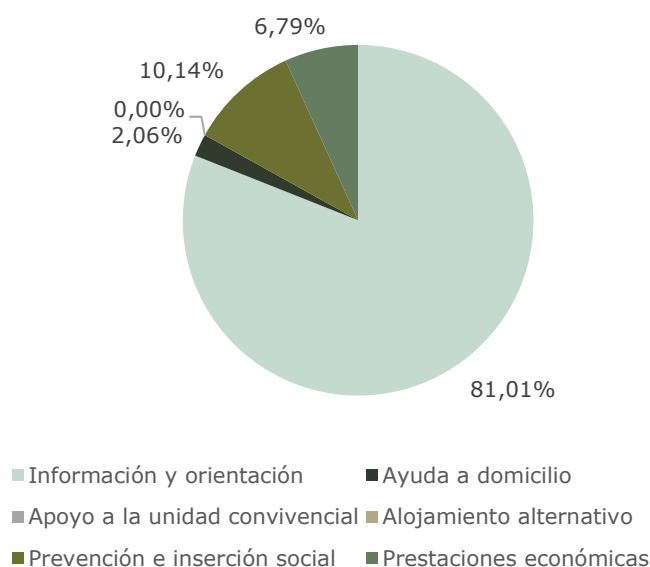


Gráfico 10. Número de prestaciones concedidas según temática. Santa Úrsula (2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.2.6.3. Gasto por habitante en servicios sociales

El gasto por habitante en servicios sociales del municipio de Santa Úrsula en 2023 fue de 34,75 €, con una media anual de 29,45 € entre 2010 y 2023. El valor más alto de la serie se registró en 2021, cuando alcanzó los 38,21 €.

A pesar de que esta serie ha experimentado un incremento progresivo desde 2010 (con una variación media anual de 1,46 %), se mantuvo por debajo del gasto medio por habitante de la isla de Tenerife, que en 2023 era de 44,69 €, con una media anual de 37,05 € en el periodo estudiado.

Cabe destacar que, en 2023, el municipio de Santa Úrsula ocupó el puesto 24 entre los municipios con mayor gasto por habitante en servicios sociales, en un rango en el que el máximo fue de 123,30 € y el mínimo de 18,40 €.

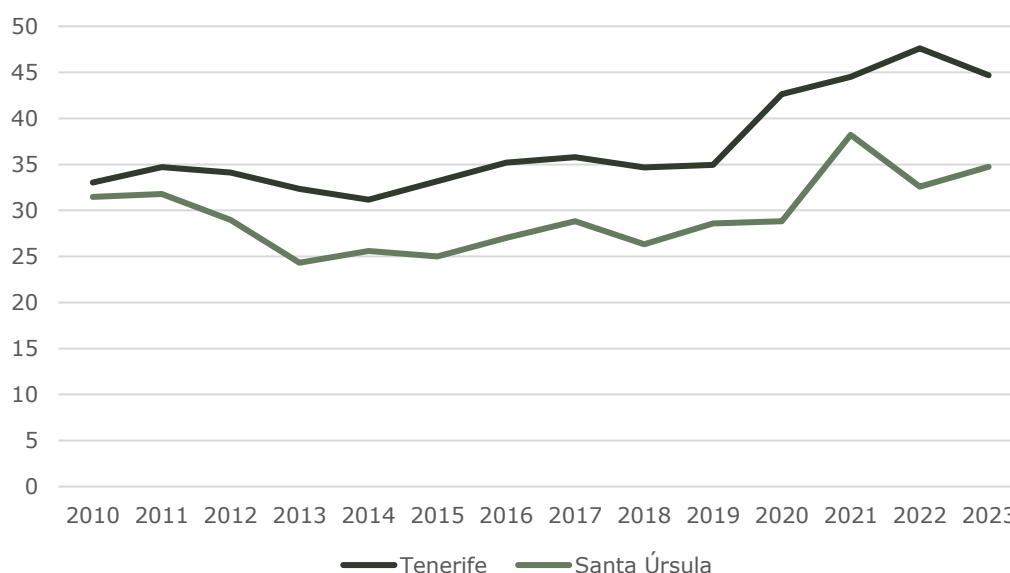


Gráfico 11. Gasto por habitante en servicios sociales. Tenerife y Santa Úrsula (2010-2023).
Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.2.6.4. Servicios sanitarios

Según la web del Servicio Canario de Salud perteneciente al Gobierno de Canarias, la Zona Básica de Salud de Santa Úrsula está integrada por los siguientes centros asistenciales:

Nombre	Tipología	Dirección
C.S. Santa Úrsula	Centro de Salud	C/ Calvo Sotelo, 4
C.P. La Corujera	Consultorio Local	C/ Guanche, 143
C.A.E. La Orotava	Centros de Atención Especializada	C/ Cólogan, s/n
Complejo Hospitalario Universitario de Canarias	Hospitales	Ofra, s/n, La Cuesta (La Laguna)

Tabla 8. Centros asistenciales de la Zona Básica de Salud de Santa Úrsula (2025). Servicio Canario de Salud. Gobierno de Canarias.



Imagen 7. Mapa sanitario del Servicio Canario de Salud. Santa Úrsula (2025). Gobierno de Canarias.

2.2.6.5. Servicios educativos

En el municipio de Santa Úrsula existen 8 centros educativos, entre los que se incluye un aula de idiomas, 4 centros públicos de educación infantil y primaria, 2 colegios privados de educación infantil y un instituto de educación secundaria:

Nombre	Tipología	Dirección
AEOI Santa Úrsula	Aula de idiomas	C/ Alcalde Domingo Gutiérrez, 1
CEIP La Corujera	Colegio de Educación Infantil y Primaria	Ctra. Nueva La Corujera, 44
CEIP Mencey Bencomo	Colegio de Educación Infantil y Primaria	Ctra. La Corujera, 11
CEIP San Fernando	Colegio de Educación Infantil y Primaria	C/ Camino Pastor, 28
CEIP Santa Úrsula	Colegio de Educación Infantil y Primaria	C/ Tosca de La Iglesia, 4
CEIP Bilingüe Ding Dong Santa Úrsula	Colegio Privado de Educación Infantil	Carretera Provincial, 94 - Bajo 1
CPEI Sagrado Corazón	Colegio Privado de Educación Infantil	C/ España, 82
IES Santa Úrsula	Instituto de Educación Secundaria	C/ Alcalde Domingo Gutiérrez, 1

Tabla 9. Centros educativos. Santa Úrsula (2025). Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes. Gobierno de Canarias.



Imagen 8. Centros educativos. Santa Úrsula (2025). Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes. Gobierno de Canarias.

2.3. Información económica

2.3.1. Empleo y paro registrado

De acuerdo con los datos del ISTAC, la evolución del empleo registrado en Santa Úrsula ha mostrado una tendencia general creciente, con crecimiento medio anual de 1,57 %.

La serie puede explicarse en tres fases. En primer lugar, el crecimiento continuó experimentado en el periodo 1999-2007 (5,91 % medio anual) que vino precedido por el descenso de la serie en un -10,65 % en 2008 y un -14,52 % en 2009 debido a la crisis

financiera de 2008. Tras este acontecimiento, la serie no recupera el nivel máximo de empleo del año 2007, con 4.123 personas empleadas.

No es hasta 2014 que la tasa de variación del empleo registrado empieza a ser positiva, recuperándose lentamente hasta alcanzar un nuevo máximo en 2019, con 3.739 personas empleadas. No obstante, en 2020 irrumpe la crisis sanitaria de la COVID-19 y el empleo se reduce un -7,76 % con respecto al año anterior.

La tasa de variación media desde la crisis sanitaria hasta la actualidad es de 1,75 %. Sin embargo, como puede observarse a continuación, el empleo registrado en 2024 se redujo con respecto a 2023 en un -4,06 %, lo que puede explicarse por una combinación de factores coyunturales, como el enfriamiento de la actividad económica tras la recuperación postpandemia, el impacto de la inflación sobre los costes empresariales o la desaceleración de la economía española y mundial.



Gráfico 12. Empleo registrado. Santa Úrsula (1999-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Analizando el empleo registrado según sexos, cabe destacar que en el municipio de Santa Úrsula, entre 2011 y 2024, el número de hombres empleados era superior al de mujeres, con un promedio de 452 hombres más por año. No obstante, en los últimos años, esta diferencia se ha reducido, de forma que en 2024, la proporción de hombres empleados era del 52,77 % y la de mujeres del 47,27 %, con una diferencia entre ellos de 358 personas.

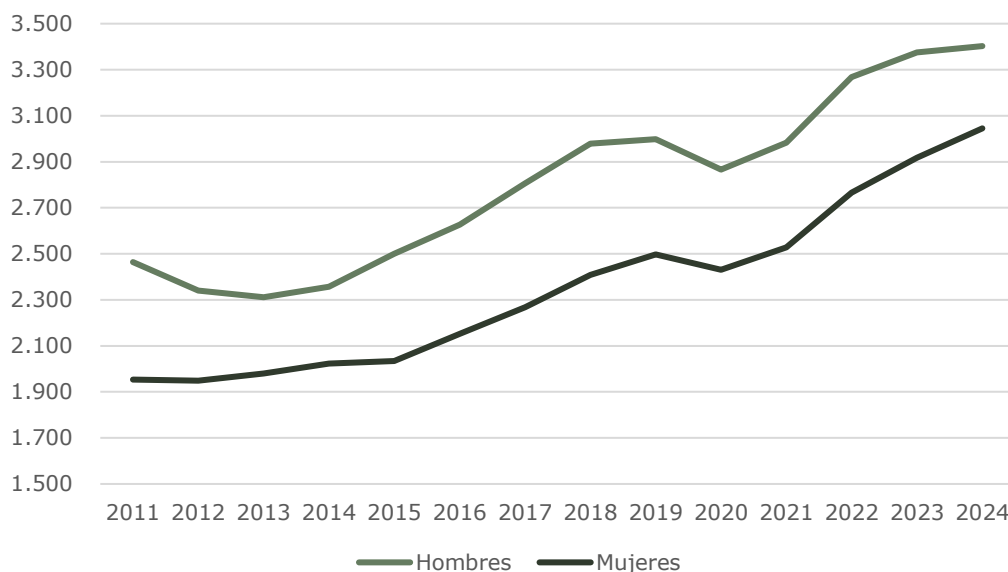


Gráfico 13. Empleo registrado según sexos. Santa Úrsula (2011-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

El número de personas asalariadas en 2024 era de 5.323, lo que supone un incremento del 52,97 % respecto a 2011. En el caso de las personas que trabajan por cuenta propia, estas eran 1.152 personas en el último año, las cuales también han aumentado, pero en menor medida, en un 22,95 %.

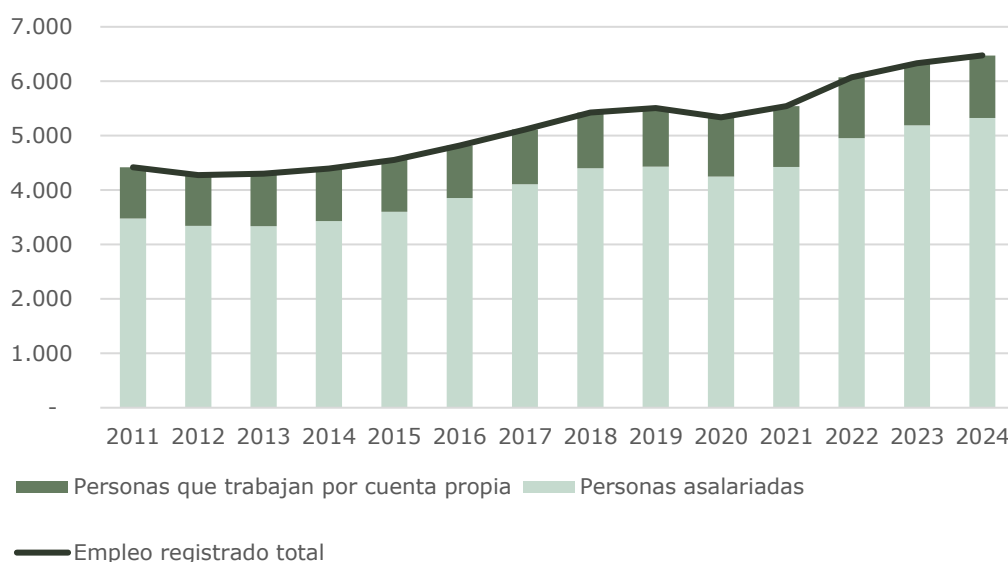


Gráfico 14. Empleo registrado según situación laboral. Santa Úrsula (2011-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Si se desagrega el empleo registrado total según sectores económicos, en la tabla siguiente puede observarse que, en 2024, Santa Úrsula presentaba un mercado laboral muy terciarizado, en el que el 81,32 % del empleo registrado pertenecía al sector servicios.

A continuación, el sector constructivo era el que más empleo registraba, con un 12,69 %; seguido de la industria (3,81 %) y, por último, el sector primario (2,18 %).

Comparando los sectores en términos relativos, el sector servicios no solo es el más relevante en cuanto a empleo registrado en 2024, sino que también ha experimentado el mayor crecimiento durante el periodo 2009-2024: un 21,17 %. Su relevancia en comparación con otros sectores alcanzó su máxima en el año 2013 (86,56 %).

El sector constructivo, por su parte, aunque ha experimentado diversos cambios a lo largo del periodo estudiado, incrementó su peso relativo en un 16,49 % entre 2009 y 2024.

En cambio, el sector primario y la industria han visto reducida su importancia en un -28,77 % y un - 23,27 %, respectivamente, siendo cada vez sectores con menos personas empleadas.

Año	Agricultura ganadería, silvicultura y pesca	%	Industria	%	Construcción	%	Servicios	%	Total
2009	73	2,32%	159	5,05%	485	15,40%	2.433	77,26%	3.149
2010	78	2,51%	171	5,51%	436	14,05%	2.418	77,92%	3.103
2011	80	2,56%	168	5,38%	396	12,68%	2.478	79,37%	3.122
2012	77	2,54%	140	4,62%	277	9,15%	2.535	83,72%	3.028
2013	66	2,20%	103	3,43%	236	7,85%	2.602	86,56%	3.006
2014	75	2,43%	107	3,47%	278	9,01%	2.626	85,07%	3.087
2015	72	2,22%	123	3,79%	367	11,30%	2.687	82,73%	3.248
2016	66	1,99%	119	3,60%	334	10,09%	2.789	84,29%	3.309
2017	65	1,83%	122	3,43%	457	12,84%	2.914	81,90%	3.558
2018	81	2,14%	118	3,12%	536	14,19%	3.042	80,54%	3.777
2019	78	2,09%	119	3,18%	486	13,00%	3.056	81,73%	3.739
2020	80	2,32%	112	3,25%	430	12,47%	2.827	81,97%	3.449
2021	78	2,13%	119	3,26%	540	14,78%	2.917	79,83%	3.654
2022	82	2,16%	123	3,24%	569	14,97%	3.028	79,66%	3.801
2023	80	2,08%	126	3,28%	615	16,01%	3.021	78,63%	3.842
2024	52	1,41%	122	3,31%	565	15,33%	2.948	79,98%	3.686
MEDIAS	74	2,18%	128	3,81%	438	12,69%	2.770	81,32%	3.410

Tabla 10. Empleo registrado según sectores económicos. Santa Úrsula (2009-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

El número medio de personas desempleadas en Santa Úrsula en 2024 era de 1.356, de las cuales 569 eran hombres (41,94 %) y 788, mujeres (58,06 %).

La evolución de esta serie en las últimas décadas responde al comportamiento contrario al del empleo registrado: el desempleo aumentó en aquellos periodos de crisis (2007-2013; 2020-2021).

No obstante, cabe destacar que la tendencia general de la serie es descendente: en 2024 el desempleo era un 22,46 % inferior al registrado en 2009.

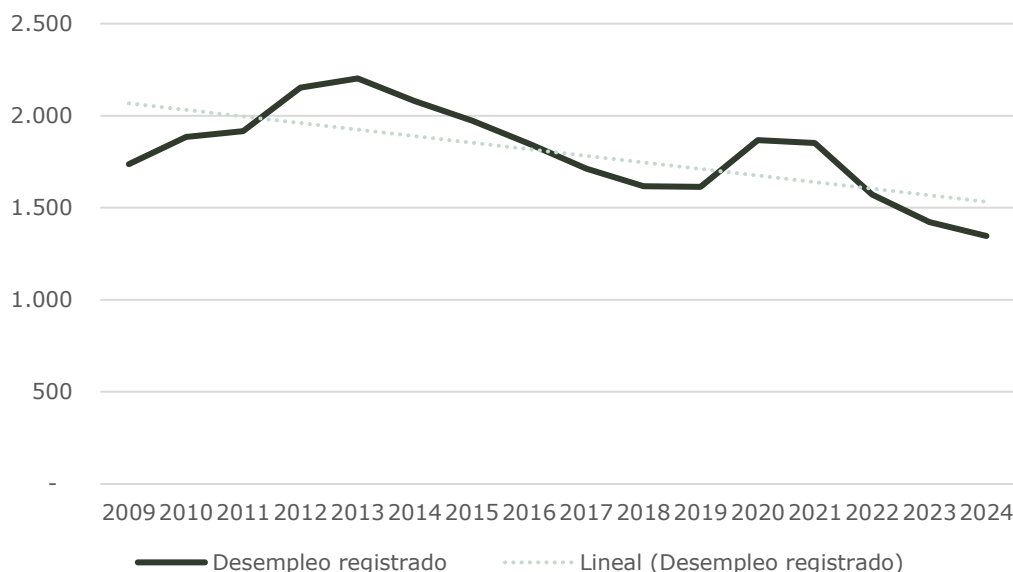


Gráfico 15. Paro registrado. Santa Úrsula (2009-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

La población desempleada del municipio de Santa Úrsula se concentraba principalmente en las cohortes de mayor edad: más del 60 % de las personas desempleadas tenían 45 años o más. Aproximadamente un 5 % de la población desempleada era menor de 25 años.

Asimismo, a excepción de los grupos de población desempleada menor de 30 años, en el resto de intervalos, el número de mujeres desempleadas era significativamente superior al de hombres, sobre todo entre los 40 y 49 años.

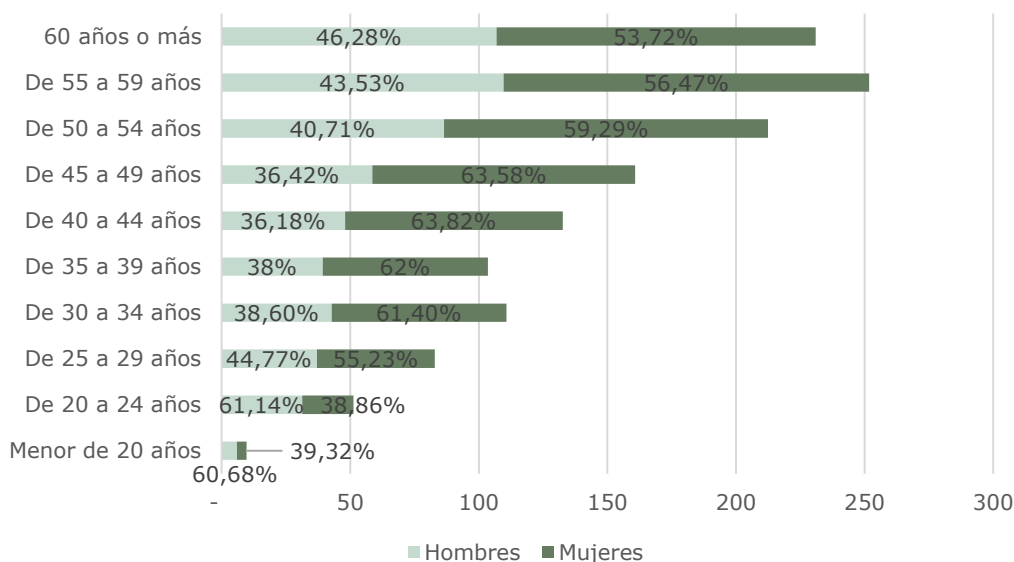


Gráfico 16. Paro registrado según sexos y grupos de edad. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Por sectores económicos, era el sector servicios el que concentraba el mayor número de personas desempleadas, con un 73,18 % del total. Este porcentaje ha aumentado en los últimos años en detrimento de otros sectores como la construcción y la industria. Por su parte, el sector primario ha registrado un incremento tanto en términos absolutos como relativos.

Año	Agricultura ganadería, silvicultura y pesca	%	Industria	%	Construcción	%	Servicios	%	Total
2011	25	1,26%	88	4,46%	588	29,69%	1.185	59,80%	1.982
2012	26	1,16%	96	4,25%	618	27,26%	1.384	61,09%	2.265
2013	26	1,15%	101	4,42%	558	24,32%	1.434	62,54%	2.293
2014	30	1,38%	89	4,09%	466	21,49%	1.400	64,52%	2.170
2015	41	1,98%	85	4,08%	389	18,66%	1.385	66,47%	2.084
2016	38	1,91%	81	4,15%	343	17,49%	1.275	65,09%	1.959
2017	34	1,86%	73	4,00%	266	14,68%	1.195	65,89%	1.814
2018	30	1,76%	58	3,37%	218	12,77%	1.144	67,13%	1.704
2019	31	1,82%	48	2,76%	208	12,06%	1.196	69,55%	1.720
2020	34	1,65%	69	3,36%	259	12,66%	1.441	70,52%	2.044
2021	41	2,12%	59	3,01%	211	10,84%	1.391	71,39%	1.949
2022	33	2,06%	49	3,09%	171	10,86%	1.134	71,93%	1.576
2023	30	2,11%	50	3,51%	146	10,27%	1.024	71,91%	1.424
2024	23	1,66%	45	3,32%	131	9,68%	993	73,18%	1.356
MED IAS	32	1,71%	71	3,71%	326	16,62%	1.256	67,21%	1.881

Tabla 11. Paro registrado según sectores económicos. Santa Úrsula (2011-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.3.2. Tejido empresarial

El número de empresas en Santa Úrsula en 2024 era de 398, lo que suponía un incremento del 5,29 % respecto a 2012. No obstante, la serie ha experimentado diferentes comportamientos a lo largo de este periodo.

Entre 2012 y 2019, el número de empresas creció de forma continua, pasando de 378 a 425 (un 12,43 % más). Tras este año, la crisis sanitaria provocó la disolución de 32 empresas y, aunque la serie ha tratado de recuperarse, la tasa de crecimiento media anual era de tan solo 0,32 %.

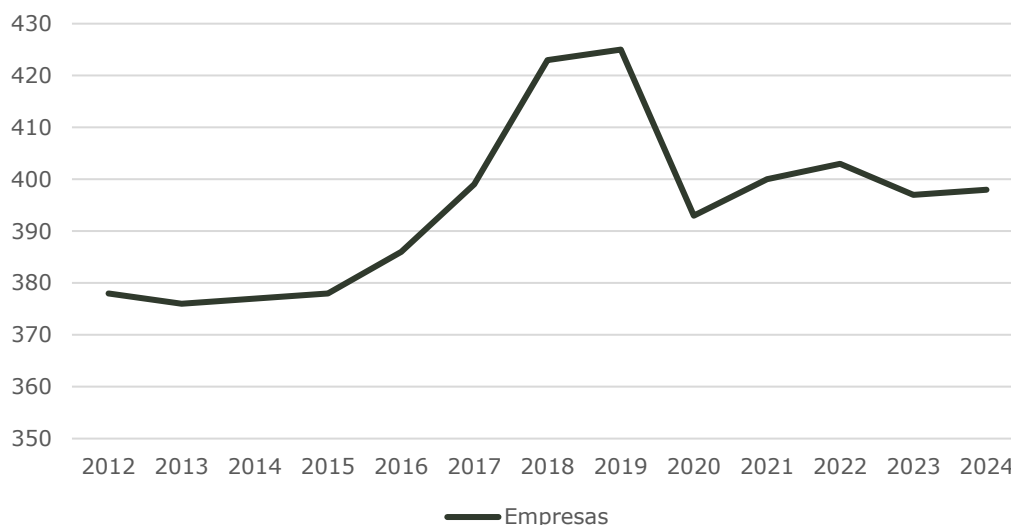


Gráfico 17. Evolución del número de empresas. Santa Úrsula (2012-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

En cuanto a las características principales de las empresas del municipio, durante los últimos años estas han sido predominantemente microempresas. En 2024, estas representaban el 87,69 % del total. Sin embargo, el peso relativo de las empresas de entre 1 y 9 empleados ha disminuido progresivamente a favor de las empresas pequeñas que se situaban como las segundas más numerosas, con un 11,06 % en el año más reciente.

Las empresas medianas, durante el periodo estudiado, se mantienen por debajo del 1,6 % del total. Por último, Santa Úrsula no ha registrado ninguna empresa grande, es decir, con más de 249 personas empleadas durante el periodo analizado.

Año	Total	Microempresas		Empresas pequeñas		Empresas medianas		Empresas grandes	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
2012	378	350	92,59%	26	6,88%	3	0,79%	0	0,00%
2013	376	352	93,62%	21	5,59%	3	0,80%	0	0,00%
2014	377	351	93,10%	24	6,37%	3	0,80%	0	0,00%
2015	378	345	91,27%	30	7,94%	4	1,06%	0	0,00%
2016	386	351	90,93%	31	8,03%	5	1,30%	0	0,00%
2017	399	354	88,72%	41	10,28%	5	1,25%	0	0,00%
2018	423	374	88,42%	43	10,17%	6	1,42%	0	0,00%
2019	425	379	89,18%	40	9,41%	6	1,41%	0	0,00%
2020	393	353	89,82%	35	8,91%	6	1,53%	0	0,00%
2021	400	354	88,50%	41	10,25%	5	1,25%	0	0,00%
2022	403	355	88,09%	43	10,67%	5	1,24%	0	0,00%
2023	397	345	86,90%	47	11,84%	5	1,26%	0	0,00%
2024	398	349	87,69%	44	11,06%	5	1,26%	0	0,00%

Tabla 12. Número de empresas según su tamaño. Santa Úrsula (2012-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Como puede observarse en el gráfico siguiente, el número de empresas constituidas por personas físicas es muy similar al de aquellas con personalidad jurídica. De hecho, en 2024, los autónomos eran 198 y las sociedades 199.

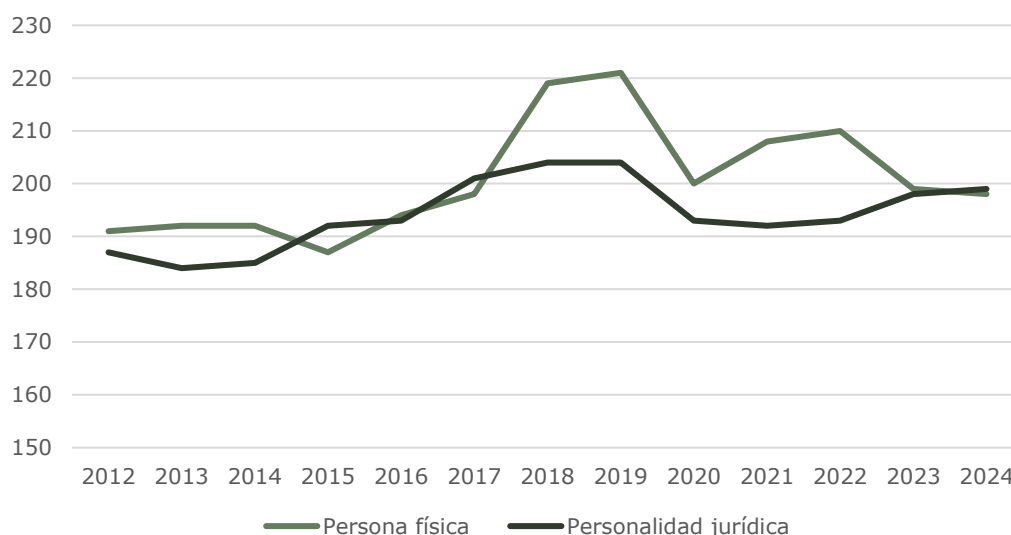


Gráfico 18. Número de empresas según su naturaleza jurídica. Santa Úrsula (2012-2024).
Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

La mayor parte de las empresas en 2024 pertenecía al sector servicios, con un 78,89 %. A continuación, el 16,83 % eran del sector de la construcción, el 3,77 % del sector industrial y apenas el 0,5 % correspondían al sector primario. Además, con ligeras variaciones, estas proporciones se han mantenido relativamente estables a lo largo de los años:

Año	Total	Sector primario		Industria		Construcción		Servicios	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
2012	378	3	0,79%	21	5,56%	41	10,85%	314	83,07%
2013	376	1	0,27%	20	5,32%	38	10,11%	317	84,31%
2014	377	1	0,27%	19	5,04%	45	11,94%	313	83,02%
2015	378	2	0,53%	19	5,03%	51	13,49%	307	81,22%
2016	386	2	0,52%	18	4,66%	49	12,69%	318	82,38%
2017	399	2	0,50%	19	4,76%	59	14,79%	319	79,95%
2018	423	4	0,95%	19	4,49%	63	14,89%	338	79,91%
2019	425	4	0,94%	15	3,53%	66	15,53%	340	80,00%
2020	393	2	0,51%	14	3,56%	58	14,76%	319	81,17%
2021	400	1	0,25%	13	3,25%	66	16,50%	319	79,75%
2022	403	2	0,50%	13	3,23%	67	16,63%	321	79,65%
2023	397	2	0,50%	15	3,78%	66	16,62%	315	79,35%
2024	398	2	0,50%	15	3,77%	67	16,83%	314	78,89%

Tabla 13. Número de empresas según sectores económicos. Santa Úrsula (2012-2024).
Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

2.3.3. Actividades económicas

2.3.3.1. Sector primario

Agricultura:

La situación actual puede reflejarse en la superficie cultivada total del municipio. En 2023, esta era de 345 hectáreas, lo que suponía un 7,90 % menos que en 2012.

Comparando la superficie cultivada con la superficie total del municipio, en 2023 representaba el 15,27 % de las hectáreas totales de Santa Úrsula y un 2 % de la superficie cultivada del total de Tenerife.

De las 345 hectáreas cultivadas en 2023, 279,90 ha (el 81,13 %) correspondían a cultivos permanentes y 65,10 ha (18,87 %), a cultivos herbáceos. En cuanto a la evolución de la superficie cultivada total y por tipos de cultivo, cabe destacar que entre 2012 y 2023 experimentó una disminución media anual de 0,59 %, tal y como refleja la línea de tendencia del siguiente gráfico.

Además, puede observarse que en Santa Úrsula ha predominado, y sigue predominando, la superficie de cultivos permanentes, con un valor medio anual del 80,30 % del total de hectáreas cultivadas, frente al 19,70 % de cultivos herbáceos.

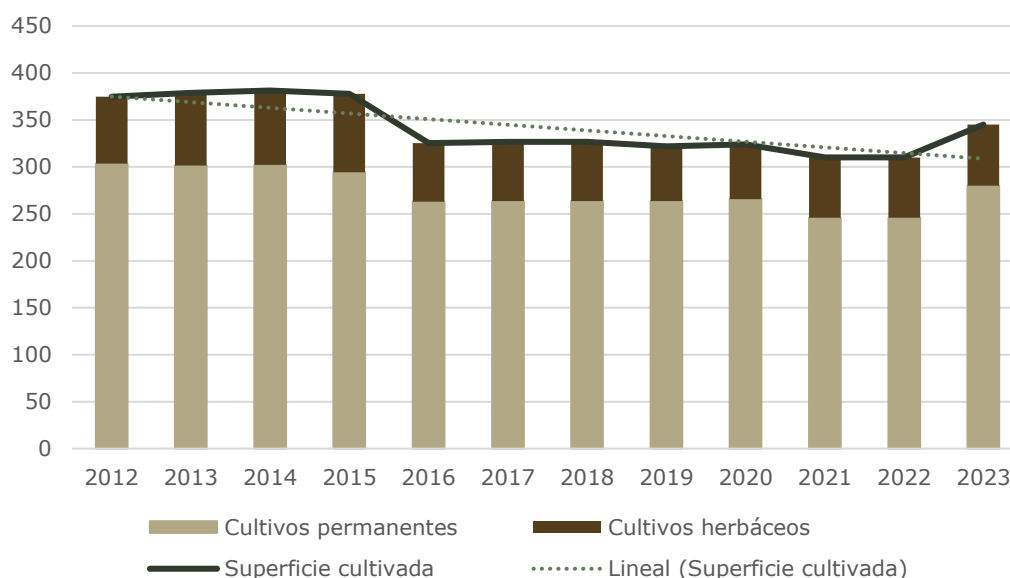


Gráfico 19. Evolución de la superficie cultivada total y por tipos de cultivo (ha). Santa Úrsula (2012-2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Profundizando en los tipos de cultivo, en cuanto a los cultivos herbáceos, los que ocupaban mayor superficie eran los tubérculos, con un 68,51 % de las 65,10 ha totales de cultivos herbáceos, destacando especialmente las papas tempranas. A continuación, las hortalizas frescas eran las que más espacio ocupaban, con un 19,51 % de la superficie, sobresaliendo los cultivos de coles, lechugas y ajos (15,75 % del total de hortalizas cada categoría).

Los cultivos que no estaban presentes en Santa Úrsula eran los cultivos industriales y las flores, plantas ornamentales y esquejes. Por su parte, los cultivos forrajeros,

especialmente el maíz para forraje, apenas ocupaba un 1,69 % de la superficie cultivada total.

Tipo	Ha	%
Cereales (excepto arroz) para la producción de grano (incluidas las semillas)	4,7	7,22%
Maíz en grano	2,7	57,45%
Avena	1	21,28%
Trigo	0,5	10,64%
Cebada	0,5	10,64%
Leguminosas y proteaginosas secas para la producción de grano (incluidas las semillas y las mezclas de cereales y leguminosas)	2	3,07%
Altramuces	2	100%
Tubérculos	44,6	68,51%
Papas tempranas	33,5	75,11%
Papas extra tempranas	7	15,70%
Papas media estación	3	6,73%
Papas tardías	1,1	2,47%
Cultivos industriales	0	0,00%
Hortalizas frescas (incluidos los melones)	12,7	19,51%
Coles	2	15,75%
Lechugas	2	15,75%
Ajos	2	15,75%
Calabacines	1,5	11,81%
Judías verdes	1	7,87%
Zanahorias	1	7,87%
Acelgas	0,5	3,94%
Tomates	0,5	3,94%
Calabazas butternut y calabazas cucurbita máxima	0,5	3,94%
Pimientos	0,5	3,94 %
Batatas y boniatos	0,5	3,94%
Resto de hortalizas frescas	0,7	5,51%
Flores, plantas ornamentales y esquejes	0	0,00%
Cultivos forrajeros	1,1	1,69%
Maíz para forraje	1	90,91%
Resto de cultivos forrajeros	0,1	9,09%

Tabla 14. Superficie cultivada según tipos de cultivos herbáceos (ha y %). Santa Úrsula (2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Por otro lado, siendo los cultivos permanentes los más predominantes, destacaba de forma muy sobresaliente la superficie cultivada de uvas, con 263,6 ha de las 279,9 ha de cultivos permanentes (94,18 %), principalmente destinadas a la producción de vino. Muy por

debajo de la superficie cultivada de uvas estaban las frutas, bayas y frutos con cáscara (5,14 %), resaltando los aguacates.

De forma muy residual, también se cultivaban cítricos (1,8 ha) y aceitunas (0,1 ha).

Tipo	Ha	%
Frutas, bayas y frutos con cáscara (excepto cítricos, uvas y fresas)	14,4	5,14%
Aguacates	10,6	73,61%
Manzanas	0,8	5,56%
Albaricoques	0,7	4,86%
Cerezas	0,5	3,47%
Peras	0,3	2,08%
Nísperos	0,3	2,08%
Melocotones	0,3	2,08%
Ciruelas	0,3	2,08%
Almendras	0,2	1,39%
Higos	0,2	1,39%
Plátanos	0,1	0,69%
Chumberas	0,1	0,69%
Cítricos	1,8	0,64%
Naranjas	1,7	94,44%
Limonos amarillos	0,1	5,56%
Uvas	263,6	94,18%
Uvas de vinificación	263,2	99,85%
Uvas de mesa	0,4	0,15%
Aceitunas	0,1	0,04%
Aceitunas para aceite	0,1	100,00%

Tabla 15. Superficie cultivada según tipos de cultivos permanentes (ha y %). Santa Úrsula (2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Ganadería:

Al igual que ocurre con la superficie cultivada, el número de explotaciones ganaderas de Santa Úrsula ha disminuido progresivamente en los últimos años en un 2,3 % medio anual. En los últimos 10 años, el mayor número de explotaciones, 22, tuvo lugar en el año 2015, siendo, en la actualidad, 15 las explotaciones ganaderas activas.

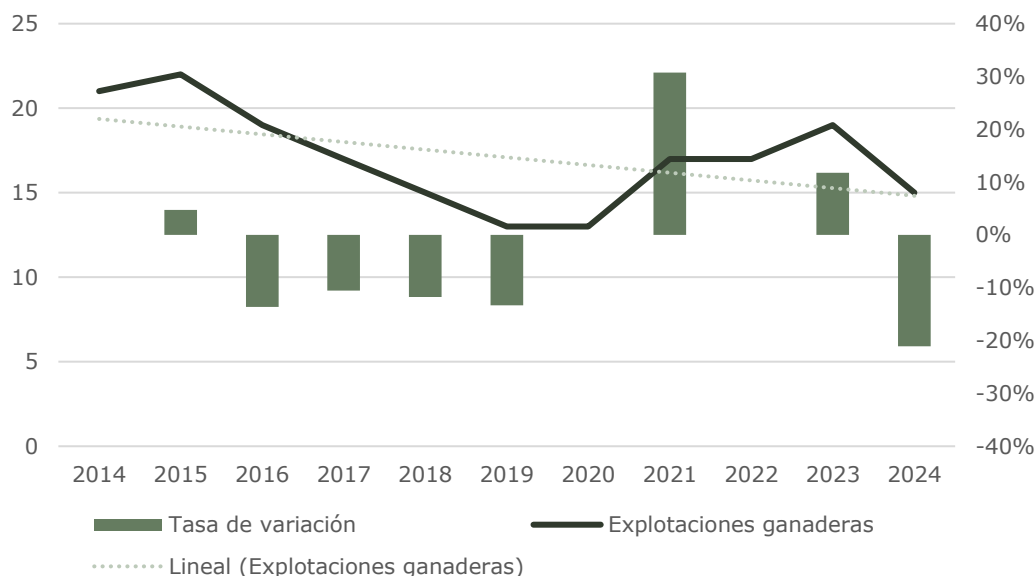


Gráfico 20. Evolución del número de explotaciones ganaderas. Santa Úrsula (2014-2024).
Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Con respecto al total de la isla de Tenerife, las explotaciones ganaderas de Santa Úrsula en 2024 representaban solamente el 1,05 %.

En ese año, las explotaciones más numerosas correspondían a la apicultura, con un 80 % del total, seguidas de los caballos, con un 13,33 % y, finalmente, las gallinas, con un 6,67 %.

Tipos de explotaciones ganaderas	Número	%	Cabezas de ganado	%
Total	15	100,00%	18.510	100%
Caballos	2	13,33%	10	0,05 %
Gallinas	1	6,67%	18.500	99,95 %
Abejas	12	80,00%	-	-

Tabla 16. Número de explotaciones ganaderas según tipos de ganado. Santa Úrsula (2024).
Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Pesca y acuicultura:

La pesca no está muy extendida en Santa Úrsula por las dificultades físicas y orográficas del territorio, derivadas de su escarpada costa. Por ello, el municipio no cuenta con cofradía de pescadores ni con ningún otro colectivo que desempeñe esta función. En consecuencia, la pesca como actividad se asocia principalmente al ámbito recreativo y de ocio, sin una contribución significativa al desarrollo socioeconómico.

En cuanto a la acuicultura, y atendiendo al Decreto 102/2018, de 9 de julio, por el que se aprueba definitivamente el Plan Regional de Ordenación de la Acuicultura de Canarias, PROAC (BOC Nº 146), en Santa Úrsula no existe ninguna zona de interés acuícola.

2.3.3.2. Sector secundario

Sector industrial:

Atendiendo a los datos procedentes del Censo de Suelo Industrial del Gobierno de Canarias, en Santa Úrsula existen dos zonas industriales: Las Palmeras y El Calvario.



Imagen 9. Zonas o espacios industriales. Santa Úrsula (2022). Censo del suelo industrial. Visor IDE Canarias.

Zona o espacio industrial El Calvario:

Según la ficha del Censo de Suelo Industrial, este espacio industrial cuenta con una superficie de 69.339,93 m², con acceso por la Carretera Provincial. Se sitúa a 19 km del Aeropuerto Internacional de Tenerife Norte y a 31 km del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Se trata de un espacio industrial situado en suelo urbano, recepcionado por el Ayuntamiento, de propiedad privada y cuyo uso principal es el industrial, con compatibilidad con el residencial.

Se estima que el 100 % de las parcelas están ocupadas, y las actividades desarrolladas son: la fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo; comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto vehículos de motor y motocicletas; comercio

al por menor, excepto vehículos de motor y motocicletas; transporte y almacenamiento; actividades sanitarias y de servicios sociales; actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento; así como otros servicios.



Imagen 10. Zona Industrial El Calvario. Santa Úrsula (2022) Censo del suelo industrial. Visor IDE Canarias.

Zona o espacio industrial Las Palmeras:

Según la ficha del Censo de Suelo Industrial, este espacio industrial cuenta con una superficie de 21.314,91 m², con acceso por la Avda. Las Palmeras. Se sitúa a 18 km del Aeropuerto Internacional de Tenerife Norte y a 30 km del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Se trata de un espacio industrial situado en suelo urbano, recepcionado por el Ayuntamiento, de propiedad privada y cuyo uso principal es el industrial, con compatibilidad con el residencial.

Se estima que el 95 % de parcelas están ocupadas, y las actividades desarrolladas son: comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto vehículos de motor y motocicletas; comercio al por menor, excepto vehículos de motor y motocicletas; y transporte y almacenamiento.



Imagen 11. Zona Industrial Las Palmeras. Santa Úrsula (2022). Censo del suelo industrial. Visor IDE Canarias.

Construcción:

El dinamismo en este subsector se refleja tanto en la superficie construida como en el valor de las construcciones, tanto en el municipio como en el resto de la isla. Considerando que las empresas constructoras de Santa Úrsula, aunque registradas en el municipio, pueden ejercer su actividad en un ámbito más amplio, se analizan estas variables para el total de la isla de Tenerife.

Como puede observarse en el gráfico siguiente, el auge del número de empresas y puestos de trabajo en la construcción coincide con el aumento de la superficie construida en la isla de Tenerife, según los datos de la Dirección General del Catastro. Entre 2012 y 2024, el incremento fue del 10,03 %, con un crecimiento medio anual del 0,81 %, como refleja la línea de tendencia.

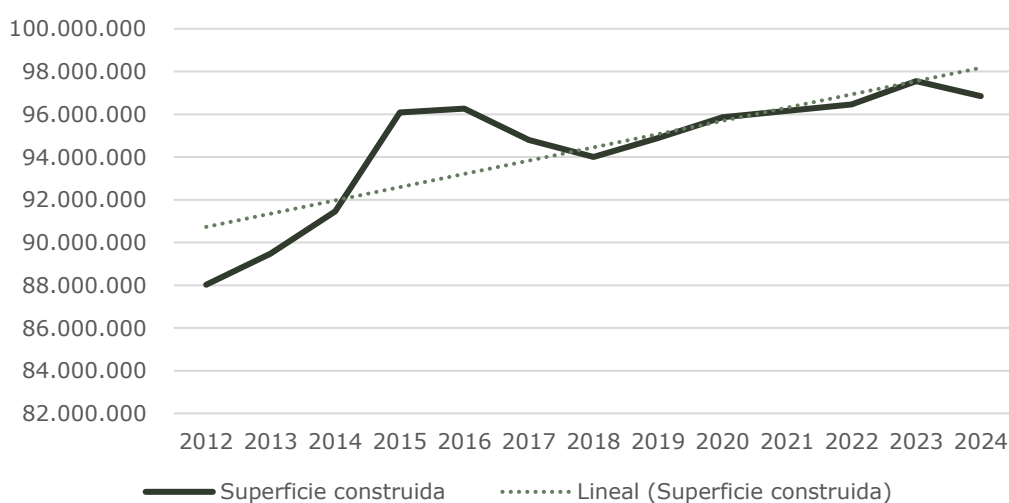


Gráfico 21. Superficie construida en metros cuadrados. Tenerife (2012-2024). Fuente: Elaboración Propia. Dirección General del Catastro.

Además, al analizar el valor catastral de estas construcciones, se observa que, desde 2014 hasta 2024, ha aumentado casi un 17 %, alcanzando los 22.331.887.129,72 € en el último año.

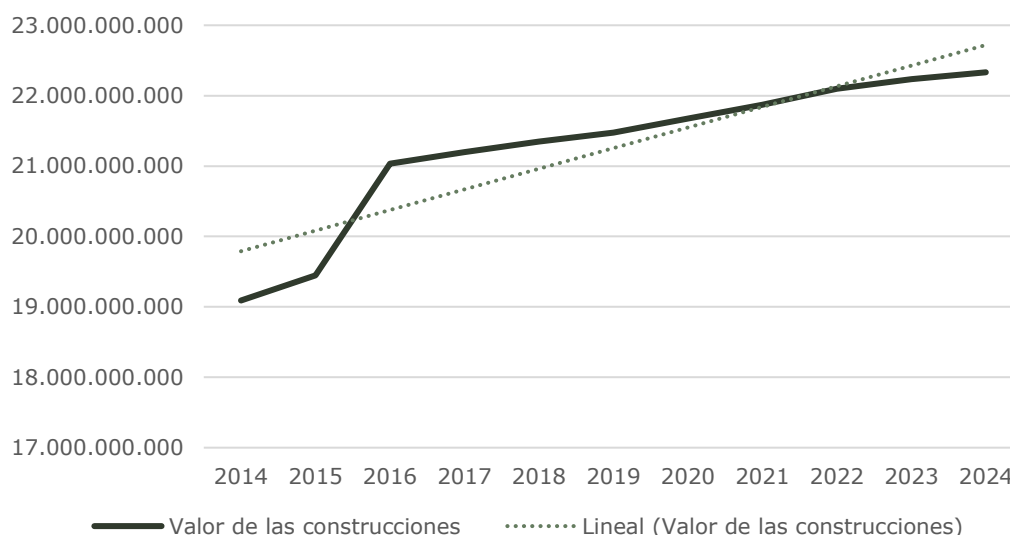


Gráfico 22. Valor catastral de las construcciones (€). Tenerife (2014-2024). Fuente: Elaboración propia. Dirección General del Catastro.

2.3.3.3. Sector terciario

Comercio y restauración:

El comercio en el municipio de Santa Úrsula es considerado, por el propio Ayuntamiento, el motor económico principal, debido a la relevancia que este ha cobrado en la última década gracias a su relación con el sector primario, el turismo y a diferentes procesos de dinamización.

Los comercios del municipio se promueven en su propia página web, en la que se especifican los tipos de comercios, sus localizaciones y otros datos de utilidad. Así, según esta fuente, el total de comercios en Santa Úrsula es de 363. No obstante, en este análisis se consideran 362, porque uno de ellos pertenece a otro subsector del sector terciario.

Los comercios más numerosos son el municipio son los restaurantes (10,22 %), seguidos de los talleres de mecánica en general (9,94 %), las peluquerías y otros tratamientos de belleza (8,84 %), bares y cafeterías (6,35 %) y el comercio al por menor de productos alimenticios (6,08 %).

Tipo de actividad	Total	%
Total	362	100,00%
Restaurante	37	10,22%
Mecánica en general	36	9,94%
Peluquerías y otros tratamientos de belleza	32	8,84%
Bares y cafeterías	23	6,35%
Comercio al por menor de productos alimenticios	22	6,08%

Tipo de actividad	Total	%
Moda y complementos	17	4,70%
Comercio mixto integrado	16	4,42%
Salud y bienestar	12	3,31%
Comercio al por menor de artículos de menaje, ferretería, adornos, etc.	9	2,49%
Prestación de servicios técnicos profesionales: abogados, arquitectos, ingenieros, etc.	8	2,21%
Muebles y decoración	7	1,93%
Servicios de seguros	7	1,93%
Centros de formación, academias, etc.	6	1,66%
Servicios de asesoría	6	1,66%
Cuenta Comercio al por menor de artículos de animales	5	1,38%
Comercio al por menor de flores y otros artículos de jardinería	5	1,38%
Entrenamientos deportivos	5	1,38%
Farmacia	5	1,38%
Fotografía y diseño	5	1,38%
Prestación de servicios de obras, reformas y construcciones	5	1,38%
Transporte y logística	5	1,38%
Comercio al por menor de electrodomésticos y artículos electrónicos en general	4	1,10%
Comercio al por menor de libros, productos de papelería y material de oficina y material de oficina	4	1,10%
Comercio al por menor de materiales de construcción	4	1,10%
Comercio al por menor de productos de pintura, marcos, etc.	4	1,10%
Comercio al por menor de productos textiles, hilos, etc.	4	1,10%
Servicios bancarios	4	1,10%
Servicios de fontanería, electricidad y otros para el hogar	4	1,10%
Servicios inmobiliarios	4	1,10%
Comercio al por menor de joyas y accesorios	3	0,83%
Comercio al por menor de ordenadores y material de oficina	3	0,83%
Herbolario	3	0,83%
Reparación y venta de artículos de tapicería	3	0,83%
Servicios de limpieza	3	0,83%
Suministro y comercialización de servicios de saneamiento	3	0,83%
Venta de maquinaria	3	0,83%
Venta de repuestos y accesorios de vehículos	3	0,83%
Clínica veterinaria	2	0,55%
Comercio al por menor de carne, charcutería, etc.	2	0,55%
Comercio al por menor de productos de segunda mano	2	0,55%
Estación de servicio	2	0,55%
Fabricación y venta de muebles y carpintería de madera	2	0,55%
Óptica	2	0,55%
Servicios de seguridad y vigilancia	2	0,55%
Servicios funerarios	2	0,55%

Tipo de actividad	Total	%
Servicios informáticos, digitales y de nuevas tecnologías	2	0,55%
Venta de bicicletas y accesorios; reparación de bicicletas	2	0,55%
Venta de coches	2	0,55%
Venta de lotería y apuestas	2	0,55%
Agencia de viajes	1	0,28%
Comercio al por menor de libros, productos de papelería y material de oficina	1	0,28%
Comercio mixto integrado - Puesto de Lotería	1	0,28%
Enseñanza de conducción de vehículos	1	0,28%
Estudio de tatuajes	1	0,28%
Fabricación y venta de muebles y carpintería de madera metálica	1	0,28%
Fabricación y venta de muebles y Fabricación y venta de muebles y carpintería de madera de madera	1	0,28%
Federación de taxis de Canarias	1	0,28%
Telecomunicaciones	1	0,28%

Tabla 17. Número de comercios según tipos de actividades. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. Zona Comercial Abierta – Santa Úrsula.

Además de esto, cabe destacar que, de los 362 comercios, 190 de ellos, se ubican a lo largo de la Carretera Provincial (34,25 %) y de la Carretera España de Santa Úrsula (18,23 %).

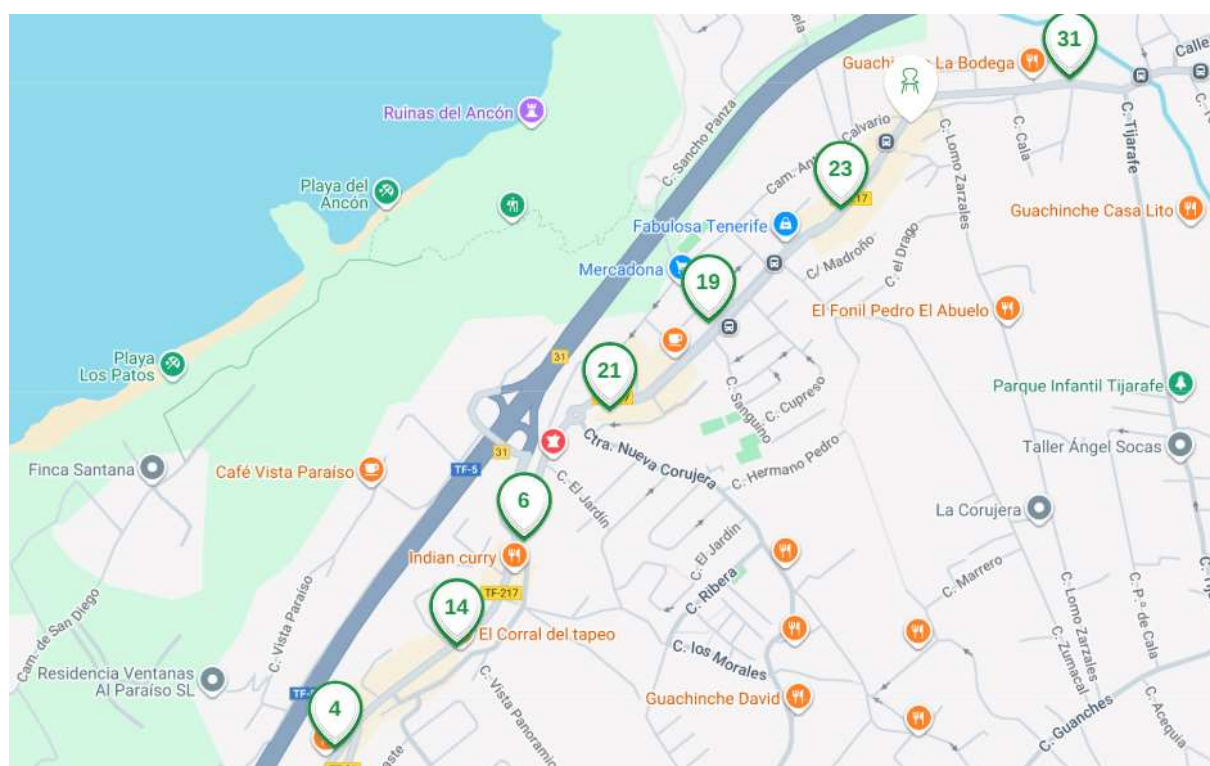


Imagen 12. Comercios situados en la Carretera Provincial, Santa Úrsula. Zona Comercial Abierta – Santa Úrsula.

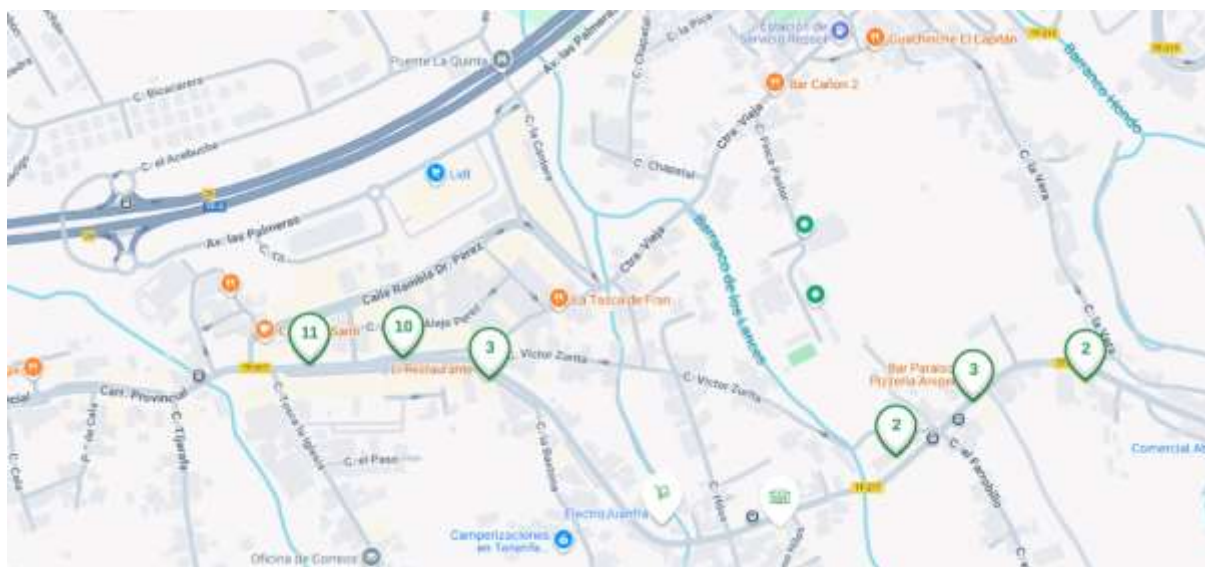


Imagen 13. Comercios situados en la Carretera España, Santa Úrsula. Zona Comercial Abierta – Santa Úrsula.

2.3.3.4. Turismo

Oferta turística:

A pesar del trasvase de actividad económica entre el sector primario y el terciario, debido a las características territoriales así como por sus orígenes agrícolas, el municipio de Santa Úrsula no se considera una localidad turística como tal.

Esto se ve reflejado en el número de alojamientos hoteleros y extrahoteleros existentes: en Santa Úrsula, según la última actualización de establecimientos inscritos en el Registro General Turístico de Canarias en 2025, se observa que el 100 % de los alojamientos y, por lo tanto de las plazas turísticas, correspondían a viviendas vacacionales.

Tipo de alojamiento	Establecimientos	Plazas
Alojamientos hoteleros	0	0
Alojamientos extrahoteleros	0	0
Viviendas vacacionales	71	406

Tabla 18. Establecimientos y plazas turísticas. Santa Úrsula (2025). Fuente: Elaboración propia. Consejería de Turismo y Empleo.

Estas viviendas vacacionales se reparten especialmente en la zona costera de Santa Úrsula y en la zona limítrofe con el municipio de La Orotava:



Imagen 14. Coordenadas de las viviendas vacacionales. Santa Úrsula (2025). Fuente:
Elaboración propia. Consejería de Turismo y Empleo.

No obstante, el ISTAC cuantificaba, en enero de 2024, 200 viviendas vacacionales que aglutinaban 987 plazas turísticas, lo que suponía un 1,17 % del total de establecimientos de vivienda vacacional de Tenerife y un 1,34 % de sus plazas turísticas. Esta diferencia puede deberse a que, mientras que la Consejería de Turismo y Empleo solo contabiliza aquellas viviendas vacacionales que están inscritas en el Registro General Turístico de Canarias, el ISTAC puede hacer referencia a aquellas que se encuentran activas y que operan realmente como alojamiento turístico, incluyendo incluso algunas que no se encuentren registradas, a partir de la información obtenida por operadores, plataformas y/o trabajo de campo.

Aunque el periodo 2019-2024 es complicado de analizar debido a la crisis sanitaria de la Covid-19, el número de establecimientos disponibles aumentó entre el inicio y el final de la serie en un 1,52 %. No obstante, la tasa de ocupación aumentó en mayor medida, en un 2,59 %.

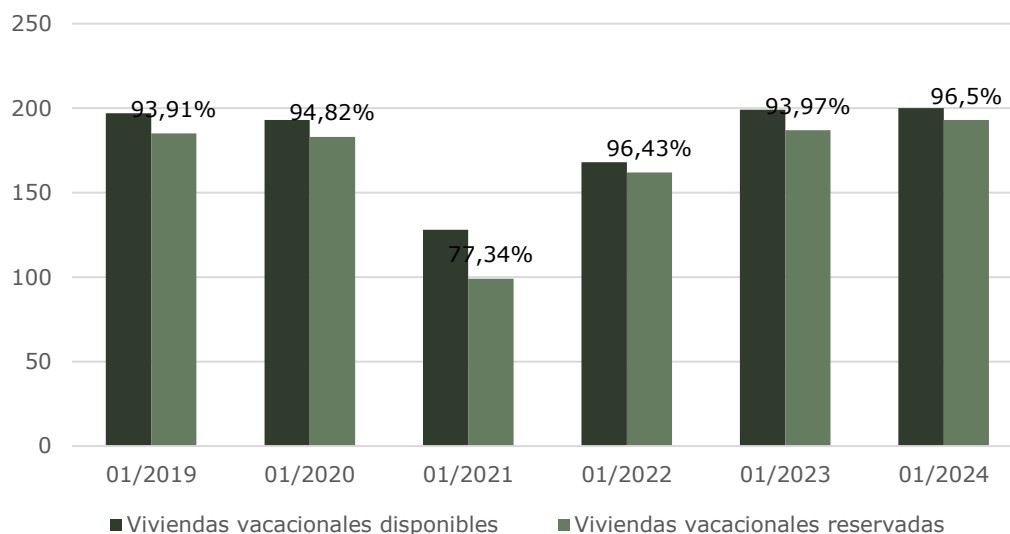


Gráfico 23. Viviendas vacacionales disponibles y reservadas (%). Santa Úrsula (01/2019-01/2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.

Recursos turísticos de Santa Úrsula:

- Patrimonio natural:

La orografía de Santa Úrsula se caracteriza por sus grandes pendientes, especialmente en las zonas de cumbre y medianías, que tienden a suavizarse en las áreas cercanas a la costa. No obstante, la costa es abrupta y acantilada, con únicamente dos pequeñas calas, situadas en Santa Ana y el Charco del Negro, siendo esta última parte del Paisaje Natural Protegido de la Costa de Acentejo.

Además del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo, debido a su alta riqueza paisajística, Santa Úrsula cuenta con otros espacios protegidos que forman parte de su valioso patrimonio natural: el Paisaje Protegido de Las Lagunetas y la Reserva Natural Especial de Las Palomas.

- Patrimonio arquitectónico:

El municipio posee diversos bienes patrimoniales de gran valor cultural debido a su arquitectura e historia. Entre ellas destacan: la Casa de la Portuguesa o Casa Verde, declarada Bien de Interés Cultural en 2007; la Casa de la Vera o Casa del Capitán, construida en 1860; la Casona o Hacienda de San Luis, que data de la primera mitad del siglo XVII; la Hacienda y Ermita de San Clemente; La Giganta – Jardín Social; Los Lavaderos de Los Sauces; y, la Parroquia de Santa Úrsula, Virgen y Mártir, cuyos terrenos para su construcción datan del año 1612, conteniendo en su interior a la Virgen de la Concepción, una imagen de San Sebastián tallada en marfil, una Santa Rita y varias piezas de orfebrería. Esta última, es considerada Patrimonio Histórico Artístico por el Gobierno de Canarias desde el año 1988.

- Rutas y senderos:

Gracias a su alto valor natural, ambiental, paisajístico y etnográfico, el municipio cuenta con numerosos caminos, senderos y rutas que conducen a sus barrancos y miradores. Entre ellos destacan: el Bosque de los Sanguinos, el Lavadero de los Sauces, el Camino de Candelaria, Sendero y Puertito de Barranco Hondo y otras rutas urbanas.

- Gastronomía y comercio:

La gastronomía desempeña un papel fundamental como recurso turístico del municipio, con múltiples guachinches que ofrecen típica comida canaria. Debido a su relevancia, Santa Úrsula cuenta con una Guía Eno-gastronómica (Food and wine guide), publicada en la página web oficial del Ayuntamiento, y que reconoce la labor de las diferentes bodegas del municipio.

2.4. Diagnóstico socioeconómico

El análisis realizado refleja que Santa Úrsula es un municipio con un crecimiento demográfico moderado y una estructura poblacional que evidencia retos de sostenibilidad a medio y largo plazo. Aunque la población ha aumentado un 8,83 % entre 2010 y 2024, este crecimiento se sustenta principalmente en el saldo migratorio positivo. La base de su pirámide poblacional es estrecha, lo que pone de manifiesto la baja natalidad, mientras que la cúspide es cada vez más ancha, indicando un progresivo envejecimiento. El índice de envejecimiento y una tasa de dependencia superior al 40 % alertan sobre una futura presión sobre los servicios sociales, especialmente si no se produce un relevo generacional suficiente.

En términos territoriales, el crecimiento de población se ha concentrado en determinados núcleos, destacando la Quinta, Santa Úrsula casco y Cuesta de La Villa, mientras que otros núcleos presentan estancamiento o incluso pérdida de habitantes. Este patrón refleja un proceso de concentración residencial en áreas con mejores servicios, infraestructuras y conectividad, lo que podría derivar en desequilibrios en la dotación de equipamientos y en la planificación urbana.

Desde el punto de vista social, el municipio presenta una renta neta media por hogar relativamente elevada y una desigualdad moderada, lo que sugiere una distribución de ingresos relativamente equilibrada. No obstante, el gasto medio en servicios sociales por habitante se sitúa por debajo de la media insular, a pesar de la tendencia ascendente de las prestaciones, especialmente las dirigidas a personas mayores, lo que anticipa la necesidad de reforzar los recursos de atención social ante el envejecimiento poblacional.

En el plano económico, Santa Úrsula mantiene una estructura claramente terciarizada, con el sector servicios concentrando más del 80 % del empleo y del tejido empresarial. El comercio y la restauración son los motores principales, impulsados por la demanda interna, el turismo vacacional y su relación con el sector primario. No obstante, el municipio no es un destino turístico consolidado, ya que su oferta se basa exclusivamente en viviendas vacacionales que presentan una actividad complementaria y dispersa.

El mercado laboral, aunque con una tendencia general de crecimiento, sigue siendo vulnerable a crisis externas, destacando además la mayor incidencia del desempleo en mujeres y mayores de 45 años.

El sector primario, históricamente relevante, se encuentra en retroceso, con una disminución de la superficie cultivada y de las explotaciones ganaderas. A pesar de ello, mantiene cultivos estratégicos como la vid, que ocupa el 94 % de la superficie cultivada en cultivos permanentes, reforzando el potencial del municipio en el ámbito vitivinícola y agroalimentario de calidad. El sector industrial, limitado a dos pequeños espacios (Las Palmeras y El Calvario), en encuentra casi totalmente ocupado, pero su peso económico es marginal. La construcción presenta una actividad moderada, con un crecimiento lento pero progresivo.

En síntesis, Santa Úrsula combina fortalezas (estabilidad demográfica moderada, renta media elevada, tejido comercial dinámico, especialización en productos agrícolas de calidad) con debilidades estructurales (envejecimiento poblacional, dependencia del sector servicios, retroceso del primario, insuficiente inversión en servicios sociales). De cara a la planificación estratégica, el municipio necesita diversificar su economía, potenciar actividades con mayor valor añadido (agroindustria, enoturismo, economía verde) y atraer y retener población joven, favoreciendo políticas de vivienda, empleo cualificado y conciliación que permitan equilibrar su pirámide demográfica y garantizar su sostenibilidad futura.

A la luz de este diagnóstico socioeconómico del municipio de Santa Úrsula, la prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor (MM1) y las prolongaciones de las calles Barranquillo (MM2), Lomo La Mina (MM3) y Granadillo (MM4) se configuran como acciones que pueden incidir favorablemente en los principales indicadores sociales y económicos del municipio.

Desde una perspectiva social, la mejora de la conectividad interna entre los distintos núcleos poblacionales, especialmente entre la zona baja y el eje de medianías, contribuye a reforzar la cohesión territorial, reducir el aislamiento de determinadas áreas residenciales y mejorar el acceso de la población a los servicios básicos y equipamientos. Estos efectos son relevantes en un municipio que presenta un crecimiento demográfico moderado, un acusado índice de envejecimiento y una concentración poblacional en los entornos con mejor accesibilidad, factores que evidencian la necesidad de una red viaria más integrada y equitativa.

Desde el punto de vista económico, la optimización de la accesibilidad favorece la movilidad de personas, bienes y servicios, impulsando así la actividad del pequeño comercio los servicios locales. Una red viaria más eficiente y continua puede, además, dinamizar áreas actualmente menos activas, propiciando la diversificación de los usos del suelo y generando nuevas oportunidades para la inversión privada vinculada al comercio de proximidad, la restauración o los servicios.

En conjunto, las acciones propuestas no solo responden a una necesidad técnica de ordenación viaria, sino que constituyen una medida estratégica orientada a fortalecer la cohesión social, mejorar la eficiencia económica y avanzar hacia un modelo urbano más sostenible, accesible y adaptado a las necesidades reales de la población de Santa Úrsula.

3. Marco Jurídico

3.1. Legislación de aplicación

Con carácter general, las presentes Modificaciones Menores deben atender a las determinaciones que resulten de aplicación de los siguientes textos legales:

- **Real Decreto Legislativo 7/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana. (BOE nº 261, de 31/10/2015).
- **Ley 4/2017**, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. (BOE nº 216, de 8/9/2017).
- **Ley 19/2003**, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. (BOC nº 73, de 15/04/2003).
- **Ley 21/2013**, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. (BOE nº 296, de 11/12/2013).
- **Decreto 181/2018**, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias. (BOC nº 5, de 9/1/2019).
- **Decreto 183/2018**, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias. (BOC nº 5, de 9/1/2019).
- **Ley 1/2010**, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre mujeres y hombres. (BOE nº 67, de 18 de marzo de 2010).
- **Ley 30/2003**, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno.
- **Ley Orgánica 3/2007**, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- **Ley 37/2015**, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- **Ley 9/1991**, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
- **Decreto 247/1993**, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional.
- **Decreto 131/1995**, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias para la ejecución de la Ley 9/1991, de 8 de mayo.
- **Ley 11/2019**, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias.
- **Decreto 111/2004**, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Procedimiento de Declaración y Régimen jurídico de los Bienes de Interés Cultural.

- **Ley 10/2015**, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.
- **Real Decreto Legislativo 1/2013**, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- **Orden TMA/851/2021**, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- **Ley 8/1995**, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- **Reglamento de la Ley 8/1995**, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, aprobado por Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, modificado por el Decreto 148/2001, de 9 de julio.
- **Ley 12/1990**, de 26 de julio, de aguas de Canarias.
- **Ley 1/1999**, de 29 de enero, de residuos de Canarias.
- **Ley 37/2003**, de 17 de noviembre, del ruido.
- **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- **Ley 34/2007**, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- **Orden de 27 de mayo de 2016**, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Todo ello sin perjuicio de la aplicación del conjunto de disposiciones legales y reglamentarias, de carácter urbanístico o sectorial vigentes, no señaladas expresamente.

3.1.1. Ley del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (Ley4/2017)

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, constituye el marco jurídico fundamental que regula la ordenación, el uso y la gestión del suelo en el ámbito autonómico, estableciendo los principios, procedimientos y competencias que rigen la elaboración y tramitación de las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación urbanística.

La disposición transitoria segunda, relativa a la adaptación de los instrumentos de ordenación en vigor, establece que:

"1. Sin perjuicio de la aplicabilidad directa de la presente ley y de su inmediata eficacia derogatoria, los instrumentos de ordenación vigentes en el momento de entrada en vigor de la misma se adaptarán a su contenido en la primera modificación sustancial plena de que sean objeto.

2. Con independencia de lo anterior, la modificación de cualesquiera de los instrumentos de ordenación en vigor, estén o no adaptados, sea sustancial o menor, plena o parcial, se realizará de conformidad con las previsiones que contiene esta ley."

Por consiguiente, las presentes Modificaciones Menores deben ajustarse plenamente a las determinaciones de la LSENPC, tanto en su vertiente procedimental como en lo relativo a los requisitos materiales y de contenido, así como a los reglamentos que la desarrollan.

Tal y como se expone en el Documento Borrador, las modificaciones responden a problemáticas muy específicas relacionadas con la ordenación viaria prevista en el planeamiento vigente de Santa Úrsula y a la necesidad de establecer o modificar determinados trazados cuyo desarrollo técnicamente viable discurre necesariamente por suelo rústico. El objetivo es garantizar la accesibilidad, mejorar la conectividad local y corregir déficits estructurales de cohesión territorial que afectan a distintos ámbitos del municipio, interviniendo únicamente sobre piezas puntuales clasificadas como Suelo Urbano Consolidado o Asentamiento Rural, sin alterar en ningún caso el modelo estructural del planeamiento vigente.

Para ello deben considerarse los criterios de ordenación del suelo recogidos en el artículo 34 de la LSENPC, y en particular la definición de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI):

*"d) Suelo rústico de protección de infraestructuras (SRPI), para el establecimiento de las mismas y de zonas de protección y de reserva que garanticen la funcionalidad de los sistemas generales viarios, los de telecomunicaciones, los energéticos, los hidrológicos, los de abastecimiento, saneamiento y otros análogos, **así como para la implantación de las dotaciones y los equipamientos que sea preciso en suelo rústico.** Esta categoría será compatible con cualquier otra de las previstas en este artículo, si bien su localización en suelo rústico de protección ambiental o de protección agraria deberá estar justificada por la funcionalidad de la infraestructura o por la dificultad técnica o económica de situarse en otras subcategorías"*

Asimismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 54.4 LSENPC, el uso de infraestructuras comprende las actividades, instalaciones y obras necesarias para la ejecución, mantenimiento y prestación de servicios relacionados con el transporte, el abastecimiento de aguas, la energía, las telecomunicaciones, el saneamiento y otros análogos.

A la vista de lo anterior, resulta plenamente justificada la clasificación de los nuevos viarios proyectados como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI), incluso cuando conectan ámbitos urbanos o asentamientos rurales. Ello se debe a que se implantan íntegramente en suelo rústico, su funcionalidad es estrictamente infraestructural y no urbanizadora, y porque en ningún caso otorgan —ni pueden otorgar— la condición de suelo urbano a las parcelas colindantes, conforme al artículo 46 LSENPC. La ubicación propuesta responde exclusivamente a criterios funcionales, topográficos y de viabilidad técnica, siendo inviable su implantación en otras categorías de suelo, lo que refuerza la adecuación normativa de su categorización como SRPI.

Por otra parte, para abordar las soluciones a las problemáticas específicas que motivan estas modificaciones, deben aplicarse los principios y criterios de ordenación recogidos en el artículo 81 LSENPC, que disponen que el planeamiento debe atender a los modos tradicionales de ocupación del suelo en Canarias, resolviendo los problemas económicos, ambientales, culturales y de integración social derivados de la realidad existente, y que los instrumentos de ordenación han de responder a los principios de mínimo contenido necesario y máxima simplicidad.

Asimismo, se atiende a los criterios establecidos en el artículo 82 LSENPC, entre los que destaca el siguiente:

"La ordenación territorial del archipiélago canario atenderá, preferentemente, a la consecución de los siguientes criterios:

- a) *La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de la ciudadanía a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, **el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano**, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad, así como la consecución de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres."*

En coherencia con los principios establecidos en la ley (artículos 3 a 5), cualquier intervención que altere la red viaria —incluso de carácter menor— debe garantizar el respeto al desarrollo territorial y urbano sostenible, la prevalencia del interés general y la integración adecuada en la ordenación vigente. Además, debe observar criterios de proporcionalidad y mínima afección, asegurar la coherencia con el planeamiento municipal y proteger el entorno, coordinándose con las administraciones competentes cuando resulten afectadas infraestructuras o redes públicas (artículos 81 y 82).

Finalmente, la norma refuerza la participación ciudadana y la transparencia en la tramitación de las actuaciones urbanísticas (artículo 6), garantizando los correspondientes procedimientos de información pública cuando proceda.

3.1.2. Reglamento de Planeamiento de Canarias (Decreto 181/2018)

El Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias (en adelante, RPC), desarrolla la Ley 4/2017 y establece el marco normativo que regula la formulación, modificación y revisión de los instrumentos de ordenación urbanística en la Comunidad Autónoma. El Reglamento concreta los principios que deben regir cualquier alteración del planeamiento —sostenibilidad, proporcionalidad, transparencia, coordinación administrativa y participación ciudadana— garantizando que cada modificación responda al interés general y a una gestión racional y eficiente del suelo.

En lo relativo a las modificaciones de los instrumentos de ordenación, el RPC regula expresamente su alcance y procedimiento en el artículo 106, que dispone:

"1. El contenido y determinaciones de los instrumentos de ordenación podrán ser objeto de modificación por las causas, los procedimientos y con los límites establecidos en los artículos 163 a 166 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

2. En el caso de modificación menor se prescindirá de los trámites de consulta pública previa y de avance, elaborándose un borrador de la alteración que se pretenda realizar y el documento ambiental estratégico previsto en el artículo 114 de este Reglamento para la evaluación ambiental estratégica simplificada."

De acuerdo con esta regulación, las modificaciones menores se tramitan mediante un procedimiento simplificado, que prescinde de los trámites de consulta pública previa y del documento de avance, incorporando directamente un borrador de la alteración y el Documento Ambiental Estratégico (DAE). Este documento es sometido a evaluación ambiental estratégica simplificada, que determinará si la modificación debe someterse o no a evaluación ambiental ordinaria.

Cuando el órgano ambiental concluye que la actuación no genera efectos significativos sobre el medio ambiente, el procedimiento se reduce a un período abreviado de un mes para la información pública y la obtención de informes de las administraciones afectadas, permitiendo una tramitación eficaz y proporcionada sin menoscabo de las garantías ambientales y administrativas.

3.2. Instrumentos de Ordenación Ambiental y Territorial

3.2.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), fue aprobado por el Cabildo Insular mediante decreto 56/2011, de 4 de marzo (BOC nº 58, del lunes 28 de marzo de 2011), por el que se revisaba el anterior PIOT de 16 de octubre de 2002 (BOC nº 140, de 19 de octubre de 2002), para su adaptación a las Directrices de Ordenación General de Canarias, en adelante DOGC, la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y la coordinación de las infraestructuras portuarias insulares. Esta norma constituye el principal instrumento de planificación territorial y ambiental del ámbito insular. Su función es establecer las directrices y criterios básicos de ordenación, definiendo los sistemas generales, los espacios naturales protegidos y las estrategias orientadas al desarrollo sostenible.

En el marco de una modificación de planeamiento urbanístico, el PIOT actúa como norma de referencia de carácter jerárquico superior, de manera que cualquier alteración en la ordenación local debe respetar sus determinaciones estructurantes y garantizar la coherencia con el modelo territorial insular, asegurando así la necesaria coordinación entre competencias municipales e insulares.

Para ello el PIOT define los elementos constitutivos del modelo de ordenación supramunicipal, tanto a nivel insular como comarcal: La distribución básica de los usos, que se concreta en la división del territorio insular en Áreas de Regulación Homogénea (ARH); el sistema de núcleos urbanos principales (carentes de encaje en la nueva ley), las infraestructuras y equipamientos de relevancia insular o supramunicipal.

A través de las Áreas de Regulación Homogénea (ARH), el PIOT establece el régimen básico de distribución de los usos sobre el conjunto del territorio insular, con el fin de propiciar un desarrollo equilibrado y sostenible, de acuerdo con lo previsto en el artículo 95 de la LSENPC y en la disposición 1.1.2.4 de la Normativa del PIOT relativa al contenido de las disposiciones territoriales.



Imagen 15. Plano de distribución básica de los usos. Fuente: Elaboración propia.

Tras la entrada en vigor de la LSENPC, en particular a la vista de su Disposición Derogatoria Única que establece la derogación de todas aquellas determinaciones de los instrumentos vigentes que resulten contrarias a la nueva ley y ordena a las administraciones competentes adaptar los instrumentos de ordenación suprimiendo las determinaciones derogadas, esta norma fue objeto de análisis.

En aplicación de este mandato, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesiones extraordinarias de 2 de marzo y 27 de abril de 2018, aprobó dos acuerdos interpretativos sobre las determinaciones del PIOT a mantener y aquellas a suprimir por incompatibilidad con la LSENPC. Posteriormente, por Decreto de la presidenta nº 5065, de 8 de julio de 2024, por el que se dan instrucciones para la aplicación del criterio de la Asesoría Jurídica respecto a la vigencia de la zonificación ambiental y la matriz de usos del PIOT, se aprobó unas instrucciones interpretativas que parcialmente corrigen los anteriores acuerdos de 2018. Estas instrucciones interpretativas deben ser consideradas en cualquier procedimiento de modificación de un instrumento urbanístico.

En virtud de esta reinterpretación normativa, se consideran vinculantes únicamente las siguientes categorías de ARH:

- **ARH de protección ambiental (A/Ba).**
- **ARH de protección económica (Bb)**, cuya regulación de usos e intervenciones corresponde a cada plan municipal, respetando las determinaciones de protección del paisaje que pueda imponer el PIOT
- **ARH de interés estratégico.**

En particular, las ARH C/D urbanas, de expansión urbana y las de protección territorial se consideran incompatibles con la LSENPC y, en consecuencia, han quedado tácitamente derogadas.

En relación a las ARH ambientales, son plenamente de aplicación las determinaciones del PIOT, menos las remisiones a desarrollar por el planeamiento urbanístico. En particular en la ARH Ambientales 1 encontramos la subcategoría de "Barrancos", de la que se indica:

"Se prohíbe toda intervención que pudiera suponer alteraciones del relieve original del terreno, de los ecosistemas asociados al mismo o degradación de sus valores naturales. En el caso de los barrancos, además, todas aquellas que pudieran producir disminución de sus caudales o deterioro de la calidad de sus aguas".

En relación a las ARH de Protección económica (Zonas Bb) del PIOT, su delimitación resulta compatible con la LSENPC de ahí que pueda considerarse vigente, con el alcance y valor que resulta de condición de determinación propia del PORN. Por tanto, corresponde al planeamiento insular el establecimiento y regulación de los usos, respetando las medidas de protección del paisaje del PIOT-PORN, y las determinaciones sobre los usos si se tratara de reservas agrarias estratégicas.

Dado que la presente Modificación Menor es discontinua, se encuentra dividida en cuatro ámbitos de actuación, a continuación se expondrá la ordenación del PIOT para cada una de ellas; destacando que la presente iniciativa de modificación de los instrumentos de ordenación no afecta a ámbitos de referencia insular ni interviene en elementos de relevancia insular contemplados en el PIOT.

Modificación Menor 1: Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor.

De acuerdo al PIOT, la superficie del ámbito de estudio de la Modificación Menor 1 se encuentra localizada sobre las siguientes Áreas de Regulación Homogénea:

- Urbana (Zona C/D)
- Protección Ambiental terrestre de Barrancos (Zona Ba).

Al entenderse derogadas las ARH urbanas que constituyen la mayor parte del ámbito de la Modificación Menor, se debe destacar la existencia de un Área de Protección Ambiental terrestre de Barrancos (Zona Ba), cuyas restricciones geomorfológicas deben ser observadas en el diseño del viario.

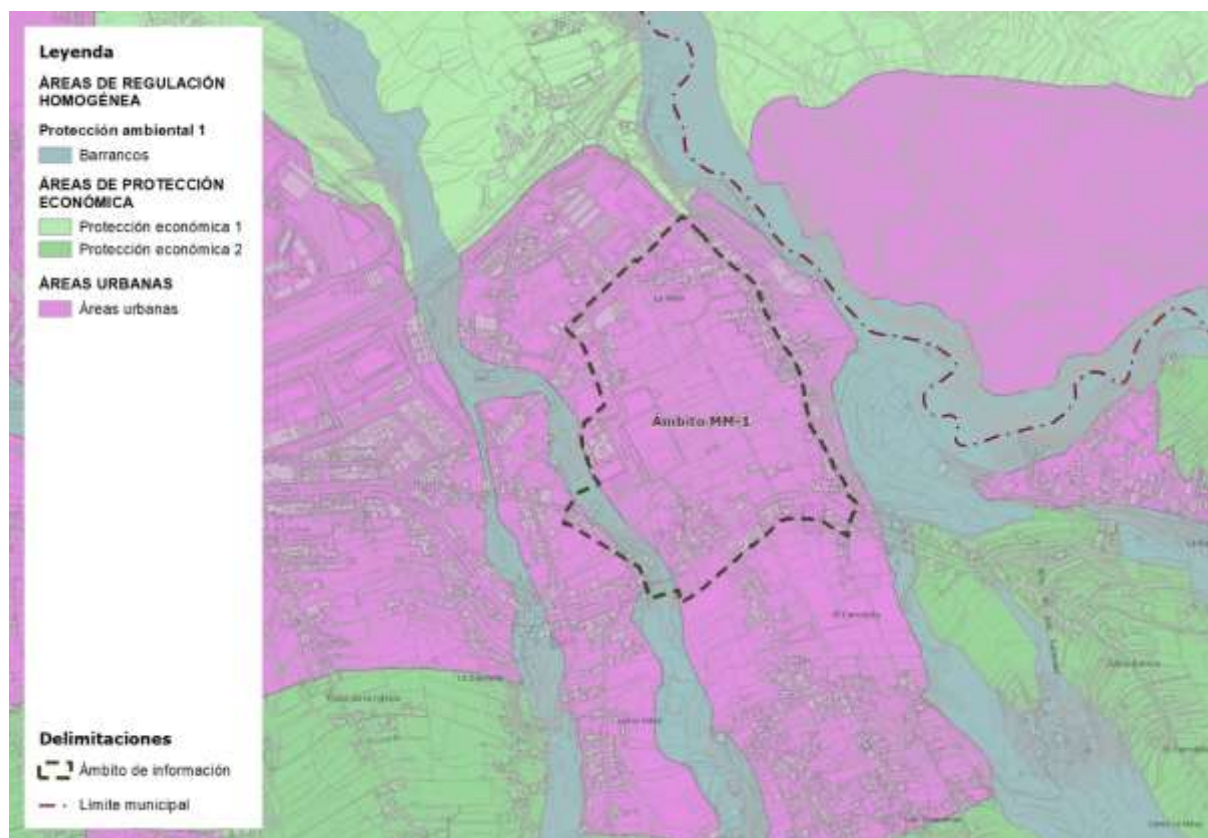


Imagen 16. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM1.

Modificación Menor 2: Prolongación de la calle Barranquillo

De acuerdo al PIOT, la superficie del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2, se encuentra localizada sobre las siguientes Áreas de Regulación Homogénea:

- Urbana (Zona C/D)
- Protección Ambiental terrestre de Barrancos (Zona Ba).

Al entenderse derogadas las ARH urbanas que constituyen la mayor parte de los terreros correspondientes al ámbito de la Modificación Menor, se debe destacar la existencia de las Áreas de Protección Ambiental terrestre de Barrancos, que exige mantener la integridad del relieve y evitar afecciones a los cauces y escorrentías del barranco.



Imagen 17. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM2.

Modificación Menor 3: Prolongación de la calle Lomo La Mina

De acuerdo al PIOT, la superficie del ámbito de estudio de la Modificación Menor 3, se dispone sobre tres Áreas de Regulación Homogénea:

- Protección Ambiental terrestre (Zona Ba)
- Áreas de Protección Económica y Territorial (Zona Bb)
- urbana (Zona C/D).

La mayor parte del ámbito está constituido por las ARH económica y ambiental, quedando un mínimo de ARH urbanas que deben considerarse derogadas. La Modificación Menor deberá respetar la matriz de usos de protección ambiental terrestre señalados en el PIOT para las ARH ambiental, al igual que las limitaciones de usos para la protección del paisaje de la ARH económica (Zona Bb).

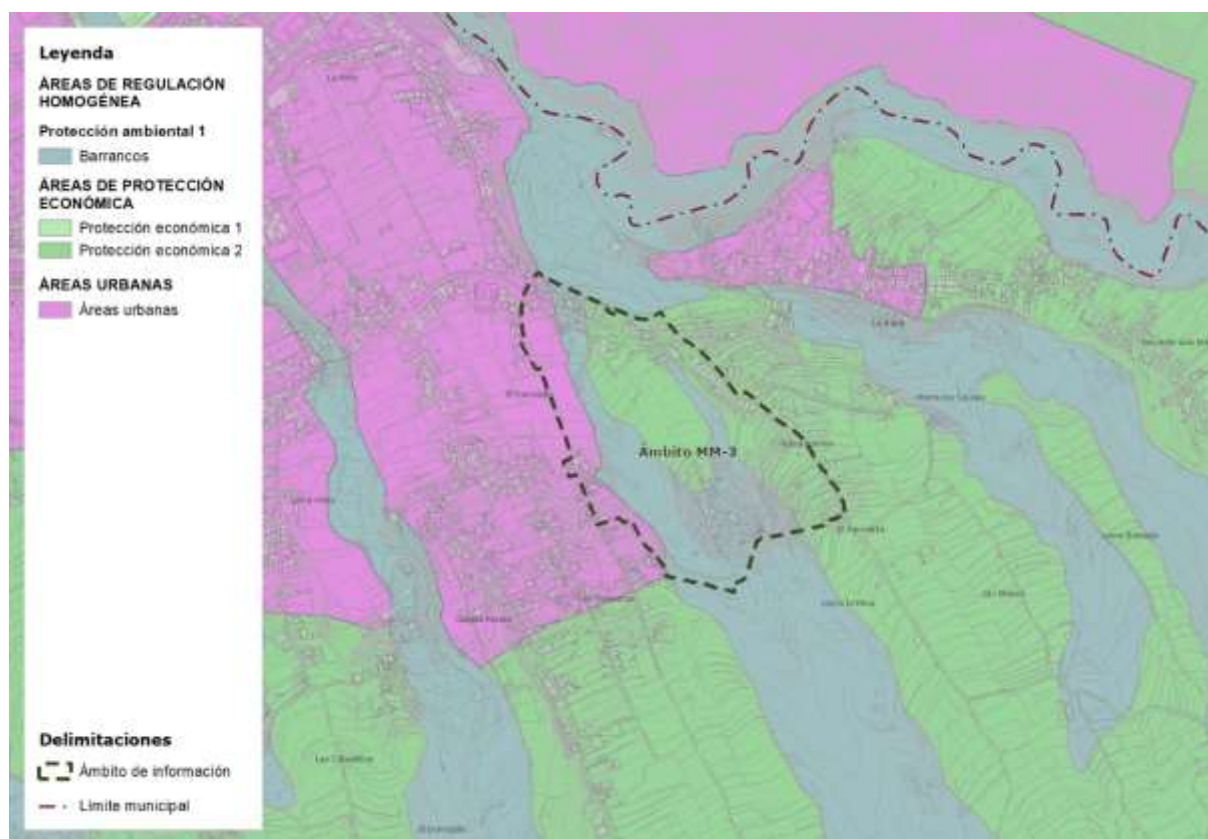


Imagen 18. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM3.

Modificación Menor 4: Prolongación de la calle Granadillo

De acuerdo al PIOT, la superficie del ámbito de estudio de la Modificación Menor 4 se encuentra localizada sobre dos Áreas de Regulación Homogénea:

- Áreas de Protección Económica y Territorial (Zona Bb)
- Urbana (Zona C/D).

La mayor parte del ámbito está constituido por la ARH económica, quedando un mínimo de ARH urbanas que deben considerarse derogadas. La Modificación Menor deberá respetar la matriz de usos de protección económica para la protección del paisaje de la ARH económica (Zona Bb).

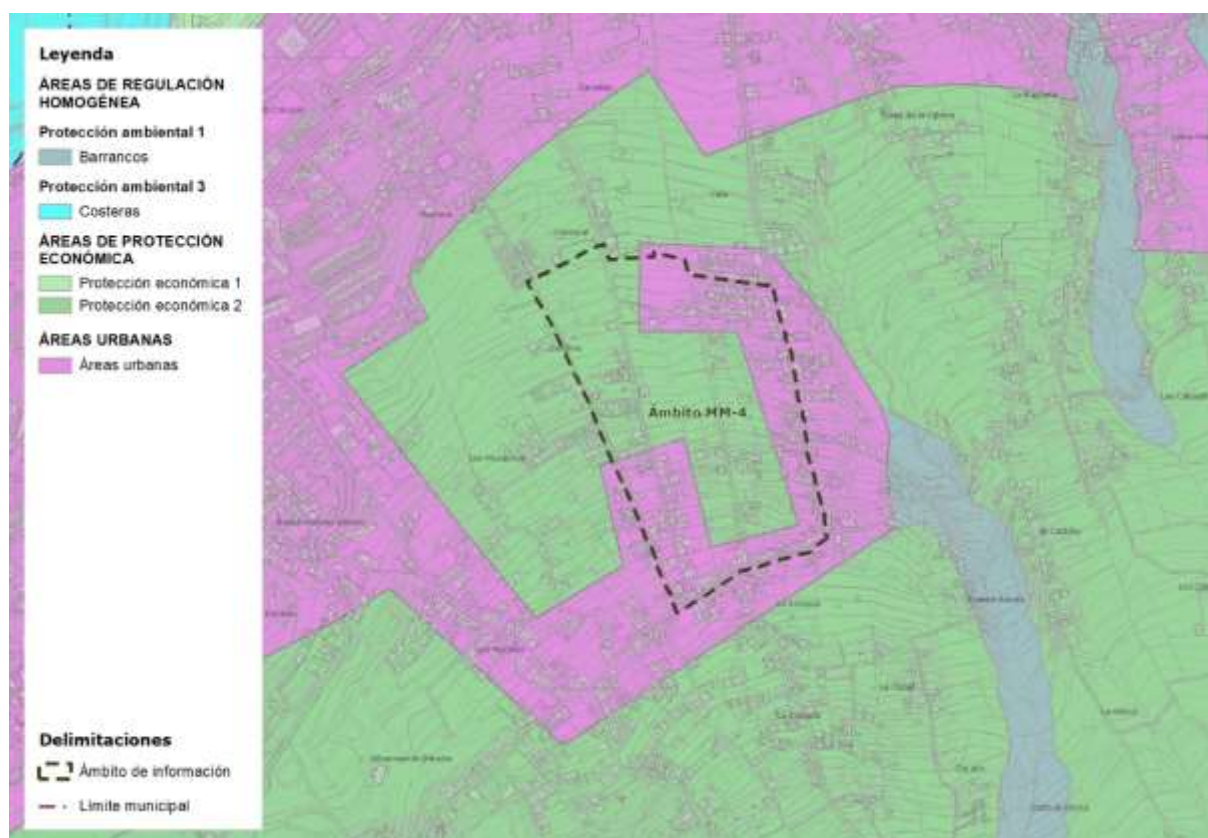


Imagen 19. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM4.
Fuente: PIOT

La ordenación de las MM1, MM2, MM3 y MM4 resulta plenamente compatible con las determinaciones vigentes del PIOT, al no afectar a sistemas insulares ni a ámbitos estratégicos, y al integrarse de manera coherente en las ARH vigentes (Ba y Bb). Las actuaciones proyectadas se limitan a la implantación de viarios locales de carácter infraestructural, sin efectos urbanizadores, adecuadamente justificados y coherentes con la estructura territorial superior.

3.2.2. Instrumentos de Ordenación Territorial

Además de los anteriores, existen otros instrumentos de planeamiento insular que, como consecuencia de la entrada en vigor de la LSENPC, deberán ser analizados de cara a concretar aquellos que, en su caso, resulten de aplicación, y que son los que se enuncian a continuación.

3.2.2.1. Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos (PTEORT)

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de la isla de Tenerife (PTEOR) fue aprobado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el 29 de julio de 2011 y, publicado en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 199, de fecha 7 octubre de 2011.

El PTEOR constituye el instrumento de referencia para la ordenación de las infraestructuras y actividades vinculadas a la gestión integral de residuos en la isla. Su ámbito de aplicación es insular y responde a los principios de la jerarquía europea en materia de residuos: prevención, preparación para la reutilización, reciclaje, valorización y eliminación final.

Este plan territorial tiene como objeto la ordenación de infraestructuras o equipamientos de ámbito supramunicipal en materia de residuos. Sus determinaciones deberán ser atendidas por el planeamiento urbanístico.

El documento fija determinaciones vinculantes y criterios orientadores de obligado cumplimiento para el planeamiento insular y municipal, garantizando la coherencia del modelo territorial con las necesidades de recogida, tratamiento y disposición de residuos.

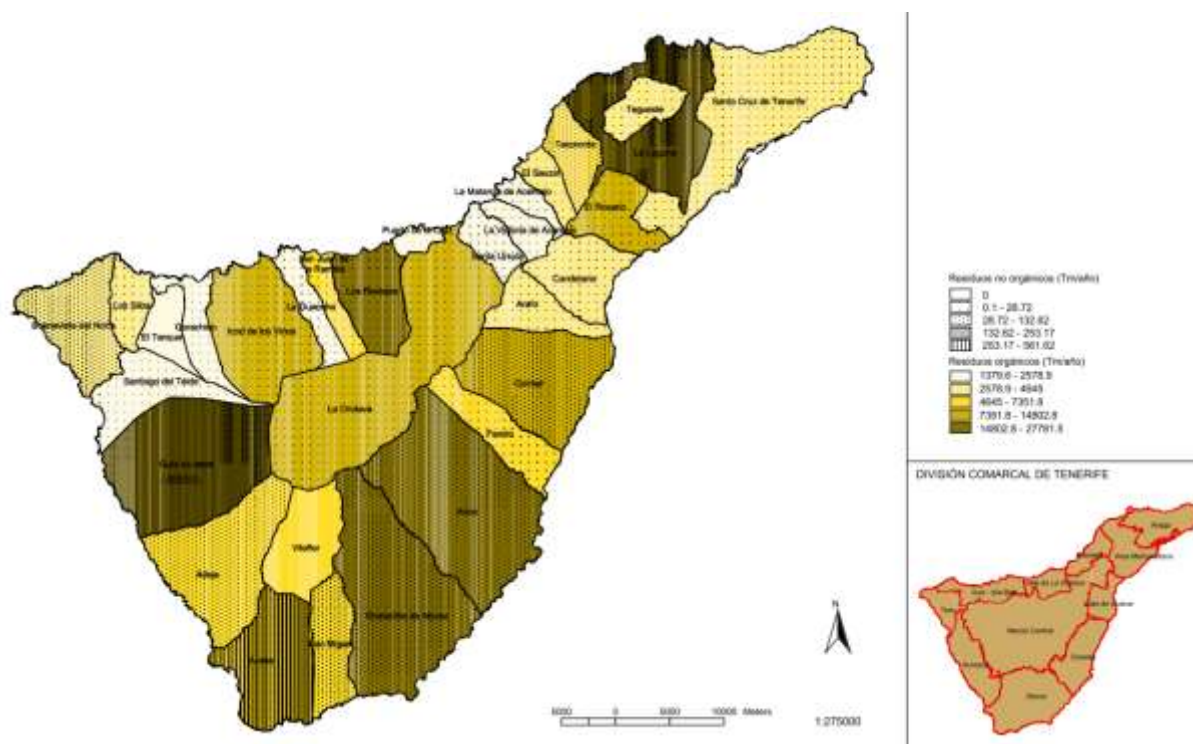


Imagen 20. Plano de volumen de residuos anual por municipios. Fuente: PTEOR.

En el marco de la comarca de Acentejo, a la que pertenece Santa Úrsula, el PTEOR contempla como elementos principales de la red insular:

- La localización de un punto limpio comarcal, con capacidad para clasificación y almacenamiento de voluminosos.
- La posible implantación de una planta de transferencia, aún pendiente de definición, cuya ubicación deberá consensuarse entre los municipios afectados.
- La ubicación de una EDAR planificada que recoja las aguas residuales de la Comarca de Acentejo para su depuración.

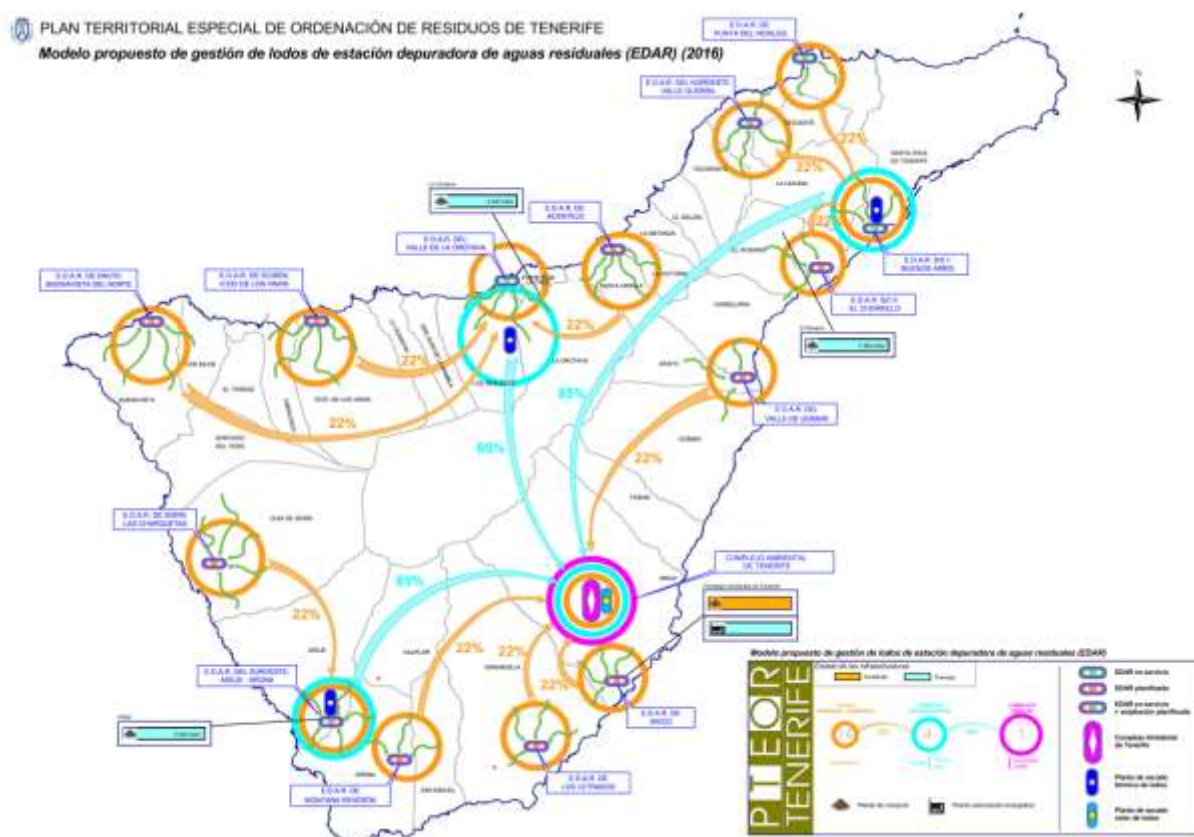


Imagen 21. Localización de la EDAR de Acentejo (planificada). Fuente: PTEOR.

Si bien el PTEOR no asigna reservas de suelo específicas en el término municipal de Santa Úrsula, sí establece recomendaciones que deben recogerse en el planeamiento urbanístico:

- Compatibilizar los usos del suelo con las instalaciones de gestión de residuos, cuando estas sean necesarias.
- Reservar espacios adecuados para posibles equipamientos municipales o supramunicipales, tales como puntos limpios o áreas de transferencia.
- Integrar ambiental y paisajísticamente las instalaciones, evitando impactos en áreas urbanas consolidadas o en suelos rústicos con protección.

En relación con la presente Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula, se ha verificado que:

- Ninguno de los viarios, suelos o ámbitos de actuación propuestos interfiere con las determinaciones específicas del PTEOR ni con la red insular prevista.
- No se prevé la implantación de nuevas infraestructuras de residuos dentro del ámbito de ordenación objeto de la modificación.
- Las determinaciones de la Modificación Menor resultan compatibles con las directrices insulares en materia de gestión de residuos, garantizando la coherencia del planeamiento local con el modelo insular.

3.2.2.2. Plan Territorial Especial de prevención de Riesgos (PTEOPR)

El Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos (PTEOPRE) fue aprobado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el 30 de marzo de 2012 y, publicado en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 94, de fecha 14 de mayo de 2012.

El PTEOPRE constituye el marco de referencia a nivel insular para la prevención y mitigación de los efectos derivados de determinados riesgos naturales en Tenerife.

Se formula en desarrollo de las determinaciones establecidas en el Decreto 56/2011, de 4 de marzo, por el que se aprueba la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), para su adaptación a las Directrices de Ordenación, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIO y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares, y de conformidad con lo dispuesto en la Directriz 50 de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, a fin de asegurar la coherencia de objetivos, criterios y determinaciones de ordenación.

El PTEOPRE tiene por objeto la integración de la variable "riesgo" en la planificación territorial y urbanística, adoptando las medidas necesarias encaminadas a fomentar la prevención, mitigación y conocimiento de los riesgos naturales relacionados. Asimismo, persigue el establecimiento de una adecuada ordenación de las dotaciones, equipamientos e infraestructuras que en una situación de emergencia desempeñen un papel crítico en términos de protección civil.

Los objetivos del Plan son:

- Objetivo 1. Definir un marco general de referencia y aproximación al análisis y zonificación del riesgo a escala insular a partir de los mapas de susceptibilidad.
- Objetivo 2. Constituir la base de aproximación a la zonificación del riesgo en la Isla como herramienta válida para que otros instrumentos de ordenación incorporen el análisis del riesgo a escala más detallada.

- Objetivo 3. Racionalizar la implantación de los usos sobre el territorio, de forma que se tenga en cuenta la exposición a determinados riesgos como un factor primordial en la labor de planificación y en la asignación de usos y de sus intensidades al suelo.
- Objetivo 4. Garantizar la compatibilidad de los usos y actividades con los riesgos detectados, en especial en cuanto a la implantación de los equipamientos que, en un momento dado, pueden desempeñar funciones propias de la protección civil.
- Objetivo 5. Promover la difusión, el conocimiento y la sensibilización en relación a los principales riesgos a los que está sometido el territorio insular.

El modelo del PTEOPRE se basa en tres submodelos definidos en relación a los fenómenos naturales: riesgo volcánico, de incendios forestales y dinámica de vertientes.

Para todos estos riesgos el PTEOPRE establece unos grados de susceptibilidad, desde Muy Alta y Alta a Moderada, Baja y Muy Baja.

En su artículo 13, el PTEOPRE determina como recomendación que, a partir de la zonificación de la susceptibilidad establecida, la Modificación Menor podrá pormenorizar y precisar los riegos a la escala que corresponda. Y como norma no directiva, que deberá considerar la zonificación a la susceptibilidad establecida en este instrumento territorial *"al menos como información a tener en cuenta en el análisis de alternativas"*, y prestará *"especial atención a evitar la exposición al riesgo o reducir la vulnerabilidad de los equipamientos relevantes para la protección civil señalados en el siguiente capítulo, así como de cualquier otra dotación, equipamiento o infraestructura que preste un servicio esencial para la sociedad"*.

En los apartados 4, 5, 6 y 7 del Documento Ambiental Estratégico (DAE) se pormenoriza cada una de la Modificaciones Menores descritas aquí a través del estudio de los mapas de susceptibilidad del Plan Territorial Especial de Ordenación Para la Prevención de Riesgos. Estos mapas son el resultado de la zonificación del peligro específico de cada uno de los riesgos analizados, entendiéndose el peligro como la probabilidad de que un área se vea afectada por un fenómeno considerado en un intervalo de tiempo dado.

En este caso, la susceptibilidad se define como la posibilidad de que suceda un fenómeno en un espacio determinado o la posibilidad de que una zona se vea afectada por un determinado proceso, expresada en diversos grados cualitativos. Esto permite una aproximación razonable a peligrosidad de una zona.

Riesgo volcánico

En lo que respecta a la zonificación de la susceptibilidad volcánica establecida en el PTEOPRE, Santa Úrsula se encuentra en una zona de riesgo Baja e incluso protegida topográficamente. Si bien, existe riesgo algo mayor por caída de piroclastos.

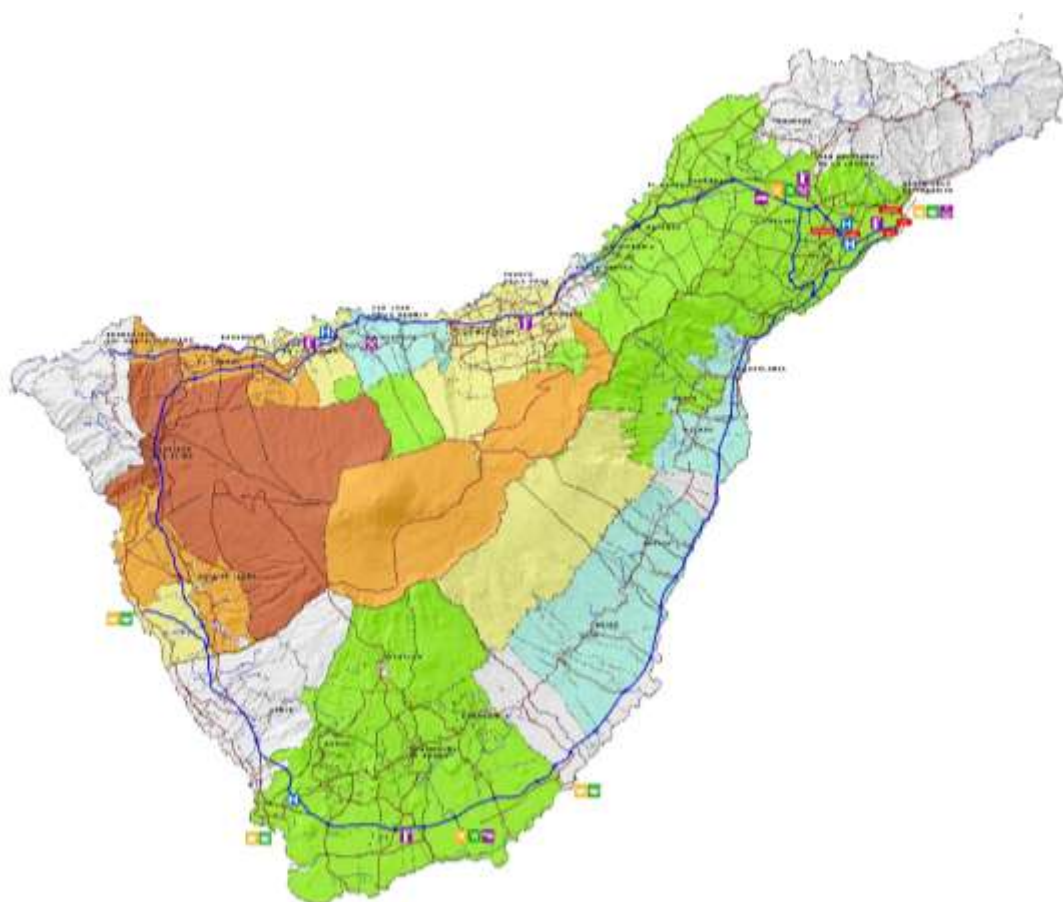


Imagen 22. Plano de susceptibilidad volcánica. Fuente PTEOPRE.

Riesgo de incendios forestales

En cuanto a la zonificación de la susceptibilidad frente al riesgo de incendios forestales establecida en el PTEOPRE, el espacio considerado con un nivel de susceptibilidad Muy Alta coincide con las ARH de Bosques Potenciales del PIOT, por lo que se considera que, al ser el uso principal de conservación, son áreas de muy baja concentración de personas. En lo que respecta a las Modificaciones Menores, tienen un nivel de riesgo Bajo o Muy Bajo.

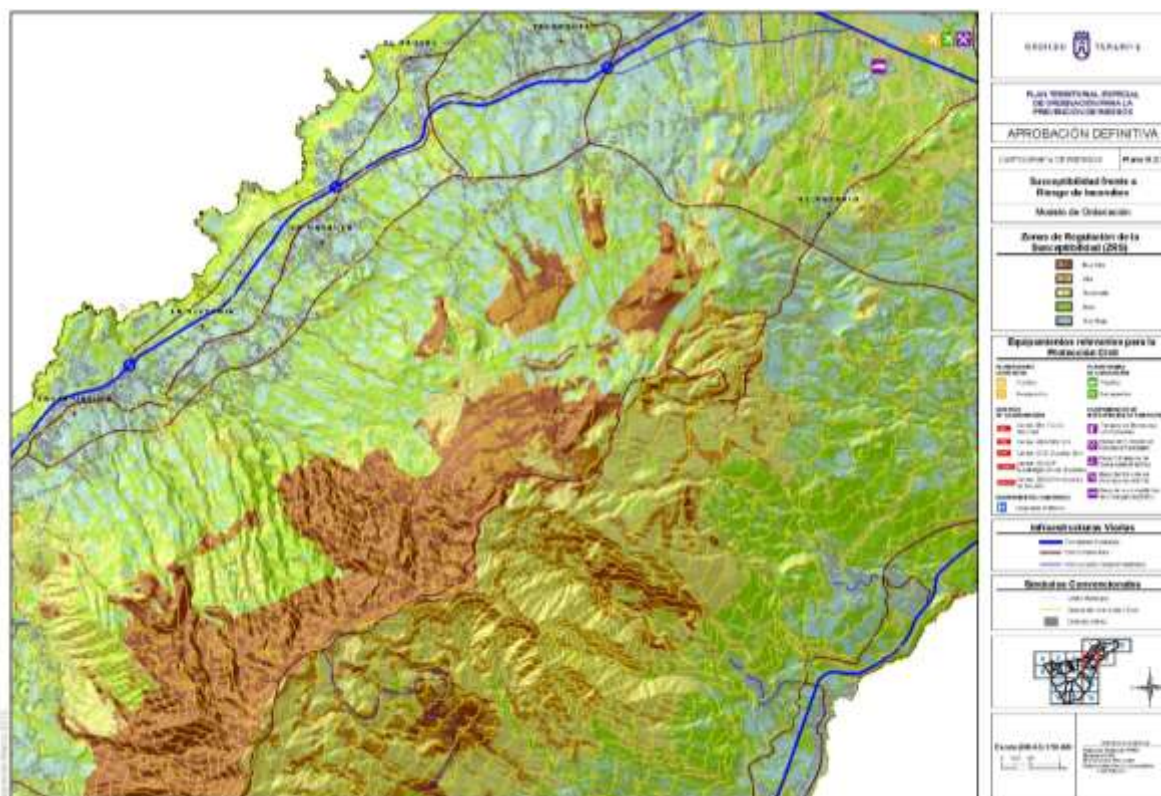


Imagen 23. Plano de susceptibilidad frente a de incendios forestales en la Comarca de Acentejo. Fuente PTEOPRE.

Riesgo asociado a dinámica de vertientes

En el submodelo de zonificación de la susceptibilidad frente al riesgo asociado a la dinámica de vertientes, en la Comarca de Acentejo se alcanzan niveles de susceptibilidad ALTA o MUY ALTA en los siguientes ámbitos:

- Las laderas de interfluvio al sureste del área urbana de Santa Úrsula en el entorno de Las Toscas de Ana María, El Farrobbillo, Las Crucitas, Las Calzadillas y La Corujera, así como parte de los cauces de los barrancos de la Plaza (o de La Hoya), barranco de La Cruz y Barranco Hondo.

Del contraste de la zonificación de la susceptibilidad frente al riesgo de dinámica de vertientes y de la distribución básica de los usos se concluye que la mayor parte de los ámbitos citados se localizan en ARH de Protección Ambiental, en sus diferentes categorías –laderas, barrancos, montañas, bosques potenciales y bosques consolidados, costeras- y de Protección Económica -1 y 2.

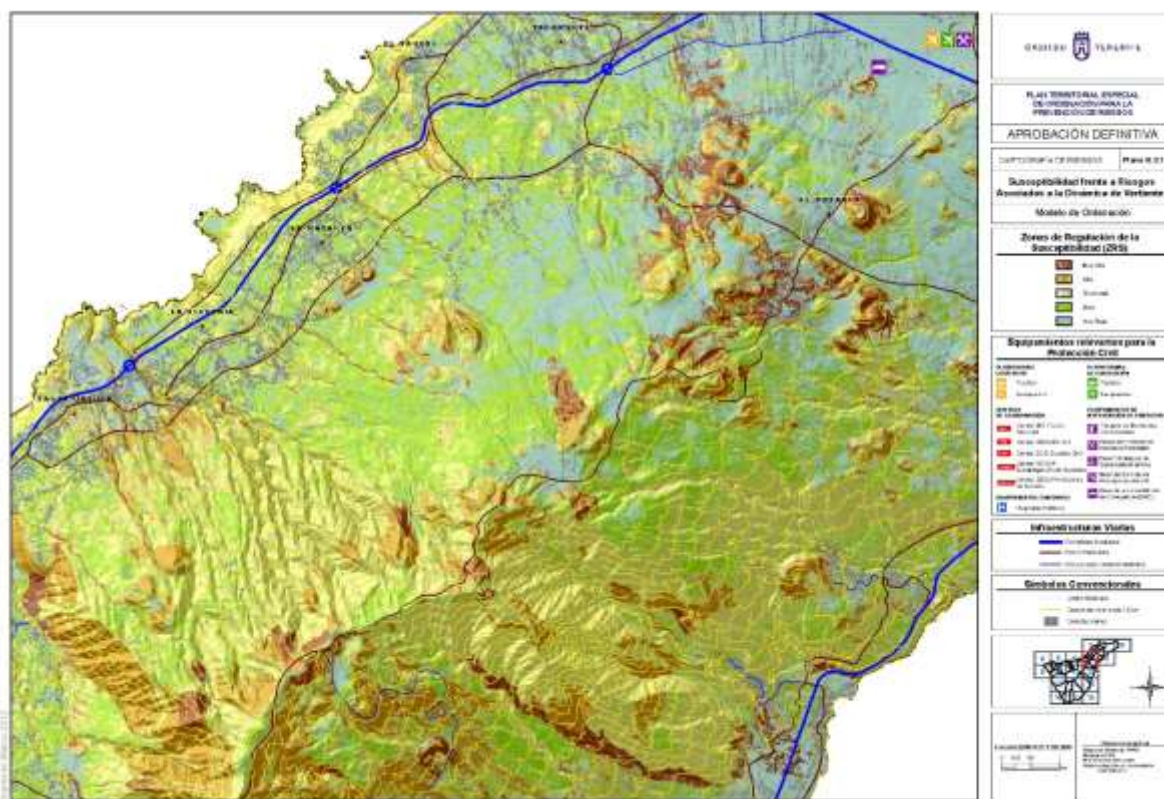


Imagen 24. Plano de susceptibilidad frente a riesgos asociados a dinámica de vertientes en la Comarca de Acentejo. Fuente PTEOPRE.

Riesgo sísmico

Con respecto al riesgo sísmico, no contiene disposición alguna, sino que hace referencia a la legislación específica. Se considera necesario solo para territorios con previsión sísmica superior a VI en la escala macrosísmica europea (EMS).

El Instituto Geográfico Nacional ha revelado la existencia de eventos sísmicos de baja magnitud al norte de la Isla de Tenerife. La intensidad máxima esperada de estos sismos es igual o inferior al grado IV de la escala EMS, lo que significa que los posibles efectos de estos eventos se limitarían principalmente a daños de poca magnitud.

A pesar de esto, al tratarse de una Isla volcánica, con tendencia a los enjambres sísmicos, existen zonas del municipio de Santa Úrsula que el PTEOPRE categoriza como de una susceptibilidad sísmica Alta. Si bien la mayor parte de estos impactos son de magnitud baja en la escala EMS y no son sentidos por la población.

Riesgo hidrológico

En lo que respecta al riesgo hidrológico, se remite al Plan Especial de Defensa frente a Avenidas de Tenerife (PDA). Según este plan, los problemas devenidos por las avenidas de agua en la isla de Tenerife no son localizados, extendiéndose a la práctica totalidad del territorio. Las riadas no suelen producirse porque se desborden los barrancos, sino porque

la escorrentía (incluso antes de llegar a sus cauces) genera daños a causa de su velocidad, calado y erosión consiguiente. Una parte sustancial de los daños se producen como consecuencia del fenómeno que se ha denominado “escorrentía de ladera”.

En los apartados 4, 5, 6 y 7 del Documento Ambiental Estratégico (DAE) se pormenoriza cada una de la Modificaciones Menores descritas aquí a través del estudio de los mapas del PDA, que ha registrado lugares de riesgo grave de inundación.

Riesgos meteorológicos

Con respecto a los riesgos meteorológicos, el Plan no contempla determinaciones.

Sin embargo, cabe destacar que, tal y como destaca el artículo 17 del PTEOPRE, desde 2021 el municipio de Santa Úrsula tiene aprobado un Plan Municipal de Emergencias, elaborado de acuerdo a la normativa vigente en materia de Protección Civil.

El alcance de la presente MM no presenta incompatibilidades con este instrumento territorial. Sus determinaciones deberán ser atendidas por el planeamiento urbanístico.

En síntesis, del análisis del PTEOPRE se desprende que las Modificaciones Menores planteadas son plenamente compatibles con el marco insular de prevención de riesgos, al localizarse en ámbitos cuya susceptibilidad frente a los diferentes peligros naturales — volcánico, incendios forestales, dinámica de vertientes, sismicidad e hidrología— se sitúa mayoritariamente en niveles bajos o moderados, sin comprometer infraestructuras críticas ni incrementar la vulnerabilidad territorial. La consideración de la zonificación de riesgos permitirá integrar este condicionante en la evaluación de alternativas, orientando la ordenación hacia soluciones proporcionales, de mínima afección y coherentes con la funcionalidad prevista para cada viario, en línea con las determinaciones del artículo 13 del PTEOPRE. En conjunto, las actuaciones planteadas deben ajustarse al principio de prevención y a los criterios de seguridad territorial establecidos por el planeamiento insular, sin introducir afecciones significativas ni incompatibilidades con los instrumentos sectoriales de gestión del riesgo.

3.2.2.3. Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras de Telecomunicaciones (PTEOIT)

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Tenerife (PTEOIT) fue aprobado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el 26 de julio de 2018 y, publicado en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 2, de fecha 3 enero de 2019

El PTEOIT constituye el instrumento de planificación insular que desarrolla las Directrices de Ordenación de las Telecomunicaciones de Canarias y el PIOT, definiendo el modelo territorial para la implantación de las infraestructuras de telecomunicación de carácter supramunicipal.

Sus objetivos principales son:

- Identificar espacios aptos para la localización de estaciones de telecomunicación (radiodifusión, telefonía móvil, banda ancha inalámbrica, etc.).
- Fijar criterios de integración paisajística y compatibilidad territorial, especialmente en áreas de sensibilidad ambiental o urbanística.
- Minimizar la localización en suelos protegidos, fomentando además el uso compartido de infraestructuras entre operadores, a fin de optimizar recursos y reducir impactos.

En el término municipal de Santa Úrsula, el PTEOIT no establece Ámbitos de Referencia específicos en el ámbito de afección de la presente Modificación Menor del PGO. Las instalaciones actualmente existentes se ubican principalmente en laderas y áreas exteriores al ámbito de ordenación, con una distribución orientada a garantizar la cobertura del casco urbano y de los barrios principales. Estas instalaciones son:

- URS_01: La Vera (Nivel de Relevancia 3).
- URS_02: La Puntilla (Nivel de Relevancia 3).
- URS_03: Las Crucitas (Nivel de Relevancia 1).

La revisión de los viarios y suelos comprendidos en la Modificación Menor confirma que:

- No se prevé la implantación de nuevas infraestructuras de telecomunicación en los ámbitos señalados.
- No se identifican interferencias entre las determinaciones de la Modificación Menor y la red insular de telecomunicaciones prevista en el PTEOIT.
- Las determinaciones del planeamiento mantienen la compatibilidad con la localización futura de infraestructuras, en caso de ser requeridas por necesidades técnicas de cobertura.

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM28N:

X: 354538 Y: 3145796

NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO:

Nivel 3

Código del ámbito:

La Vera URS_01

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS:

Móviles y Banda Ancha

LOCALIZACIÓN:

DIRECCIÓN:

Camino Matagorda, junto al enlace de la TF-5 en el P.K. 28,4

LOCALIDAD:

La Vera

MUNICIPIO:

Santa Ursula

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES, ACCESIBILIDAD Y SERVICIOS BÁSICOS:

Código inventario	Servicios	Nº de soportes	Altura (m)

ACCESOS:

Rodado, a través de pista de tierra

ESTADO DE CONSERVACIÓN:

Buena

SUMINISTRO ELÉCTRICO EXISTENTE:

Acometida a red eléctrica a menos de 50 m

POSIBLES AFECIONES A ÁMBITOS DE INTERÉS NATURAL O ECOLÓGICO, DE INTERÉS CULTURAL Y A SERVIDUMBRES DE PROTECCIÓN:

No se constatan afecciones sobre áreas protegidas ni sobre elementos patrimoniales de interés. Respecto a las servidumbres de protección, se ha de señalar que el ámbito de referencia invade parcialmente el dominio público, la servidumbre y la zona de afección de la autopista TF-5. A la hora de ubicar las infraestructuras también se tendrá en consideración el trazado que determine el PTEOI del Tren del Norte y, en su caso, de la existencia de proyectos de ampliación de la TF-5.




La Vera URS_01

Código del ámbito:

Móviles y Banda Ancha

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS:

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM28N:

X: 354538 Y: 3145796

NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO:

Nivel 3

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

• CONDICIONES GENERALES Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS, MEDIDAS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS

Nº máximo de soportes:	1	Altura máxima (m):	25
Nº máximo de casetas:	5	Superficie máx. edificable (m²):	48

No se permite la ocupación del Ámbito de Referencia cuya superficie se reserva para la protección de la ladera y los cultivos agrícolas.

Además de lo anterior, salvo que se justifique la imposibilidad de llevarlos a cabo, para la implantación de las infraestructuras se tendrán en consideración las determinaciones siguientes:

- Las infraestructuras se localizarán lo más próximo que sea posible a la TF-1. No obstante lo anterior, atendiendo a que gran parte del ámbito de referencia se localiza en suelo urbano, a la hora de ubicar las infraestructuras, se podrá tener en consideración lo dispuesto en el artículo 20, acerca de la localización de infraestructuras en suelo urbano y urbanizable, según el nivel de relevancia al que resulten afectadas.
- En caso de ubicación en suelo urbano, la localización definitiva de las infraestructuras se realizará en concordancia con la ordenación pormenorizada que establezca el planeamiento urbanístico.
- El soporte, los elementos radiantes y las casetas adoptarán una tipología y composición que contribuyan a minimizar su impacto desde los focos visuales principales, considerado como tales el núcleo de la Santa Ursula y la TF-5. Para ello los proyectos que legitimen los soportes incorporarán fotomontajes o infografías de la solución adoptada y de al menos dos de las alternativas consideradas.
- Atendiendo a la posible ubicación del soporte en la franja próxima a la autopista, se tendrá en consideración que formará parte del sistema que constituyen los dispuestos en los márgenes de la TF-5, por lo que se optará por el uso de tipologías análogas a las ya existentes.
- Las casetas mantendrán un acabado homogéneo en toda la superficie de sus paramentos. Se ejecutarán con la mayor adaptación topográfica que sea posible, en uno o más cuerpos que integren varias unidades, adoptando características comunes entre sí conformando un conjunto compacto y coherente en cuanto a tipologías y materiales de acabado.
- Para una mejor integración paisajística, se respetará el entorno de las infraestructuras de telecomunicaciones. Se utilizarán preferentemente especies autóctonas de porte arbóreo o arbustivo.



Imagen 25. Ficha de la Infraestructura de Telecomunicaciones URS_01. Fuente PTEOIT.

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM20N: X: 353358 Y: 3145319

NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO: Nivel 3

LOCALIZACIÓN:

DIRECCIÓN: C/Caracas, La Villa **LOCALIDAD:** Urbanización Loma Nómán

MUNICIPIO: Santa Úrsula

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES, ACCESIBILIDAD Y SERVICIOS BÁSICOS:

Código inventario	Servicios	Nº de soportes	Altura (m)
STU_02	Móviles - 5G	1	25-30

ACCESOS: Rodado, a través de vía asfaltada **ESTADO DE CONSERVACIÓN:** Bueno

SUMINISTRO ELÉCTRICO EXISTENTE: Acometida a red eléctrica

POSIBLES AFECCIONES A ÁMBITOS DE INTERÉS NATURAL O ECOLÓGICO, DE INTERÉS CULTURAL Y A SERVIDUMBRES DE PROTECCIÓN:

No se constatan afecciones sobre áreas protegidas ni sobre elementos patrimoniales de interés.

Respecto a las servidumbres de protección, cabe señalar que el ámbito de referencia invade parte del dominio público, la servidumbre y la zona de afección de la TF-5. A la hora de ubicar las infraestructuras también se tendrá en consideración el trazado que determine el PTEOI del Tren del Norte y, en su caso, de la existencia de proyectos de ampliación de la TF-5.

Código del ámbito: La Puntilla URS_02

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS: Móviles, Banda Ancha y Transporte Radio




La Puntilla URS_02 **Código del ámbito:**

Móviles, Banda Ancha y Transporte Radio

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS:

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM20N: X: 353358 Y: 3145319

NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO: Nivel 3

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

• CONDICIONES GENERALES Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS, MEDIDAS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS

Nº máximo de soportes:	Altura máxima (m):
1	25

Nº máximo de casetas:	Superficie máx. edificable (m²):
0	45

No se permite la ocupación del Ámbito de Referencia cuya superficie se reserva para la protección de bancales de cultivo, la edificación y las laderas.

Además de lo anterior, salvo que se justifique la imposibilidad de llevarlas a cabo, para la implantación de las infraestructuras se tendrán en consideración las determinaciones siguientes:

- Las infraestructuras se emplazarán preferentemente donde se localiza la infraestructura existente (inventario: URS_02) o en su caso, en el área alterada por las mismas. Se podrá hacer uso de las infraestructuras existentes siempre que éstas se adecúen a las condiciones establecidas por el Plan.
- A la hora de determinar el emplazamiento de las infraestructuras se tendrá en consideración el trazado definitivo del Tren del Norte.
- En caso de sustitución del soporte, se tendrá en consideración que formará parte del sistema que constituyen los dispuestos en los márgenes de la TF-5, por lo que se optará por el uso de tipologías análogas a las mayoritariamente existentes, con objeto de conformar una serie reconocible.
- Las casetas mantendrán un acabado homogéneo en toda la superficie de sus paramentos. Se ejecutarán, con la mayor adaptación topográfica que sea posible, en uno o más cuerpos que integren varias unidades, adoptando características comunes entre sí conformando un conjunto compacto y coherente en cuanto a tipologías y materiales de acabado.
- Se hará uso de la vía existente que da acceso al emplazamiento URS_02, en buen estado de conservación, como acceso al ámbito de referencia, sin posibilidad de ampliación de sección.



CONDICIONES GENERALES Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS, MEDIDAS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS

Además de lo anterior, salvo que se justifique la imposibilidad de llevarlas a cabo, para la implantación de las infraestructuras se tendrán en consideración las determinaciones siguientes:

- Las infraestructuras se emplazarán preferentemente donde se localiza la infraestructura existente (inventario: URS_02) o en su caso, en el área alterada por las mismas. Se podrá hacer uso de las infraestructuras existentes siempre que éstas se adecúen a las condiciones establecidas por el Plan.
- A la hora de determinar el emplazamiento de las infraestructuras se tendrá en consideración el trazado definitivo del Tren del Norte.
- En caso de sustitución del soporte, se tendrá en consideración que formará parte del sistema que constituyen los dispuestos en los márgenes de la TF-5, por lo que se optará por el uso de tipologías análogas a las mayoritariamente existentes, con objeto de conformar una serie reconocible.
- Las casetas mantendrán un acabado homogéneo en toda la superficie de sus paramentos. Se ejecutarán, con la mayor adaptación topográfica que sea posible, en uno o más cuerpos que integren varias unidades, adoptando características comunes entre sí conformando un conjunto compacto y coherente en cuanto a tipologías y materiales de acabado.
- Se hará uso de la vía existente que da acceso al emplazamiento URS_02, en buen estado de conservación, como acceso al ámbito de referencia, sin posibilidad de ampliación de sección.

Imagen 26. Ficha de la Infraestructura de Telecomunicaciones URS_02. Fuente PTEOIT.

Código del ámbito: Las Crucitas URS_03

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM38N: X: 355110 Y: 3144190
NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO: Nivel 1

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS: TDT, FM, Móviles y Banda Ancha

LOCALIZACIÓN:
DIRECCIÓN: Depósito de abastecimiento urbano de Las Trascueras LOCALIDAD: Fandullo Alto C/ Las Trascueras
MUNICIPIO: Santa Úrsula

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES, ACCESIBILIDAD Y SERVICIOS BÁSICOS:

Código inventario	Servicios	Nº de soportes	Altura (m)
STU_01	TDT	1	10-15

ACCESOS: Rodado a través de pista asfaltada **ESTADO DE CONSERVACIÓN:** Bueno
SUMINISTRO ELÉCTRICO EXISTENTE: Acometida

POSIBLES AFECIONES A ÁMBITOS DE INTERÉS NATURAL O ECOLÓGICO, DE INTERÉS CULTURAL Y A SERVIDUMBRES DE PROTECCIÓN:

No se constatan afecciones directas a áreas protegidas, a elementos patrimoniales relevantes que estén declarados Bien de Interés Cultural ni a terrenos de dominio público y servidumbres de protección en virtud de la legislación sectorial vigente, si bien habrá de tenerse en consideración la proximidad del cauce del Barranco de La Cruz por el pudiera darse alguna afección a sus zonas de protección.




Código del ámbito: Las Crucitas URS_03

SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN CARACTERÍSTICOS: TDT, FM, Móviles y Banda Ancha

COORDENADAS DE REFERENCIA WGS84-UTM38N: X: 355110 Y: 3144190
NIVEL DE RELEVANCIA DEL ÁMBITO: Nivel 1

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

CONDICIONES GENERALES Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS, MEDIDAS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS

Nº máximo de soportes	Altura máxima (m)
3	20

Nº máximo de casetas	Superficie máx. edificable (m²)
10	80

No se permite la ocupación del Ámbito de Referencia que está situado en suelo rústico con destino agrícola, está o no cultivado, por la calidad paisajística que detenta.

Ubicación compartida y uso compartido de las infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 22 de las Normas.

A la hora de disponer las infraestructuras, se tendrán en consideración si existen afecciones a la zona de servidumbre de protección y de Policía de barranco de La Cruz, de acuerdo con la delimitación de los mismos que establece el Consejo Insular de Aguas y las disposiciones del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Además de lo anterior, salvo que se justifique la imposibilidad de llevarlas a cabo, para la implantación de las infraestructuras se tendrán en consideración las determinaciones siguientes:

- Las infraestructuras se localizarán en el ámbito ocupado por el depósito de abastecimiento o en contigüidad por la parcela ocupada por éste.
- Al emplazar las infraestructuras en el ARI, los proyectos tendrán en consideración la visión que se tiene de las mismas desde los principales focos visuales, en este caso, las C/ de Las Trascueras y la carretera TF-217. Para ello, se estudiarán las medidas resultantes a través de losonómicas que fluyen las alternativas estudiadas y se justificarán las medidas adoptadas para minimar el impacto visual.
- Los proyectos podrán adoptar, en sustitución de los soportes, soluciones singulares en cuanto a la disposición de los antenas, tales como la ejecución de estructuras portantes que se integren en el volumen construido del depósito, destinadas a alojar los elementos radiantes, radiomos, etc. Esta solución será al menos una de las alternativas a las que se refiere el apartado anterior.
- Las casetas se dispondrán con la mayor adaptación topográfica que sea posible, con capacidad para adosarse entre sí, formando cuerpos edificadas coherentes, y con las tipologías y materiales de acabado que mejor se integran en el entorno rural donde se ubican.
- Se compensarán los desmontes y terraplenes necesarios. Si en la explotación se generan pequeños muros, se revestirán en piedra con características similares a las barrancas agrícolas.



Imagen 27. Ficha de la Infraestructura de Telecomunicaciones URS_02. Fuente PTEOIT.

Por tanto, puede afirmarse que la presente Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula resulta plenamente compatible con el PTEOIT, no siendo necesaria la reserva de suelo ni la introducción de condicionantes adicionales en relación con este instrumento insular.

3.2.2.4. Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, tercer ciclo (2021-2027)

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, correspondiente al tercer ciclo de planificación (2021-2027), aprobado definitivamente por el Decreto 372/2023 de 18 de septiembre, constituye el instrumento estratégico de gestión del recurso hídrico en el ámbito insular. En cumplimiento de la Directiva Marco del Agua (2000/60/CE), fija los objetivos medioambientales, las condiciones de uso y las medidas necesarias para garantizar un aprovechamiento sostenible de las aguas superficiales y subterráneas. Este plan, de aplicación directa sobre todo el territorio insular, establece determinaciones vinculantes para el planeamiento territorial y urbanístico, con especial incidencia en:

- La protección de las masas de agua superficiales y subterráneas.
- El control de vertidos y la promoción del drenaje urbano sostenible (SUDS).
- La prevención del riesgo de inundaciones y la adecuación de infraestructuras de evacuación.
- La disponibilidad y asignación de recursos hídricos en relación con nuevos desarrollos urbanísticos.



Imagen 28. Inventario de captaciones de agua subterránea en Santa Úrsula. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.

En el término municipal de Santa Úrsula, el Plan Hidrológico identifica la existencia de masas de agua subterráneas relevantes, vinculadas principalmente a la unidad hidrogeológica del Valle de La Orotava. No obstante, la cartografía oficial no señala afecciones específicas en los ámbitos de actuación contemplados en la Modificación Menor del PGO.

Asimismo, las zonas objeto de ordenación no se encuentran en áreas clasificadas como de riesgo potencial significativo de inundación, según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) ni en la delimitación hidrológica incluida en el propio Plan.

Las determinaciones de la Modificación Menor, orientadas principalmente a la ordenación de viarios a través de suelo rústico, que se conectan a ámbitos residenciales consolidados, no implican un incremento sustancial de la demanda de recursos hídricos ni alteraciones significativas del régimen hidrológico. Por el contrario, el nuevo planeamiento abre la posibilidad de incorporar soluciones de drenaje urbano sostenible (infiltración, retención y control de escorrentías), en línea con las directrices del Plan Hidrológico.

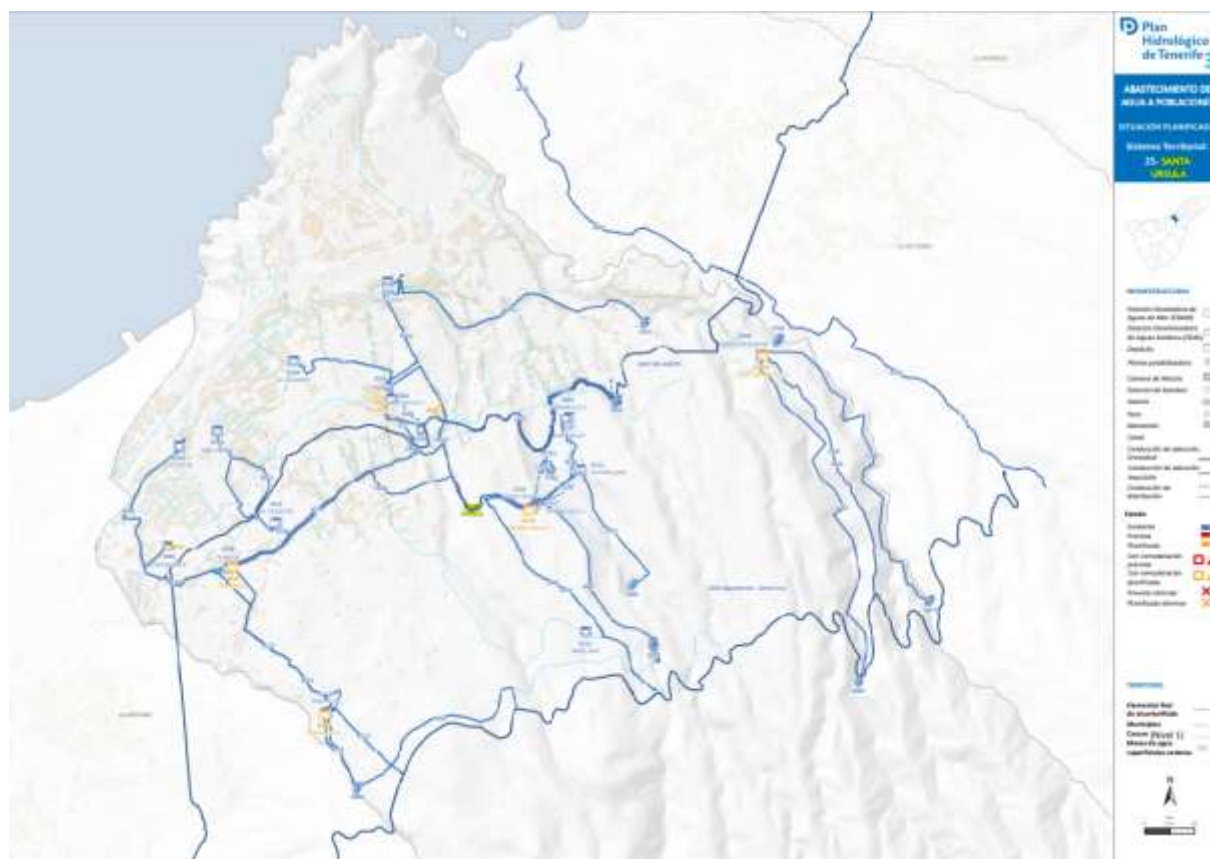


Imagen 29. Infraestructura de abastecimiento de agua a poblaciones en Santa Úrsula. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.



Imagen 30. Infraestructura de saneamiento de agua residual prevista en Santa Úrsula.
 Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.

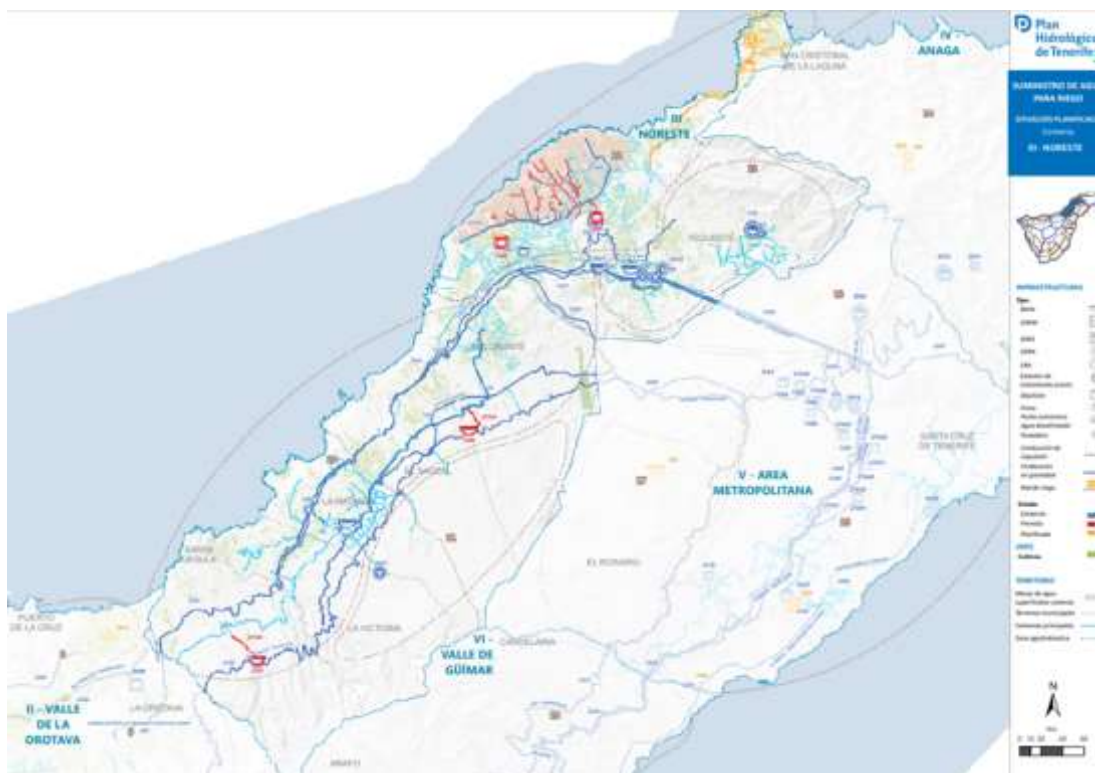


Imagen 31. Suministro de agua para riego en el Noreste. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.



Imagen 32. Red básica del transporte del agua en el Noreste. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.

En consecuencia, puede concluirse que la presente Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula resulta plenamente compatible con las determinaciones del Plan Hidrológico de Tenerife (2021–2027), sin necesidad de establecer reservas adicionales ni adaptaciones específicas.

3.2.2.5. Plan Especial de Gestión del Riesgo de Inundación de la demarcación Hidrográfica de Tenerife, segundo ciclo (2021–2027)

El Plan Especial de Gestión del Riesgo de Inundación (PGRI) de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife correspondiente al segundo ciclo de planificación (2021–2027), aprobado definitivamente mediante Decreto 129/2020, de 18 de diciembre (publicado en el BOC núm. 266 de fecha 24 de diciembre de 2020); y elaborado en cumplimiento de la Directiva 2007/60/CE, constituye el instrumento de referencia para la reducción de las consecuencias negativas de las inundaciones sobre la salud humana, el medio ambiente, el patrimonio cultural y la actividad económica.

El PGRI identifica las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), delimita los mapas de peligrosidad y riesgo elaborados en el marco del Sistema Nacional

de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) y establece un conjunto de objetivos y medidas dirigidas a la prevención, protección y preparación frente a episodios de inundación en la isla.

En el término municipal de Santa Úrsula, el PGRI no identifica ARPSI en los ámbitos afectados por la Modificación Menor del PGO. Según la cartografía oficial del SNCZI, los viarios y suelos incluidos en esta ordenación no se localizan en zonas inundables ni en la proximidad de cauces públicos activos, barrancos con riesgo asociado ni áreas bajas expuestas a escorrentías concentradas.

Las actuaciones previstas en la Modificación Menor, centradas principalmente en el trazado de nuevos viarios a través de suelo rústico al objeto de resolver la problemática de falta de conectividad o saturación de las infraestructuras existentes, no incrementan la carga edificatoria ni interfieren con la capacidad hidráulica de la red natural de drenaje. Por el contrario, la reordenación del viario ofrece la oportunidad de incorporar, en su caso, medidas de drenaje urbano sostenible que contribuyan a mejorar el control de escorrentías.

Por tanto, se concluye que la Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula resulta plenamente compatible con las determinaciones del PGRI (2021–2027), sin necesidad de establecer medidas adicionales específicas en materia de gestión del riesgo de inundación.

3.3. Instrumentos de Ordenación Urbanística

3.3.1. Normas Subsidiarias de Planeamiento de Santa Úrsula (NNSS 1989)

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Santa Úrsula, en adelante NNSS 1989, fueron aprobadas definitivamente con carácter condicionado mediante acuerdo de la CUMAC de 16 de mayo de 1989 y publicadas en el BOC nº 77, de 7 de junio de 1989, sustituyendo al anterior Proyecto de Delimitación del Suelo Urbano de 1977. Su vigencia actual se encuentra parcialmente derogada por el PGO Santa Úrsula 2004, si bien mantienen plena aplicación en el suelo rústico y en la Unidad de Actuación Lomo Román, conforme a la suspensión acordada en la aprobación definitiva del PGO 2004.

En los ámbitos objeto de esta Modificación Menor, y dado que los trazados viarios previstos discurren en gran parte por suelo rústico, resultan aplicables las determinaciones de las NNSS 1989 en materia de usos, retranqueos y condiciones edificatorias, sin perjuicio de la aplicación directa de la LSENPC y su normativa de desarrollo.

En cuanto al régimen de usos, el artículo 138 de las NNSS distingue entre Usos Globales y Usos Complementarios, integrando dentro de los primeros los usos Residencial, Rústico e Industrial. Para el Uso Rústico, el artículo 160 establece cuatro categorías:

- a) Agrícola.
- b) Ganadera.
- c) Forestal.
- d) De protección.

Estas categorías se orientan al normal desarrollo de actividades agropecuarias, prohibiéndose cualquier degradación de los valores morfológicos, ecológicos o paisajísticos del territorio, siendo compatibles los usos previstos en los artículos 98 a 100.

El artículo 161 define los "**caminos**" como vías públicas no urbanas no incluidas en categorías superiores, concepto especialmente relevante en estas Modificaciones Menores por tratarse de viarios en suelo rústico. A su vez, el artículo 139 integra los caminos dentro de las infraestructuras del Uso Complementario.

Respecto a los retranqueos, el artículo 162 fija para tramos no urbanos:

- **Carreteras locales (Cabildo):** 11 m al eje para edificaciones y 8 m al eje para cerramientos.
- **Caminos:** 7 m al eje para edificaciones y 5 m al eje para cerramientos.

Estas distancias resultan determinantes en la definición y geometría de los nuevos trazados viarios proyectados.

Las categorías de suelo rústico reguladas en los artículos 103, 104 y 108 continúan en vigor para los ámbitos no ordenados por el PGO 2004:

- **Artículo 103 – Suelo Productivo (RA):** con prioridad agrícola o ganadera; admite una vivienda unifamiliar por cada 2.500 m² de terreno y 1.000 m² de invernadero, así como construcciones agrícolas vinculadas.
- **Artículo 104 – Suelo Rústico de Protección (RP):** destinado a la protección de valores naturales, paisajísticos o ecológicos; prohíbe movimientos de tierras, tránsito de vehículos rodados y vertidos, imponiendo un régimen restrictivo.
- **Artículo 108 – Suelo Rústico Residual (RR):** suelos no urbanizables sin valores suficientes para protección especial; admite edificaciones agrícolas, explotaciones agropecuarias, instalaciones vinculadas a obras públicas y determinadas viviendas aisladas bajo condiciones muy estrictas.

En todos los casos, se prohíbe expresamente la creación de nuevos núcleos o procesos urbanizadores encubiertos, en coherencia con los principios de la LSENPC y el PIOT.

En cuanto a la ordenación concreta de los ámbitos de las Modificaciones Menores, las NNSS 1989 establece las siguientes categorías de suelo:

Modificación Menor 1: Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor.

La mayor parte del ámbito de estudio se emplaza en suelo rústico, por lo que resultan de aplicación directa las determinaciones de las NNSS 1989. Quedan excluidos únicamente los frentes urbanos consolidados de las carreteras TF-217 y TF-213, el Camino La Vera, la calle Finca Pastor y la calle Víctor Zurita, clasificados como suelo urbano consolidado por el PGO 2004, donde no se aplican las normas subsidiarias.

El resto del ámbito en suelo rústico **se clasifica mayoritariamente como Suelo Rústico Productivo (RA)**. Asimismo, el entorno del Barranco de La Cruz aparece categorizado como Suelo Rústico de Protección (RP), lo que conlleva limitaciones estrictas respecto a movimientos de tierras, alteración del relieve y protección del paisaje.

Se identifican también dos pequeñas bolsas de Suelo Rústico Residual (RR): una al sur del CEIP San Fernando y otra en el interior de la manzana residencial situada al sur del área dotacional de Finca Pastor.

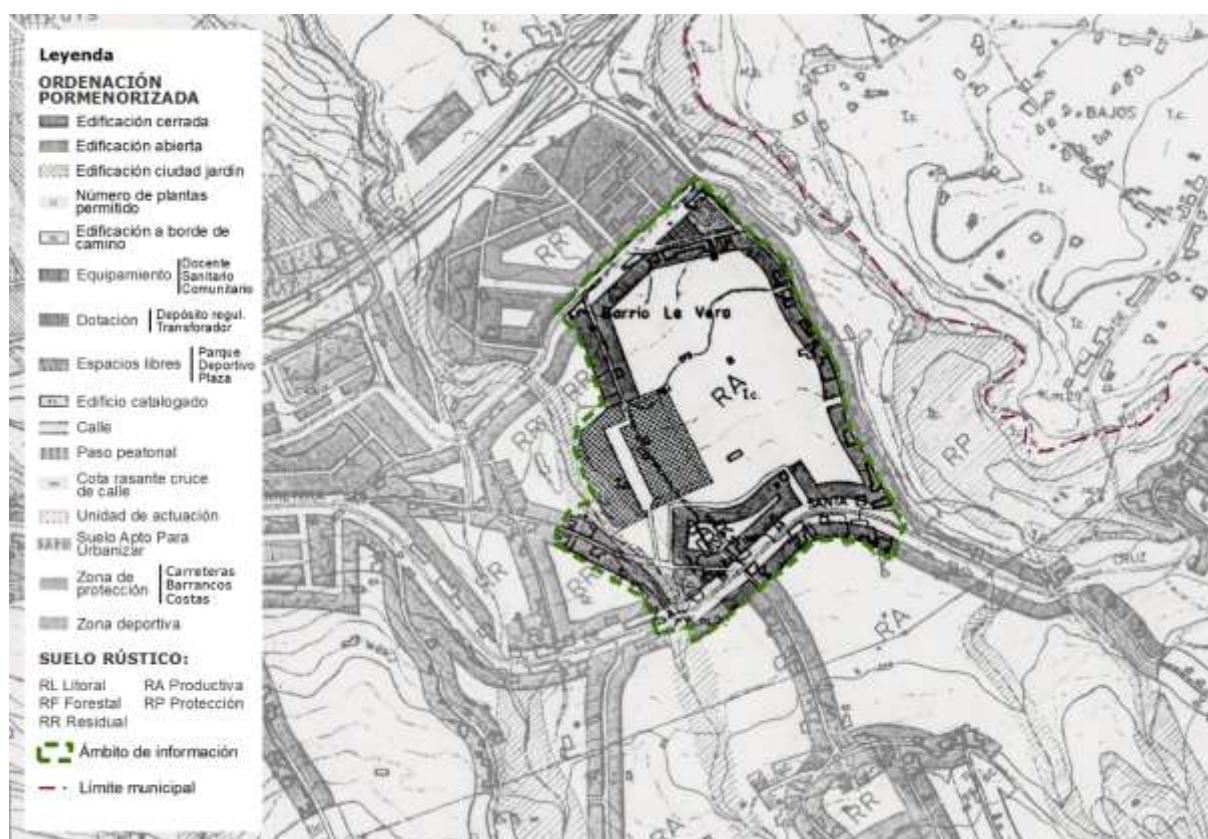


Imagen 33. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-1. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 2: Prolongación de la calle Barranquillo.

La mayor parte del ámbito se localiza en suelo rústico, quedando excluidos de la aplicación de las NNSS 1989 los frentes urbanos situados en la TF-217 y de las calles El Farrobillo y Fuente Gonzalo, clasificados como suelo urbano consolidado por el PGO 2004.

En el suelo rústico **predomina mayoritariamente la categoría de Suelo Rústico Productivo (RA)**, cuya regulación condiciona la implantación del nuevo viario. En el límite oriental del ámbito, fuera del mismo, se encuentra el Barranco Hondo o Barranco de los Garabatos, clasificado como Suelo Rústico de Protección (RP), que constituye un

condicionante territorial relevante por las restricciones derivadas del artículo 104 de las NNSS 1989.

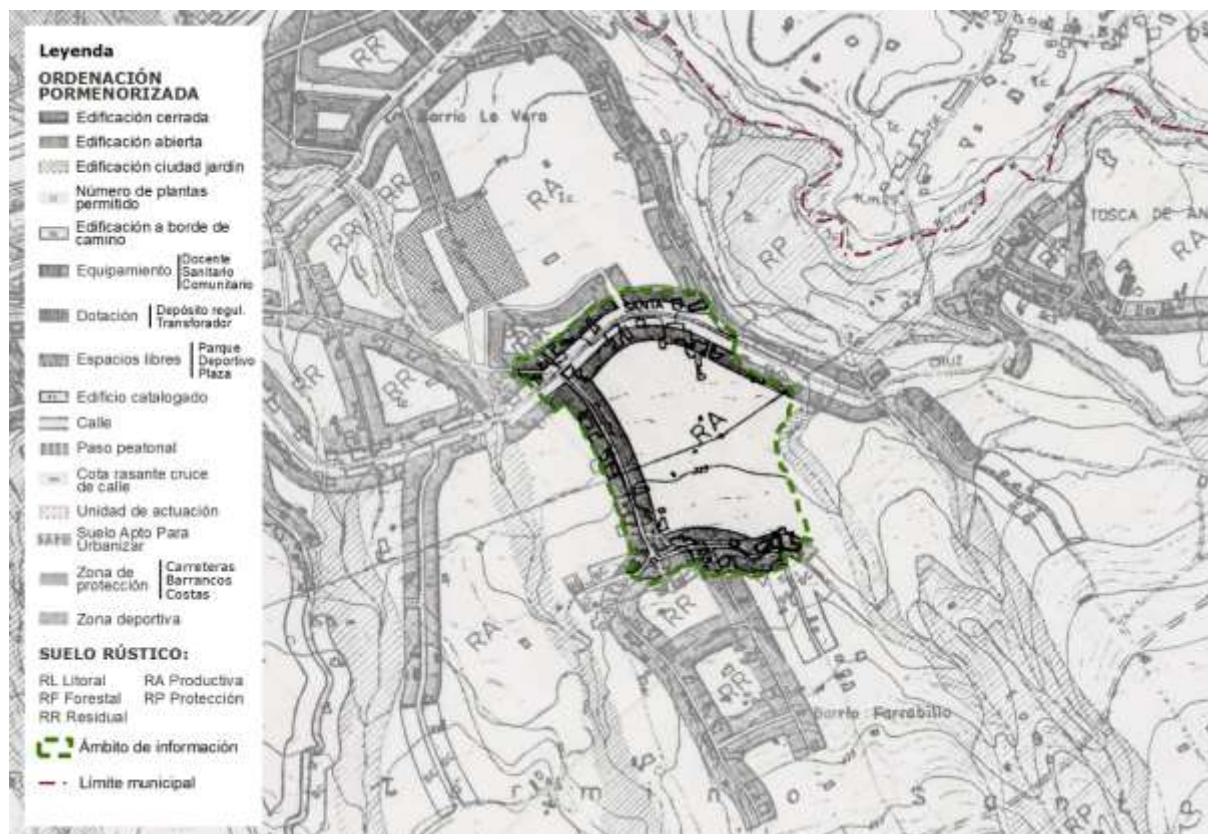


Imagen 34. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 3: Prolongación de la calle Lomo La Mina

El ámbito se ubica mayoritariamente en suelo rústico, aplicándose las NNSS 1989 en la mayor parte de su superficie, salvo en las piezas clasificadas como suelo urbano consolidado en el PGO 2004, situadas en la carretera TF-217 y a determinadas áreas del barrio de El Farrotillo incluidas en el ámbito - calle Fuente Gonzalo y Camino El Monte -.

Los suelos rústicos del ámbito se **categorizan como Productivo (RA) y Protección (RP)**, coexistencia que refleja tanto la presencia de áreas agrícolas como zonas ambientalmente sensibles.

Tiene particular relevancia la situación del **Asentamiento Rural de Lomo La Mina**, dado que, aunque el PGO Santa Úrsula 2004 lo recoge formalmente como asentamiento rural, **las NNSS 1989 no lo reconocen como tal, integrándolo en su totalidad dentro de la categoría de Suelo Rústico de Protección (RP)**.

Asimismo, los cauces del Barranco Hondo o Barranco de los Garabatos y del Barranco de Las Cabezadas, igualmente clasificados como Suelo Rústico de Protección (RP), constituyen

elementos geomorfológicos de alta sensibilidad que delimitan el ámbito e inciden en la definición del trazado viario, especialmente en lo relativo a retranqueos, afecciones y viabilidad técnica de las soluciones propuestas.

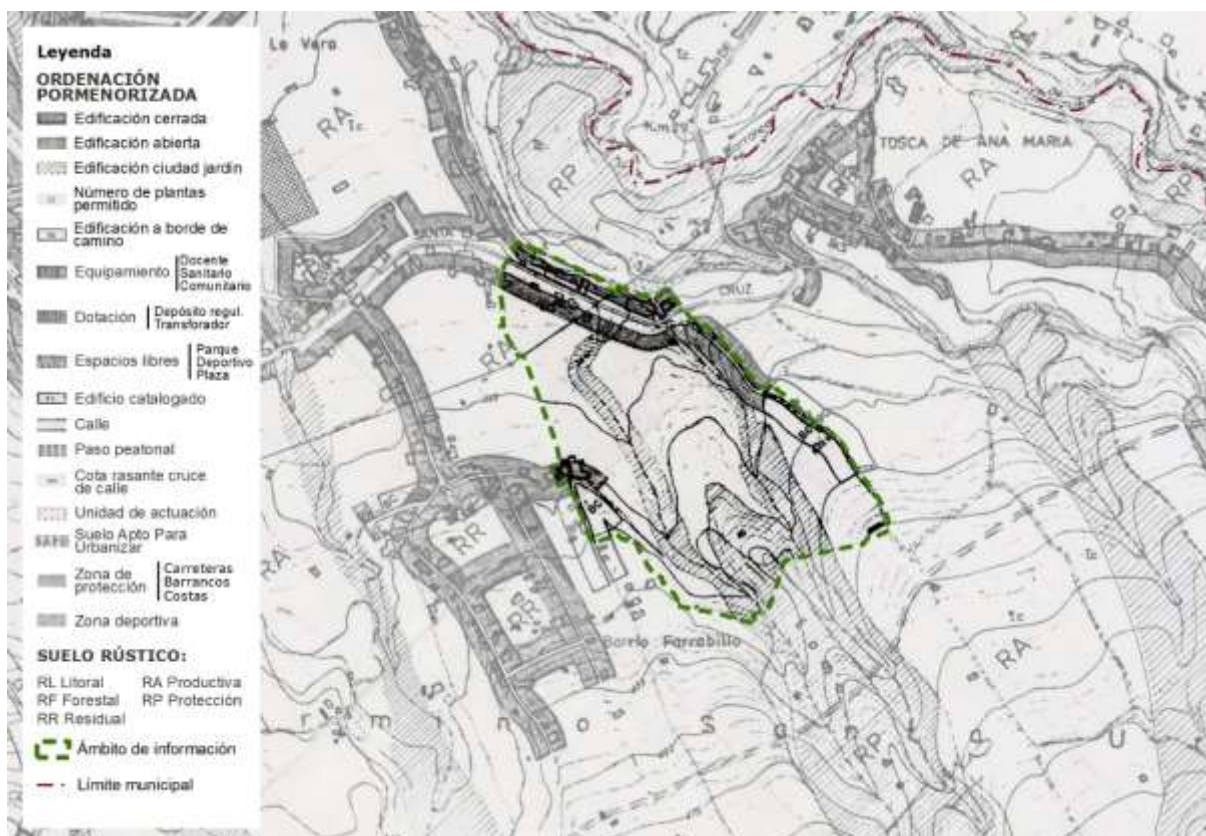


Imagen 35. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-3. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 4: Prolongación de la calle Granadillo

La mayor parte del ámbito se emplaza en suelo rústico, correspondiendo casi en su totalidad a la categoría de **Suelo Rústico Productivo (RA)**, por lo que resultan plenamente aplicables las determinaciones de las NNSS 1989.

Los frentes urbanos que delimitan y atraviesan el ámbito desde las calles Zarzales, Zumacales, Granadillo, Tijarafe y Camino Los Guanches se encuentran clasificados como suelo urbano consolidado por el PGO 2004, quedando excluidos de la aplicación de las NNSS 1989.

Debe destacarse especialmente la situación del Paseo de Cala, el cual aparece reconocido en las NNSS 1989 como viario, formando parte de la estructura territorial. Sin embargo, como se tratará con posterioridad, el PGO Santa Úrsula 2004 no incorpora este viario dentro de su ordenación. Esta circunstancia resultará de especial relevancia para la

presente Modificación Menor, en tanto el trazado del Paseo de Cala deberá integrarse funcionalmente en la propuesta de conexión viaria.

En el resto del territorio afectado —clasificado íntegramente como Productivo (RA)— las condiciones propias del suelo rústico productivo condicionan la implantación y geometría del nuevo trazado.

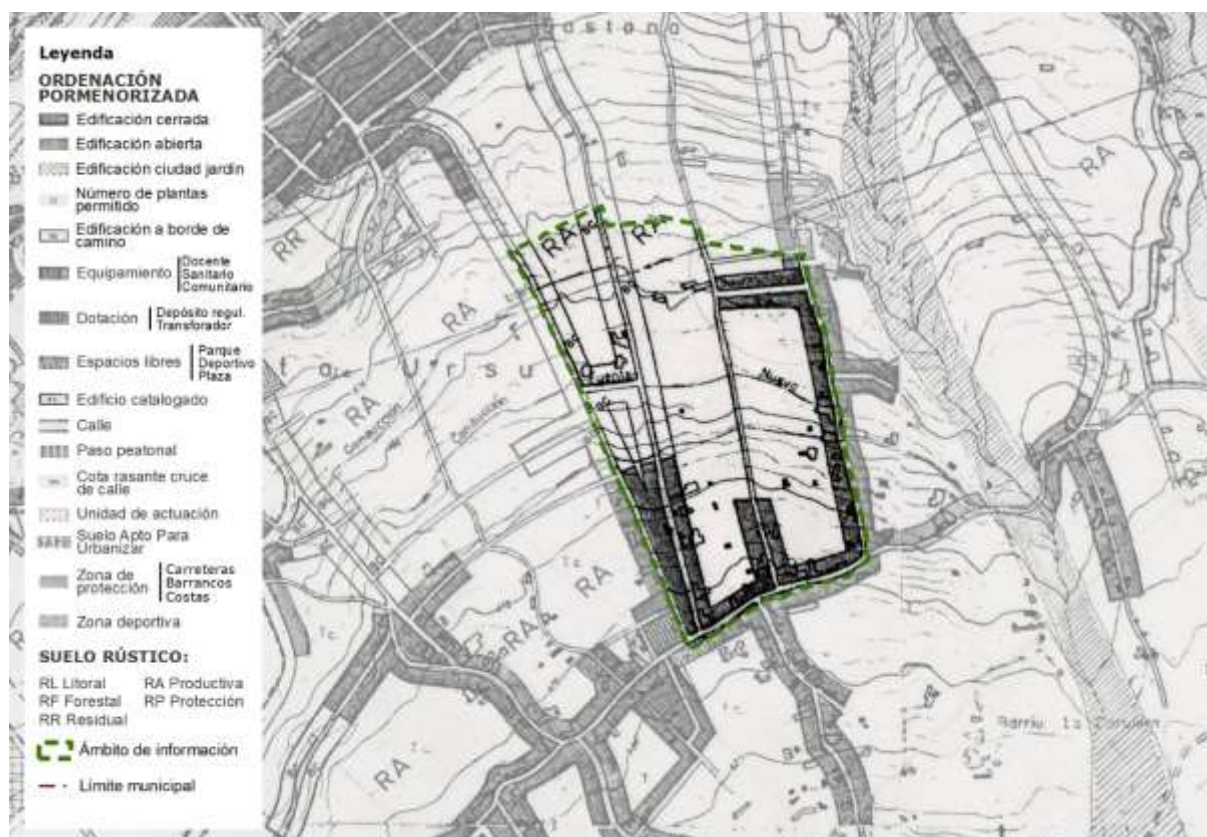


Imagen 36. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-4. Fuente: Elaboración propia.

3.3.2. Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (adaptación básica 2004)

El Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (PGO 2004) fue aprobado definitivamente, de forma parcial y con carácter condicionado, mediante acuerdo de la COTMAC de 28 de julio de 2004 (BOC nº 107, de 2 de junio de 2005). Este instrumento supuso la adaptación básica de las NNSS de 1989 al Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de los Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC), desplazando parcialmente la normativa anterior y asumiendo la regulación del suelo urbano y urbanizable del municipio.

No obstante, la aprobación definitiva dejó en suspenso dos ámbitos esenciales de la ordenación:

- La Unidad de Actuación de Lomo Román, cuya aprobación quedó condicionada a su redelimitación, excluyendo la franja de protección de la TF-5 y justificando el cumplimiento del artículo 36 TRLOTENC relativo a la integración de sistemas generales.
- Todo el suelo rústico, cuya regulación quedó suspendida a la espera de una revisión completa del régimen de usos, intervenciones y categorías, con el objetivo de adaptarlo al TRLOTENC y corregir las incompatibilidades advertidas respecto al PIOT.

Como consecuencia, y mientras dicha revisión no se produzca, la ordenación aplicable al suelo rústico permanece siendo la de las NNSS 1989, sin perjuicio de la vigencia directa de las determinaciones de aplicación inmediata derivadas de la LSENPC.

La aprobación parcial del PGO 2004 quedó además condicionada a la subsanación de diversos reparos, tanto relativos a errores materiales como a las observaciones derivadas de los informes sectoriales preceptivos. Entre ellos destacó el formulado por la Dirección General de Urbanismo, que exigió mantener la clasificación de suelo rústico en todos aquellos ámbitos que las NNSS 1989 calificaban como tales y que el PGO reclasificaba como urbanos, salvo en un conjunto limitado de enclaves:

- Sectores limítrofes con el Paisaje Protegido de La Resbala.
- Determinados ámbitos consolidados del Barrio de La Corujera.
- **El entorno del Barranco de los Garabatos y el margen izquierdo del Barrio del Farrobillo.**
- La bifurcación del Barranco de Las Cabezadas, que debía clasificarse como Suelo Rústico en la categoría de Asentamiento Rural.

Estos ámbitos coinciden con los representados en los planos del PGO como Asentamientos Rurales, sin que el documento aprobado incorpore determinaciones normativas específicas para los mismos, lo que origina un vacío regulatorio que obliga a remitirse a las NNSS 1989 y a la legislación autonómica vigente.

En consecuencia, en los ámbitos suspendidos —especialmente en el suelo rústico— siguen siendo plenamente aplicables las NNSS 1989, junto con sus eventuales modificaciones y los instrumentos de desarrollo que pudieran haberse aprobado.

Dado que el objeto de las presentes Modificaciones Menores se centra en la ordenación viaria y la mejora de la movilidad, y que los ámbitos de actuación combinan tramos en suelo urbano y en suelo rústico, resulta imprescindible precisar el marco normativo aplicable:

- En suelo urbano, rige íntegramente la normativa del PGO 2004.
- En suelo rústico, continúa vigente la normativa de las NNSS 1989, al no haber sido sustituida.

El PGO regula el suelo urbano en su Título III, destacando el artículo 27 sobre el régimen del suelo urbano consolidado. A partir del artículo 31 se regulan las condiciones de las

tipologías edificatorias, si bien no se profundiza en ellas en este documento al tratarse las Modificaciones Menores actuaciones estrictamente viarias.

En materia de morfología urbana, resultan especialmente relevantes:

- Artículo 32: Define la alineación oficial como el límite entre espacio público y parcelas privadas.
- Artículo 39: Define la manzana como porción de suelo delimitada por alineaciones oficiales.

El Título IV establece los usos permitidos, incluido el Uso Complementario de Comunicaciones e Infraestructuras, que distingue entre red viaria general y red viaria urbana. Los artículos 156 a 158 regulan la Red Viaria, fijando tipologías, anchos mínimos y criterios funcionales. Esta regulación es de aplicación a los tramos en suelo urbano, mientras que en suelo rústico prevalecen los retranqueos y condiciones previstos en las NNSS 1989.

En cuanto a la clasificación y categorización del suelo, según los planos del PGO 2004:

- El suelo urbano consolidado se limita a los frentes edificados de los principales viarios, coincidentes con los ejes consolidados de la trama urbana.
- El resto del territorio aparece como suelo rústico en régimen suspendido, cuya regulación se remite íntegramente a las NNSS 1989 hasta que se complete la revisión exigida en el acuerdo de aprobación del PGO.

Resulta especialmente significativa la situación de la carretera TF-217, cuyo corredor, pese a su carácter estructurante, permanece incluido en el ámbito suspendido del suelo sometido a la normativa de las NNSS 1989. Asimismo, se destaca el reconocimiento gráfico de los Asentamientos Rurales —en particular Lomo La Mina— incorporado por mandato de la COTMAC, aunque sin desarrollo normativo propio en el PGO.

Por todo ello, los ámbitos de las cuatro Modificaciones Menores presentan una estructura normativa caracterizada por la coexistencia de frentes urbanos ordenados y amplias zonas de suelo rústico suspendido, lo que requiere un análisis diferenciado y una articulación coherente entre ambos regímenes.

Modificación Menor 1: Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor.

El ámbito de la Modificación Menor 1 se localiza mayoritariamente en suelo rústico, conforme a la clasificación y categorización representada en los planos del PGO 2004. En virtud de la suspensión del régimen del suelo rústico acordada en su aprobación definitiva, la ordenación aplicable en la mayor parte de su superficie se remite a las NNSS 1989, sin perjuicio de las determinaciones de directa aplicación derivadas de la legislación autonómica vigente.

El suelo urbano consolidado presente en el ámbito se circunscribe exclusivamente a los frentes edificados de los principales viarios —carreteras insulares TF-213 y TF-217, así como las calles Víctor Zurita, Finca Pastor y Camino La Vera—, únicos tramos sujetos a la ordenación pormenorizada establecida por el PGO 2004 para esta área.

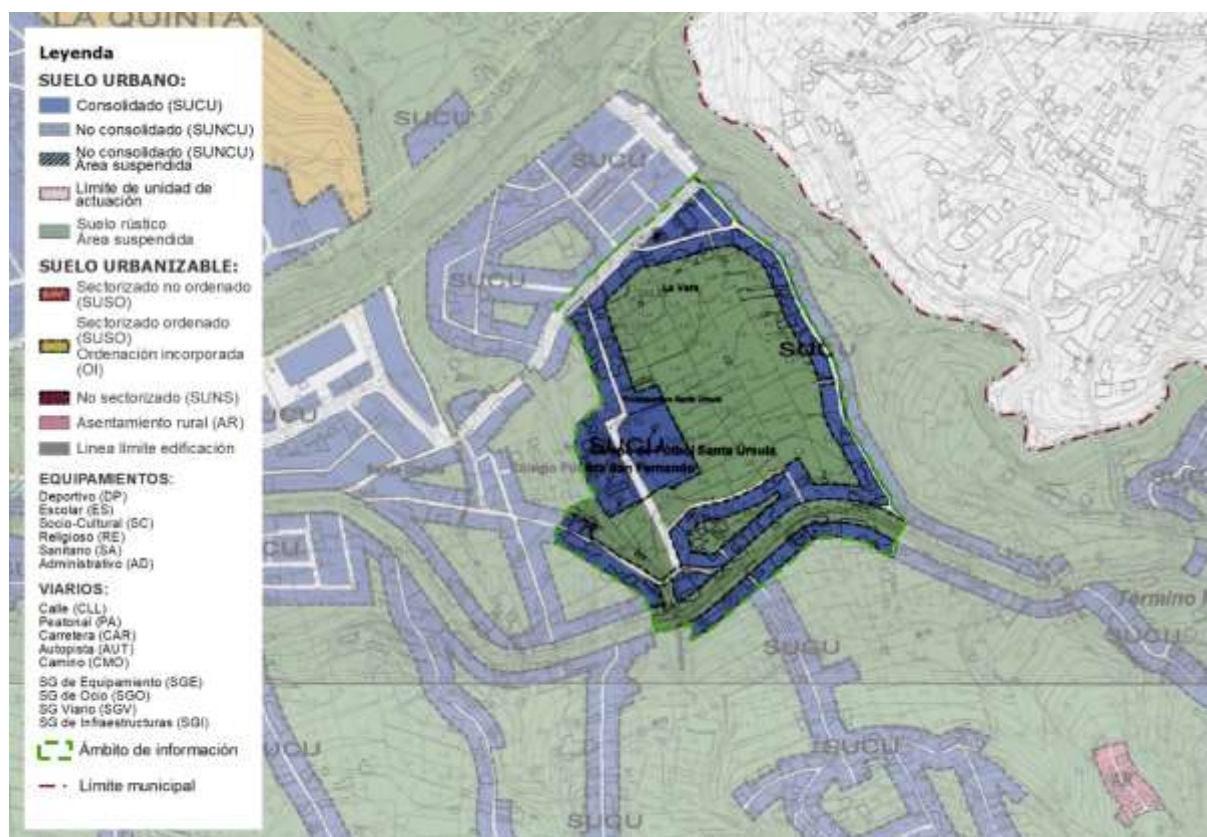


Imagen 37. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 1.
Fuente: Elaboración Propia.

En estos sectores urbanos la tipología predominante es la Edificación Cerrada de dos plantas (EC-2), integrada dentro de la regulación del Título III del PGO 2004. En las inmediaciones de los viarios insulares se localizan determinadas piezas clasificadas como Edificación Cerrada de tres plantas (EC-3), cuya mayor altura responde al carácter estructurante de estos ejes y a su mayor capacidad funcional. Asimismo, adquiere especial relevancia el área dotacional de Finca Pastor, que integra el CEIP San Fernando, el Campo Municipal Argelio Tabares y el Polideportivo Cho, desempeñando un papel estructurante a escala municipal.

En relación con el objeto de la Modificación Menor —prolongar y/o adaptar el trazado de la calle Finca Pastor—, debe señalarse que el ramal de conexión previsto hacia la calle Víctor Zurita discurre íntegramente por suelo rústico, quedando por tanto fuera del ámbito urbano delimitado por el PGO 2004. Del mismo modo, resulta destacable la situación contradictoria del viario de borde que enlaza la prolongación de Finca Pastor con Camino La Chocha, cuyo trazado, pese a disponerse físicamente como borde de piezas residenciales en suelo urbano consolidado, no se incluye en su delimitación, generando una cierta falta de coherencia en la ordenación, la continuidad viaria y la configuración del borde urbano del núcleo.

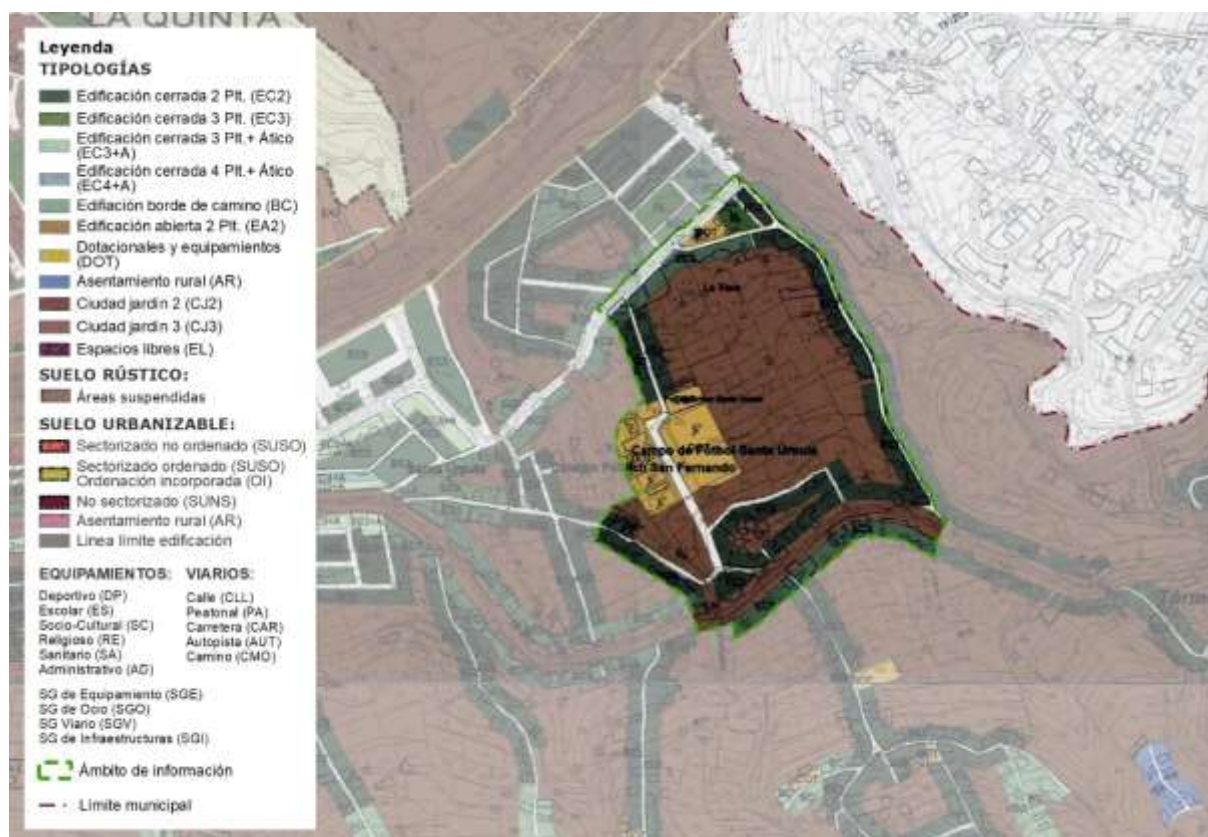


Imagen 38. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 2: Prolongación de la calle Barranquillo

El ámbito de la Modificación Menor 2 se emplaza mayoritariamente en suelo rústico, conforme a la clasificación y categorización representada en los planos del PGO Santa Úrsula 2004. En aplicación de la suspensión del régimen de suelo rústico, la ordenación vigente en la mayor parte de la superficie queda sometida a las determinaciones de las NNSS 1989, sin perjuicio de la directa aplicación de la normativa autonómica de rango superior.

El suelo urbano consolidado presente en el ámbito se circunscribe exclusivamente a los frentes edificados de la carretera insular TF-217 y de las calles El Farrobbillo, Barranquillo y Fuente Gonzalo, que constituyen los únicos tramos sujetos a la ordenación pormenorizada del PGO 2004 dentro del ámbito. Estos frentes conforman la transición entre lo urbano y rural, donde la edificación consolidada define un borde urbano continuo.

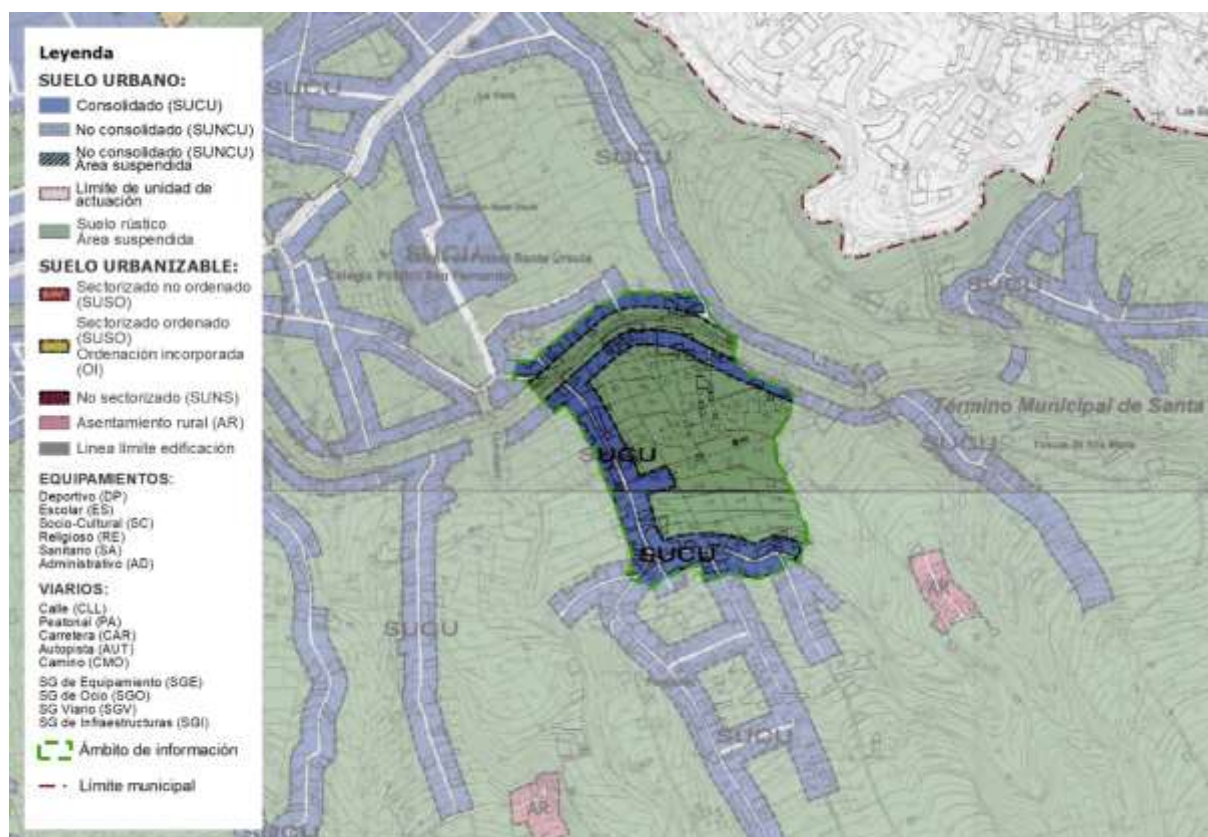


Imagen 39. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 2.
Fuente: Elaboración Propia.

En estos ámbitos urbanos, la tipología edificatoria predominante es la Edificación Cerrada de dos plantas (EC-2). En el entorno inmediato de la TF-217 se localizan piezas clasificadas como Edificación Cerrada de tres plantas (EC-3), coherentes con el carácter estructurante de dicho viario insular. El ámbito incorpora asimismo un pequeño enclave dotacional integrado por la Asociación de Vecinos El Chorro, una plaza pública y la Iglesia Virgen de Fátima, que conforman un centro social de proximidad en el barrio de El Farrobbillo.

En lo que respecta al objeto específico de la Modificación Menor —la prolongación del trazado de la calle Barranquillo—, el nuevo viario proyectado discurre casi en su totalidad por suelo rústico, quedando en suelo urbano únicamente los tramos de conexión con la red existente. Resulta especialmente significativa la situación del punto de encuentro con la TF-217, donde el PGO 2004 mantiene una calificación residencial a pesar de que, en la realidad, el espacio funciona como acceso a un camino agrícola ya operativo, incluso con acerado en uno de sus márgenes. Esta discrepancia pone de manifiesto la falta de ajuste entre la ordenación vigente y la realidad física del viario, y justifica la necesidad de la modificación propuesta.



Imagen 40. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 3: Prolongación de la calle Lomo La Mina

El ámbito de la Modificación Menor 3 se localiza mayoritariamente en suelo rústico, conforme a la clasificación y categorización del PGO Santa Úrsula 2004. En aplicación de la suspensión del régimen del suelo rústico acordada en su aprobación definitiva, la ordenación vigente en la mayor parte del ámbito se remite a las determinaciones de las NNSS 1989, sin perjuicio de la directa aplicación de la normativa sectorial derivada de la LSENPC.

El suelo urbano consolidado presente en el ámbito se limita a los frentes edificados situados en la carretera insular TF-217, el Camino Tosca Barrios y determinadas piezas residenciales del barrio de El Farobillo, especialmente en los tramos iniciales de Camino El Monte y calle Fuente Gonzalo. Estos sectores constituyen los únicos ámbitos sometidos a la ordenación pormenorizada del PGO 2004.

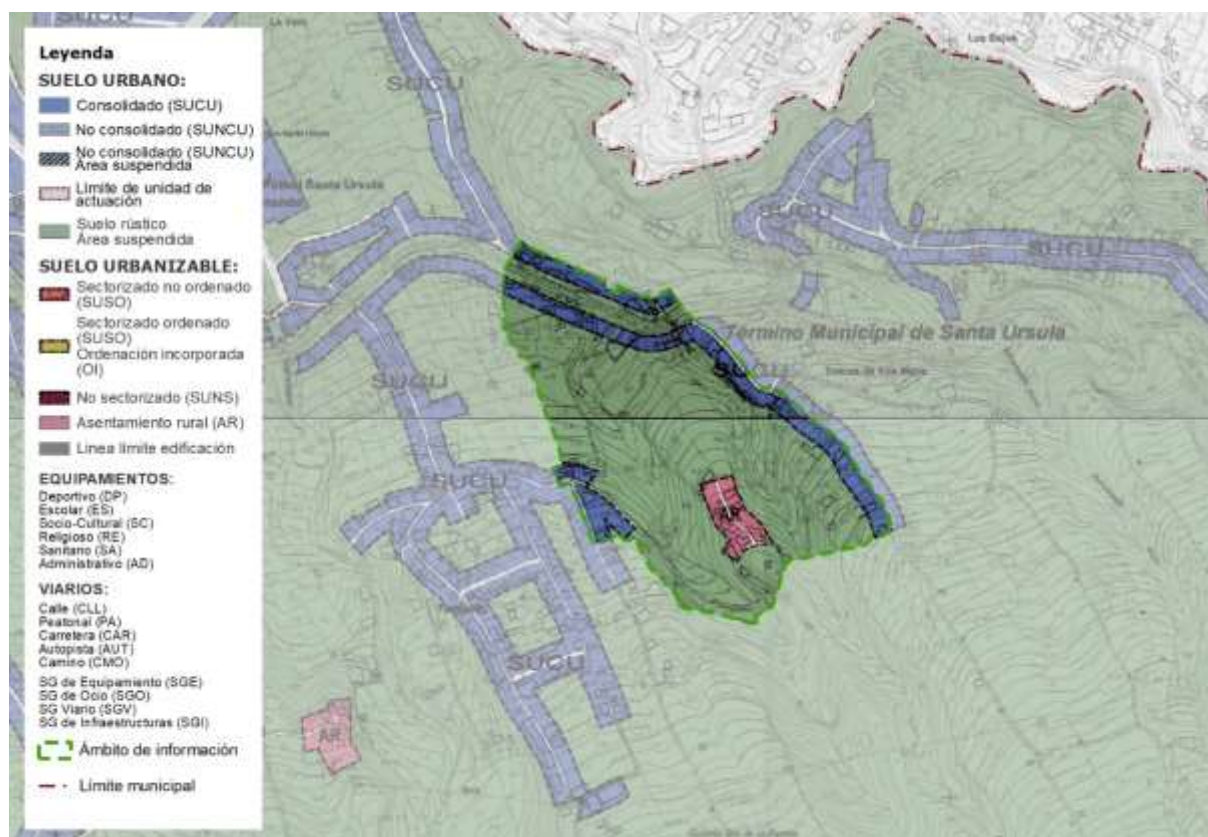


Imagen 41. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 3.
Fuente: Elaboración Propia.

Asimismo, el PGO 2004 incorpora la delimitación del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, en cumplimiento del acuerdo de la COTMAC. No obstante, como ya se ha expuesto, el plan no desarrolla una ordenación pormenorizada, ni normativa específica para dicho asentamiento, que continúa regulado por las NNSS 1989 y la legislación autonómica, lo que ha contribuido a la falta de cohesión territorial del núcleo. Esta circunstancia se ve agravada por el hecho de que el PGO 2004 no reconoce formalmente la calle Fuente Gonzalo, su único acceso rodado actual, pese a su papel esencial en la conectividad del ámbito.

En cuanto a la ordenación pormenorizada de las piezas residenciales, las situadas en el entorno de la TF-217 y en el primer tramo del Camino Tosca Barrios se clasifican como Edificación Cerrada de dos plantas (EC-2). A partir de dicho tramo, el Camino Tosca Barrios se ordena mediante la tipología Edificación en Borde de Camino (BC). Las piezas comprendidas dentro del Asentamiento Rural se clasifican como Edificación en Asentamiento Rural (AR), sin ordenación pormenorizada en el PGO 2004.

Finalmente, la prolongación prevista de la calle Lomo La Mina discurre íntegramente por suelo rústico, quedando en suelo urbano únicamente su conexión con la carretera TF-217. Para posibilitar la inserción adecuada del nuevo trazado en dicho punto será necesaria una adaptación puntual de la ordenación vigente, que garantice la coherencia entre el viario proyectado y las determinaciones urbanísticas aplicables.

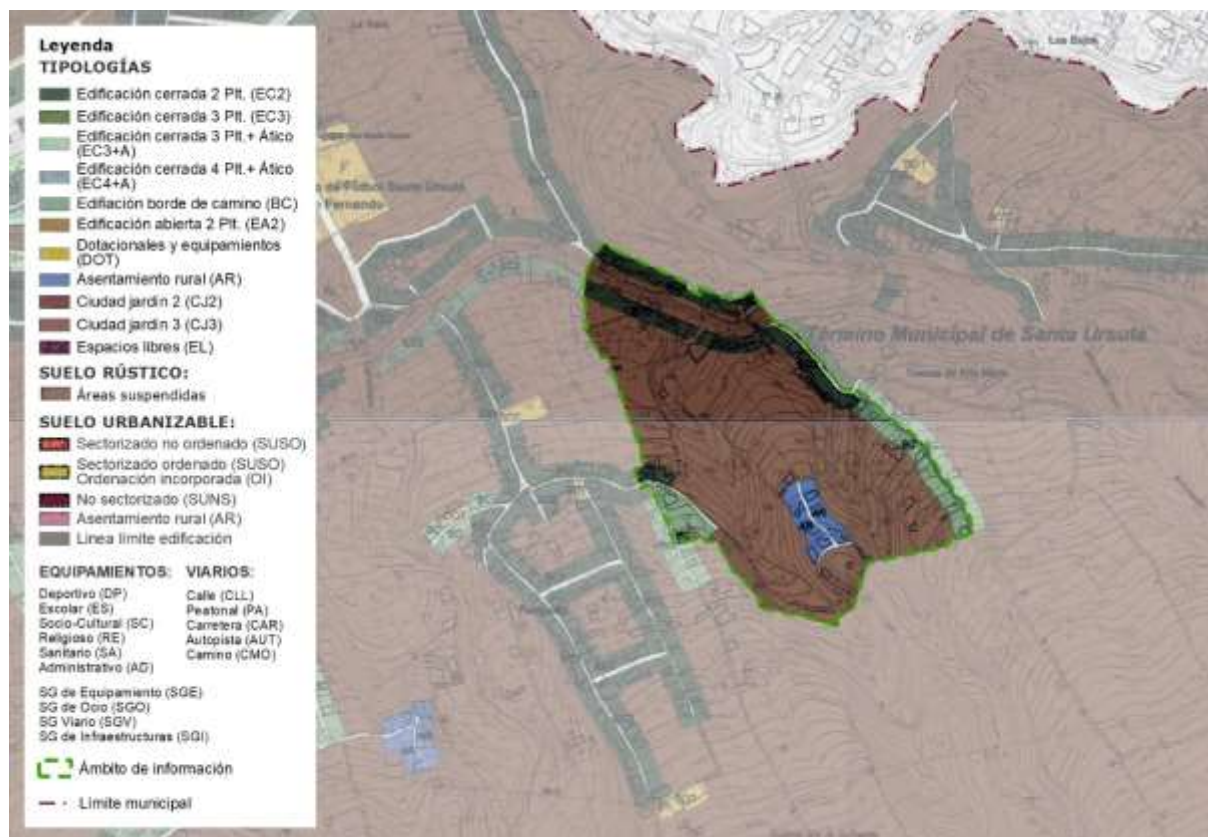


Imagen 42. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

Modificación Menor 4: Prolongación de la calle Granadillo

El ámbito de la Modificación Menor 4 se emplaza mayoritariamente en suelo rústico. En aplicación de la suspensión del régimen del suelo rústico acordada en la aprobación definitiva del plan, la regulación aplicable en la mayor parte del ámbito se remite a las NNSS 1989, sin perjuicio de la directa aplicación de la normativa autonómica contenida en la LSENPC.

El suelo urbano consolidado se circunscribe exclusivamente a los frentes edificados situados sobre los principales ejes viarios del área —calles Zumacales, Los Zarzales, Tijarafe, Camino Los Guanches y Granadillo—, que constituyen los únicos tramos sujetos a ordenación pormenorizada por el PGO 2004 dentro del ámbito.

Tal como se analizó en relación con las NNSS 1989, reviste especial importancia la situación del Paseo de Cala, cuyo trazado se recoge íntegramente como viario existente en las NNSS, mientras que el PGO 2004 solo reconoce un pequeño tramo meridional próximo a La Corujera, omitiendo el resto de su desarrollo pese a su funcionalidad efectiva en la red local de caminos. Esta discordancia entre la realidad física y el no reconocimiento del viario en el PGO adquiere una relevancia particular en la Modificación Menor 4, al constituir el Paseo de Cala un elemento clave en la solución de conectividad a plantear.

Por otro lado, resulta necesario destacar la situación de la calle Granadillo, cuyo tramo entre las calles Los Zarzales y Zumacales aparece ordenado por el PGO 2004 con una sección mínima de 8 metros, propia de una calle ordinaria según el artículo 158. Sin embargo, el viario existente presenta un ancho efectivo inferior a 4 metros, lo que evidencia la falta de ejecución de las determinaciones del plan vigente.



Imagen 43. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 4.
Fuente: Elaboración Propia.

En cuanto a la ordenación pormenorizada aplicable a las piezas residenciales, las situadas en el entorno de la calle Granadillo se acogen a la tipología de Edificación en Borde de Camino (BC), coherente con la implantación lineal tradicional sobre viario estrecho. En la calle Tijarafe y en los tramos próximos al Camino Los Guanches predominan las piezas clasificadas como Edificación Cerrada de dos plantas (EC-2), con una altura máxima de dos plantas.

Finalmente, en lo relativo al trazado de prolongación de la calle Granadillo, debe señalarse que el tramo inicial en dirección este requiere la modificación de la ordenación vigente de la pieza residencial colindante, a fin de habilitar la nueva conexión viaria y garantizar su adecuada integración en la malla urbana existente. A partir de dicho punto, el trazado discurre íntegramente por suelo rústico, incluyendo el tramo a reconocer del Paseo de Cala, cuya integración resulta esencial para mejorar la continuidad y funcionalidad del sistema viario municipal.



Imagen 44. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

3.4. Determinaciones sectoriales de aplicación

3.4.1. Plan del Movilidad Urbana Sostenible de Santa Úrsula (PMUS 2022)

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Santa Úrsula, aprobado en 2022, es un documento estratégico crucial para el futuro del municipio. Su objetivo principal es promover una movilidad más sostenible, eficiente, accesible y segura, en línea con los objetivos europeos de reducción de emisiones y transformación modal. Este plan no solo diagnostica los problemas actuales, sino que también propone soluciones concretas para un cambio significativo en la forma en que los ciudadanos se desplazan.

El PMUS de Santa Úrsula se basa en un modelo estructural de movilidad con los siguientes principios:

- Prioridad al peatón y la accesibilidad universal: El plan sitúa a los peatones en el centro de la ordenación urbana, garantizando espacios seguros y accesibles para todos.

- Reorganización de la red viaria: Se busca reducir el tráfico de paso y mejorar la conectividad entre las calles para moderar la congestión.
- Fomento de la movilidad ciclista: El PMUS prevé la creación de una red de carriles para bicicletas, promoviendo el uso de este medio de transporte ecológico.
- Mejora del transporte público: El plan busca optimizar las rutas y paradas, garantizando una mejor accesibilidad e intermodalidad.
- Gestión del estacionamiento: Se proponen soluciones para el estacionamiento, como el uso de aparcamientos disuasorios en las afueras de la zona comercial, para reducir la presión del tráfico en el centro.

El PMUS identifica la carretera general TF-217 como un corredor de movilidad clave y un eje urbano central. Este tramo, que actualmente tiene una doble función (vía interurbana y eje comercial), presenta varias deficiencias, como la falta de continuidad en los itinerarios peatonales, conflictos de tráfico y una dependencia excesiva del vehículo privado.

Para abordar estos problemas, el PMUS propone una serie de medidas y proyectos prioritarios para la TF-217, entre las que destacan:

- Creación de un corredor peatonal accesible y continuo: Se busca garantizar la seguridad y fluidez de los peatones a lo largo de toda la vía.
- Reordenación del estacionamiento: El plan propone la supresión de aparcamientos en tramos críticos para liberar espacio público.
- Mejora de la seguridad vial: Se prevé la reconfiguración de intersecciones para reducir conflictos y mejorar la seguridad vial.
- Mejora de la conectividad transversal: Se busca facilitar el acceso entre los barrios situados a ambos lados de la carretera, mejorando la integración de la trama urbana.

Las actuaciones contempladas en la Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula son totalmente coherentes con el modelo de movilidad del PMUS de 2022. La propuesta contribuye de manera significativa a los objetivos del plan al:

- Jerarquizar la red viaria local: Las mejoras permiten una mejor integración de las calles locales con la red principal.
- Mejorar la conectividad peatonal: La reordenación facilita la continuidad de los itinerarios peatonales y accesibles.
- Optimizar el espacio viario: Se facilita una distribución más equilibrada del espacio para los diferentes modos de transporte.
- Reducir la presión del tráfico: Las actuaciones contribuyen a desviar el tráfico de la TF-217, aliviando la congestión en el centro del municipio.

En conclusión, la Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula es plenamente compatible con las directrices, objetivos y estrategias del PMUS de 2022, ya que promueve un modelo de movilidad más sostenible y eficiente en el municipio.

3.4.2. Carreteras

El marco normativo aplicable en materia de carreteras en Canarias viene definido por la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo. Estas disposiciones regulan la planificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de la red viaria de la Comunidad Autónoma, diferenciando la titularidad y competencias de las carreteras autonómicas, insulares y municipales.

En el caso de Santa Úrsula, la red viaria municipal se configura en relación directa con las carreteras insulares TF-213 y TF-217, que constituyen uno de los principales ejes de conexión del municipio y forma parte de la red insular gestionada por el Cabildo Insular de Tenerife. Asimismo, la Autopista del Norte (TF-5) constituye la infraestructura viaria de mayor jerarquía en el ámbito, articulando la accesibilidad insular y condicionando la movilidad cotidiana.

Las actuaciones previstas en la Modificación Menor del PGO de Santa Úrsula afectan fundamentalmente a la red viaria municipal, pero se diseñan para reforzar la integración jerárquica y funcional con la red insular. La ordenación propuesta persigue dotar de coherencia a la estructura viaria urbana, mejorar la accesibilidad a los núcleos de población y resolver las discontinuidades detectadas en el viario actual, estableciendo conexiones adecuadas con la TF-217 y facilitando la interrelación con la TF-5.

En este sentido, la ordenación planteada deberá garantizar:

- El respeto a las zonas de protección de las carreteras insulares (dominio público, servidumbre y afección), conforme a lo establecido en la Ley 9/1991.
- La correcta inserción geométrica y funcional de los nuevos viarios municipales en su conexión con las carreteras insulares, asegurando condiciones adecuadas de seguridad vial, visibilidad y confort de circulación.
- La coordinación administrativa entre el Ayuntamiento de Santa Úrsula y el Cabildo Insular de Tenerife como titular de la TF-217, en aplicación de lo previsto en el artículo 10 de la Ley 9/1991.
- La adaptación a los criterios de ordenación del PIOT, en cuanto a integración paisajística, minimización del impacto territorial y mejora de la conectividad entre niveles viarios.

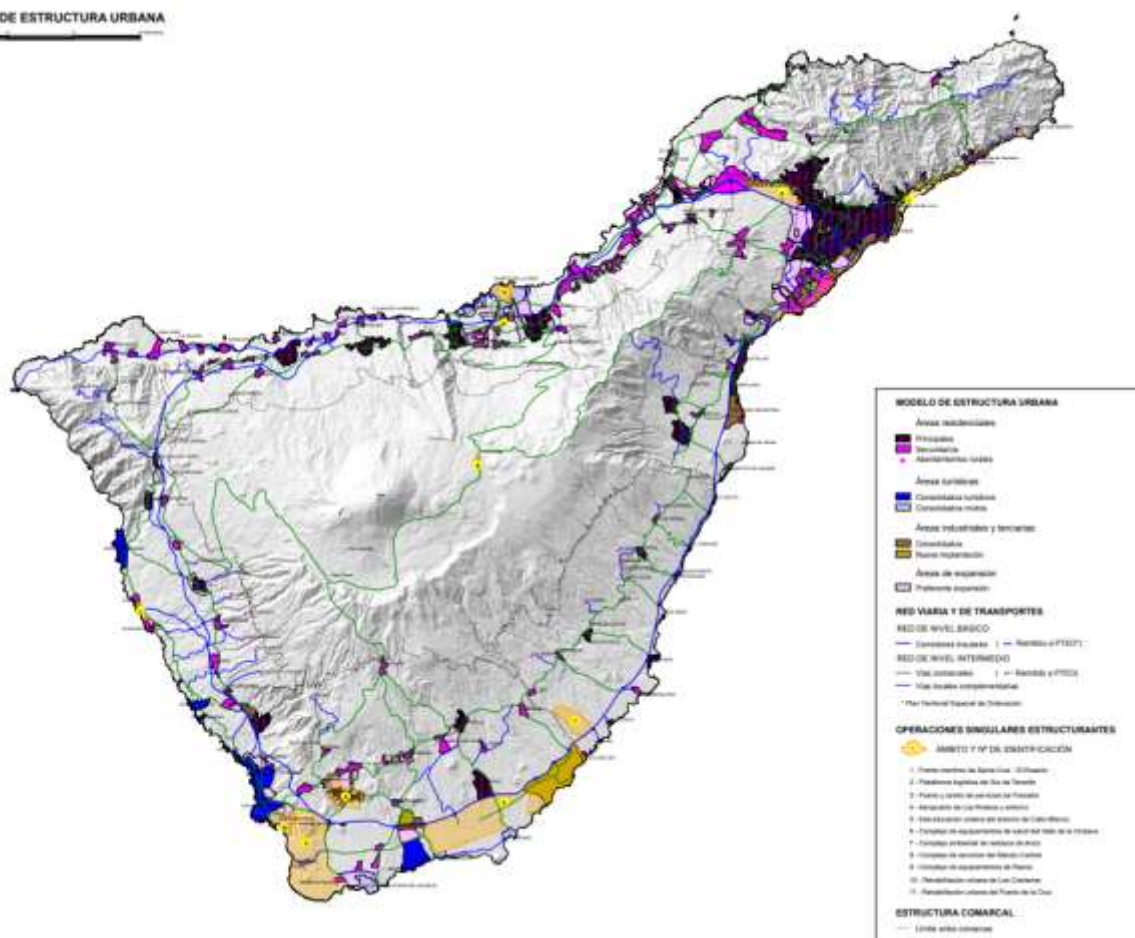


Imagen 45. Modelo de Estructura Urbana. Fuente: PIOT.

Por último, las determinaciones de la Modificación Menor resultan coherentes con los objetivos estratégicos de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo, al priorizar la mejora de la conectividad interna y de las conexiones intermunicipales, en un contexto de dispersión de núcleos y condicionantes orográficos que inciden de forma directa en la estructura de movilidad.

3.4.3. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES)

El Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible fue aprobado por acuerdo del Pleno municipal el 28 de enero de 2021, en el marco del nuevo Pacto de los Alcaldes para el Clima y la Energía al que se adhiere el municipio de Santa Úrsula en 2018. Se trata de un documento que, sin cumplir aún con los requisitos establecidos en la Ley de Cambio Climático del año 2023, tiene como objetivo participar en políticas ambientales; optimizar gastos en consumo energético, aumentar la resistencia contra el cambio climático e

impulsar la gestión integral del desarrollo sostenible económico, social y cultural del municipio. El documento presenta una serie de medidas estratégicas para asegurar el cumplimiento de los anteriores objetivos y, por su carácter directivo, debe ser atendido por cualquier modificación de planeamiento.

El PACES establece como líneas prioritarias de actuación la reducción de emisiones asociadas al transporte, la mejora de la movilidad sostenible, la disminución de los consumos energéticos en la red viaria, la adaptación del territorio frente a riesgos climáticos y la conectividad sostenible entre núcleos urbanos y rurales. En este marco, se consideran prioritarios los proyectos de mejora de la red viaria local que contribuyan a reducir tiempos de desplazamiento, favorecer la accesibilidad, fortalecer la resiliencia territorial e impulsar soluciones de movilidad activa y baja en emisiones.

En relación con la movilidad, el documento define una serie de objetivos operativos directamente vinculados a la estructura viaria municipal: potenciar la red de itinerarios peatonales seguros, mejorar la conectividad interbarrial, reducir trazados discontinuos o conflictivos, y garantizar que las actuaciones sobre el viario contribuyan a una movilidad más eficiente y con menor huella de carbono. De forma específica, el PACES enfatiza la necesidad de intervenir en los viarios rurales deteriorados o insuficientes, así como en la conexión entre asentamientos rurales y los ejes urbanos, al constituir estos enclaves puntos críticos en términos de vulnerabilidad territorial y dependencia del vehículo privado.

Asimismo, el plan incorpora objetivos de resiliencia territorial, instando a los municipios a mejorar los accesos de emergencia, reforzar las conexiones en ámbitos con riesgos geológicos o hidrológicos y garantizar la continuidad funcional del viario en situaciones climáticas extremas. En este sentido, la reordenación, regularización y mejora geométrica de caminos existentes, así como la creación de trazados alternativos que refuercen la conectividad, se consideran medidas coherentes con las estrategias municipales de adaptación al cambio climático.

En conclusión, las cuatro Modificación Menores presentan un grado de compatibilidad pleno con las directrices del PACES de Santa Úrsula. Todas ellas se orientan a mejorar la conectividad interna, resolver discontinuidades viarias, reforzar los accesos a los núcleos, ordenar trazados preexistentes y optimizar la funcionalidad del transporte local, medidas que se alinean directamente con los objetivos de movilidad sostenible, eficiencia energética y resiliencia territorial promovidos por el PACES. Por tanto, las actuaciones previstas no solo resultan congruentes con el marco estratégico municipal en materia climática y energética, sino que contribuyen de forma efectiva al cumplimiento de sus metas operativas en materia de movilidad y adaptación al cambio climático.

111

multimodales y vinculados a tareas de cuidado, lo que incrementa la necesidad de disponer de itinerarios continuos, seguros y bien conectados.

Desde este enfoque, las actuaciones proyectadas —Finca Pastor, Barranquillo, Lomo La Mina y Granadillo— contribuyen de manera significativa a mejorar la estructura viaria desde parámetros inclusivos, al favorecer:

- La continuidad y legibilidad de los itinerarios, reduciendo la fragmentación entre núcleos, barrios, asentamientos rurales y equipamientos, y eliminando trayectos alternativos inseguros o excesivamente largos.
- La seguridad objetiva y subjetiva, gracias a nuevos trazados claros, accesibles y fácilmente transitables, especialmente relevantes en ámbitos rurales donde la baja densidad y la escasa iluminación incrementan la percepción de inseguridad.
- La accesibilidad a equipamientos clave (centros educativos, deportivos, sociales y dotacionales), lo que incide directamente en la conciliación y en la reducción de la carga desigual del trabajo de cuidados.
- La movilidad no motorizada, incorporando —en los tramos urbanos— aceras adecuadas, bermas transitables y pasos peatonales accesibles, fundamentales para una movilidad cotidiana más equitativa.
- La integración territorial de ámbitos vulnerables, como el Asentamiento Rural de Lomo La Mina, donde la existencia de un único acceso ha condicionado la movilidad de colectivos con mayor dependencia del desplazamiento de proximidad (mujeres, personas mayores, infancia y hogares monoparentales).

En los ámbitos de las Modificaciones Menores 1 y 2, la presencia de equipamientos educativos, deportivos y comunitarios genera flujos peatonales intensivos asociados al acompañamiento escolar y a tareas de cuidado. La mejora de la accesibilidad y la reducción de conflictos viarios favorecen así una movilidad cotidiana más segura y eficiente. En la Modificación Menor 3, la creación de un nuevo acceso a Lomo La Mina reduce una situación de aislamiento estructural que afectaba de manera diferenciada a colectivos dependientes del transporte de proximidad. La Modificación Menor 4 aporta una nueva conexión entre ejes viarios principales, reforzando la movilidad sostenible, reduciendo tiempos y mejorando las condiciones de seguridad del espacio público.

La integración de la perspectiva de género en estas intervenciones viarias se concreta en la aplicación de criterios operativos, entre los que destacan:

- Accesibilidad universal: garantía de itinerarios peatonales continuos, seguros y plenamente adaptados, de conformidad con el Código Técnico de la Edificación, la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, y la normativa autonómica en materia de accesibilidad, integrada por la Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, y su Reglamento de desarrollo.
- Físicas y de la Comunicación de autonómica en materia de accesibilidad.

- Seguridad y visibilidad: diseño de recorridos según los principios de entornos urbanos seguros (señalizados, visibles, vitales, vigilados, equipados y comunitarios), reforzando iluminación y eliminando puntos ciegos.
- Cercanía y funcionalidad: conexiones eficientes con equipamientos esenciales, favoreciendo la conciliación de tiempos de trabajo y cuidados.
- Espacios inclusivos: incorporación de sombra, arbolado y mobiliario que favorezca el uso social del espacio por personas mayores, infancia y personas cuidadoras.
- Movilidad sostenible: impulso del tránsito peatonal y ciclista, y mejora de la intermodalidad con el transporte público.

En conjunto, el análisis de la perspectiva de género evidencia que las actuaciones proyectadas no generan impactos negativos diferenciados por sexo, sino que contribuyen a un modelo de movilidad más equitativo, seguro e inclusivo, alineado con los principios legales de igualdad y con las obligaciones de integración horizontal previstas en la normativa estatal y autonómica.

3.5.3. Perspectiva de género en los documentos

La documentación que integra las Modificaciones Menores incorpora la perspectiva de género de forma transversal, de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 3/2007, la Ley 1/2010 de Igualdad de Canarias y la LSENPC. Esta integración se materializa mediante la identificación de los efectos diferenciales que las actuaciones pueden generar en la movilidad cotidiana, la accesibilidad y la percepción de seguridad, especialmente para los colectivos con mayor dependencia de los desplazamientos de proximidad.

En este sentido, los documentos analizan las condiciones actuales de continuidad del viario, accesibilidad a equipamientos, legibilidad de itinerarios y seguridad peatonal, valorando su impacto en las pautas de movilidad vinculadas a los cuidados. Las soluciones proyectadas se justifican desde criterios de mejora de la conectividad interbarrial, reducción de itinerarios inseguros y fortalecimiento de la movilidad activa, en coherencia con los principios de igualdad, accesibilidad universal y movilidad sostenible.

Asimismo, se verifica la compatibilidad de las actuaciones con los objetivos del PACES, reforzando la creación de entornos caminables, seguros y de proximidad. Se presta especial atención a los ámbitos rurales o periurbanos —como el Asentamiento Rural de Lomo La Mina— donde las deficiencias de accesibilidad e iluminación afectan de forma más acusada a colectivos vulnerables.

Los documentos incluyen también, conforme al artículo 1 de la Ley 1/2010, datos desagregados por sexo en los análisis sociodemográficos y consideran el impacto potencial de las intervenciones sobre la igualdad de oportunidades. De igual modo, y en cumplimiento del artículo 10 de la citada ley, los textos se redactan empleando lenguaje inclusivo y no sexista, evitando formulaciones que puedan generar sesgos en la interpretación o aplicación de sus determinaciones.

En conjunto, la integración de la perspectiva de género en los documentos de la Modificación Menor asegura una adecuada evaluación del impacto en la movilidad, la seguridad y el uso del espacio público, constatándose la plena compatibilidad de las actuaciones con los principios de igualdad efectiva establecidos por la normativa estatal y autonómica.

4. Necesidad y Oportunidad

4.1. Necesidad y oportunidad de llevar a cabo las modificaciones

Las Modificaciones Menores objeto del presente Documento Borrador obedecen a la necesidad de corregir disfunciones detectadas en la aplicación del planeamiento vigente, derivadas tanto de la insuficiente previsión de soluciones viarias adaptadas a las demandas actuales de movilidad, como de la falta de adecuación de determinados trazados a las condiciones físicas reales de los ámbitos afectados. Estas circunstancias han generado déficits funcionales en la red viaria municipal, manifestados en problemas de accesibilidad, insuficiente conectividad y ausencia de alternativas viarias adecuadas en ámbitos urbanos y rurales.

La oportunidad de acometer estas modificaciones se fundamenta en la necesidad de adecuar el sistema viario a las exigencias actuales de movilidad y seguridad vial, garantizando la correcta articulación territorial. La finalidad esencial de estas actuaciones es mejorar la conectividad en áreas concretas, ya sea mediante la adaptación del trazado viario previsto por el planeamiento a la realidad física existente, o mediante la definición de nuevos itinerarios que resuelvan situaciones de aislamiento funcional, redundando en una mejora efectiva de la accesibilidad y de la calidad de vida de la población residente.

En síntesis, las actuaciones propuestas se circunscriben a ajustes puntuales y proporcionados, orientados a corregir déficits operativos de la estructura viaria sin alterar el modelo territorial vigente, atendiendo a criterios de racionalidad técnica, eficiencia en la movilidad y garantía de interés público municipal.

Los ajustes se concretan en las siguientes actuaciones, que se desarrollarán detalladamente en los apartados sucesivos del presente Documento:

Modificación Menor 1 (MM1). Prolongación y/o ajuste de trazado de la calle Finca Pastor:

La presente modificación tiene por objeto revisar la ordenación viaria prevista en el PGO de Santa Úrsula de 2004 con el fin de solventar la inviabilidad técnica y funcional del trazado aprobado, mejorando su conexión con la calle Víctor Zurita y su articulación con la carretera TF-217. Se persigue configurar una solución coherente y operativa que permita absorber los flujos de movilidad asociados a los usos dotacionales previstos en el entorno.

Modificación Menor 2 (MM2). Prolongación de la calle Barranquillo:

Se propone la creación de un itinerario viario alternativo que garantice la adecuada conectividad del barrio de El Farrobbillo, actualmente condicionado por un único acceso desde la calle Farrobbillo, cuyas características geométricas y funcionales resultan insuficientes para las necesidades actuales de movilidad. La prolongación proyectada permitirá establecer una segunda conexión con la TF-217, mejorando la accesibilidad y seguridad vial del ámbito.

Modificación Menor 3 (MM3). Prolongación de la calle Lomo La Mina:

Con esta modificación se atiende a una demanda histórica de la población residente en Lomo La Mina, que requiere una mejora sustancial en sus condiciones de accesibilidad con el fin de superar las situaciones de aislamiento funcional y de riesgo derivadas del actual acceso al núcleo.

La aprobación definitiva parcial del PGO de 2004, condicionada a la previa subsanación de los reparos señalados por la COTMAC, entre los que figuraba el reconocimiento del ámbito de Lomo La Mina como Asentamiento Rural y no como Suelo Urbano, no permitió resolver la problemática existente. Dicha circunstancia, unida a la suspensión total de la ordenación del suelo rústico en sus distintas categorías acordada en la citada aprobación, generó un escenario de indefinición normativa que ha impedido dotar al asentamiento de determinaciones completas de ordenación y, entre otras cuestiones, no ha permitido reconocer e incorporar adecuadamente el único acceso existente a través de la calle Fuente Gonzalo. Este acceso presenta condiciones geométricas y funcionales insuficientes, caracterizadas por problemas de seguridad vial y falta de adecuación para el tránsito cotidiano de residentes y servicios.

Por ello, la modificación propuesta tiene por objeto corregir esta situación y garantizar una conexión viaria adecuada entre Lomo La Mina y el resto del municipio, atendiendo a criterios de seguridad, funcionalidad y accesibilidad. Para tal fin, se contempla la definición de un nuevo viario que permita la conexión directa con la carretera general, o alternativamente, la adecuación y mejora del acceso existente, asegurando una solución proporcional y técnicamente viable en beneficio del interés público y de la población residente.

Modificación Menor 4 (MM4). Prolongación de la calle Granadillo:

Se plantea la creación de una conexión transversal intermedia entre las calles Zumacal, Los Zarzales y Paseo de Cala mediante la prolongación de la calle Granadillo, ubicada en un punto estratégico entre los ejes longitudinales que conectan las medianías y zonas altas del municipio con la carretera general. Esta intervención tiene por objeto mejorar la conectividad interna, reducir desplazamientos innecesarios, favorecer la cohesión territorial y reforzar la eficiencia y continuidad estructural de la red viaria municipal.

El artículo 163 de la LSENPC establece los supuestos que recoge la posibilidad de alteración de los instrumentos de ordenación, considerando modificación menor aquella alteración que no tenga la consideración de sustancial. Se entiende por modificación sustancial:

El artículo 163 de la LSENPC establece los supuestos en los que una alteración de los instrumentos de ordenación se entiende por modificación sustancial:

"a) La reconsideración integral del modelo de ordenación establecido en los mismos mediante la elaboración y aprobación de un nuevo plan.

b) El cumplimiento de criterios de sostenibilidad, cuando las actuaciones de urbanización, por sí mismas o en unión de las aprobadas en los dos últimos años, conlleven un incremento superior al 25% de la población o de la superficie de suelo urbanizado del municipio o ámbito territorial.

c) La alteración de los siguientes elementos estructurales: la creación de nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes, en el caso de los planes insulares; y la reclasificación de suelos rústicos como urbanizables, en el caso del planeamiento urbanístico."

En ningún caso concurren en las actuaciones propuestas los supuestos previstos relativos a la alteración del modelo territorial, incremento demográfico o de suelo urbanizado

superior al 25%, creación de sistemas generales no previstos o reclasificación de suelo rústico a urbanizable.

Por exclusión de los anteriores, y conforme al artículo 164 LSENPC, las alteraciones planteadas constituyen Modificaciones Menores, por tratarse de ajustes específicos que no alteran elementos estructurales ni parámetros cuantitativos esenciales, no generan nuevas parcelas urbanizadas, no incrementan edificabilidad ni transforman la clasificación del suelo.

El artículo 164.2 dispone que las modificaciones menores podrán aprobarse en cualquier momento, debiendo justificarse su oportunidad y conveniencia, lo que se acredita mediante la necesidad funcional, técnica y social de solventar disfunciones detectadas en ámbitos concretos de la red viaria.

Se trata de actuaciones de interés público municipal dirigidas a incorporar al planeamiento una ordenación coherente, técnicamente solvente y ajustada a la realidad física y funcional del territorio, con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas, la eficiencia en el uso del suelo, la movilidad sostenible y la calidad de vida de la población. La necesidad y oportunidad de las modificaciones justifican su tramitación como Modificaciones Menores del Plan General de Ordenación de Santa Úrsula 2004.

4.2. Límites de las potestades de modificación del planeamiento

La LSENPC en su artículo 139 establece como límites a la potestad del planeamiento urbanístico los siguientes:

"a) Reclasificar terrenos que, siendo rústicos, hayan sufrido un incendio forestal o un proceso irregular de parcelación urbanística, mientras no hayan transcurrido treinta y veinte años, respectivamente, desde que se hubieran producido tales hechos. Cualquier reclasificación de tales terrenos antes del cumplimiento de estos plazos deberá realizarse mediante ley.

b) Reclasificar suelo rústico que hubiera sido clasificado como suelo rústico de protección hidrológica o forestal, de conformidad con lo previsto en el artículo 34 de esta ley.

c) Establecer, al ordenar suelo urbano consolidado, determinaciones que posibiliten o tengan como efecto el incremento de la edificabilidad media y de la densidad global permitidas por el planeamiento general anterior en zonas o áreas en las que existan más de 400 habitantes o 12.000 metros cuadrados de edificación predominantemente residencial o turística de alojamiento por hectárea de superficie, que podrá incrementarse hasta 500 habitantes o 15.000 metros cuadrados de edificación residencial de alojamiento turístico, por hectárea, en el caso de suelos urbanos de renovación o rehabilitación y en las áreas urbanas consolidadas por la edificación, concretamente delimitadas, cuando no esté prevista la sustitución de la edificación preexistente por determinación expresa durante el plazo de vigencia del plan general. En el caso de que las densidades existentes sean superiores a las señaladas en este apartado, esta limitación se establecerá en la realidad preexistente, sin que esta restricción afecte a las parcelas vacantes.

d) Establecer modificaciones en las rasantes y alineaciones tradicionales en los conjuntos históricos de Canarias, declarados con base en la Ley del patrimonio histórico de Canarias, excepto cuando estas modificaciones se contemplen

específicamente en los planes especiales de protección por contribuir positivamente a conservar el carácter del conjunto. Tampoco podrán dictar normas sobre la obligatoriedad de garajes en edificios de nueva planta o rehabilitados, instalaciones de servicios en fachadas u otras que pudieran alterar la calidad histórica del conjunto, debiendo en todo caso atenerse a las previsiones de los planes especiales de protección correspondientes.”

Por otra parte, el artículo 166 establece los límites a las potestades de modificación, donde se determina que:

“1. Cuando la alteración afecte a zonas verdes o espacios libres, se exigirá el mantenimiento de la misma extensión que las superficies previstas anteriormente para estas áreas y en condiciones topográficas similares.

2. Cuando la alteración incremente el volumen edificable de una zona, se deberá prever en la propia modificación el incremento proporcional de los espacios libres y de las dotaciones públicas para cumplir con los estándares establecidos en la presente ley, salvo que los existentes permitan absorber todo o parte de ese incremento.

3. Las administraciones públicas competentes, de oficio o a instancia de los interesados, podrán rectificar, en cualquier momento, los errores materiales, de hecho, o aritméticos existentes en sus instrumentos de planeamiento, sin necesidad de llevar a cabo un procedimiento de modificación. Tales rectificaciones deberán publicarse en el Boletín Oficial de Canarias.”

El Decreto 181/2018 de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, en su artículo 57 se contempla los límites de la potestad de planeamiento urbanístico, donde se determina qué;

“Los instrumentos de planeamiento urbanístico respetarán los límites previstos en el artículo 139 de la Ley del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias sobre reclasificación, incremento de la edificabilidad media y densidad global y realización de modificaciones.”

Las Modificaciones Menores planteadas en el presente Documento Borrador se formulan con arreglo a lo establecidos en el artículo 139 de la LSENPC, en cuanto a las mismas se circunscriben a aspectos puntuales de la ordenación viaria actualmente no resueltos por el planeamiento vigente, en ámbitos concretos de suelo rústico del municipio de Santa Úrsula, orientándose a optimizar la funcionalidad del sistema viario local y contribuir a la mejora de las condiciones de accesibilidad y calidad de vida de la población residente.

En coherencia, las modificaciones proyectadas no comportan reclasificación de terrenos afectados por incendios forestales o procesos irregulares de parcelación en los términos del artículo 139.1.a) LSENPC, no inciden sobre suelo rústico de protección hidrológica o forestal conforme al artículo 139.1.b), ni suponen incremento de edificabilidad media, densidad global o alteración de rasantes y alineaciones que afecten a conjuntos históricos protegidos. Asimismo, las actuaciones propuestas no comportan variación de la superficie destinada a zonas verdes o espacios libres, ni requieren reajustes de estándares urbanísticos en los términos previstos por el artículo 166 LSENPC.

5. Criterios y principios generales de la ordenación

En consonancia con lo previsto en el artículo 3 de la LSENPC, las alternativas de ordenación propuestas persiguen ofrecer una respuesta razonable, proporcionada y equilibrada que contribuya al desarrollo sostenible y socioeconómico del municipio, garantizando la preservación y puesta en valor de los recursos ambientales y paisajísticos existentes.

Las soluciones de ordenación planteadas se sustentan en el principio de mínimo impacto, priorizando actuaciones sobre ámbitos cuya intervención implique la menor afección posible sobre el medio físico, territorial y socioeconómico, y aplicando el principio de equidad intra e intergeneracional, de modo que el uso actual de los recursos territoriales no comprometa las oportunidades y beneficios de las futuras generaciones. Se garantiza así la satisfacción de las necesidades colectivas presentes de forma justa, asegurando que todos los sectores sociales puedan beneficiarse del territorio en condiciones de equilibrio y sostenibilidad.

La estrategia de ordenación adoptada persigue mejorar las condiciones de vida de la ciudadanía, facilitando la conectividad interna y el acceso a los servicios básicos mediante una estructura viaria eficiente e integrada en el tejido urbano, evitando externalidades y costes ambientales y económicos asociados a desplazamientos innecesarios. Se atiende de este modo a los objetivos específicos de compacidad, proximidad funcional y dotación adecuada de servicios públicos, garantizando un uso racional, eficiente y sostenible del espacio urbano, en coherencia con los objetivos 2.1 y 5.1 de la planificación territorial y urbanística.

Como criterio vertebrador, se plantea la generación de recorridos seguros, accesibles y eficientes que favorezcan la movilidad sostenible, mejoren la calidad de vida y aseguren la igualdad de acceso para toda la población, garantizando la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Se da cumplimiento, además, al principio recogido en el artículo 5.2 de la LSENPC relativo a la protección del medio rural y de las formas de vida tradicionales, conciliando su preservación con el derecho de toda persona a acceder de forma universal, en condiciones de igualdad, a los servicios y prestaciones públicas.

Asimismo, las presentes Modificaciones Menores se adecúan a los principios rectores del planeamiento establecidos en los artículos 81 y 82 de la LSENPC, en particular:

- La atención a los modos tradicionales de ocupación del suelo en Canarias, promoviendo soluciones que respondan a las realidades socioeconómicas, ambientales y culturales existentes, y contribuyan a resolver problemáticas de integración territorial y social.
- La configuración de un territorio equilibrado articulado mediante centralidades jerarquizadas que garanticen el acceso eficiente a los servicios públicos, fomenten ciudades más dinámicas, impulsen el desarrollo endógeno de áreas rurales y refuercen la relación funcional entre lo urbano y lo rural, aplicando criterios de cercanía y reduciendo la necesidad de movilidad motorizada.
- La integración plena de los criterios de sostenibilidad ambiental en la ordenación territorial, prevaleciendo las determinaciones de protección ambiental sobre otras consideraciones sectoriales.

- La garantía de igualdad en el acceso a infraestructuras, equipamientos y servicios básicos, así como al conocimiento y la información, en condiciones de equidad territorial y social.

Estas directrices aseguran que las modificaciones propuestas contribuyen a un modelo territorial coherente, sostenible y socialmente inclusivo, ajustado al marco jurídico vigente y orientado al fortalecimiento de la calidad urbanística y ambiental del municipio.

BLOQUE II. MEMORIA DE LAS MODIFICACIONES MENORES

MODIFICACIÓN MENOR 1.

**PROLONGACIÓN Y/O MODIFICACIÓN DEL
TRAZADO DE LA CALLE FINCA PASTOR**

6. Modificación Menor 1. Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor

6.1. Problemática detectada

El Plan General de Ordenación de Santa Úrsula (2004) contempla la prolongación de la calle Finca Pastor hasta su conexión con la calle Víctor Zurita, con el fin de mejorar la conectividad y accesibilidad al área dotacional de Finca Pastor conformada por el CEIP San Fernando, el campo municipal de fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor. Sin embargo, a pesar de su proximidad al principal eje de movilidad del municipio, la Carretera España (TF-217), dicho ámbito no dispone en la actualidad de un acceso directo a esta vía insular. El acceso al conjunto dotacional se produce exclusivamente desde el norte, a través de la calle Finca Pastor, con origen en la Carretera Vieja (TF-213), circunstancia que limita notablemente la conectividad y funcionalidad del sistema viario de su entorno inmediato.



Imagen 46. Plan de Ordenación Pormenorizada. Alturas, tipologías y usos 1 Fuente: PGO Santa Úrsula 2004.

En la actualidad, la calle Finca Pastor se configura como un viario en fondo de saco, compuesto por dos tramos diferenciados:

- **Primer tramo:** conecta con la carretera TF-213 y presenta una sección transversal insuficiente para permitir la circulación en ambos sentidos. Esta circunstancia se agrava ante el tránsito de vehículos de grandes dimensiones, especialmente autobuses, que encuentran serias dificultades para realizar maniobras de cambio de sentido debido a las limitaciones geométricas y de radio de giro del trazado. Es necesario exponer, que de forma puntual, tanto las actividades deportivas, como el colegio, demandan la llegada efectiva de los autobuses, que en horas punta llegan a colapsar el acceso a los mismos.

- **Segundo tramo:** donde se localizan el centro educativo y el campo de fútbol, adopta la configuración de una alameda arbolada con doble sentido de circulación y franjas de estacionamiento en ambos márgenes. Dicha disposición reduce la capacidad operativa del viario, ya que reduce la sección útil, y compromete su funcionalidad en términos de fluidez, seguridad y accesibilidad, en gran medida por las maniobras de búsqueda y aparcamiento.



Imagen 47. Derecha. Tramo 1 de la calle Finca Pastor. Izquierda. Tramo 2 de la calle Finca Pastor Fuente: Propia.

El planeamiento vigente prevé la prolongación del viario en dirección sur hasta su conexión con la calle Víctor Zurita, con el propósito de establecer una salida alternativa hacia la carretera insular TF-217. Sin embargo, esta solución presenta ciertas limitaciones, derivadas principalmente de:

- **La adaptación topográfica** requiere la ejecución de desmontes de los que resultará un impacto significativo sobre el entorno y previsiblemente incrementará los costes de urbanización.
- **Las afecciones sobre elementos naturales y patrimoniales preexistentes**, derivados del trazado previsto por el planeamiento vigente, inciden directamente sobre la estructura de bancales existentes y otros elementos naturales como varios ejemplares de *Phoenix Canariensis*.
- **Las afecciones sobre parcelas y construcciones existentes**, en la intersección con la calle Víctor Zurita, donde el trazado planteado por el planeamiento afecta directamente a varias parcelas residenciales, actualmente en uso.
- **La insuficiente sección viaria de la calle Víctor Zurita**, que no permitiría absorber el incremento de tráfico generado por el funcionamiento conjunto de los equipamientos del área dotacional. Esta insuficiencia comprometería la seguridad vial y la eficiencia del sistema de movilidad local, trasladando los problemas de saturación hacia otros ámbitos del entorno urbano inmediato, especialmente los derivados del tránsito de transporte colectivo, que se encontrarían las mismas dificultades, en esta conexión.



Imagen 48. Derecha: Tramo final de la calle Fuente Pastor. Izquierda: Calle Víctor Zurita a la altura de la conexión planteada por PGO Santa Úrsula 2004 Fuente: Propia.

En consecuencia, la modificación propuesta tiene por objeto redefinir la ordenación viaria local mediante el ajuste y/o prolongación del trazado de la calle Finca Pastor, con el fin de adaptar la ordenación vigente a la realidad física del terreno y corregir las disfunciones detectadas. La intervención pretende mejorar la conectividad interna y externa del área dotacional, facilitar su vinculación directa con la red viaria estructurante del municipio, incrementar las condiciones de accesibilidad, seguridad y funcionalidad de los equipamientos públicos y de sus entornos, así como reducir los problemas de congestión viaria existentes y optimizar la eficiencia operativa del sistema de movilidad.

6.2. Objeto de la modificación

El objeto de la presente Modificación Menor es revisar la ordenación viaria establecida por el planeamiento vigente del municipio de Santa Úrsula, y, en particular, redefinir el trazado previsto para la prolongación de la calle Finca Pastor desde el área dotacional —CEIP San Fernando, campo municipal de fútbol Argelio Tabares y Polideportivo Cho Pastor— hasta su conexión con la calle Víctor Zurita. La intervención tiene como finalidad garantizar una conexión adecuada, segura y funcional entre el área dotacional y la carretera insular TF-217, mediante la formulación de una solución técnica que resuelva las disfunciones detectadas en la ordenación actualmente aprobada.

La necesidad de esta modificación se fundamenta en las limitaciones derivadas del enlace previsto con la calle Víctor Zurita, que presenta importantes deficiencias estructurales y funcionales, tanto por el elevado grado de consolidación de la trama urbana existente como por su sección viaria insuficiente para absorber el incremento de tráfico asociado al funcionamiento conjunto de los equipamientos públicos. A ello se suma la ausencia generalizada de acerados, o su insuficiente dimensión, lo que impide disponer de itinerarios peatonales continuos, seguros y accesibles, limitando la movilidad peatonal y la conexión efectiva entre los distintos equipamientos del ámbito.

En este contexto, la presente Modificación Menor persigue los siguientes objetivos específicos:

- **Revisar el trazado viario previsto en el planeamiento**, atendiendo a las dificultades técnicas derivadas de la orografía del terreno y de los condicionantes

de adaptación topográfica, así como a su inadecuación funcional respecto a las necesidades presentes y futuras del área dotacional.

- **Proponer una conexión más eficiente**, directa y segura entre el área dotacional y la TF-217, bien mediante una alternativa al enlace inicialmente proyectado o, en su caso, mediante la mejora de las condiciones funcionales y de accesibilidad de la calle Víctor Zurita.
- **Mejorar la movilidad y accesibilidad del área dotacional**, reduciendo la congestión viaria, optimizando la seguridad de los desplazamientos y garantizando una ordenación más racional y operativa del tráfico rodado y peatonal.

En síntesis, la presente Modificación Menor tiene por finalidad ajustar la ordenación viaria local a las condiciones reales del terreno y a las necesidades funcionales del ámbito, mejorando la conectividad del sistema de equipamientos públicos y optimizando su accesibilidad, en el marco de un modelo de movilidad más seguro, sostenible y coherente con los principios de eficiencia territorial y urbana.

6.3. Interés público de la actuación

El interés público de la presente Modificación Menor se fundamenta en la necesidad de garantizar un acceso viario adecuado, seguro y operativo al área dotacional de Finca Pastor, ámbito que concentra dotaciones públicas, que dan cobertura a gran parte del municipio. El planeamiento vigente prevé una solución cuya ejecución resulta técnicamente compleja y funcionalmente insuficiente, al apoyarse en una conexión con la calle Víctor Zurita que no reúne las condiciones mínimas de capacidad, accesibilidad y seguridad necesarias para atender la elevada demanda de movilidad asociada a estos servicios públicos. Ello genera una disfunción estructural que compromete la eficacia del sistema viario, la seguridad de los usuarios y el adecuado acceso a los servicios municipales.

La presente iniciativa adquiere relevancia, en la medida en que se encamina a redefinir un trazado viario más coherente con la realidad física del terreno y adaptado a la trama urbana existente, evitando afecciones innecesarias sobre edificaciones, elementos naturales y parcelas residenciales en uso. Al mismo tiempo, posibilitará mejorar de forma sustancial el acceso al área dotacional, reforzando su conexión directa con la carretera insular TF-217, principal eje vertebrador del sistema de movilidad municipal. Esta mejora resulta esencial para garantizar el acceso seguro del alumnado, familias, personal docente, deportistas, usuarios del polideportivo y de los diferentes servicios públicos que operan en el ámbito.

Asimismo, la intervención contribuirá de forma significativa a incrementar la seguridad vial, al reducir situaciones de conflicto derivadas de secciones insuficientes, radios de giro inadecuados y ausencia de itinerarios peatonales continuos y accesibles. Disponer de un trazado viario más racional, adaptado a las necesidades del tránsito rodado y peatonal, permite mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables —alumnado, personas mayores y peatones en general—, en consonancia con las exigencias de la normativa actuales.

Desde la perspectiva de la eficiencia, la Modificación Menor favorece una utilización más racional de los recursos públicos, al evitar la ejecución de obras de urbanización desproporcionadas o de elevado coste que no garantizan una mejora efectiva de la movilidad. La nueva solución permitirá optimizar la accesibilidad al área dotacional y reducir la congestión existente en la calle Finca Pastor, garantizando además una mejor operatividad de los servicios municipales y de emergencia, cuyos desplazamientos se ven actualmente condicionados por la configuración en fondo de saco y por la insuficiencia funcional del viario existente.

En conjunto, la actuación proyectada constituye una intervención plenamente justificada desde el punto de vista del interés público, al dar respuesta a necesidades reales y acreditadas de movilidad, accesibilidad y seguridad en un ámbito de especial relevancia social. La modificación propuesta contribuye a consolidar un sistema viario más eficiente, seguro y sostenible, en línea con los principios rectores del desarrollo urbano sostenible, la cohesión social y la ordenación del territorio, garantizando al mismo tiempo la adecuada prestación de los servicios públicos y una mayor calidad de vida para la población usuaria del área dotacional y su entorno.

6.4. Ámbito de la modificación y su contexto territorial

6.4.1. Contexto territorial

El ámbito de estudio de la presente Modificación Menor se localiza en el término municipal de Santa Úrsula, dentro del núcleo de La Vera, en una posición estratégica por su proximidad al centro urbano y su vinculación directa con los principales ejes viarios que estructuran el territorio municipal. Se encuentra comunicado con el resto del municipio a través de las carreteras insulares TF-213 (Carretera Vieja) y TF-217 (Carretera España), corredores que articulan los desplazamientos longitudinales de este a oeste y que concentran la mayor parte de la movilidad cotidiana, los flujos de transporte público y el acceso a los equipamientos y servicios municipales.

Desde el punto de vista territorial y paisajístico, se trata de un ámbito de carácter mixto en el que predomina un entorno rural, configurado por una estructura parcelaria vinculada principalmente a la actividad agrícola. Las explotaciones de pequeña y media escala —especialmente aquellas destinadas al cultivo de vid— conviven con un tejido residencial disperso localizado mayoritariamente en los márgenes de los caminos y viarios principales. Las edificaciones existentes corresponden en su mayor parte a viviendas unifamiliares, acompañadas de parcelas de cultivo, huertos familiares y elementos característicos del paisaje agrario insular, como bancales, muros de piedra seca y arbolado de alineación.

Este mosaico territorial evidencia la coexistencia funcional de usos agrícolas y residenciales, así como la fragilidad de los sistemas locales de accesibilidad, tradicionalmente apoyados en caminos rurales y viarios que han ido adaptándose de manera progresiva a la expansión residencial. La presencia del área dotacional de Finca Pastor —de gran relevancia a escala municipal— incrementa la importancia de asegurar una correcta articulación entre los núcleos consolidados, los espacios productivos y los itinerarios de conexión con los corredores principales del municipio.

Todo ello subraya la relevancia de mejorar la conectividad interna del ámbito, garantizar accesos viarios seguros y funcionales y adaptar la ordenación vigente a las condiciones territoriales y urbanísticas reales. La presente Modificación Menor se enmarca

precisamente en esta necesidad, reforzando la coherencia del sistema viario y contribuyendo a una integración más equilibrada entre el entorno rural existente y los equipamientos públicos que estructuran este sector del municipio.

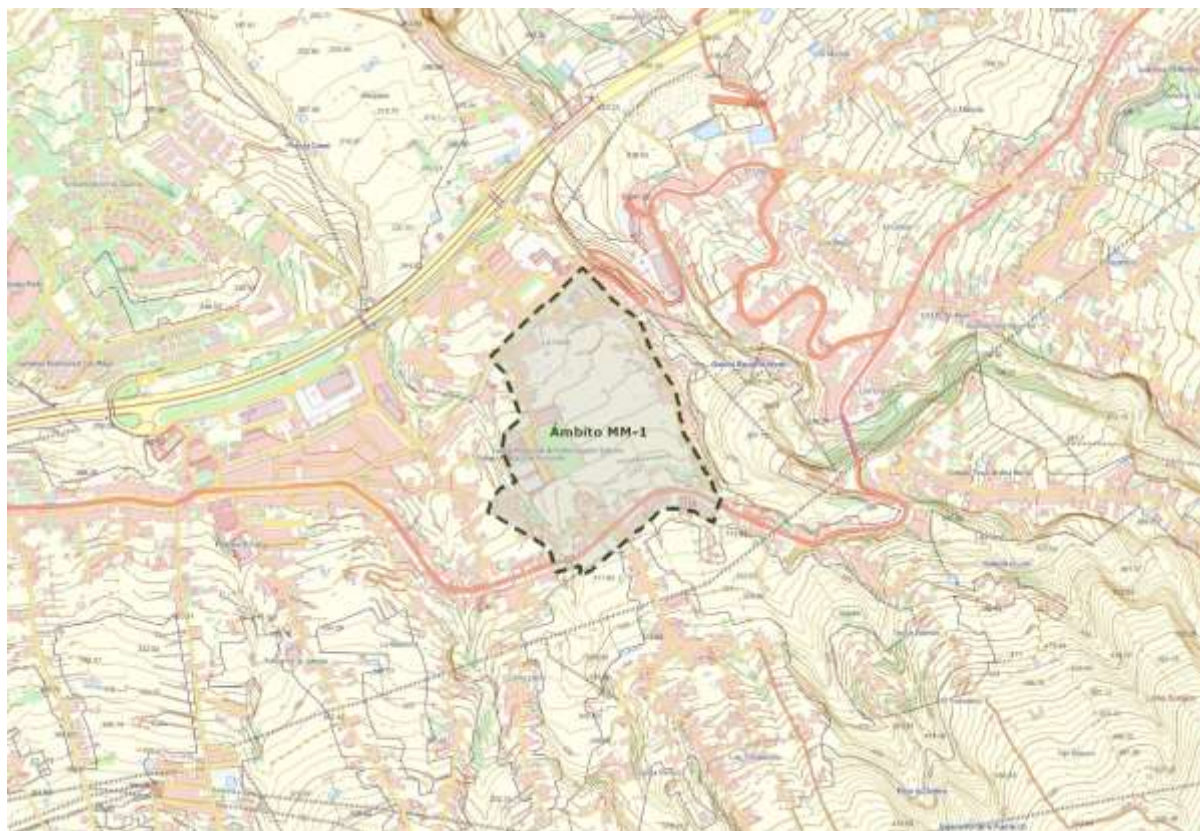


Imagen 49. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 1
Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.

6.4.2. Delimitación del ámbito de estudio

A los efectos del análisis y de la formulación de las soluciones de ordenación que persigue la presente Modificación Menor, se ha llevado a cabo un análisis previo del funcionamiento de la estructura viaria en el entorno inmediato del área dotacional de Finca Pastor. Dicho análisis permite definir un ámbito de influencia que recoge todos aquellos espacios susceptibles de verse afectados por las soluciones planteadas, atendiendo a que uno de los objetivos esenciales de la modificación consiste en corregir las disfunciones derivadas de un sistema viario inconcluso y mejorar la integración del viario local en la red general de movilidad municipal. En este sentido, la delimitación incorpora la totalidad del corredor y del anillo de circulación potencial que podría resultar del desarrollo de la actuación, garantizando la coherencia funcional del sistema.

El ámbito queda definido por el polígono configurado entre los dos grandes ejes insulares que estructuran longitudinalmente el municipio: al norte, la carretera TF-213, conocida como Carretera Vieja, que constituye el límite superior del núcleo de La Vera; y al sur, la carretera TF-217, principal corredor de movilidad que articula la relación entre La Vera, el

centro urbano de Santa Úrsula y los distintos sectores residenciales y dotacionales del entorno. El límite occidental se sitúa en torno al Camino La Vera, viario con un alto grado de consolidación edificatoria, mientras que el límite oriental viene determinado por el Barranco de La Cruz y, en su tramo inicial, por la traza de la calle Víctor Zurita.

La delimitación incorpora el trazado actual de la calle Finca Pastor, que constituye el acceso principal al conjunto dotacional integrado por el CEIP San Fernando, el campo municipal de fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor. El ámbito presenta un tejido heterogéneo, en el que conviven suelos urbanos consolidados con superficies de origen rústico que conservan aún su estructura agrícola tradicional o se encuentran en procesos de transición, configurando un paisaje compuesto por edificaciones aisladas, parcelas agrícolas, espacios libres y tramos viarios de distinta entidad y grado de consolidación.

Esta delimitación recoge, por tanto, los terrenos necesarios para evaluar con precisión las condiciones reales de accesibilidad, continuidad y funcionalidad del sistema viario existente, así como las interferencias derivadas de la conexión actual y potencial de la calle Finca Pastor con la carretera TF-217.

El ámbito de estudio de la Modificación Menor 1 abarca una superficie total de 166.116,42 m², tal y como se detalla en el plano que se incorpora en este documento.

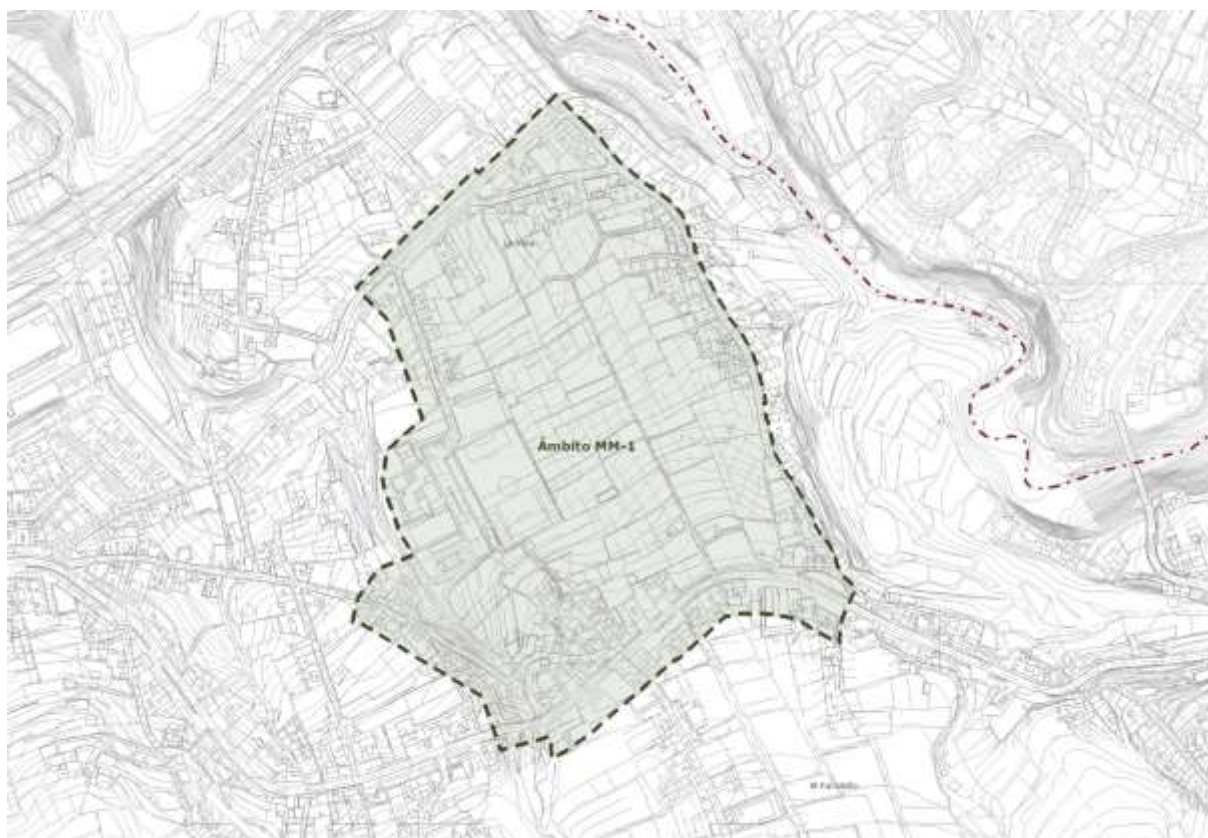


Imagen 50. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

6.4.3. Estructura de la propiedad

La estructura de la propiedad en el ámbito conserva en gran medida la configuración parcelaria de origen agrario, basada en bancales y antiguas unidades de explotación, si bien ha experimentado una transformación progresiva vinculada a la consolidación residencial en los principales viarios. Este proceso ha generado, de un lado, una mayor fragmentación de la superficie cultivada y, de otro, la conversión de numerosas parcelas con frente a camino en suelos con usos propios del entorno urbano.

Las edificaciones residenciales se concentran principalmente en torno a la Carretera Vieja (TF-213), la Carretera España (TF-217) y el Camino La Vera, donde el grado de consolidación es elevado. En contraste, las calles Finca Pastor y Víctor Zurita presentan un menor nivel de ocupación, manteniendo parcelas vacantes y usos agrícolas residuales.

El ámbito integra parcelas clasificadas como urbanas y rústicas. Las primeras se sitúan en los frentes consolidados, mientras que las segundas conservan su carácter agrario y su estructura tradicional, configurando un tejido heterogéneo fruto de la coexistencia entre el crecimiento residencial y el mantenimiento de usos agrícolas.

La identificación completa de las parcelas incluidas o colindantes con el ámbito de estudio queda representada en la imagen:



Imagen 51. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

El ámbito de estudio presenta una distribución equilibrada entre parcelas urbanas y rústicas. Las primeras representan el 51,15 % de la superficie total, alcanzando conjuntamente 83.561,37 m², mientras que las segundas suponen el 48,85 %, con 79.780,75 m². Esta proporción evidencia la coexistencia entre un tejido residencial en consolidación y áreas que mantienen su vocación agraria.

De acuerdo con la información catastral, las parcelas clasificadas como urbanas presentan una superficie media ponderada de 278 m². Del total de 218 parcelas identificadas, 174 cuentan con algún tipo de edificación, lo que confirma un grado de consolidación residencial significativo en los frentes viarios principales.

En la tabla siguiente se relacionan, de forma detallada, las parcelas urbanas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 1, con indicación de su referencia catastral, superficie, frente a viario y existencia o no de edificación, teniendo dicha relación carácter estrictamente informativo.

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
1	4653125CS5445S	SÍ	SÍ	140,36
2	4653126CS5445S	SÍ	SÍ	132,49
3	4653127CS5445S	NO	NO	148,10
4	4653129CS5445S	SÍ	SÍ	382,06
5	4653130CS5445S	NO	NO	340,93
6	4652603CS5445S	NO	NO	36,48
7	4653131CS5445S	SÍ	SÍ	196,02
8	4653112CS5445S	SÍ	NO	553,83
9	4953311CS5445S	SÍ	SÍ	326,86
10	4956162CS5445N	NO	NO	41,30
11	4454533CS5445N	SÍ	SÍ	226,62
12	4454534CS5445N	NO	SÍ	474,11
13	4753801CS5445S	SÍ	SÍ	196,36
14	4753802CS5445S	SÍ	SÍ	196,95
15	4953310CS5445S	SÍ	SÍ	227,42
16	4454536CS5445N	SÍ	SÍ	6.885,24
17	4657627CS5445N	SÍ	SÍ	7.617,98
18	4657612CS5445N	NO	SÍ	255,34
19	4657611CS5445N	SÍ	SÍ	122,39
20	4753804CS5445S	SÍ	SÍ	281,21
21	4752413CS5445S	NO	SÍ	469,55
22	4753805CS5445S	SÍ	SÍ	158,59
23	4857905CS5445N	SÍ	SÍ	220,79
24	4857513CS5445N	SÍ	SÍ	318,45
25	4857514CS5445N	SÍ	SÍ	286,81
26	4857906CS5445N	SÍ	SÍ	204,32
27	4857515CS5445N	SÍ	SÍ	69,48
28	4857908CS5445N	NO	NO	85,16
29	4657616CS5445N	SÍ	SÍ	369,19
30	4857907CS5445N	SÍ	SÍ	254,85
31	4657617CS5445N	SÍ	SÍ	342,12
32	4857517CS5445N	SÍ	SÍ	191,29
33	4857518CS5445N	SÍ	SÍ	193,94

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
34	4953314CS5445S	SÍ	SÍ	208,60
35	4956159CS5445N	SÍ	SÍ	994,49
36	4956143CS5445N	SÍ	SÍ	524,85
37	4956406CS5445N	SÍ	SÍ	515,09
38	4956407CS5445N	SÍ	SÍ	27,92
39	4956164CS5445N	NO	NO	123,06
40	4956405CS5445N	NO	SÍ	99,27
41	4956404CS5445N	SÍ	SÍ	155,14
42	4956403CS5445N	SÍ	SÍ	124,88
43	4956146CS5445N	SÍ	SÍ	182,29
44	4956145CS5445N	SÍ	SÍ	126,96
45	4956155CS5445N	SÍ	SÍ	195,86
46	4956402CS5445N	SÍ	SÍ	217,58
47	4658707CS5445N	SÍ	SÍ	226,70
48	5153821CS5455S	NO	SÍ	655,55
49	4956144CS5445N	SÍ	SÍ	113,42
50	4956160CS5445N	SÍ	SÍ	202,16
51	4956152CS5445N	SÍ	SÍ	151,23
52	4956153CS5445N	SÍ	SÍ	70,60
53	5153602CS5455S	SÍ	SÍ	340,77
54	4658706CS5445N	SÍ	SÍ	181,75
55	4857507CS5445N	SÍ	SÍ	218,27
56	4658705CS5445N	SÍ	SÍ	187,19
57	4953301CS5445S	SÍ	SÍ	667,06
58	4956139CS5445N	SÍ	SÍ	120,87
59	4953302CS5445S	SÍ	SÍ	1.461,95
60	4857511CS5445N	SÍ	SÍ	335,94
61	4657609CS5445N	SÍ	SÍ	228,79
62	4657608CS5445N	SÍ	SÍ	186,85
63	4657607CS5445N	SÍ	SÍ	143,98
64	4857512CS5445N	NO	SÍ	371,46
65	4657605CS5445N	SÍ	SÍ	159,67
66	4657610CS5445N	SÍ	SÍ	75,68
67	4956141CS5445N	NO	SÍ	335,49
68	4956158CS5445N	SÍ	NO	178,92
69	4956127CS5445N	SÍ	SÍ	62,27
70	4658406CS5445N	SÍ	SÍ	142,88
71	4658407CS5445N	SÍ	SÍ	173,86
72	4857501CS5445N	SÍ	SÍ	251,22
73	4955716CS5445N	SÍ	SÍ	152,64
74	4956138CS5445N	SÍ	SÍ	250,60
75	4658409CS5445N	SÍ	SÍ	237,01
76	4857503CS5445N	SÍ	SÍ	83,52
77	4956157CS5445N	SÍ	NO	322,75
78	5153601CS5455S	NO	SÍ	362,94
79	4955717CS5445N	SÍ	SÍ	261,90
80	4956131CS5445N	SÍ	SÍ	438,36
81	4956133CS5445N	SÍ	SÍ	384,70
82	4956125CS5445N	SÍ	SÍ	331,47
83	4956135CS5445N	NO	SÍ	997,78
84	4955715CS5445N	SÍ	SÍ	294,53
85	4956130CS5445N	NO	SÍ	1.382,87
86	4956134CS5445N	NO	NO	496,70
87	4956129CS5445N	NO	NO	482,78
88	4557919CS5445N	SÍ	SÍ	113,41

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
89	4557920CS5445N	SÍ	SÍ	31,77
90	4557921CS5445N	SÍ	SÍ	32,95
91	4956128CS5445N	SÍ	SÍ	338,04
92	4956132CS5445N	NO	SÍ	242,39
93	4956137CS5445N	NO	SÍ	292,40
94	4956166CS5445N	NO	SÍ	317,69
95	4956136CS5445N	NO	SÍ	304,72
96	4955713CS5445N	NO	SÍ	330,00
97	4857903CS5445N	SÍ	SÍ	458,99
98	4857902CS5445N	SÍ	SÍ	174,94
99	4857910CS5445N	SÍ	SÍ	438,48
100	4454528CS5445N	SÍ	SÍ	64,00
101	4956156CS5445N	NO	NO	171,53
102	4956154CS5445N	SÍ	SÍ	198,80
103	4657606CS5445N	SÍ	SÍ	67,33
104	4956167CS5445N	SÍ	SÍ	314,55
105	4956126CS5445N	SÍ	SÍ	247,29
106	4658702CS5445N	SÍ	SÍ	148,55
107	4857502CS5445N	SÍ	SÍ	271,07
108	4857504CS5445N	SÍ	SÍ	53,15
109	4857510CS5445N	SÍ	SÍ	60,09
110	4454527CS5445N	SÍ	SÍ	98,12
111	4857506CS5445N	SÍ	SÍ	283,65
112	4857516CS5445N	SÍ	SÍ	188,23
113	4857904CS5445N	SÍ	SÍ	161,58
114	4955701CS5445N	SÍ	SÍ	218,11
115	4955703CS5445N	SÍ	SÍ	205,93
116	4956140CS5445N	SÍ	SÍ	293,76
117	4653128CS5445S	SÍ	SÍ	192,09
118	4657604CS5445N	SÍ	SÍ	308,26
119	4657621CS5445N	NO	SÍ	202,76
120	4857909CS5445N	SÍ	NO	317,06
121	4956151CS5445N	SÍ	NO	211,63
122	4953316CS5445S	SÍ	SÍ	331,94
123	4953315CS5445S	SÍ	SÍ	679,14
124	5153801CS5455S	SÍ	SÍ	542,43
125	4953303CS5445S	SÍ	SÍ	361,59
126	4658704CS5445N	SÍ	SÍ	140,41
127	4658703CS5445N	SÍ	SÍ	142,11
128	4953304CS5445S	SÍ	SÍ	676,33
129	4753806CS5445S	SÍ	SÍ	269,57
130	4753803CS5445S	SÍ	SÍ	626,38
131	4758801CS5445N	SÍ	SÍ	1.198,63
132	4758802CS5445N	SÍ	SÍ	528,42
133	4758804CS5445N	SÍ	SÍ	791,67
134	4658408CS5445N	SÍ	SÍ	317,04
135	4956121CS5445N	SÍ	SÍ	47,28
136	4956109CS5445N	NO	NO	90,84
137	4956120CS5445N	SÍ	SÍ	80,98
138	4956122CS5445N	SÍ	SÍ	113,48
139	4956111CS5445N	SÍ	SÍ	110,98
140	4956110CS5445N	SÍ	SÍ	58,03
141	4956115CS5445N	SÍ	SÍ	69,17
142	4956116CS5445N	SÍ	SÍ	121,72
143	4956117CS5445N	SÍ	SÍ	219,24

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
144	4956118CS5445N	NO	SÍ	939,20
145	4956102CS5445N	SÍ	SÍ	118,12
146	4956103CS5445N	SÍ	SÍ	133,51
147	4956104CS5445N	SÍ	SÍ	106,01
148	4956101CS5445N	SÍ	NO	189,41
149	4956150CS5445N	SÍ	NO	949,30
150	4956147CS5445N	NO	NO	184,09
151	4857505CS5445N	SÍ	SÍ	227,06
152	4857509CS5445N	SÍ	SÍ	268,13
153	4857508CS5445N	SÍ	SÍ	387,71
154	4953313CS5445S	SÍ	SÍ	1.213,97
155	4752414CS5445S	NO	SÍ	511,66
156	4657626CS5445N	SÍ	SÍ	1.802,94
157	4657625CS5445N	NO	SÍ	359,19
158	4752401CS5445S	SÍ	SÍ	195,83
159	4752402CS5445S	NO	SÍ	552,76
160	4955706CS5445N	SÍ	SÍ	56,13
161	4955722CS5445N	SÍ	SÍ	36,00
162	4955708CS5445N	SÍ	SÍ	55,00
163	4955714CS5445N	SÍ	SÍ	774,14
164	4653123CS5445S	SÍ	SÍ	730,51
165	4752412CS5445S	NO	SÍ	438,18
166	4955712CS5445N	SÍ	SÍ	571,50
167	4955711CS5445N	SÍ	SÍ	191,47
168	4955709CS5445N	SÍ	SÍ	603,66
169	4956113CS5445N	SÍ	SÍ	111,01
170	4956114CS5445N	SÍ	SÍ	74,45
171	4956112CS5445N	NO	NO	126,92
172	4454903CS5445S	SÍ	SÍ	114,11
173	4454902CS5445S	SÍ	NO	194,10
174	4657629CS5445N	SÍ	SÍ	300,56
175	4657620CS5445N	SÍ	SÍ	508,91
176	4657618CS5445N	SÍ	SÍ	408,84
177	4955718CS5445N	SÍ	SÍ	211,70
178	4955702CS5445N	SÍ	SÍ	206,00
179	4955704CS5445N	SÍ	SÍ	71,55
180	4955719CS5445N	NO	SÍ	330,53
181	4454904CS5445S	SÍ	SÍ	338,00
182	4454905CS5445S	SÍ	SÍ	1.984,29
183	4956124CS5445N	SÍ	SÍ	70,00
184	4956123CS5445N	SÍ	SÍ	565,88
185	4956168CS5445N	NO	SÍ	520,00
186	4956119CS5445N	NO	SÍ	920,14
187	4454525CS5445N	SÍ	SÍ	582,33
188	4454526CS5445N	SÍ	SÍ	210,47
189	4758805CS5445N	SÍ	SÍ	566,00
190	4956142CS5445S	SÍ	SÍ	245,00
191	4657619CS5445N	SÍ	SÍ	376,60
192	4658701CS5445N	SÍ	SÍ	107,79
193	4557913CS5445N	SÍ	SÍ	287,19
194	4557914CS5445N	SÍ	SÍ	113,18
195	4557933CS5445N	SÍ	SÍ	175,74
196	4557940CS5445N	SÍ	SÍ	138,00
197	4557915CS5445N	NO	SÍ	441,11
198	4454532CS5445N	SÍ	SÍ	296,16

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
199	4454530CS5445N	SÍ	SÍ	352,48
200	4657614CS5445N	SÍ	SÍ	99,84
201	4657603CS5445N	SÍ	SÍ	212,83
202	4657601CS5445N	SÍ	SÍ	157,87
203	4657615CS5445N	SÍ	SÍ	361,36
204	4956106CS5445N	SÍ	NO	57,35
205	4956108CS5445N	SÍ	SÍ	397,43
206	4956105CS5445N	NO	SÍ	217,46
207	4956107CS5445N	SÍ	SÍ	330,82
208	4653124CS5445S	SÍ	SÍ	258,83
209	4657622CS5445N	NO	SÍ	141,89
210	4454529CS5445N	NO	SÍ	483,26
211	4657628CS5445N	SÍ	SÍ	128,18
212	4657623CS5445N	SÍ	SÍ	194,55
213	4657624CS5445N	SÍ	SÍ	204,68
214	4454537CS5445N	NO	SÍ	589,49
215	4454524CS5445N	NO	SÍ	771,49
216	4657602CS5445N	NO	SÍ	433,19
217	4657613CS5445N	NO	SÍ	1.503,19
218	4953312CS5445S	SÍ	SÍ	434,75
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS URBANAS:				85.561,37

Tabla 19. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

Las parcelas de clase rústica se mantienen, según la información catastral, mayoritariamente al margen del proceso de transformación hacia usos residenciales. Esta permanencia se vincula tanto a la ausencia de frente directo a los viarios principales como a la persistencia de usos agrarios, activos o en diferentes grados de abandono, que han permitido conservar la estructura tradicional de bancales y explotaciones de pequeña escala. Estas unidades presentan una superficie media ponderada significativamente superior a la de las parcelas urbanas, alcanzando los 886,45 m², lo que refleja su origen ligado a antiguas explotaciones agrícolas y a una organización territorial menos fragmentada.

El conjunto rústico constituye, por tanto, un componente esencial en la lectura morfológica del ámbito, configurando un paisaje transicional entre los frentes residenciales consolidados y los espacios de cultivo que aún mantienen continuidad territorial. Su identificación resulta necesaria tanto para evaluar las posibles afecciones derivadas de las soluciones viarias como para garantizar la coherencia entre la ordenación proyectada y la estructura territorial preexistente.

En la tabla siguiente se relacionan, de forma detallada, las parcelas rústicas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 1, con indicación de su referencia catastral, superficie, frente a viario y existencia o no de edificación, teniendo dicha relación carácter estrictamente informativo.

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
219	38039A00800220	NO	SÍ	139,99
220	38039A00800227	NO	NO	521,84
221	38039A00800053	NO	SÍ	723,98
222	38039A00800054	NO	SÍ	936,18
223	38039A00800055	NO	NO	580,03
224	38039A00800056	NO	NO	527,10
225	38039A00800057	NO	NO	758,36
226	38039A00800058	NO	NO	881,24
227	38039A00800059	NO	NO	536,65
228	38039A00800060	NO	NO	1.426,06
229	38039A00800061	NO	NO	790,36
230	38039A00800062	NO	NO	886,06
231	38039A00800063	NO	NO	1.481,81
232	38039A00800064	SÍ	NO	1.060,56
233	38039A00800065	NO	NO	57,26
234	38039A00800067	NO	NO	37,97
235	38039A00800068	NO	NO	1.197,76
236	38039A00800071	NO	NO	1.044,76
237	38039A00800072	NO	NO	625,47
238	38039A00800073	NO	NO	2.027,29
239	38039A00800074	NO	NO	3.060,45
240	38039A00800075	NO	NO	333,74
241	38039A00800076	NO	NO	400,41
242	38039A00800077	NO	NO	1.178,86
243	38039A00800080	NO	NO	3.426,91
244	38039A00800081	NO	NO	393,51
245	38039A00800082	NO	NO	118,59
246	38039A00800083	NO	NO	438,29
247	38039A00800084	NO	NO	580,26
248	38039A00800088	NO	NO	444,31
249	38039A00800092	NO	NO	503,74
250	38039A00800093	SÍ	NO	503,94
251	38039A00800094	NO	NO	349,26
252	38039A00800095	NO	NO	329,29
253	38039A01200011	NO	NO	429,27
254	38039A00800100	NO	NO	149,98
255	38039A00800101	NO	NO	964,62
256	38039A00800103	NO	NO	1.334,32
257	38039A00800104	NO	NO	575,97
258	38039A00800105	NO	NO	196,54
259	38039A00800106	NO	NO	153,35
260	38039A01200012	NO	NO	937,39
261	38039A01200015	NO	NO	1.853,01
262	38039A00800114	NO	NO	858,54
263	38039A00800115	NO	NO	1.105,23
264	38039A00800116	NO	NO	869,70
265	38039A00800117	NO	NO	899,67
266	38039A00800118	NO	NO	2.181,54
267	38039A00800119	NO	NO	341,80
268	38039A00800120	NO	NO	747,26
269	38039A00800121	NO	NO	2.293,55
270	38039A00800122	NO	NO	1.427,93
271	38039A00800124	NO	NO	658,28
272	38039A00800133	NO	NO	2.217,13
273	38039A00800136	NO	NO	204,53

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
274	38039A00700220	NO	SÍ	3.108,26
275	38039A00700221	NO	SÍ	955,40
276	38039A00700222	NO	NO	689,63
277	38039A00700223	NO	NO	141,48
278	38039A00700224	NO	NO	1.474,53
279	38039A00800069	NO	NO	66,44
280	38039A00800091	NO	NO	771,94
281	38039A00800096	NO	NO	519,33
282	38039A00800099	NO	NO	125,73
283	38039A00800107	NO	NO	555,70
284	38039A00800132	NO	NO	422,08
285	38039A00800110	NO	NO	486,24
286	38039A00800108	NO	NO	452,76
287	38039A00800109	NO	NO	1.061,60
288	38039A00800111	NO	NO	1.891,38
289	38039A00800085	SÍ	NO	1.973,40
290	38039A00800079	NO	NO	293,35
291	38039A00800078	NO	NO	324,91
292	38039A00800129	NO	NO	398,00
293	38039A00800130	NO	NO	665,60
294	38039A00800131	NO	NO	1.112,55
295	38039A00800135	NO	NO	306,78
296	38039A00800134	NO	NO	746,97
297	38039A00800127	NO	NO	54,17
298	38039A00800125	NO	NO	817,52
299	38039A00800112	NO	NO	1.335,71
300	38039A00800089	NO	NO	280,26
301	38039A00800234	NO	NO	226,32
302	38039A00800086	NO	NO	4.344,36
303	38039A00800090	NO	NO	1.885,13
304	38039A00800113	NO	NO	405,25
305	38039A00800128	NO	NO	849,84
306	38039A00800123	NO	NO	1.138,74
307	38039A00800102	NO	NO	1.197,49
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS RÚSTICAS:				79.780,75

Tabla 20. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

6.4.4. Usos del suelo

El ámbito de estudio se configura como un espacio de transición entre el tejido urbano consolidado y los suelos de vocación rural, donde los usos urbanos pierden progresivamente intensidad en favor de actividades agrarias. En este contexto, el uso agrícola constituye el uso predominante, alcanzando el 43,48 % de la superficie total, y destinándose mayoritariamente al cultivo de la vid, actividad tradicionalmente asociada a las medianías de Santa Úrsula y todavía ampliamente representada en este sector.

El uso residencial, que suma conjuntamente el 20,44 % del ámbito (12,59% correspondiente a superficie edificada y 7,85 % asociada a parcelas vinculadas), se distribuye principalmente a lo largo de los frentes edificados de los viarios y caminos perimetrales. Predomina una morfología basada en viviendas unifamiliares de una o dos

plantas, frecuentemente vinculadas a pequeñas huertas de autoconsumo. En los frentes de las carreteras TF-213 (Carretera Vieja) y TF-217 (Carretera de España) aparece edificación residencial plurifamiliar de hasta tres alturas, lo que refleja un mayor grado de consolidación urbana y una tipología edificatoria más intensa, coherente con la función estructurante de estos corredores viarios.

Las dotaciones y equipamientos públicos, que representan el 10,13% de la superficie total, constituyen uno de los elementos estructurantes del ámbito. Entre ellos destacan el CEIP San Fernando, el Campo de Fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor, conformando un área de centralidad municipal y actuando como polos generadores de movilidad y actividad socio-comunitaria.

Se identifican asimismo diversos suelos sin uso definido, que ascienden aproximadamente al 5,95% del total. Estas parcelas vacantes se localizan mayoritariamente en el entorno inmediato del centro educativo y en la parte posterior de la TF-217, respondiendo en gran medida al abandono progresivo de antiguas explotaciones agrícolas. Su presencia constituye un potencial estratégico tanto para la integración paisajística como para la eventual implantación de usos compatibles con la estructura territorial del ámbito.

Por último, los suelos destinados a infraestructuras viarias y funcionales alcanzan el 15,87% de la superficie, incluyendo la red de viarios, caminos, espacios peatonales, áreas de aparcamiento y la estación de servicio existente. Este conjunto de infraestructuras desempeña un papel esencial en la movilidad interna del ámbito, articulando las conexiones con los corredores insulares y garantizando la accesibilidad a las dotaciones principales.

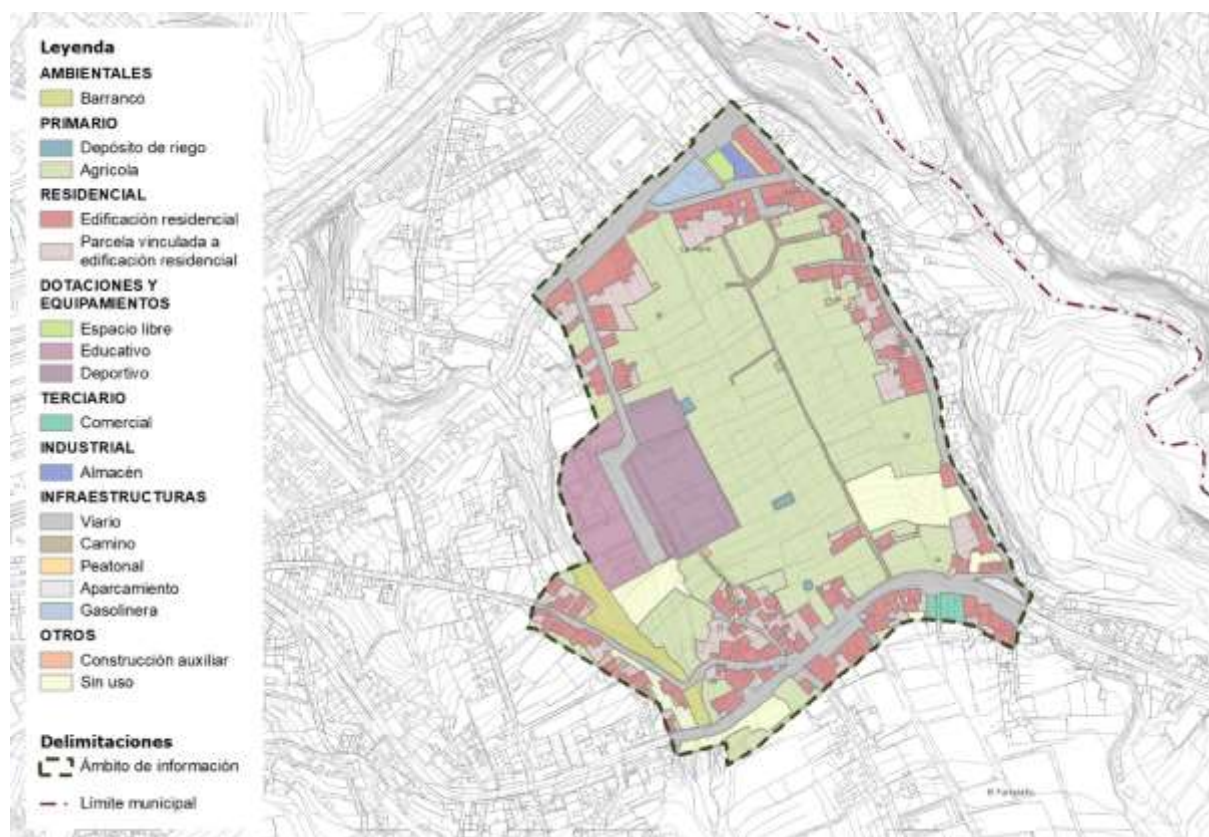


Imagen 52. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 1.
Fuente: Elaboración propia.

La distribución detallada de los usos actuales existentes se recoge en la tabla siguiente, donde se especifican las superficies absolutas y porcentajes correspondientes a cada uso pormenorizado identificado dentro del ámbito de estudio de la presente Modificación Menor.

USOS PORMENORIZADOS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MM-1			
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (%)
Residencial	Edificación residencial	20.905,66	12,59
	Parcela vinculada a edificación residencial	13.033,72	7,85
Primario	Agrícola	72.227,37	43,48
	Depósito de riego	373,15	0,22
Ambiental	Barranco	3.489,88	2,10
Dotaciones y equipamientos	Espacio libre	485,11	0,29
	Educativo	6.851,73	4,12
	Deportivo	9.548,91	5,72
Terciario	Comercial	852,93	0,51
Industrial	Almacén	547,36	0,33
Infraestructuras	Viario	22.961,91	13,82
	Camino	1.915,46	1,15
	Peatonal	554,38	0,33
	Aparcamiento	398,25	0,24
	Gasolinera	554,38	0,33
Otros	Construcción auxiliar	649,05	0,39
	Sin Uso	9.885,21	5,95
TOTAL		166.116,42	100,00

Tabla 21. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-1. Fuente: Elaboración propia.

6.4.5. Edificaciones

El ámbito de estudio presenta un conjunto edificatorio heterogéneo, resultado del proceso progresivo de consolidación residencial vinculado a los principales frentes viarios — fundamentalmente la TF-213 (Carretera Vieja), la TF-217 (Carretera de España) y el Camino La Vera—. En dichos corredores se concentra la mayor parte de la edificación existente, configurando un tejido urbano lineal compuesto mayoritariamente por viviendas unifamiliares entre medianeras o aisladas, de una o dos plantas sobre rasante. Estas edificaciones suelen disponer de pequeñas parcelas traseras destinadas a huertos o jardines domésticos, mientras que las plantas bajas se ocupan habitualmente con garajes privados o pequeños locales donde pueden desarrollarse actividades económicas de proximidad.

En los tramos más próximos a las carreteras insulares, especialmente a lo largo de la TF-217, se localizan edificaciones plurifamiliares de hasta tres plantas, que constituyen la tipología residencial de mayor intensidad del ámbito. Su presencia refleja la transición

hacia un modelo urbano más denso, vinculado a los ejes viarios de mayor jerarquía funcional.

De acuerdo con las determinaciones del PGO de Santa Úrsula (2004), las tipologías edificatorias en el ámbito son las siguientes:

- **EC2 (Edificación Cerrada de 2 plantas)**, correspondiente a las piezas residenciales situadas a lo largo de la Carretera de España (TF-217), la calle Finca Pastor, la calle Víctor Zurita y el Camino La Vera.
- **EC3 (Edificación Cerrada de 3 plantas)**, asignada a las piezas residenciales situadas junto a la Carretera Vieja (TF-213).

La ordenación prevista define frentes continuos y consolidados; no obstante, en la actualidad persisten numerosas parcelas vacantes —especialmente en el tramo inicial de la calle Finca Pastor— lo que interrumpe parcialmente la continuidad edificatoria contemplada por el planeamiento.



Imagen 53. Izquierda. Detalle de las edificaciones en la Carretera España TF-217. Derecha. Detalle de las edificaciones de la calle Cuatro Caminos. Fuente: Propia.

En contraste, en las zonas interiores del ámbito —especialmente en los sectores con predominio del uso agrario— la presencia de edificaciones es notablemente menor. En estas áreas se mantienen viviendas aisladas vinculadas a explotaciones agrícolas, conservando la estructura rural tradicional y presentando una implantación dispersa.

Se constata, además, una disfunción significativa entre las determinaciones del planeamiento vigente y la realidad edificada: las tipologías establecidas contemplan fondos edificables de hasta 20 metros, mientras que en numerosos casos el fondo real de las edificaciones existentes es sensiblemente superior, lo que evidencia una divergencia entre la ordenación teórica y el proceso de consolidación efectiva del tejido urbano.



Imagen 54. Plan de Ordenación Pormenorizada PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, resulta especialmente significativa la situación de las edificaciones situadas en torno a la calle Cuatro Caminos, muchas de las cuales quedan clasificadas como suelo rústico residual, pese a presentar un alto grado de consolidación y en muchos casos ser anteriores a la aprobación del planeamiento vigente.



Imagen 55. Ortofoto histórica del ámbito de estudio. Vuelo año 1982. Fuente: Grafcan.

Las dotaciones públicas localizadas en el ámbito —CEIP San Fernando, Campo de Fútbol Argelio Tabares y Polideportivo Cho Pastor— conforman un conjunto edificatorio de mayor entidad volumétrica y funcional, caracterizado por tipologías de edificación abierta,

adaptadas a las particularidades de sus parcelas y respetando la altura reguladora media predominante. Estos equipamientos constituyen un nodo dotacional de referencia a escala municipal, introduciendo una escala edificatoria diferenciada respecto del tejido residencial circundante.



Imagen 56. Izquierda. CEIP San Fernando. Derecha. Campo Municipal de Fútbol Argelio Tabares. Fuente: Propia.

Finalmente, el ámbito incorpora diversas construcciones auxiliares —cuartos de aperos, pequeños almacenes y edificaciones vinculadas al uso agrícola— distribuidas de manera dispersa en los bordes de las parcelas, reforzando la lectura morfológica de la estructura agraria primigenia.

6.4.6. Mezcla de usos y proximidad

Desde una perspectiva de género, la mezcla de usos y el principio de proximidad constituyen elementos clave en la configuración de entornos urbanos equilibrados y funcionales, en la medida en que condicionan la accesibilidad cotidiana a los servicios básicos, equipamientos y espacios públicos. La distribución y combinación de usos determina la capacidad de la población para desarrollar sus actividades diarias con autonomía, seguridad y eficiencia, especialmente para aquellos grupos que realizan desplazamientos frecuentes, encadenan diferentes tareas y requieren accesos próximos y previsibles.

La planificación urbanística debe, por tanto, favorecer estructuras territoriales que garanticen la proximidad funcional entre los espacios residenciales y los servicios educativos, sanitarios, comerciales, deportivos y recreativos, asegurando que estos puedan alcanzarse mediante itinerarios peatonales continuos, seguros e inclusivos. Como referencia orientativa, se considera adecuado situar los servicios cotidianos a distancias comprendidas entre 300 y 660 metros —equivalentes a 5-10 minutos a pie—, moduladas conforme a la topografía y a las condiciones reales de accesibilidad del viario.

	GRUPO	VELOCIDAD A PIE	TIEMPO PARA RECORRER 1km	DISTANCIA CUBIERTA EN 10'
A	 PERSONAS CON MOVILIDAD ALTAMENTE REDUCIDA	1.8 km/h (aprox.)	33 minutos	300 m
B	 PERSONAS MAYORES, MENORES DE 6 AÑOS Y SUS ACOMPAÑANTES	2.5 km/h (aprox.)	24 minutos	420 m
C	 NIÑOS Y NIÑAS ENTRE 6 Y 10 AÑOS	4.0 km/h (aprox.)	15 minutos	660 m
D	 PERSONAS ADULTAS SANAS	4.7 - 6.1 km/h (apr.)	9-13 minutos	780 m-1.020 m
E	 PERSONAS ADOLESCENTES SANAS	6.5 km/h (aprox.)	9 minutos	1.080 m

Fuente: "Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung", Urban Development Viena, 2013
Ilustración: Inés Novella Abril

Imagen 57. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo a los distintos perfiles de movilidad identificados en el análisis previo, se ha evaluado la accesibilidad peatonal desde el ámbito de estudio hacia los servicios y equipamientos más próximos. Los radios de 300 m, 420 m y 660 m, ajustados a las pendientes y trazados del viario existente, permiten representar de forma más fiel los tiempos efectivos de desplazamiento y las limitaciones derivadas de la morfología del terreno.

Aunque el ámbito se sitúa en una posición limítrofe entre el tejido urbano consolidado y el entorno rural, su proximidad al centro urbano de Santa Úrsula —entre 600 y 700 metros— garantiza un acceso peatonal razonable a la mayor parte de los servicios municipales básicos, tales como el Ayuntamiento, la Plaza de Santa Úrsula o el Parque de las Palmeras. Esta circunstancia configura una mezcla de usos suficiente para cubrir las necesidades diarias de la población residente en condiciones adecuadas de accesibilidad.

Además, uno de los objetivos principales de la presente Modificación Menor es mejorar la conectividad del Área Dotacional de Finca Pastor, donde se ubican el CEIP San Fernando, el Campo de Fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor, todos ellos equipamientos generadores de una intensa movilidad cotidiana. En el entorno inmediato se localizan asimismo otros equipamientos de escala municipal —CEIP Santa Úrsula, Pabellón Fernando Luis González y Centro de Salud— que refuerzan la centralidad funcional y la importancia del área en términos de proximidad.

La cercanía a las vías estructurantes TF-217 (Carretera de España) y TF-213 (Carretera Vieja) facilita igualmente el acceso a la principal oferta comercial de Santa Úrsula, concentrada en estos corredores, donde se emplazan establecimientos minoristas, pequeños negocios de proximidad y servicios complementarios. Estos ejes conforman ámbitos urbanos activos, favorecen la continuidad de recorridos y facilitan la realización de itinerarios encadenados, aspecto esencial para quienes desarrollan dinámicas de movilidad asociadas a tareas domésticas, de gestión y de cuidado.

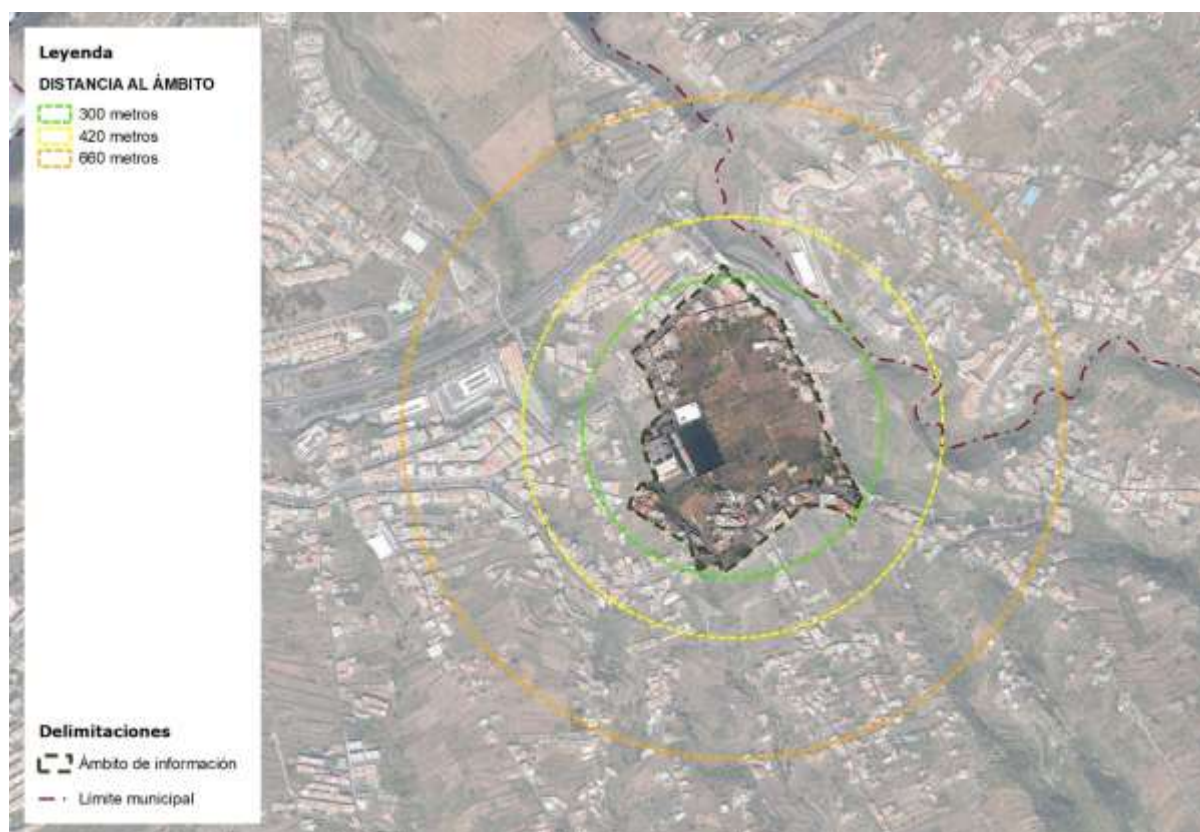


Imagen 58. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie. Fuente: Elaboración propia.

En su conjunto, la presente Modificación Menor incorpora entre sus objetivos generales avanzar hacia un modelo de proximidad más eficiente, mediante la futura mejora de la conectividad entre las áreas residenciales del entorno y el área dotacional de Finca Pastor —donde se emplazan el CEIP San Fernando, el Campo de Fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor— así como su articulación con el centro urbano de Santa Úrsula. La ordenación que se desarrolle en fases posteriores deberá orientarse a reforzar la accesibilidad peatonal, garantizar la continuidad y seguridad de los itinerarios y favorecer un marco territorial más equilibrado e inclusivo. Con ello, se busca consolidar un modelo urbano coherente con los principios de accesibilidad universal, sostenibilidad funcional y cohesión social.

6.4.7. Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público

La calle Finca Pastor, vía de carácter estructurante dentro del entramado urbano de Santa Úrsula, presenta notables deficiencias en materia de accesibilidad y seguridad vial, que inciden directamente en la calidad de vida de la población y en la funcionalidad del sistema viario local. Dichas carencias resultan especialmente relevantes en un entorno donde se concentran equipamientos municipales de gran afluencia, como el CEIP San Fernando, el Campo de Fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor.

En la actualidad, la calle dispone de un único punto de acceso desde la carretera TF-213, configurado mediante una intersección en “T” con visibilidad reducida y sin prioridad

peatonal, lo que genera un riesgo constante para la seguridad vial, especialmente en las horas punta coincidentes con la entrada y salida de los equipamientos.

A lo largo de su recorrido, la vía presenta una sección transversal irregular, con estrechamientos puntuales que dificultan la coexistencia entre tráfico rodado y peatones. Las aceras son discontinuas, estrechas y presentan múltiples obstáculos, lo que limita su funcionalidad y dificulta el tránsito de personas con movilidad reducida, familias con menores o usuarios con carritos de bebé. A ello se suman deficiencias en el pavimento, mobiliario urbano mal ubicado y vados inadecuados, que agravan la falta de accesibilidad y seguridad del espacio público.



Imagen 59. Derecha. Carretera TF-213. Izquierda: Acceso de la calle Finca Pastor desde la carretera TF-213. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

El diseño de doble sentido de circulación en un entorno urbano consolidado supone un factor adicional de riesgo. Los radios de giro insuficientes dificultan la maniobrabilidad de vehículos pesados y de emergencia, mientras que la ausencia de jerarquización entre los flujos peatonales y vehiculares genera conflictos de uso y situaciones potencialmente peligrosas.



Imagen 60. Derecha. Calle Finca Pastor a la altura del Pabellón. Izquierda. Estrechamiento de la calzada en el tramo inicial calle Finca Pastor. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

Aunque se han implementado algunas medidas para reducir la velocidad, como los "lomos de asno" y pasos de peatones elevados, estas resultan insuficientes para garantizar un nivel adecuado de seguridad y confort. El tramo final de la vía, en las inmediaciones del complejo deportivo, constituye una excepción positiva: dispone de aceras amplias, pavimento en buen estado y mediana arbolada, configurando un espacio urbano de mayor

calidad. Sin embargo, la falta de continuidad de estas condiciones hacia el resto del trazado genera una discontinuidad funcional y ambiental en la estructura del espacio público.



Imagen 61. Tramo final de la calle Finca Pastor. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La existencia de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida (PMR) favorece la accesibilidad a los equipamientos deportivos y educativos cercanos, aunque estas actuaciones puntuales no logran resolver la falta de coherencia general del viario. Asimismo, la intersección con la TF-213 constituye un punto crítico de seguridad, dada su geometría en "T", visibilidad reducida y la presencia de edificaciones alineadas a borde de acera, que dificultan las maniobras de incorporación y reducen los márgenes de reacción.

La modificación propuesta pretende corregir estas deficiencias mediante una intervención integral, orientada a la creación de un nuevo acceso más seguro y funcional y a la reordenación del viario, extendiendo las condiciones de calidad urbana y accesibilidad que actualmente se concentran en el tramo final de la calle. Los objetivos específicos de la actuación son los siguientes:

- **Mejorar la fluidez del tráfico:** el nuevo trazado permitirá redistribuir los flujos de movilidad generados por los equipamientos, aliviando la congestión y optimizando el espacio viario mediante la implantación de sentidos únicos de circulación, que reducen la necesidad de sección para el tráfico rodado.
- **Priorizar la seguridad:** la reordenación del tráfico favorecerá una mayor jerarquización de la red local, incrementando la seguridad de todos los usuarios y posibilitando la ampliación de espacios destinados a la movilidad peatonal, el modo de desplazamiento más vulnerable.
- **Promover la accesibilidad:** la intervención se alinea con los principios del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), orientándose a la consolidación de un modelo urbano inclusivo y accesible, con ampliación y mejora de la red peatonal existente.

En síntesis, la presente modificación persigue transformar una vía actualmente deficitaria en materia de seguridad y accesibilidad en un espacio urbano seguro, eficiente y funcional, plenamente adaptado a un modelo de movilidad sostenible y equitativo, en beneficio de la ciudadanía de Santa Úrsula.

6.4.8. Movilidad

6.4.8.1. Movilidad rodada motorizada

La calle Finca Pastor se configura actualmente como una vía de doble sentido y sin salida, que finaliza en un fondo de saco que presenta notables limitaciones en su trazado. Su sección, estrecha e irregular en la mayor parte del recorrido, restringe de forma significativa la circulación vehicular, dificultando la fluidez del tráfico y comprometiendo las condiciones de seguridad vial.

El único punto de acceso y evacuación de la vía es una intersección en “T” con la carretera TF-213, que constituye un foco recurrente de conflictos. La escasa visibilidad y la limitada maniobrabilidad en este cruce generan situaciones de riesgo, especialmente en las horas punta vinculadas a la entrada y salida del CEIP San Fernando y del complejo deportivo municipal. Esta circunstancia convierte a la intersección en un punto crítico para los movimientos de incorporación y salida

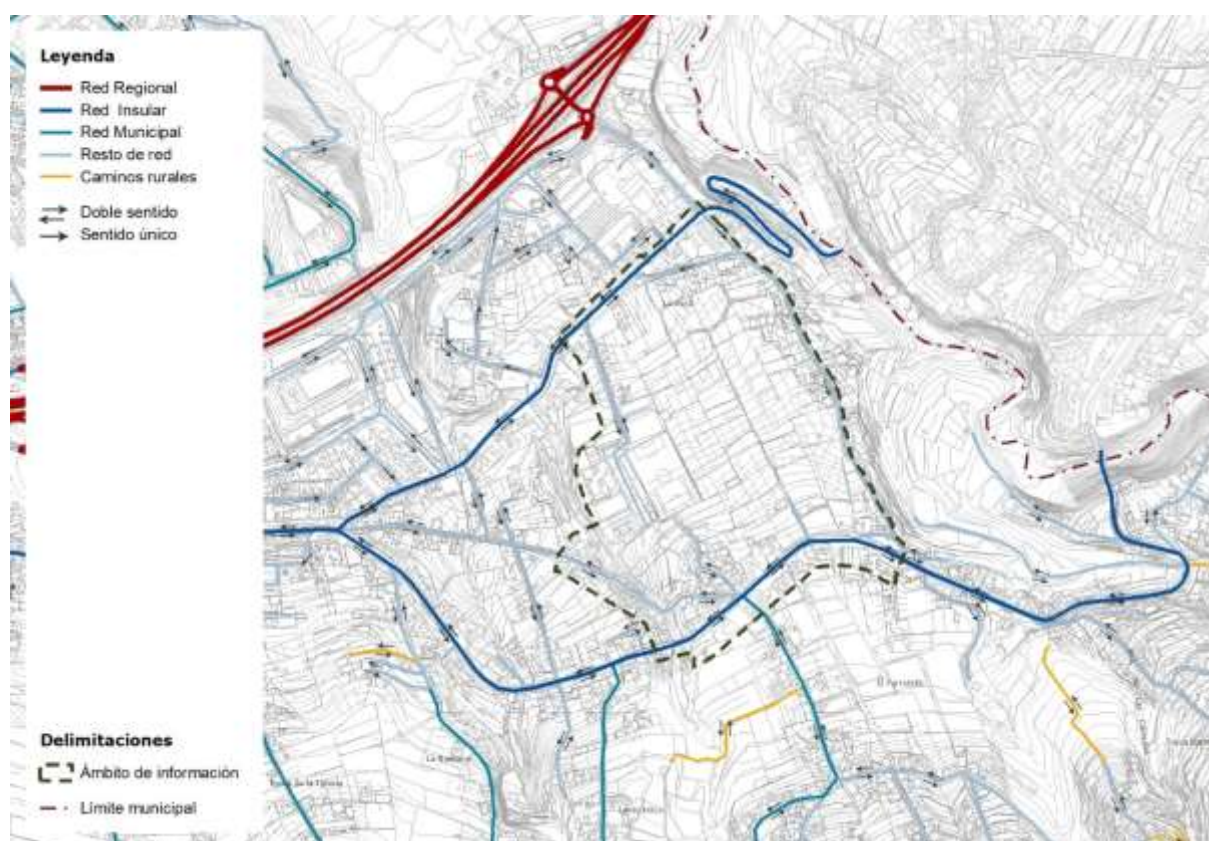


Imagen 62. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

A lo largo de su trazado, la calzada no mantiene una sección constante y los radios de giro resultan insuficientes para garantizar un paso fluido de vehículos de mayor tamaño. Estas limitaciones se ven agravadas por el estacionamiento irregular en ambos márgenes, ocupando espacios no habilitados para tal fin. Esta situación dificulta la circulación de vehículos pesados —transporte colectivo, emergencias, recogida de residuos o mantenimiento— y reduce significativamente la operatividad de la vía.

Los tramos viarios con estrechamientos, obligan a realizar maniobras de ceda el de paso, lo que ralentiza la circulación y aumenta los riesgos, especialmente en zonas sin visibilidad suficiente o con vehículos estacionados en sus márgenes.

Pese a estas limitaciones, la calle Finca Pastor soporta un volumen de tráfico considerable debido a la presencia de usos dotacionales y residenciales en su entorno. La falta de jerarquización dentro de la red vial municipal intensifica el problema, ya que la vía no está diseñada para canalizar el tráfico que actualmente recibe. La ausencia de alternativas de acceso y salida convierte al viario en un fondo de saco funcional para buena parte del tráfico de la zona, concentrando todo el movimiento vehicular en un único punto.

Aunque se conecta con una vía de carácter insular, su entorno inmediato presenta una red de calzadas igualmente estrechas e irregulares, carentes de espacios definidos para el aparcamiento o la movilidad peatonal. La mayoría de estas vías mantienen el doble sentido de circulación, salvo la calle La Vera y la calle Víctor Zurita, que funcionan mayoritariamente como vías de sentido único con conexiones a la TF-217, mediante intersecciones en “T” con baja visibilidad, peraltadas y radios de giro limitados, lo que obliga en ocasiones a invadir el sentido contrario durante la maniobra.

El ámbito se sitúa a unos 800 metros del centro de Santa Úrsula (aproximadamente 3 minutos en vehículo), y su conexión con la TF-5 —principal vía distribuidora del norte insular— se realiza mediante las salidas 28 y 29, a menos de 5 minutos.

El ámbito se encuentra a aproximadamente 800 metros del centro de Santa Úrsula (3 minutos de viaje), y su conectividad con la principal vía distribuidora del norte de la isla, la TF-5, se realiza mediante dos conexiones próximas, a través de la salida 28 y 29, a menos de 5 minutos del ámbito analizado.

La Modificación Menor plantea entre sus objetivos, corregir esta situación mediante un nuevo trazado que conecte de forma directa y segura la calle Finca Pastor con la TF-217. Esta actuación permitirá:

- **Distribuir el tráfico:** Permitirá una gestión más eficiente de los flujos de tráfico, aliviando la presión sobre la problemática intersección con la TF-213
- **Mejorar la funcionalidad:** La nueva conexión facilitará el acceso y la salida de la zona, mejorando la fluidez y la seguridad vial de manera general.
- **Implementar sentido único:** En los tramos donde no sea posible mantener el doble sentido de manera segura y eficiente, se establecerán soluciones de sentido único. Esto garantizará la coherencia del sistema vial y mejorará la fluidez del tráfico, evitando las maniobras de cesión de paso y los conflictos vehiculares.

Esta intervención integral busca transformar la calle Finca Pastor de una vía conflictiva y saturada, en una parte funcional y segura de la red vial local, mejorando significativamente la movilidad para todos los usuarios.

6.4.8.2. Estacionamientos

A lo largo de la calle Finca Pastor se observan contrastes significativos en las condiciones de estacionamiento. En el tramo inicial, el aparcamiento se realiza de manera generalizada en el margen derecho de la calzada en sentido ascendente. No obstante, es habitual la presencia de vehículos estacionados en el margen contrario, incluso invadiendo

parcialmente la acera, lo que genera dificultades apreciables para la circulación. Dada la reducida sección disponible, esta práctica disminuye la anchura útil destinada al tráfico rodado, obligando a frecuentes maniobras de cesión de paso entre vehículos. Estas situaciones repercuten negativamente en la seguridad vial y en la fluidez del tráfico, especialmente durante los horarios de entrada y salida del centro escolar. Por este motivo, en dichos periodos se ha restringido el estacionamiento, tal como se indica en la señalización mostrada en las imágenes siguientes.

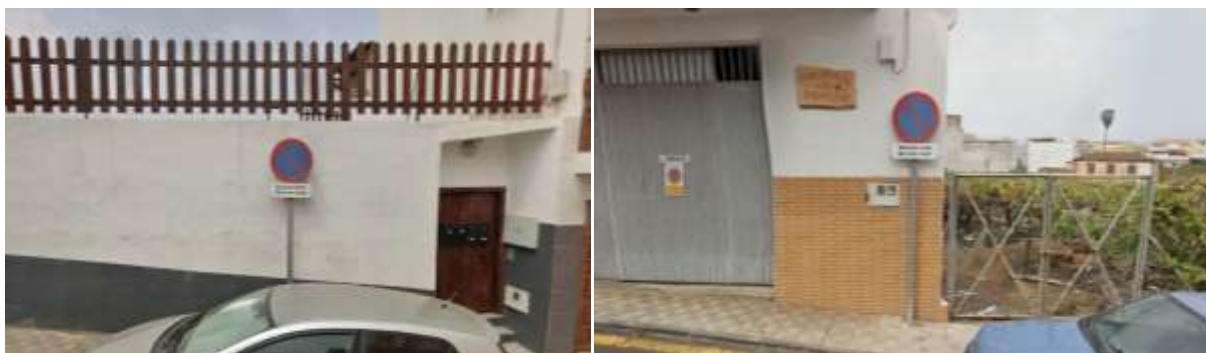


Imagen 63. Señales de prohibición de aparcar en tramos horarios definidos en la calle Finca Pastor. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

Por el contrario, el tramo final de la calle, en las inmediaciones del pabellón municipal y del centro escolar, dispone de una sección viaria más amplia en la que se han habilitado zonas de estacionamiento claramente definidas, tanto en los laterales como en la mediana. Esta ordenación favorece una circulación más fluida y una mayor capacidad de absorción de la demanda de estacionamiento generada por los equipamientos públicos del entorno —colegio, pabellón y campo de fútbol—, contribuyendo a una mejor organización del espacio público y a la mejora de la accesibilidad.

En el ámbito general, la oferta de estacionamiento presenta características similares a las descritas. La TF-213 cuenta con plazas señalizadas en batería, aunque es frecuente la presencia de vehículos estacionados de manera irregular a lo largo de la vía. Por su parte, la TF-217 carece de estacionamientos formalmente señalizados en la mayor parte de su recorrido, si bien sus arcenes y márgenes se emplean habitualmente como zonas de estacionamiento informal.



Imagen 64. Aparcamiento informal en la TF-217. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

El resto de las vías del entorno, todas residenciales y de carácter local, muestran configuraciones de sentido único o de doble sentido, y carecen en su mayoría de plazas de aparcamiento señalizadas mediante marcas viales. En ellas, los vehículos efectúan las maniobras de estacionamiento en las proximidades de las viviendas o en espacios que no afecten demasiado a la circulación de vehículos, aún a riesgo de reducir el ancho útil de la calzada y el número de carriles, especialmente notable en vías de doble sentido.



Imagen 65. Aparcamiento informal en la Calle Víctor Zurita. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La modificación que se propone tiene como objetivo principal extender un nuevo esquema funcional de tráfico y estacionamiento coherente al conjunto del trazado urbano del ámbito, a través de la creación de un nuevo tramo viario que permita articular las conexiones entre calles clave. Esta intervención persigue unificar el sistema de circulación, garantizando la coherencia y la fluidez en el conjunto de la red viaria de la ciudad.

La actuación está orientada a incrementar la operatividad del espacio público, introduciendo soluciones de estacionamiento estructuradas y seguras, compatibles con los estándares actuales de diseño urbano y con las políticas de movilidad sostenible, priorizando la accesibilidad y la convivencia entre los distintos modos de transporte.

En aquellos tramos donde no resulte viable mantener estacionamiento en ambos márgenes sin comprometer la circulación en doble sentido, se llevará a cabo un análisis pormenorizado para reorganizar el sistema. Una de las estrategias previstas es la implantación de sentido único, lo que permitirá habilitar zonas de estacionamiento más amplias y eficientes. Esta medida garantizará el mantenimiento, e incluso el posible incremento, del número de plazas disponibles, optimizando el uso del espacio viario y reforzando las condiciones de seguridad.

6.4.8.3. Movilidad peatonal

La movilidad peatonal en la calle Finca Pastor se encuentra condicionada por diversos factores que limitan su funcionalidad y accesibilidad. Uno de los principales condicionantes es la topografía del entorno, donde predominan pendientes moderadas, con tramos comprendidos entre el 5% y el 10%, así como zonas puntuales que superan este valor en calles aledañas. Estas características suponen una dificultad añadida para personas con movilidad reducida y dificultan la utilización de itinerarios peatonales continuos y plenamente accesibles.

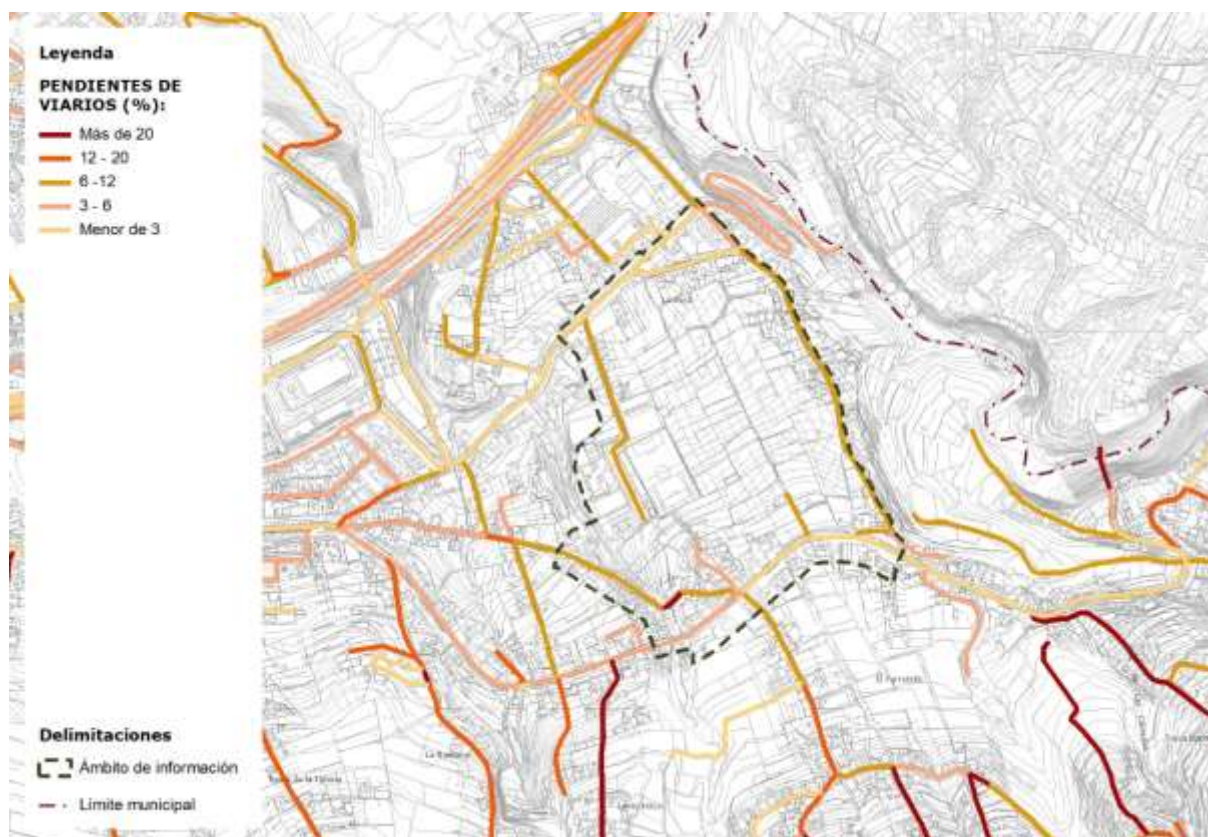


Imagen 66. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

A lo largo del trazado, las aceras presentan anchuras reducidas y discontinuidades, encontrándose tramos en los que desaparecen por completo o se ven interrumpidas por elementos como escaleras, postes, bolardos, papeleras o desniveles mal resueltos. Estos obstáculos obligan a los peatones a desplazarse a través de la calzada, incrementando el riesgo de accidentes, especialmente en zonas con baja visibilidad, y suponiendo un impedimento significativo para personas con movilidad reducida, grupos o familias.



Imagen 67. Obstáculos en aceras. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

En el tramo final de la calle, en el entorno del pabellón municipal y el estadio, las condiciones peatonales experimentan una mejora notable. En este sector se dispone de aceras más amplias, pavimentos regulares y pasos de peatones bien definidos, configurando un entorno más accesible y seguro. El diseño urbano presenta mayor homogeneidad, con mobiliario ordenado y sin interferencias en la trayectoria peatonal.

Sin embargo, estas condiciones no se extienden al conjunto del viario. La modificación menor propuesta contempla como objetivo principal la ampliación de este modelo de calidad urbana al resto de la calle, mediante la creación de nuevos itinerarios accesibles y la adecuación de las secciones existentes. Se prevé incorporar aceras con anchos adecuados desde el punto de vista de la accesibilidad, eliminar obstáculos e integrar elementos de seguridad tales como pasos elevados, rebajes, señalización, iluminación y pavimento táctil.

Estas actuaciones se alinean con los criterios establecidos por la normativa vigente en materia de accesibilidad (Ley 8/1995 de Canarias y su Reglamento), así como con los objetivos del PMUS del municipio.

Para fomentar la movilidad a pie y mejorar la conexión de las instalaciones deportivas y educativas con las vías cercanas, resulta imprescindible invertir en la adecuación de la infraestructura peatonal, garantizando itinerarios continuos, accesibles y seguros, preferentemente segregados del tráfico motorizado en la medida de lo posible.



Imagen 68. Zona de descanso peatonal ubicada en los aparcamientos de una vía sin infraestructura. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

6.4.8.4. Movilidad ciclista

En el municipio de Santa Úrsula, y particularmente en el entorno del ámbito de la presente modificación, no existen infraestructuras específicas destinadas a la movilidad ciclista. Esta carencia responde, en gran medida, a las limitaciones impuestas por la orografía local — caracterizada por pendientes medias y elevadas en buena parte del viario— y por la reducida anchura de numerosas calles. Como puede apreciarse en el mapa de anchos viarios, predominan secciones inferiores a 5 metros en buena parte del entorno, lo que impide establecer una infraestructura ciclista segregada en condiciones de seguridad.

En el caso concreto del ámbito de la modificación, el viario está compuesto mayoritariamente por calles de sentido único, con anchos variables entre 4 y 6 metros, con la excepción de las carreteras principales TF-213 y TF-217, cuya sección de calzada oscila entre 6 y 8 metros. Esta configuración no permite plantear la implantación de carriles bici segregados o itinerarios exclusivos sin comprometer de forma sustancial la funcionalidad del sistema viario, especialmente en las carreteras de doble sentido que desempeñan un papel arterial en la movilidad interna del municipio.

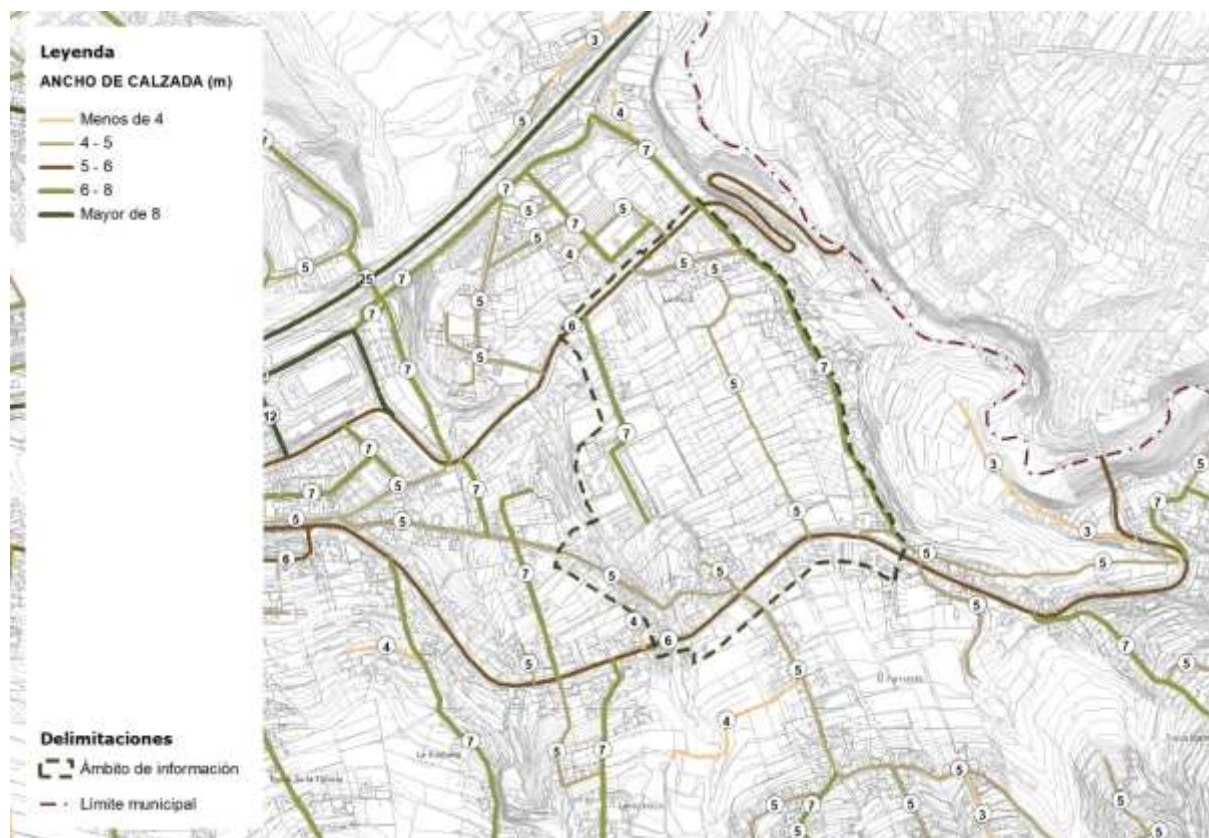


Imagen 69. Infraestructura viaria del municipio de Santa Úrsula dentro de los ámbitos de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

El PMUS de Santa Úrsula reconoce estas limitaciones y establece, como estrategia general, que la movilidad ciclista debe articularse mediante itinerarios compartidos con el tráfico motorizado, incorporando medidas de calmado y señalización que garanticen la compatibilidad entre bicicletas y vehículos a motor en condiciones adecuadas de seguridad.

En este sentido, la estrategia más viable para el ámbito de la modificación consiste en consolidar un entorno ciclable mediante la designación de ciclovías con limitación de velocidad a 30 km/h, que permitan el uso compartido de la calzada por bicicletas y vehículos a motor, tal y como se propone en el propio PMUS. La implantación de estas medidas debe hacerse principalmente en viario local residencial de sentido único, para garantizar la seguridad de circulación de todos los modos. Esta medida se complementaría con señalización horizontal y vertical adecuada, y con actuaciones puntuales de calmado del tráfico para aumentar la seguridad del usuario ciclista.

Asimismo, aunque la demanda actual ciclista es muy reducida y se asocia sobre todo a usos recreativos o deportivos, el PMUS considera que existen segmentos potenciales de población —jóvenes, estudiantes y población activa— que podrían hacer un mayor uso de este modo de transporte si se mejora la seguridad vial, la señalización y la concienciación ciudadana. Este fomento incrementaría de manera notable el uso de las vías arteriales del municipio (TF-213 y TF-217) por parte de los ciclistas. Al tratarse de vías con una velocidad de circulación de 50 km/h, se ha de reforzar la señalización de advertencia de uso por parte de los ciclistas, así como potenciar medidas de calmado del tráfico en zonas de alta peligrosidad.

En consecuencia, la presente modificación no contempla la implantación de una infraestructura ciclista segregada, pero sí incorpora criterios de compatibilidad y diseño orientados a permitir el uso de la bicicleta en coexistencia con otros modos. Esta estrategia se ajusta a la visión del PMUS, que considera prioritaria la implantación progresiva de una red ciclable segura, preferentemente en zonas urbanas de menor velocidad y con destinos atractores como centros educativos, deportivos y administrativos.

6.4.8.5. Transporte público

El ámbito de la Modificación se localiza en una zona consolidada del municipio de Santa Úrsula, próxima a diversos equipamientos públicos de relevancia, como el colegio, el pabellón deportivo y el campo de fútbol municipal. Aunque actualmente no existen paradas de transporte público dentro del ámbito, sí se localizan varias paradas próximas en la carretera TF-217, situadas a escasa distancia al sur del ámbito. En la calle Finca Pastor, el transporte colectivo más frecuente, es el transporte escolar los días lectivos, motivo por el cual existen restricciones de estacionamiento destinadas a facilitar la circulación durante las horas de entrada y salida del alumnado.

No obstante, la conexión entre estos equipamientos y las paradas existentes se ve actualmente limitada por la discontinuidad y escasa calidad del viario, así como por la topografía y las condiciones de accesibilidad del entorno, que dificultan el tránsito peatonal cómodo y seguro hasta dichas paradas.

La parada de transporte público más cercana es la de “Los Cuatro Caminos”, ubicada en la intersección de la calle Víctor Zurita con la TF-217. Por ella discurre la línea interurbana TITSA número 101, que conecta La Laguna con La Orotava a través de Santa Úrsula. Esta línea opera todos los días, con frecuencias aproximadas de entre 15 y 20 minutos en días laborables y de entre 40 y 80 minutos en fines de semana y festivos. Su servicio comienza alrededor de las 05:40 horas y finaliza en torno a la 01:00, con una duración media por expedición de 60 minutos.

El PMUS de Santa Úrsula identifica entre sus objetivos el fomento de la accesibilidad al transporte público, especialmente en áreas dotacionales y escolares, y señala la necesidad de favorecer la intermodalidad peatonal-transporte colectivo mediante la mejora de la

infraestructura peatonal del viario de acceso y la proximidad de las paradas a los polos de atracción de movilidad.

En este sentido, la modificación propuesta —que incluye la prolongación y mejora del trazado de la calle Finca Pastor— representa una oportunidad para mejorar sustancialmente la conexión directa y accesible entre el entorno escolar y deportivo y las paradas ya existentes en la TF-217. Esto permitirá reforzar la funcionalidad y cobertura del transporte público municipal, facilitar su uso por parte de la comunidad educativa y deportiva, y contribuir a reducir el uso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos.

Asimismo, la actuación propuesta puede sentar las bases para la futura implantación de una nueva parada de proximidad o punto de parada a demanda en caso de que se consolide la urbanización del ámbito, especialmente si se mantiene la presencia de equipamientos con gran capacidad de atracción.

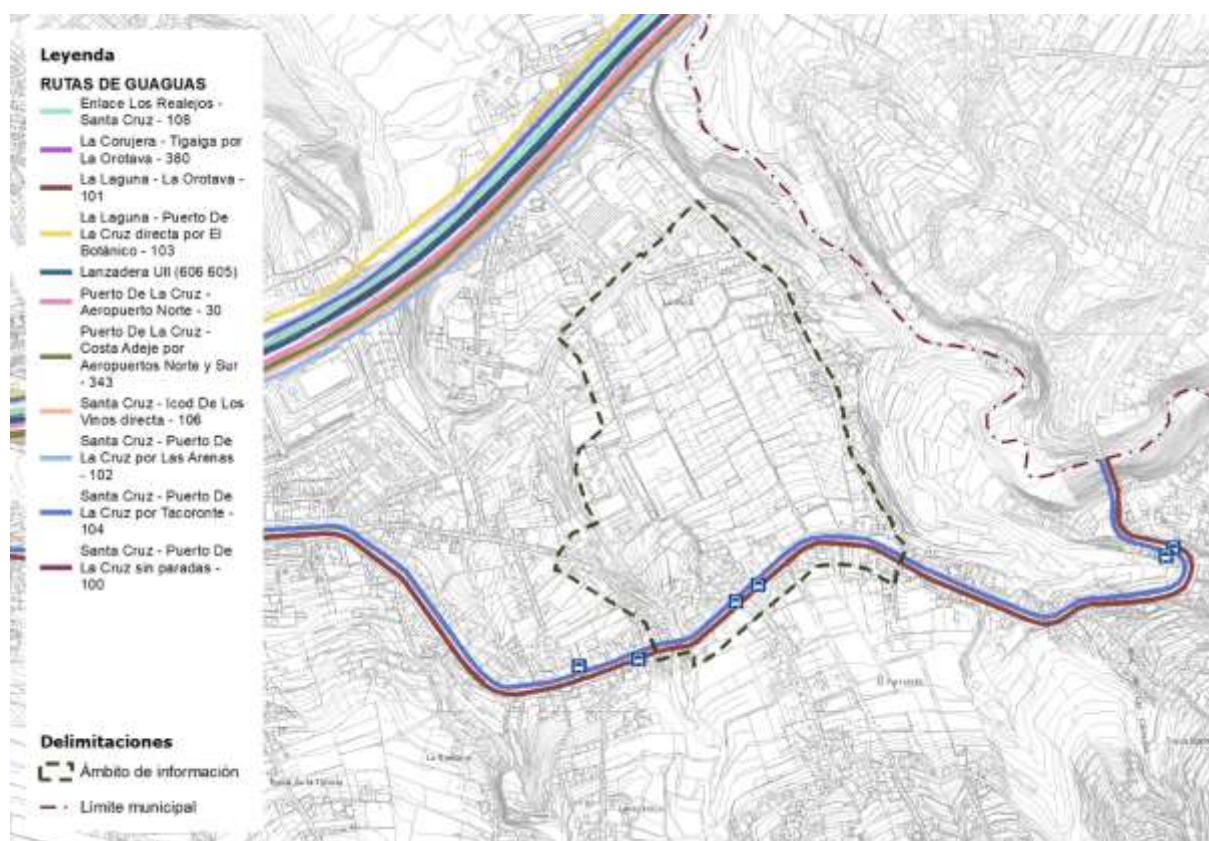


Imagen 70. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

6.4.8.6. Movilidad y transporte desde la perspectiva de género

La movilidad cotidiana presenta patrones diferenciados entre los distintos colectivos, siendo especialmente relevante la denominada *movilidad de cuidados* o *movilidad en cadena*, caracterizada por desplazamientos múltiples y encadenados —acompañamiento

escolar, compras, tareas domésticas, atención a familiares, acceso a servicios, etc.— que condicionan de manera directa las exigencias funcionales del sistema de transporte. En este contexto, resulta necesario valorar la movilidad desde la perspectiva de género para identificar los condicionantes específicos presentes en el ámbito de estudio:

- **Movilidad peatonal y transporte público:** La calle Finca Pastor cuenta únicamente con un acceso peatonal a través de la TF-213, lo que limita la conectividad a pie desde las viviendas del entorno, particularmente desde aquellas situadas en cotas próximas a la TF-217, vía en la que se localiza la parada de transporte público más cercana. La conexión peatonal entre los equipamientos deportivos y educativos del ámbito y las paradas existentes es deficiente, con recorridos largos, pendientes considerables y ausencia de infraestructura peatonal accesible. Estas circunstancias inciden de forma especialmente significativa en las personas que realizan desplazamientos cotidianos frecuentes o vinculados a tareas de cuidado.
- **Movilidad motorizada:** La disponibilidad desigual de vehículos dentro de las unidades familiares continúa condicionando ciertos patrones de desplazamiento, de forma que la movilidad en vehículo privado sigue teniendo un mayor impacto en colectivos con menor acceso al automóvil. Aunque estas diferencias tienden a reducirse progresivamente, su incidencia persiste en la movilidad diaria, especialmente en los desplazamientos necesarios para acceder a equipamientos situados fuera del ámbito.
- **La percepción de inseguridad:** La percepción de inseguridad constituye uno de los factores que más restringe los desplazamientos a pie, especialmente en mujeres y niñas. La presencia de tramos sin infraestructura peatonal, recorridos con visibilidad reducida o iluminación insuficiente desincentiva los trayectos peatonales y condiciona la autonomía de los desplazamientos, especialmente durante horas de menor afluencia o en itinerarios poco transitados.

Las vías principales del municipio —TF-213 y TF-217— ofrecen mejores condiciones de seguridad gracias a la existencia de aceras, iluminación adecuada e itinerarios peatonales definidos, así como a su conexión directa con las líneas de transporte público que operan en la zona. Sin embargo, la accesibilidad efectiva desde estas vías hacia la Calle Finca Pastor se ve comprometida por la discontinuidad peatonal en calles como Víctor Zurita, Acero o La Vera, donde la escasez o ausencia de aceras limita la movilidad segura y autónoma a pie y dificulta el acceso a los equipamientos educativos y deportivos.

6.4.9. Infraestructuras y servicios

La información detallada relativa a las infraestructuras y servicios presentes en el ámbito objeto de la Modificación Menor se recoge en los planos del bloque IU —Planos 10.01, 10.02 y 10.03— que acompañan este Documento Borrador. Dichos planos han sido elaborados a partir de la información facilitada por el Ayuntamiento, la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (EIEL), los datos suministrados por las distintas administraciones sectoriales y repositorios de datos abiertos, así como las comprobaciones

efectuadas durante las visitas de campo. En ellos se representan los trazados de las redes existentes y previstas, detallando, cuando procede, sus características técnicas (tipologías, diámetros y elementos auxiliares).

La siguiente imagen recoge exclusivamente las infraestructuras existentes en el momento de redacción del presente documento, con carácter indicativo, a fin de contextualizar el nivel actual de dotación y servicios asociado al ámbito:

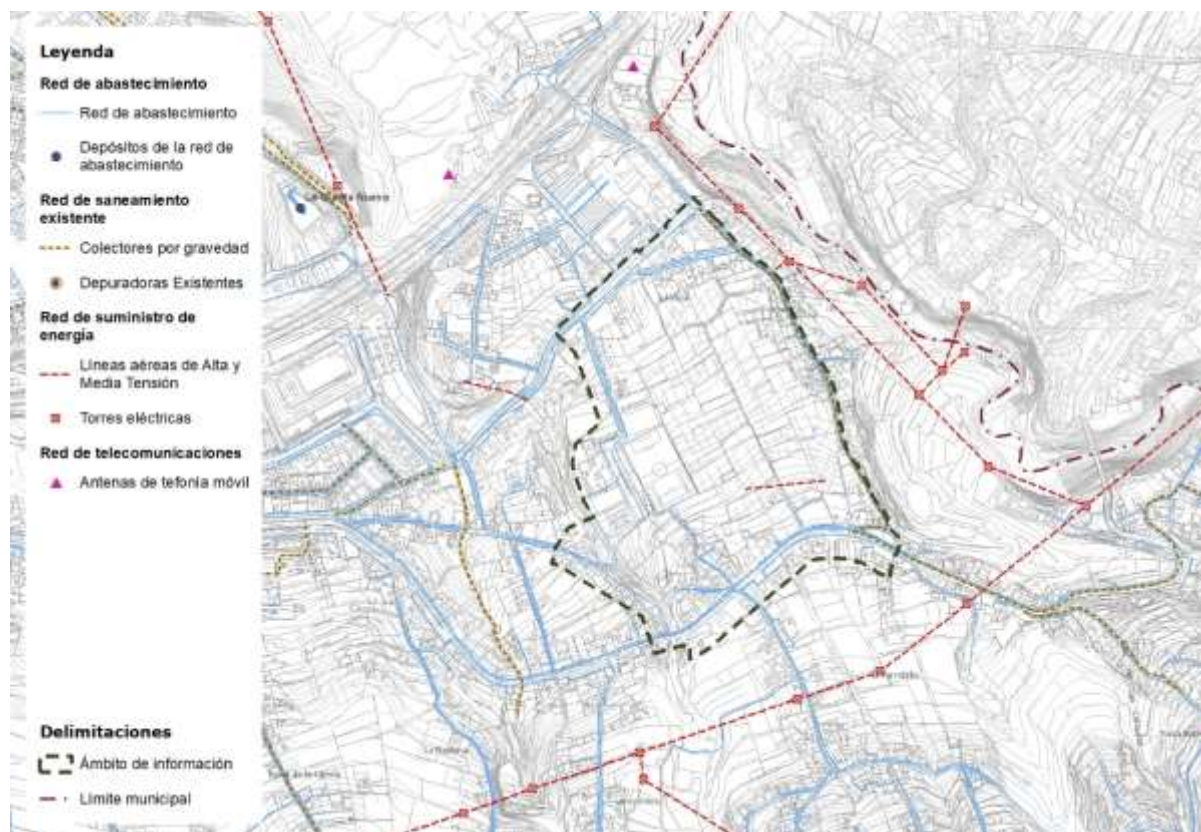


Imagen 71. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 1.
Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, el ámbito presenta una dotación de servicios urbanos asociada principalmente a los viarios y frentes urbanos consolidados. la red de abastecimiento discurre acompañando el trazado de los viarios perimetrales Por su parte, la red de saneamiento presenta un grado de desarrollo parcial, conforme a la información facilitada, concentrándose fundamentalmente en el entorno de la Carretera General y el Camino La Vera, mientras que otros sectores mantienen una implantación incompleta o inexistente, circunstancia que deberá valorarse en el desarrollo posterior de la ordenación.

Las redes de alumbrado público y telecomunicaciones siguen un patrón equivalente, con una mayor implantación en los tramos consolidados y una presencia más limitada en las áreas situadas en el borde entre suelo urbano y rústico.

6.5. Objetivos específicos de la ordenación

La presente Modificación Menor formula un conjunto de objetivos específicos destinados a corregir las disfunciones detectadas entre la propuesta de ampliación de la calle Finca Pastor establecida en el planeamiento vigente y las condiciones reales de su entorno inmediato, garantizando una ordenación coherente con los principios de accesibilidad universal, seguridad vial, eficiencia funcional y sostenibilidad urbana. La propuesta se orienta a consolidar un modelo viario más seguro, continuo y operativo, plenamente compatible con los usos dotacionales y residenciales existentes y adecuado a la movilidad generada por los equipamientos educativos y deportivos del ámbito.

- **Adecuar la ordenación vigente a la realidad física y funcional del entorno:** Se persigue corregir la disfunción existente entre la ordenación prevista y las condiciones reales del ámbito, solventando la falta de adaptación a la topografía, la conexión ineficiente con la calle Víctor Zurita y la inadecuada transición entre secciones viarias planteadas. El objetivo es ajustar la ordenación pormenorizada a las capacidades efectivas del entorno, adaptando trazados y secciones a la realidad física existente y a las necesidades de conectividad, garantizando la viabilidad técnica de las soluciones propuestas.
- **Ajustar la ordenación minimizando el impacto sobre el entorno:** La propuesta se formula con el criterio de reducir al mínimo imprescindible la ocupación de suelo y la alteración de las condiciones físicas y ambientales del ámbito. Se prioriza una implantación viaria racional y contenida, que evite intervenciones innecesarias sobre elementos del paisaje, estructuras existentes o áreas de valor ambiental, favoreciendo una integración respetuosa y compatible con la morfología natural del terreno.
- **Adecuar la ordenación a la estructura de la propiedad:** Se garantizará una ordenación pormenorizada coherente con la estructura de la propiedad, minimizando afecciones sobre edificaciones, parcelas y usos consolidados, y ajustando las alineaciones y trazados a la realidad física existente. La propuesta persigue un reparto equilibrado y proporcionado de cargas y beneficios, evitando afecciones desproporcionadas y contribuyendo a una transformación urbana inclusiva, viable y equilibrada.
- **Mejora de la accesibilidad viaria del ámbito:** La actuación reforzará la accesibilidad general mediante la creación de una nueva conexión directa con la TF-217 a través de la prolongación de la calle Finca Pastor, reduciendo la dependencia exclusiva del acceso actual desde la TF-213. Con ello se diversifican los itinerarios de entrada y salida, se optimiza la integración del viario local con la red insular y se incrementa la resiliencia funcional del sistema circulatorio.
- **Incremento de la seguridad vial y reducción de la conflictividad:** La habilitación de la nueva conexión con la TF-217, permitirá reorganizar los flujos de tráfico e implantar sentidos únicos en los tramos donde el doble sentido resulte incompatible con la sección disponible. Esta reconfiguración reducirá los puntos críticos de interacción, ordenará los movimientos de circulación y mejorará la

legibilidad del viario, garantizando condiciones de seguridad más adecuadas y homogéneas para todos los usuarios.

- **Optimización de la funcionalidad del viario y de su sección transversal:** Las nuevas secciones viarias se adecuarán a las necesidades reales del ámbito, reforzando la capacidad del sistema para absorber los desplazamientos asociados a los equipamientos educativos, deportivos y residenciales, mejorando así la eficiencia funcional y la operatividad general del viario.
- **Mejora de la infraestructura peatonal y la accesibilidad universal:** Se habilitarán itinerarios peatonales continuos, seguros y plenamente accesibles, especialmente en las conexiones con el colegio, el pabellón municipal, el campo de fútbol y la TF-217. Para ello se ampliarán y completarán las aceras existentes, eliminando barreras y mejorando la seguridad y el confort del tránsito peatonal.
- **Favorecer la implantación ordenada del estacionamiento:** Se incorporarán nuevas plazas de aparcamiento señalizadas y acordes con la capacidad de la sección viaria, reduciendo la ocupación informal de la calzada y mejorando la oferta de estacionamiento vinculada tanto al área dotacional como al uso residencial. Con ello se contribuye a la funcionalidad del viario y a la seguridad de las maniobras.

En conjunto, estos objetivos aspiran a transformar la calle Finca Pastor en un espacio viario más seguro, eficiente y accesible, capaz de dar respuesta a las necesidades presentes y futuras del entorno, mejorar la calidad del espacio público y favorecer un modelo de movilidad sostenible y funcional en el municipio de Santa Úrsula.

6.6. Alcance y contenido de las alternativas de ordenación

El procedimiento de evaluación ambiental exige la definición de alternativas, que consisten en establecer distintas formas de materializar las actuaciones que se proponen en el Borrador del instrumento de ordenación. Estas alternativas deben ser razonables desde el punto de vista técnico y jurídico, además de económica y ambientalmente sostenibles.

En este orden, se plantean las siguientes alternativas de ordenación.

6.6.1. Alternativa 0

6.6.1.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 0

La Alternativa 0 consiste en no ejecutar la Modificación Menor, manteniéndose íntegramente la ordenación vigente y, en particular, el trazado previsto en el PGO de Santa Úrsula de 2004 para la prolongación de la calle Finca Pastor hasta su conexión con la calle Víctor Zurita y, posteriormente, con la carretera TF-217. Esta opción reproduce la solución inicialmente aprobada, sin introducir modificaciones en las alineaciones, secciones tipo, pendientes ni en la estructura general del viario establecida en el planeamiento.



Imagen 72. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

El viario contemplado en el planeamiento vigente se configura como una prolongación lineal destinada a enlazar el área dotacional municipal —colegio, pabellón y campo de fútbol— con la TF-217. No obstante, el trazado presenta condicionantes técnicos relevantes derivados de la orografía del entorno, de la inadecuación de la calle Víctor Zurita para absorber los flujos procedentes de la calle Finca Pastor y de la falta de adaptación a la configuración parcelaria existente. Estas circunstancias dificultan su ejecución material, comprometen su integración con el viario local y limitan su capacidad efectiva para operar como conexión principal del ámbito.

Desde la perspectiva de la movilidad, la Alternativa 0 garantiza formalmente la continuidad del sistema viario previsto en el PGO, pero no resuelve las carencias de accesibilidad y conectividad detectadas en el entorno, especialmente las vinculadas a la calle Víctor Zurita. La sección resultante responde a parámetros convencionales suficientes para el tráfico rodado, pero presenta limitaciones significativas a la hora de incorporar itinerarios peatonales accesibles, zonas de maniobra seguras o condiciones adecuadas para la intermodalidad. Además, la conexión proyectada desemboca en vías con secciones reducidas, radios de giro insuficientes o peraltes acusados, circunstancias que afectan a la funcionalidad general y a la seguridad del sistema viario.

En lo que se refiere a la clasificación y categorización del suelo, la ordenación se mantiene en los mismos términos que establece el planeamiento vigente, sin alteraciones en su delimitación, régimen urbanístico ni condiciones de uso.

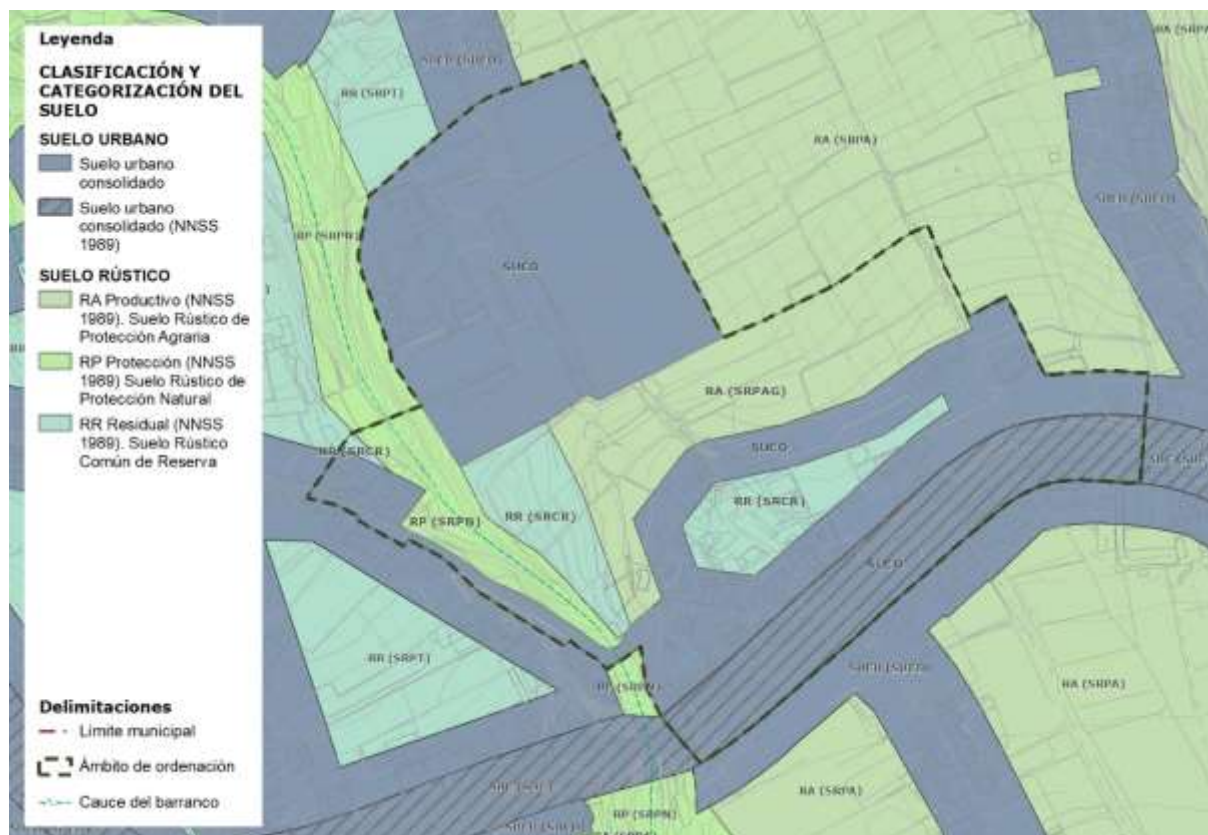


Imagen 73. Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 1.
Fuente: Elaboración propia.

6.6.1.2. Integración física de la Alternativa 0

La prolongación de la calle Finca Pastor hasta su conexión con la calle Víctor Zurita y, posteriormente, con la TF-217, conforme al planeamiento vigente, implicaría la ejecución de un viario en un entorno condicionado por la orografía del terreno. La presencia de pendientes significativas en algunos tramos exige una adecuada adaptación del trazado, lo que podría requerir movimientos de tierra y soluciones constructivas específicas que garanticen la estabilidad y funcionalidad del viario, especialmente considerando que dicha prolongación mantiene las características geométricas de rambla existentes frente a los equipamientos educativos y deportivos.

El trazado proyectado afecta tanto a parcelas residenciales como agrícolas, lo que obliga a analizar con detalle las posibles afecciones sobre la propiedad y la configuración del parcelario existente. Aunque estas circunstancias no impiden su materialización, sí demandan una planificación cuidadosa que permita compatibilizar la infraestructura con los usos y edificaciones consolidadas.

En relación con el entorno natural, la proximidad del barranco de La Cruz requiere especial atención tanto en la fase de diseño como en la de ejecución, a fin de evitar impactos sobre el cauce y asegurar la adecuada integración ambiental de la actuación. Para ello, deberá valorarse la incorporación de medidas de protección hidráulica y soluciones de drenaje adaptadas a las condiciones del ámbito.

6.6.1.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 0

Desde la perspectiva de la movilidad, la Alternativa 0 constituye una solución que aporta continuidad formal a la red viaria y garantiza un acceso directo entre el área dotacional municipal y la carretera TF-217. Esta conexión refuerza la coherencia del viario estructurante y facilita la relación funcional del ámbito con la red principal, proporcionando además un acceso adicional a equipamientos de especial relevancia como el colegio, el pabellón deportivo y el campo de fútbol.

La alternativa permite mejorar la accesibilidad rodada al área dotacional, favoreciendo los desplazamientos en vehículo privado. No obstante, las características del terreno pueden condicionar la sección del viario y limitar la incorporación de espacios destinados a la movilidad activa —como itinerarios peatonales o ciclistas— debido tanto a las pendientes acusadas como a la insuficiencia de anchura para implantar infraestructuras segregadas con garantías de seguridad y accesibilidad.

Asimismo, la conexión de la prolongación de la calle Finca Pastor con la calle Víctor Zurita, así como la continuidad del Camino La Chocha, desembocan en la TF-217 mediante intersecciones estrechas, con baja visibilidad y sin medidas específicas de calzado del tráfico. Estas circunstancias generan condiciones desfavorables para la circulación rodada y aumentan la peligrosidad de los desplazamientos a pie en dichas intersecciones.

En cualquier caso, la Alternativa 0 mantiene la viabilidad de una conexión directa con la TF-217, ofreciendo una solución que refuerza la conectividad general del municipio y que, mediante un diseño detallado posterior, podría mejorar la seguridad vial y la integración modal dentro de las limitaciones inherentes a los viarios conectores existentes.

6.6.2. Alternativa 1

6.6.2.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 1

La Alternativa 1 plantea una revisión integral de la ordenación prevista por el planeamiento vigente con el objetivo de resolver las disfunciones detectadas en la conexión entre el área dotacional de Finca Pastor —integrada por el CEIP San Fernando, el Campo Municipal de Fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor— y la carretera TF-217. Frente a la solución recogida en el planeamiento, basada en la prolongación de la calle Finca Pastor hacia la calle Víctor Zurita, la alternativa propone un esquema de conexión más funcional, mejor adaptado a la topografía y con menor afección sobre edificaciones, parcelas y elementos naturales. Para ello se apoya en el viario de borde previsto por el PGO y en su enlace con el Camino La Chocha.

Este planteamiento conlleva las siguientes modificaciones:

- **Sustitución de la conexión prevista entre la calle Finca Pastor y la calle Víctor Zurita**, evitando afecciones directas y problemas de inadaptación topográfica.
- **Establecimiento de un nuevo enlace con la TF-217 a través del Camino La Chocha**, aprovechando el viario de borde previsto en el PGO.

- **Reorganización funcional de la calle Finca Pastor**, manteniendo inicialmente su sección actual para permitir, una vez implantado el sentido único, ampliar aceras, mejorar la accesibilidad y optimizar el estacionamiento.
- **Ajuste del trazado y de las alineaciones** a la estructura parcelaria, muros, bancales y edificaciones existentes, minimizando afecciones y evitando ocupaciones innecesarias de suelo rústico.
- **Creación de un corredor peatonal continuo, accesible y seguro**, que conecte el área dotacional con la TF-217 mediante aceras amplias y arboladas.
- **Implantación de un anillo circulatorio TF-213 – Finca Pastor – Camino La Chocha – TF-217**, en línea con las directrices del PMUS, mejorando la distribución del tráfico y reduciendo conflictividad.

La alternativa descarta por tanto la conexión con la TF-217 a través de la calle Víctor Zurita, aprovechando en su lugar el viario de borde previsto entre el suelo urbano y el suelo rústico en la manzana residencial situada junto a la carretera general. Este viario, concebido como enlace entre la prolongación de la calle Finca Pastor y el Camino La Chocha, permite articular una conexión más eficiente con la carretera insular, con un trazado mejor adaptado a la orografía, pendientes más moderadas y sin necesidad de acometer movimientos de tierra significativos.



Imagen 74. Viario de borde del suelo urbano previsto por PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 75. Detalle del fondo de saco y panorámica de los terrenos sobre la que se plantea la prolongación de la calle Finca Pastor según PGO vigente. Fuente: Propia.

La ordenación prevé prolongar la calle Finca Pastor manteniendo su sección actual, lo que permitirá, una vez implantado el sentido único, acometer su reurbanización mediante la ampliación de aceras y la reorganización del estacionamiento. Tras superar el ámbito dotacional, el viario gira hacia el este para enlazar con el viario de borde, incorporando una sección adaptada a su condición de límite urbano-rústico, con acera únicamente en el margen residencial. En este punto se considera necesario mantener plazas de aparcamiento, tanto para atender la demanda residencial como para complementar la asociada al área dotacional en días de mayor afluencia.

La conexión final con el Camino La Chocha requiere configurar un giro apto para vehículos pesados, garantizando condiciones adecuadas de maniobrabilidad y seguridad. Una vez en el Camino La Chocha, la sección se ajusta a su condición de viario urbano con edificaciones en ambos márgenes, sin posibilidad de incorporar franja de aparcamientos.

Este trazado supone una adaptación progresiva a las condiciones topográficas del terreno, favorece los desplazamientos peatonales entre el área dotacional y la TF-217 y reduce la pendiente media del recorrido. Al mismo tiempo, la alternativa realiza un ajuste preciso a la estructura de la propiedad y a las preexistencias —edificaciones, muros, bancales o parcelas en uso—, minimizando afecciones y mejorando la integración territorial.

En la siguiente imagen se muestra la ordenación planteada y se representan las alineaciones resultantes y las afecciones sobre parcelas, distinguiendo en verde aquellas que se apoyan en la realidad existente y no generan afección, y en rojo aquellas que

implican algún grado de ocupación. De manera general, la propuesta reduce significativamente las afecciones previstas por el planeamiento vigente.



Imagen 76.. Alternativa 1. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 1 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	3.511,16
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	9.329,95
Primario	Agrario	7.315,94
	Otros	2.875,48
SUPERFICIE TOTAL		23.032,53

Tabla 22. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

El nuevo trazado viario se proyecta mediante secciones tipo que garantizan accesibilidad universal, continuidad peatonal y una transición adecuada entre los ámbitos rústico y urbano. Estas secciones, de carácter orientativo para el posterior desarrollo de la urbanización, son las siguientes:

- **Sección Tipo A:** viario de borde urbano-rústico, con edificaciones en un único margen, ancho mínimo de 8,50 m, destinados a calzada de circulación de

vehículos de 3,30 m, con arcén de 0,50 m. respecto a suelo rústico, franja de aparcamientos con alcorques intercalados de 2,20 m. y acera accesible de 2,20 m, con un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021

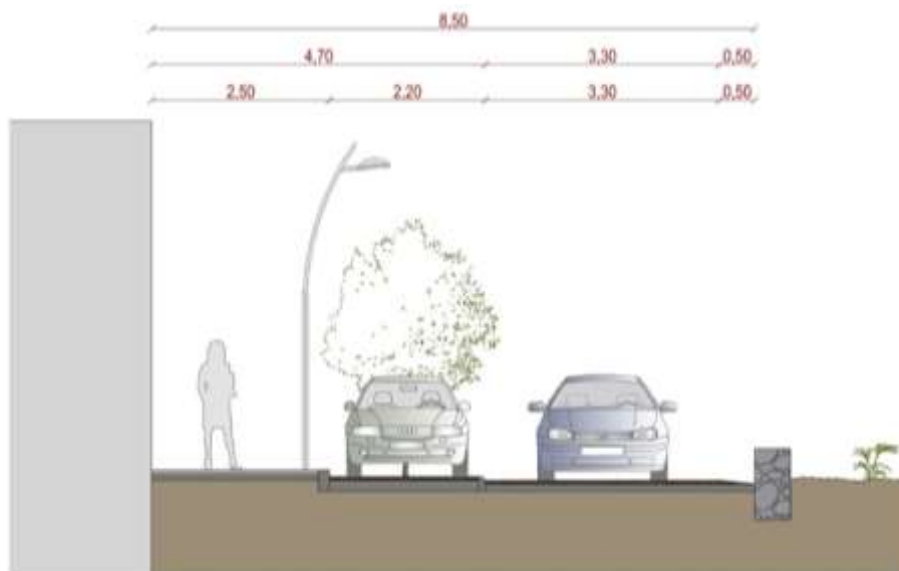


Imagen 77. Sección viaria tipo A de la prolongación de la calle Finca Pastor. Fuente: Elaboración propia.

- **Sección Tipo B:** viario con parcelas edificables en ambos márgenes, ancho mínimo de 8,50 m, carril de 3,30 m y aceras laterales con anchos superiores a 1,80 m, conforme a la Orden TMA/851/2021.

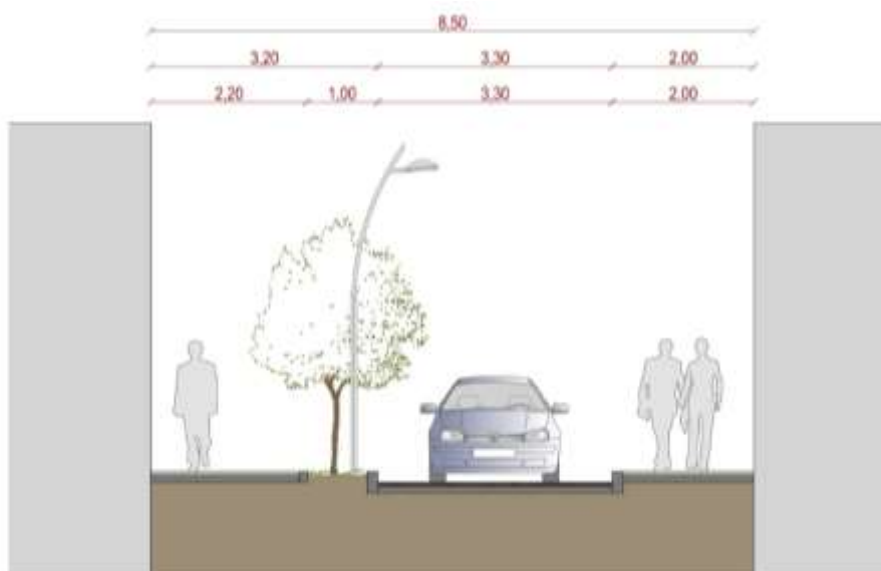


Imagen 78. Sección viaria tipo B en Camino La Chocha. Fuente: Elaboración propia.

La alternativa incorpora además itinerarios peatonales continuos y accesibles entre el área dotacional y la TF-217 mediante aceras amplias y arboladas a lo largo de todo el trazado. Aunque parte del recorrido discurre en suelo rústico, actúa como corredor de conexión entre dos ámbitos urbanos y atiende los desplazamientos escolares, deportivos y comunitarios, garantizando un itinerario seguro, legible y coherente con la estructura territorial.

Finalmente, se acompaña un ejemplo orientativo del posible diseño viario en la conexión entre la calle Finca Pastor y la TF-217, que ilustra la integración prevista entre los flujos rodados y peatonales.



Imagen 79. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 1 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

6.6.2.2. Integración física de la Alternativa 1

La integración física de la Alternativa 1 se articula a partir de un trazado que adapta la prolongación de la calle Finca Pastor a la realidad topográfica, parcelaria y constructiva del ámbito, corrigiendo las limitaciones detectadas en el planeamiento vigente. La propuesta evita el enlace con la calle Víctor Zurita —incompatible con las diferencias de cota, la sección insuficiente y el elevado grado de consolidación edificatoria— y dirige la conexión hacia el Camino La Chocha mediante un viario de borde que se integra de forma más coherente en el límite entre el suelo urbano y el rústico.

El nuevo trazado se apoya en elementos físicos existentes, como linderos, muros, bancales y alineaciones consolidadas, reduciendo la ocupación de suelo rústico y minimizando las afecciones sobre propiedades privadas y construcciones en uso. Esta adaptación geométrica favorece una implantación más ajustada al entorno, disminuyendo los costes derivados de movimientos de tierra y reduciendo el impacto sobre el paisaje inmediato.

En conjunto, la Alternativa 1 ofrece una integración física equilibrada, técnicamente viable y compatible con la estructura urbana consolidada. Resuelve las limitaciones del planeamiento vigente y proporciona un trazado más adaptado, menos invasivo y mejor articulado con el territorio, facilitando además la futura reorganización del tráfico y la implantación de itinerarios peatonales seguros, lo que refuerza la coherencia territorial y la funcionalidad global del ámbito.

6.6.2.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 1

Desde la perspectiva de la movilidad, la Alternativa 1 supone una mejora sustancial respecto a la ordenación vigente, al configurar un viario más adaptado a la topografía y mejor alineado con la estructura urbana existente. El trazado, algo más largo pero geométricamente más favorable, permite trabajar con pendientes suaves, lo que incrementa la seguridad y confort de los desplazamientos y facilita la implantación de itinerarios peatonales continuos y accesibles.

En el ámbito de la movilidad motorizada, la propuesta habilita un sistema circulatorio más eficiente mediante la reorganización de los sentidos de circulación. La prolongación de la calle Finca Pastor y su conexión con el Camino La Chocha permiten establecer un anillo de sentido único que reduce interferencias, mejora la legibilidad de los recorridos y optimiza la distribución del tráfico hacia la TF-217. Este esquema disminuye la presión circulatoria en los tramos más conflictivos y permite una gestión más ordenada del estacionamiento vinculado a las dotaciones del entorno.

Asimismo, la alternativa facilita la adaptación de la sección de la calle Finca Pastor al nuevo esquema circulatorio, posibilitando el ensanchamiento de aceras y la creación de condiciones más favorables para la movilidad activa y la accesibilidad universal. La mejora en la jerarquía del viario y la claridad de las intersecciones previstas contribuyen a reforzar la seguridad vial y a fomentar desplazamientos peatonales seguros en un ámbito con elevada presencia de usos educativos y deportivos.

En conjunto, la Alternativa 1 ofrece una solución equilibrada que mejora la conectividad rodada, incrementa la funcionalidad global del sistema viario y favorece de forma significativa la movilidad peatonal, respondiendo de manera coherente a los objetivos definidos para la intervención.

6.6.3. Alternativa 2

6.6.3.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 2

La Alternativa 2 plantea una solución distinta a la prevista en el planeamiento vigente, sustituyendo la prolongación lineal de la calle Finca Pastor en dirección sur por un nuevo viario transversal que conecta, en sentido este-oeste, las calles Víctor Zurita, Finca Pastor y el Camino La Chocha, estableciendo a través de este último la conexión con la TF-217. La propuesta configura un corredor viario sobre suelo rústico que reestructura la relación

entre el área dotacional y la carretera insular, generando un trazado alternativo más transversal, pero también menos lineal y más complejo desde el punto de vista geométrico y ambiental.

Este planteamiento conlleva las siguientes modificaciones:

- **Supresión de la prolongación lineal de la calle Finca Pastor**, sustituyéndola por un viario transversal que conecta Víctor Zurita, Finca Pastor y Camino La Chocha.
- **Creación de un nuevo corredor viario a través de suelo rústico**, diseñado con una traza prácticamente a cota y pendiente suave.
- **Implantación de un enlace alternativo con la TF-217**, a través del Camino La Chocha, mediante una conexión peatonal y rodada protegida.
- **Reorganización del tráfico del entorno**, posibilitando el establecimiento de la calle Finca Pastor en sentido único y la creación de un circuito circulatorio complementario con la TF-217.
- **Habilitación de itinerarios peatonales accesibles y seguros**, configurando un corredor continuo entre el área dotacional y la carretera general.
- **Mantenimiento del viario de cierre previsto en el planeamiento**, que conecta Víctor Zurita y Camino La Chocha como pieza final de la estructura urbana.

La alternativa redefine la estrategia de conexión planteada por el planeamiento, descartando la prolongación directa de la calle Finca Pastor y proponiendo en su lugar un trazado transversal que, discurriendo por suelo rústico, permite enlazar este viario con la calle Víctor Zurita y el Camino La Chocha. Este planteamiento ofrece una mayor permeabilidad transversal y posibilita articular la conexión con la TF-217 mediante un recorrido alternativo, aunque implica una ruptura de la continuidad lineal prevista en el planeamiento vigente.

El trazado propuesto se desarrolla como un viario de sentido único con una implantación prácticamente a cota, garantizando pendientes moderadas y una buena adaptación geométrica en la mayor parte de su recorrido. No obstante, el cruce del Barranco de La Cruz constituye el principal condicionante físico de la alternativa, al requerir la ejecución de un viaducto o estructura equivalente, lo que incrementa la complejidad técnica y los costes asociados respecto de la Alternativa 1.

La alternativa presentaría ventajas funcionales al permitir reorganizar el tráfico del entorno, facilitando el establecimiento de la calle Finca Pastor como vía de sentido único y generando un circuito de conexión con la TF-217 que reduciría parte de la conflictividad actual. Asimismo, permitiría derivar el tráfico procedente de la calle Víctor Zurita hacia el nuevo viario, evitando su tramo final —cuyo sentido se invertiría— y conectándolo de forma más eficiente con la carretera general a través del Camino La Chocha.

El nuevo viario se proyecta inicialmente con una sección tipo de 6,50 m, acorde con su recorrido a través de suelo rústico, incorporando senda peatonal accesible y calzada de sentido único. En su tramo final, al enlazar con el Camino La Chocha, la sección se amplía hasta 8,50 m para adaptarse a su condición de viario urbano, incluyendo aceras en ambos

márgenes, arbolado y un diseño acorde con su función de enlace estructurante hacia la TF-217.

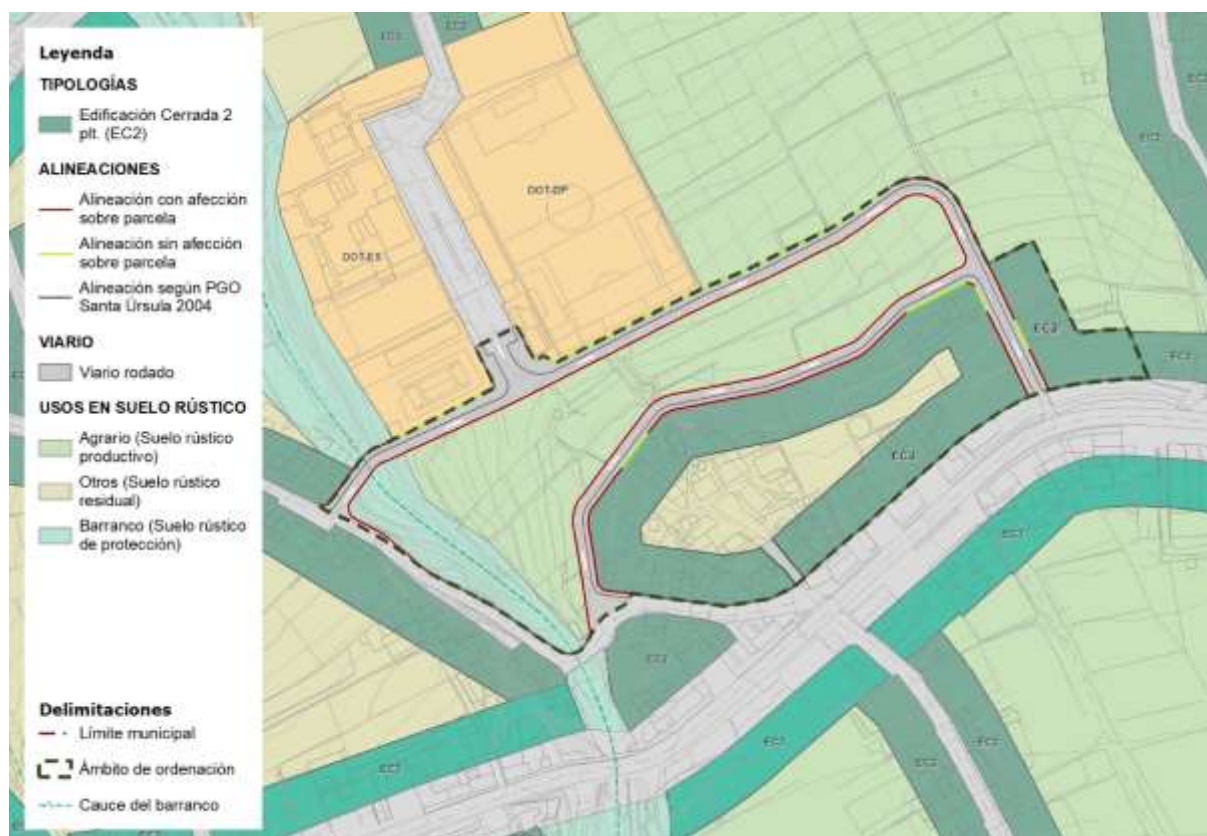


Imagen 80. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 2 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	4.602,49
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	9.322,02
Primario	Agrario	9.420,94
	Otros	3.316,06
Ambientales	Protección - Barrancos	2.074,12
SUPERFICIE TOTAL		28.735,63

Tabla 23. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 2 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

Aunque esta alternativa mejora la conectividad peatonal entre el área dotacional y la carretera insular, y permite articular un nuevo corredor accesible y protegido, modifica la lógica de continuidad lineal del planeamiento vigente, fragmentando la estructura viaria y generando dos accesos diferenciados hacia la red principal. Ello implica recorridos más largos, una mayor dispersión del tráfico y una pérdida de legibilidad urbana respecto de la Alternativa 1.

Finalmente, se mantiene el viario de cierre previsto entre la calle Víctor Zurita y el Camino La Chocha, en coherencia con el planeamiento vigente y sin variaciones sustanciales a este respecto.

El nuevo trazado viario de conexión se desarrolla mediante secciones tipo orientativas para el posterior proyecto de urbanización, garantizando accesibilidad universal, continuidad peatonal y una integración coherente entre los ámbitos rústico y urbano:

- **Sección Tipo A:** Viario de conexión a través de suelo rústico con un ancho mínimo de 6,50 m, distribuidos en calzada de circulación de vehículos de 3,50 m., arcén de 0,50 m. y senda peatonal de 2,50 m, que garantiza en todo su recorrido un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021.

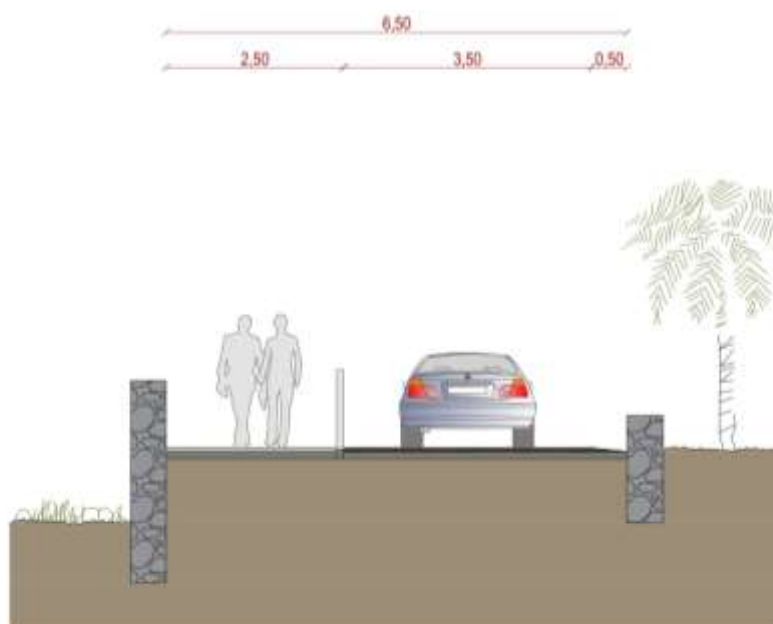


Imagen 81. Sección viaria tipo A del nuevo viario de conexión. Fuente: Elaboración propia.

- **Sección tipo B:** Viario con parcelas edificables en ambos márgenes, ancho mínimo 8,50 m, carril de 3,30 m y aceras laterales con anchos superiores a 1,80 m, conforme a la Orden TMA/851/2021.

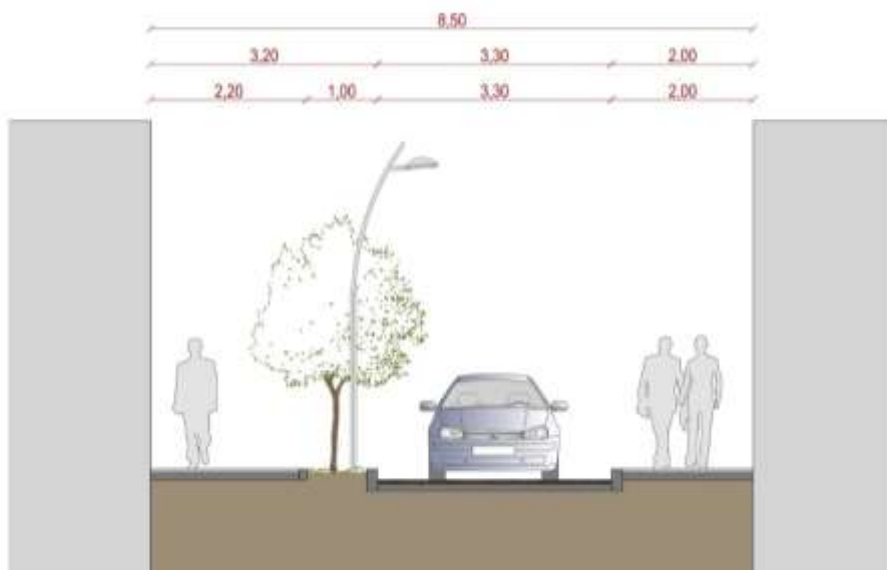


Imagen 82. Sección viaria tipo B en Camino La Chocha. Fuente: Elaboración propia.

Se incluye un esquema orientativo que muestra el posible diseño viario y la integración entre el tránsito rodado y peatonal:

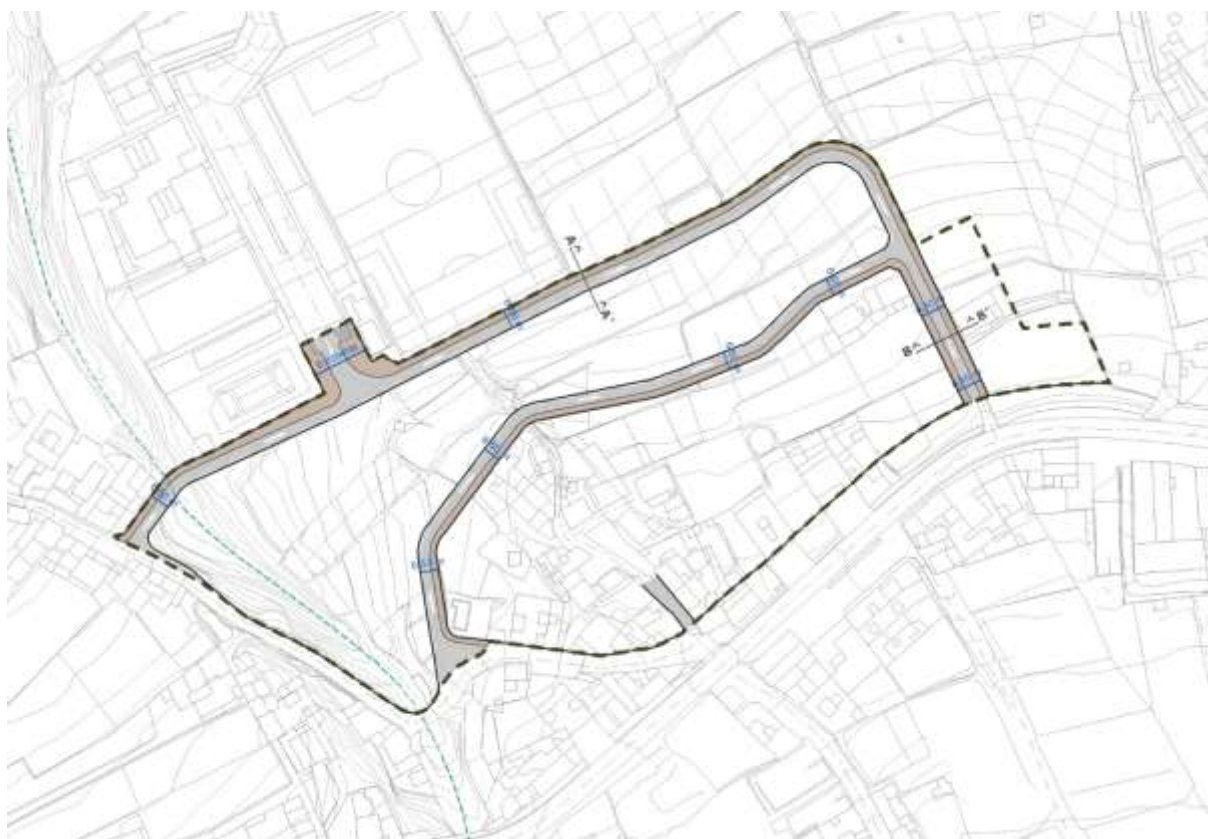


Imagen 83. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

6.6.3.2. Integración física de la Alternativa 2

La integración física de la Alternativa 2 viene condicionada por la propia configuración del nuevo trazado propuesto, que sustituye la prolongación lineal prevista en el planeamiento vigente por un viario que conecta las distintas calles del entorno. El diseño plantea un recorrido más largo pero mejor adaptado a la topografía, manteniendo pendientes suaves en la mayor parte del trazado y favoreciendo así una implantación compatible con las condiciones físicas del entorno.

El nuevo viario discurre principalmente a través de suelo rústico, siguiendo alineaciones y linderos existentes en aquellos tramos donde resulta posible, lo que permite reducir la necesidad de movimientos de tierra y minimizar la afección sobre las parcelas colindantes. No obstante, su cruce sobre el Barranco de La Cruz constituye el principal condicionante físico de la alternativa, al requerir la ejecución de un viaducto o elemento estructural equivalente. Esta intervención introduce una complejidad técnica significativa y un impacto físico superior al de otras alternativas, tanto por la magnitud de la obra como por su implantación en el ámbito del barranco.

En el tramo final, el viario enlaza con el Camino La Chocha, donde se adapta a las condiciones urbanas mediante el ensanche de la sección y la incorporación de elementos propios del espacio urbano —aceras amplias, alcorques y transición hacia la TF-217—. Este ajuste permite una integración coherente entre los ámbitos rústico y urbano, generando continuidad en la urbanización.

La alternativa, en su conjunto, ofrece una integración física razonable y compatible con la estructura urbana, si bien con una intensidad de obra mayor que la Alternativa 1 debido al cruce del barranco y a la longitud global del trazado. La implantación exige asimismo una coordinación precisa con los elementos ambientales y topográficos presentes, especialmente en la zona del barranco y en los encuentros con la urbanización existente, con el fin de garantizar la estabilidad, la adecuada transición paisajística y la reducción de impactos sobre las edificaciones colindantes.

6.6.3.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 2

La Alternativa 2 introduce un cambio significativo en la estructura de movilidad del ámbito al sustituir la continuidad lineal de la calle Finca Pastor por un nuevo viario transversal que redistribuye los flujos circulatorios entre la red local y la TF-217. Esta configuración permite generar un esquema de movilidad distinto, basado en la implantación de un viario de sentido único que facilita la ordenación de los recorridos y reduce la interferencia entre los flujos de entrada y salida del área dotacional.

La creación del nuevo corredor viario posibilita derivar el tráfico procedente de la calle Víctor Zurita hacia la TF-217 a través del Camino La Chocha, evitando el tramo final de dicha calle y permitiendo invertir su sentido de circulación. Ello contribuye a simplificar los movimientos en el entorno inmediato y a mejorar la legibilidad de los itinerarios, al tiempo que refuerza la conectividad con la carretera general. Asimismo, la propuesta permite establecer la calle Finca Pastor en sentido único, lo que favorecería la implantación de anillos circulatorios que distribuyan de manera más eficiente los accesos al área dotacional.

Desde el punto de vista de la movilidad peatonal, la alternativa ofrece una mejora sustancial respecto a la situación actual, al incorporar un itinerario accesible, continuo y segregado que conecta el ámbito dotacional con la TF-217. Este corredor peatonal permite

garantizar condiciones de seguridad y confort adecuadas, especialmente relevantes para los desplazamientos vinculados a los usos educativos del entorno.

No obstante, la alternativa introduce una mayor fragmentación de la trama viaria respecto al modelo lineal previsto en el planeamiento vigente. La existencia de dos conexiones diferenciadas hacia la red principal conlleva recorridos más largos para algunos desplazamientos y una dispersión mayor de los flujos, lo que incrementa la complejidad global del sistema circulatorio en comparación con la Alternativa 1.

En conjunto, la Alternativa 2 plantea un esquema de movilidad funcionalmente válido y con mejoras evidentes en términos de accesibilidad peatonal y ordenación del tráfico, si bien a costa de una mayor dispersión de recorridos y de una estructura circulatoria menos directa que la planteada en modelos lineales.

6.7. Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación

6.7.1. Definición de los indicadores de valoración de las alternativas

Para analizar y valorar cada una de las alternativas propuestas en base a principios de desarrollo sostenible se definen los siguientes indicadores de valoración cuyo objetivo no es otro que el de determinar su grado de aptitud, desde perspectivas funcionales, sociales, económicas y ambientales.

A partir de los siguientes indicadores, se ponderan las diferentes alternativas:

- **IND-1. Funcionalidad viaria.** Se valora desde esta perspectiva, que la solución propuesta sea más o menos funcional en relación con los tráficos peatonales y rodados teniendo en cuenta el trazado, la sección del viario propuesto y su relación con la estructura viaria principal.
- **IND-2. Coherencia de la ordenación.** Con este indicador se valora la coherencia de la ordenación viaria de cada alternativa, en relación con los criterios legales, funcionales y de coherencia interna de la ordenación.
- **IND-3 Seguridad desde el punto de vista de género.** Se valora con este indicador, que la solución propuesta plantee recorridos seguros para el acceso a los usos calificados en el planeamiento. Se valora que los recorridos sean más visibles e iluminados, desde las zonas más transitadas y desde los viarios públicos rodados.
- **IND-4 Indicador económico de obtención.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de obtención de suelo.
- **IND-5 Indicador económico de ejecución.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de la ejecución de las obras necesarias para materializar las propuestas.

Se valorará cada alternativa de ordenación de acuerdo con los criterios económicos definidos, asignando a cada una de ellas una puntuación entre 0 y 10, correspondiendo la

máxima valoración a los menores costes derivados tanto de la obtención del suelo como de la ejecución de las obras necesarias. De este modo, se penalizan las soluciones que conlleven mayores requerimientos económicos, garantizando una comparación homogénea y coherente entre las distintas opciones analizadas.

Por su parte, las variables ambientales asociadas a cada alternativa se examinan de manera específica en el Documento Ambiental Estratégico que acompaña a este Documento Borrador. En dicho documento se valoran de forma detallada los posibles efectos sobre los recursos ambientales y territoriales, integrándose posteriormente sus conclusiones en la evaluación global de las alternativas, conforme a lo establecido en la normativa aplicable en materia de evaluación ambiental.

6.7.2. Valoración de las alternativas

De acuerdo con los indicadores definidos en el apartado anterior, y en base al análisis funcional, territorial y económico desarrollado para cada una de las alternativas, se procede a su valoración comparada. Cada indicador recibe una puntuación entre 0 y 10, otorgándose las mejores valoraciones a las soluciones que muestran mayor coherencia funcional, mejor integración en la red viaria y menores costes de obtención y ejecución, en los términos establecidos en el documento:

VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1			
USO CARACTERÍSTICO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
IND-1. Funcionalidad viaria	2	9	6
IND-2. Coherencia de la ordenación	3	9	7
IND-3. Seguridad desde el punto de vista de género	3	8	5
IND-4. Indicador económico de la obtención	8	7	6
IND-5. Indicador económico de la ejecución	7	6	4
VALORACIÓN ALTERNATIVAS	23	39	28

Tabla 24. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

La **Alternativa 0** (mantenimiento del planeamiento vigente) obtiene la peor valoración global, al no resolver la problemática detectada ni mejorar la funcionalidad del viario existente. Presenta buenos resultados en los indicadores económicos —al no requerir elevados costes de obtención de suelo ni obras de urbanización—, pero **queda descartada al carecer de capacidad técnica para resolver la falta de conectividad, continuidad y accesibilidad identificadas**.

La **Alternativa 1** obtiene la mejor puntuación global, destacando en **funcionalidad, coherencia de la ordenación y seguridad**. Establece un trazado continuo, adaptado a la topografía y plenamente integrado en la red viaria existente, mejora la movilidad peatonal mediante itinerarios accesibles y ordena el tráfico mediante la implantación de un sistema de sentido único más eficiente. Aunque supone un coste económico moderado, **su relación coste-beneficio es la más equilibrada** del conjunto.

La **Alternativa 2** logra una puntuación intermedia. Aporta mejoras en la conectividad transversal y en la movilidad peatonal, pero introduce **una mayor fragmentación de la red viaria y requiere obras de mayor envergadura** —especialmente el viaducto sobre el Barranco de La Cruz—, lo que penaliza significativamente los indicadores económicos. Su coherencia funcional es correcta, pero no alcanza los niveles de eficiencia y continuidad de la Alternativa 1.

A la vista de la valoración realizada, la **Alternativa 1 resulta la mejor valorada**, mostrando la mayor adecuación a los objetivos funcionales, territoriales y económicos establecidos para la Modificación Menor 1.

6.8. Alternativa seleccionada

6.8.1. Justificación de la alternativa seleccionada

La alternativa seleccionada es la **Alternativa 1**, cuya idoneidad se fundamenta en los siguientes aspectos:

- **Resuelve de forma eficaz la problemática detectada**, proporcionando una conexión directa y funcional entre el Área Dotacional y la carretera TF-217 mediante un trazado más favorable y mejor adaptado a la topografía, lo que incrementa la funcionalidad global del sistema viario.
- **Mejora sustancialmente la movilidad rodada**, permitiendo implantar un sistema de circulación en anillos de sentido único que organiza de manera más eficiente la distribución del tráfico, reduce interferencias y simplifica los recorridos de acceso al ámbito, configurando un esquema de movilidad más claro y operativo.
- **Refuerza la movilidad peatonal y la seguridad vial**, incorporando aceras amplias y continuas que conectan todo el ámbito, mejoran los desplazamientos —especialmente hacia el centro escolar— y garantizan condiciones de visibilidad, accesibilidad universal y seguridad desde la perspectiva de género.
- **Presenta un diseño viario proporcionado y respetuoso con el entorno**, adaptándose a las condiciones físicas del terreno y procurando conservar, en la medida de lo posible, los elementos existentes —muros, bancales, accesos y edificaciones—, manteniendo una implantación coherente con las alineaciones preexistentes.
- **Minimiza afecciones y reduce costes**, al evitar estructuras singulares de alto impacto y grandes movimientos de tierra, lo que se traduce en una intervención más proporcionada, coherente entre los ámbitos rústico y urbano, y con unos costes de obtención y ejecución moderados y acordes con los beneficios aportados.

6.8.2. **Ámbito de ordenación de la modificación menor**

El ámbito de la Modificación Menor 1 comprende los terrenos necesarios para materializar la ordenación derivada de la Alternativa seleccionada (Alternativa 1), que redefine la prolongación de la calle Finca Pastor y habilita su conexión con la carretera TF-217 mediante el viario de borde entre el suelo urbano y rústico -aprovechando el planteamiento previo del PGO- y el enlace final a través del Camino La Chocha. La ordenación propuesta articula una nueva solución de continuidad viaria entre el área dotacional de Finca Pastor y la red viaria principal, mejor adaptada a la topografía, con menor afección y más coherente con la estructura territorial del entorno.

La delimitación del ámbito incorpora exclusivamente los suelos imprescindibles para la implantación del nuevo trazado viario, ajustándose de forma precisa a la realidad física del terreno, a los elementos preexistentes —muros, bancales, linderos, edificaciones y redes de servicio— y a la estructura parcelaria existente. Su alcance se circunscribe al espacio estrictamente necesario para garantizar la viabilidad geométrica, funcional y topográfica del nuevo corredor de conexión, evitando ocupaciones innecesarias y preservando la coherencia con el planeamiento vigente.

A continuación, se incorpora la delimitación gráfica del ámbito de ordenación y la tabla de superficies correspondientes, en las que se detallan las superficies afectadas por la nueva ordenación pormenorizada.



Imagen 84. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

ÁMBITO DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1	
	SUPERFICIE (m ²)
MM-1. Prolongación y/o modificación del trazado de la calle Finca Pastor	23.032,53
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO	23.032,53

Tabla 25. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

6.8.3. Ordenación propuesta

La ordenación resultante de la Alternativa seleccionada —Alternativa 1— redefine la prolongación de la calle Finca Pastor y su conexión con la TF-217 mediante el viario de borde previsto por el planeamiento y su enlace con el Camino La Chocha, configurando un trazado más funcional, mejor adaptado a la topografía y con menor afección sobre las parcelas y edificaciones existentes. La propuesta consolida un corredor viario continuo entre el área dotacional y la carretera insular, integra itinerarios peatonales accesibles y posibilita la futura implantación de un anillo circulatorio que mejore la movilidad del entorno.

A continuación, se incorpora el plano de la ordenación pormenorizada correspondiente, así como la tabla resumen de superficies derivada de la ordenación propuesta.



Imagen 85. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	3.511,16
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	9.329,95
Primario	Agrario	7.315,94
	Otros	2.875,48
SUPERFICIE TOTAL		23.032,53

Tabla 26. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 1.
Fuente: Elaboración propia.

Con el fin de facilitar una comprensión global del trazado y de sus características principales, se incluye seguidamente un plano síntesis en el que se representan, de forma esquemática, los elementos esenciales de la ordenación viaria propuesta y su integración con la ordenación pormenorizada.



Imagen 86. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

En materia de clasificación y categorización del suelo, la ordenación mantiene íntegramente las clases y categorías de suelo previstas por el planeamiento vigente en el ámbito. Únicamente se introduce la categoría de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) para dar soporte jurídico al trazado del nuevo viario allí donde discurre por suelo rústico, en coherencia con su función de infraestructura y sin que ello implique alteración

alguna de la condición de las parcelas colindantes. A continuación, se presenta el plano de clases y categorías del suelo, junto con la tabla de superficies correspondientes.

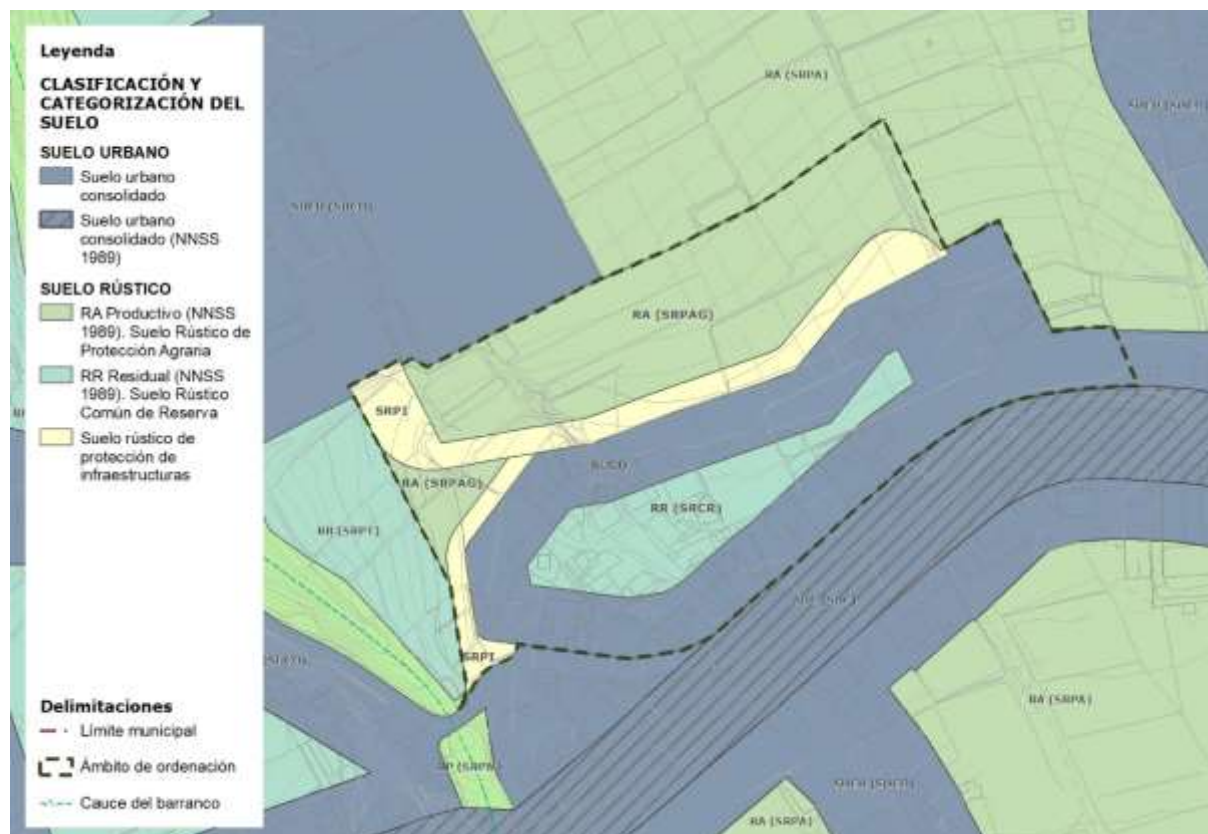


Imagen 87. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 1		
CLASE Y CATEGORÍA		SUPERFICIE (m ²)
SUCO	Suelo urbano consolidado	9.871,82
RA (SRPAG)	Productivo (Suelo rústico de protección agraria)	7.315,94
RR (SRCR)	Residual (Suelo rústico común de reserva)	2.875,48
SRPI	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras	2.969,29
SUPERFICIE TOTAL		23.032,53

Tabla 27. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

En conjunto, la ordenación propuesta constituye una solución proporcionada, coherente y eficaz, que mejora la conectividad del área dotacional, reduce las afecciones previstas por el planeamiento vigente y optimiza la integración funcional del viario con el tejido urbano y rústico. La actuación aporta mayor seguridad, accesibilidad y continuidad peatonal, configurándose como la opción más adecuada para la modernización del sistema viario local y para la mejora progresiva de la movilidad municipal.

MODIFICACIÓN MENOR 2

PROLONGACIÓN DE LA CALLE BARRANQUILLO

7. Modificación Menor 2. Prolongación de la calle Barranquillo

7.1. Problemática detectada

El barrio de El Farrobillo constituye uno de los núcleos con mayor densidad de población del municipio de Santa Úrsula y, pese a su proximidad inmediata al casco urbano, presenta una movilidad deficitaria derivada de su dependencia de un único acceso, a través de la calle El Farrobillo, que lo conecta con la carretera TF-217. Esta dependencia exclusiva ha generado, con el tiempo, una notable vulnerabilidad funcional en la accesibilidad del barrio y ha condicionado su articulación con el resto del municipio. La citada vía no sólo da acceso al propio barrio, sino que también constituye la única entrada para el Asentamiento Rural de Lomo La Mina, a través de la calle Fuente Gonzalo, y mantiene conexiones residuales con las medianías mediante el eje Cuesta Perera – El Cantillo – Camino Los Guanches. Además, en su tramo interior actúa como acceso obligado a las calles Las Tosqueras, Barranquillo y Camino El Monte, donde se concentra la mayor parte de la población residente, conformando un esquema viario excesivamente dependiente de un único acceso.

Las limitaciones físicas de la calle El Farrobillo agravan este problema estructural. La sección viaria existente es insuficiente para absorber con seguridad y fluidez el tráfico en doble sentido, situación que se intensifica por la presencia de vehículos estacionados vinculados tanto a residentes como a actividades económicas del entorno. A ello se suma la ausencia de acerado, lo que compromete gravemente la movilidad peatonal y la seguridad vial, especialmente en los tramos de menor anchura o visibilidad. El resultado es un espacio viario que no garantiza condiciones adecuadas de tránsito, ni para vehículos ni para peatones, lo que repercute negativamente en la calidad de vida del vecindario y dificulta la movilidad cotidiana de colectivos vulnerables.



Imagen 88. Estado actual de la calle El Farrobillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La carencia de alternativas viarias que permitan aliviar la carga de tráfico concentrada sobre esta única vía de acceso incrementa el nivel de congestión, limita la operatividad de los servicios municipales y de emergencias y reduce la resiliencia del barrio ante incidencias, obras o emergencias. Esta mono funcionalidad del acceso constituye, por tanto, una debilidad significativa del sistema de movilidad, incompatible con un modelo de accesibilidad seguro y eficiente.

En este contexto, surge la necesidad de prolongar la calle Barranquillo como actuación destinada a resolver las actuales deficiencias de accesibilidad y conectividad interna del

barrio. La extensión del trazado en dirección norte, hasta conectar directamente con la TF-217, permitiría habilitar un recorrido alternativo de entrada y salida que reequilibraría la distribución del tráfico, aliviaría de forma sustancial la carga que soporta la calle El Farrotillo y permitiría configurar un anillo viario local operativo y seguro. Esta nueva conexión reduciría los tiempos de recorrido y reforzaría la funcionalidad urbana, posibilitando incluso que determinados viarios pasasen a funcionar en sentido único, habilitando espacio suficiente para acerados, itinerarios peatonales seguros y, en su caso, zonas reguladas de estacionamiento.

La prolongación de la calle Barranquillo se configura así como una actuación imprescindible para corregir la vulnerabilidad actual, mejorar la movilidad del barrio y cumplir con los principios de accesibilidad universal, eficiencia funcional y seguridad vial que orientan tanto la legislación urbanística como las políticas municipales de movilidad sostenible.



Imagen 89. Esquema de prolongación de la calle Barranquillo. Fuente: Elaboración propia.

7.2. Objeto de la modificación

El objeto de la presente Modificación Menor es reforzar la conectividad del barrio de El Farrotillo mediante la habilitación de un nuevo trazado viario que prolonga la calle Barranquillo en dirección norte, permitiendo así disponer de un itinerario alternativo al acceso actual por la calle El Farrotillo. La actuación persigue, como objetivo central, reducir la dependencia estructural que mantiene el barrio respecto a un único corredor viario, cuya sección resulta insuficiente para absorber los niveles de tráfico que soporta en la actualidad.

La propuesta tiene como finalidad inmediata la configuración de un anillo de circulación local que posibilite la segregación funcional de los flujos de entrada y salida del barrio, mejorando la fluidez del tráfico y mitigando los conflictos derivados del doble sentido de circulación en un viario con limitaciones dimensionales significativas. Con ello se pretende disminuir la congestión del corredor principal, mejorar las condiciones de operación de los vehículos residentes y de servicio, y garantizar un funcionamiento más eficiente del sistema viario local.

De manera complementaria, la actuación incorpora un objetivo específico relacionado con la mejora de la movilidad peatonal, ya que la redistribución del tráfico permitirá liberar espacio actualmente destinado a la circulación rodada, posibilitando la implantación de aceras y de nuevos itinerarios peatonales seguros que conecten tanto el interior del barrio como su relación con la carretera insular TF-217. Esta mejora peatonal responde al principio de accesibilidad universal y contribuye a incrementar los niveles de seguridad vial en el entorno urbano consolidado.

En consecuencia, los objetivos concretos que persigue la presente Modificación Menor son los siguientes:

- **Habilitar un trazado viario alternativo** que mejore la conectividad del barrio y reduzca la dependencia del acceso único existente.
- **Descongestionar la calle El Farrobbillo** y resolver sus limitaciones funcionales derivadas de una sección insuficiente para absorber la circulación en doble sentido.
- **Optimizar la distribución de flujos de entrada y salida**, configurando un anillo viario que mejore la eficiencia y resiliencia del sistema de movilidad local.
- **Mejorar la movilidad y la seguridad peatonal**, mediante la implantación de aceras y la creación de itinerarios peatonales seguros y conectados con la TF-217.
- **Fomentar un uso más inclusivo y accesible del espacio público**, ajustado a los criterios de movilidad sostenible establecidos en la normativa urbanística vigente.

7.3. Interés público de la actuación

El interés público de la presente actuación queda plenamente justificado en la necesidad objetiva de dar respuesta a la problemática existente en materia de conectividad, seguridad vial y funcionalidad del sistema de movilidad del barrio de El Farrobbillo, corrigiendo la vulnerabilidad estructural derivada de la dependencia de un único acceso viario. La prolongación de la calle Barranquillo se configura como una solución eficaz para subsanar esta situación, garantizando un funcionamiento más equilibrado, seguro y eficiente de la red viaria local, lo que redundará de manera directa en el bienestar de la población residente y en la adecuada prestación de los servicios públicos.

El interés público se manifiesta, en primer lugar, en la mejora de la accesibilidad general del barrio, al habilitar un segundo itinerario de entrada y salida que permitirá desdoblarse flujos, reducir los tiempos de desplazamiento y eliminar la congestión recurrente que actualmente afecta a la calle El Farrobillo. La existencia de un único acceso no solo genera ineficiencias en la movilidad cotidiana, sino que constituye una debilidad estructural del sistema urbano, incrementando la vulnerabilidad del barrio frente a incidencias, emergencias o dificultades de acceso para los servicios públicos básicos. La nueva conexión aportará mayor resiliencia territorial y garantizará un acceso más seguro y continuo tanto para la población como para los servicios esenciales.

Asimismo, el proyecto contribuye de manera significativa a la mejora de la seguridad vial, al permitir reorganizar el tráfico rodado, liberar espacio suficiente para la implantación de acerados e incrementar la protección del tránsito peatonal. La creación de nuevos itinerarios seguros responde a las actuales exigencias de accesibilidad universal y movilidad sostenible, favoreciendo un entorno urbano más inclusivo y adecuado para personas mayores, usuarios vulnerables y demás población. Esta intervención se traduce en una mejora efectiva de la calidad del espacio público y de la habitabilidad del barrio.

Desde la perspectiva de la eficiencia en la prestación de los servicios y del interés general, la actuación permitirá optimizar la operativa de los servicios municipales y de emergencia, que en la actualidad encuentran serias dificultades para maniobrar debido a las limitaciones físicas de la calle El Farrobillo. La incorporación de un recorrido alternativo mejorará los tiempos de respuesta, reforzará la seguridad en la prestación de los servicios esenciales y reducirá los riesgos asociados a situaciones de emergencia.

En conjunto, la prolongación de la calle Barranquillo constituye una intervención que contribuirá decisivamente a mejorar la funcionalidad urbana, la seguridad vial, la movilidad sostenible y la accesibilidad universal del barrio. Su ejecución responde a una necesidad real y acreditada tanto para el ámbito residencial como para el municipio en su conjunto, comportando beneficios directos y evidentes para la población, lo que justifica sobradamente su consideración como actuación de interés público.

7.4. Ámbito de la modificación y su contexto territorial

7.4.1. Contexto territorial

El ámbito de estudio de la presente Modificación Menor se localiza en el barrio de El Farrobillo, situado al sur de la Carretera España (TF-217), aproximadamente a medio camino entre el centro urbano de Santa Úrsula y el límite municipal con La Victoria de Acentejo. Su proximidad y conexión directa con la TF-217, principal eje vertebrador de la movilidad municipal, permiten un acceso inmediato a los equipamientos, servicios y actividades económicas del entorno urbano principal.

El Farrobillo presenta las características típicas de los procesos de crecimiento espontáneo asociados a los entornos rurales del Archipiélago, donde el tejido de caminos y serventías agrícolas han evolucionado progresivamente hacia nuevos núcleos residenciales. La estructura del barrio, se adapta a los viarios existentes, adoptando una configuración en "Y", con un único acceso desde la TF-217 a través de la calle El Farrobillo, desde la cual se derivan las calles Barranquillo, Las Tosqueras y Camino El Monte. El resultado es un entramado viario no planificado, con calles estrechas, geometrías irregulares y un margen muy limitado para la implantación de secciones completas de circulación y aceras,

generando una red de movilidad frágil, vulnerable a la congestión y con escasa capacidad de absorción.

Dentro de este entorno, la calle Barranquillo se emplaza en el sector este del barrio, discurriendo de forma casi paralela a la calle El Farrobillo. Su trazado es relativamente regular, aunque presenta una pendiente ascendente hacia el sur que condiciona la transitabilidad y la seguridad vial. A ambos lados de la vía se distribuyen viviendas unifamiliares, pequeñas huertas y parcelas agrícolas que conservan elementos tradicionales del paisaje rural, como bancales y muros de piedra. La conexión actual entre la calle Barranquillo y la calle El Farrobillo se realiza mediante la calle Fuente Gonzalo, un tramo de reducida sección que constituye un punto crítico en términos de capacidad y seguridad.

Esta configuración territorial adquiere una especial relevancia funcional, dado que El Farrobillo no solo constituye un núcleo residencial consolidado, sino que actúa como corredor obligatorio para otros asentamientos rurales del entorno, como Lomo La Mina y Camino Las Tosqueras. La combinación de una elevada densidad residencial, secciones viarias insuficientes y la inexistencia de conexiones alternativas genera una situación de vulnerabilidad que afecta a la movilidad cotidiana, la accesibilidad de los servicios municipales y la operatividad de los vehículos de emergencia.

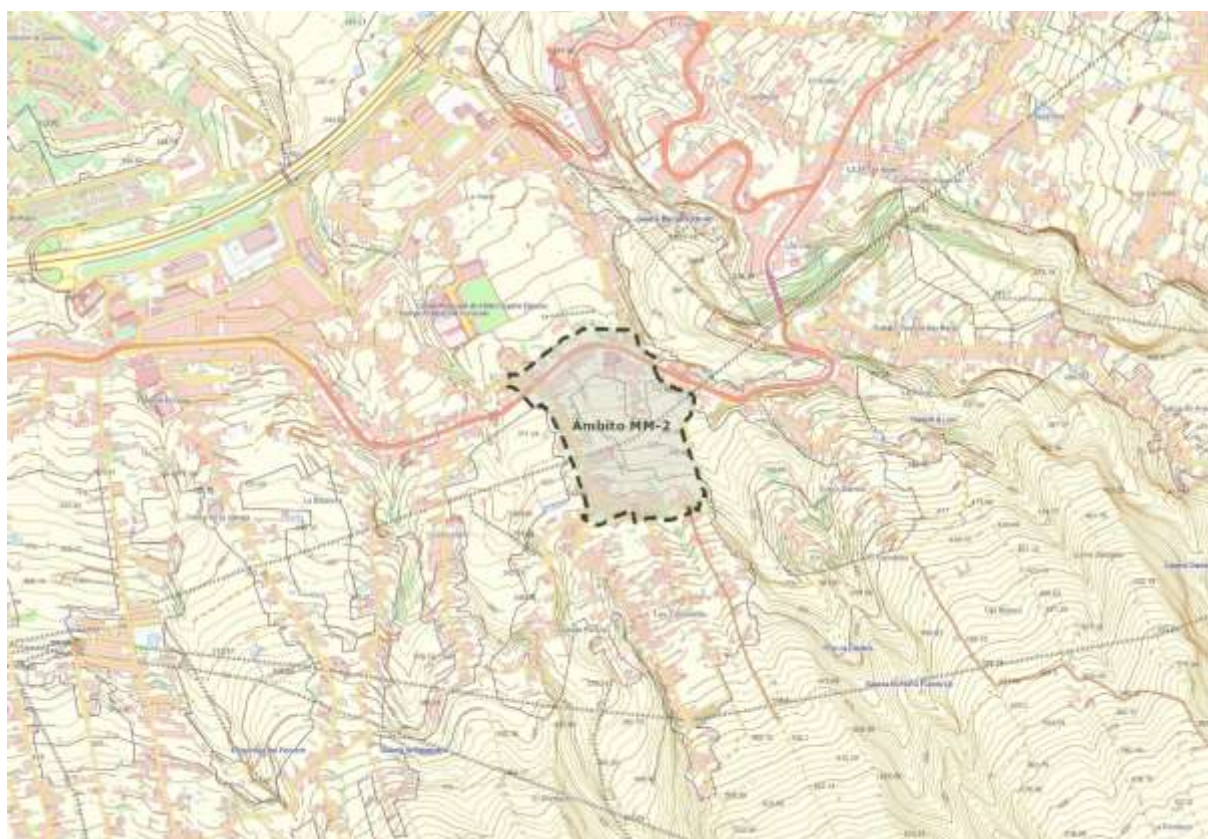


Imagen 90. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2
Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.

En este contexto, los terrenos situados al norte del tramo final de la calle Barranquillo representan una oportunidad estratégica para habilitar un acceso alternativo al barrio. Se

trata de suelos de carácter agrícola, algunos de ellos actualmente en desuso, atravesados por una antigua serventía que discurre de norte a sur y conecta de forma directa con la TF-217. La traza de esta serventía finaliza muy próxima a la embocadura actual de la calle Barranquillo, separada únicamente por una parcela vacante en suelo urbano, lo que confiere a este ámbito un elevado potencial para la creación de una nueva conexión transversal y funcionalmente eficiente.

La prolongación de la calle Barranquillo se inserta, por tanto, en un contexto territorial de carácter mixto —residencial y agrario— con una marcada dependencia de los viarios tradicionales y una alta sensibilidad a los déficits de conectividad.



Imagen 91. Izquierda. Calle Barranquillo, al fondo los terrenos de la propuesta de prolongación. Derecha. Senda agrícola existente en la prolongación de la calle Barranquillo
Fuente: Propia.

7.4.2. Delimitación del ámbito de estudio

La delimitación del ámbito de estudio de la modificación se apoya en el análisis previo del funcionamiento de la estructura viaria en el entorno del barrio de El Farrobbillo, incorporando aquellos espacios directamente vinculados a su red viaria y, en particular, los sectores susceptibles de verse afectados por la habilitación de una nueva conexión alternativa con la carretera insular TF-217. Esta delimitación permite evaluar de forma integrada las condiciones actuales de accesibilidad, continuidad y funcionalidad del sistema.

El ámbito de estudio se emplaza al sur de la carretera TF-217, principal vía de acceso y conexión con el centro urbano de Santa Úrsula, que constituye su límite septentrional. Hacia el sur, la delimitación incorpora los terrenos situados ladera arriba, de carácter mayoritariamente agrícola, que se extienden hasta alcanzar la calle Fuente Gonzalo. El límite oriental queda definido por la traza de la calle El Farrobbillo, eje vertebrador del barrio y único acceso al núcleo. Por su parte, el límite occidental se conforma mediante el trazado del Camino Llanos de Palma, las parcelas agrícolas adyacentes y el borde natural configurado por el sistema de barrancos —Barranco Hondo y Barranco de Los Garabatos—, que actúan como elementos de cierre del ámbito.

La delimitación incluye los terrenos agrícolas situados entre la calle Barranquillo y la TF-217, donde se localiza la serventía que constituye el corredor potencial para establecer

una nueva salida y conexión con la carretera general. Este espacio, conformado por bancales y parcelas agrícolas, representa el soporte territorial fundamental para la eventual prolongación del viario. El ámbito integra igualmente el tramo final de la calle Barranquillo y su conexión con la calle Fuente Gonzalo, por tratarse de un punto crítico para la continuidad del sistema y de un espacio imprescindible para valorar las afecciones derivadas del tránsito potencial y las condiciones geométricas requeridas para su ordenación.

En conjunto, el área delimitada permite un análisis preciso de la estructura viaria existente, de los condicionantes topográficos que inciden en el diseño del trazado, de la relación entre los suelos urbanos y agrícolas y de las posibilidades reales de materializar un nuevo acceso al barrio de El Farrobillo acorde con los requerimientos de movilidad, seguridad vial y resiliencia del sistema.

La superficie total del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2, recogida en la imagen siguiente, es de 91.379,78 m².

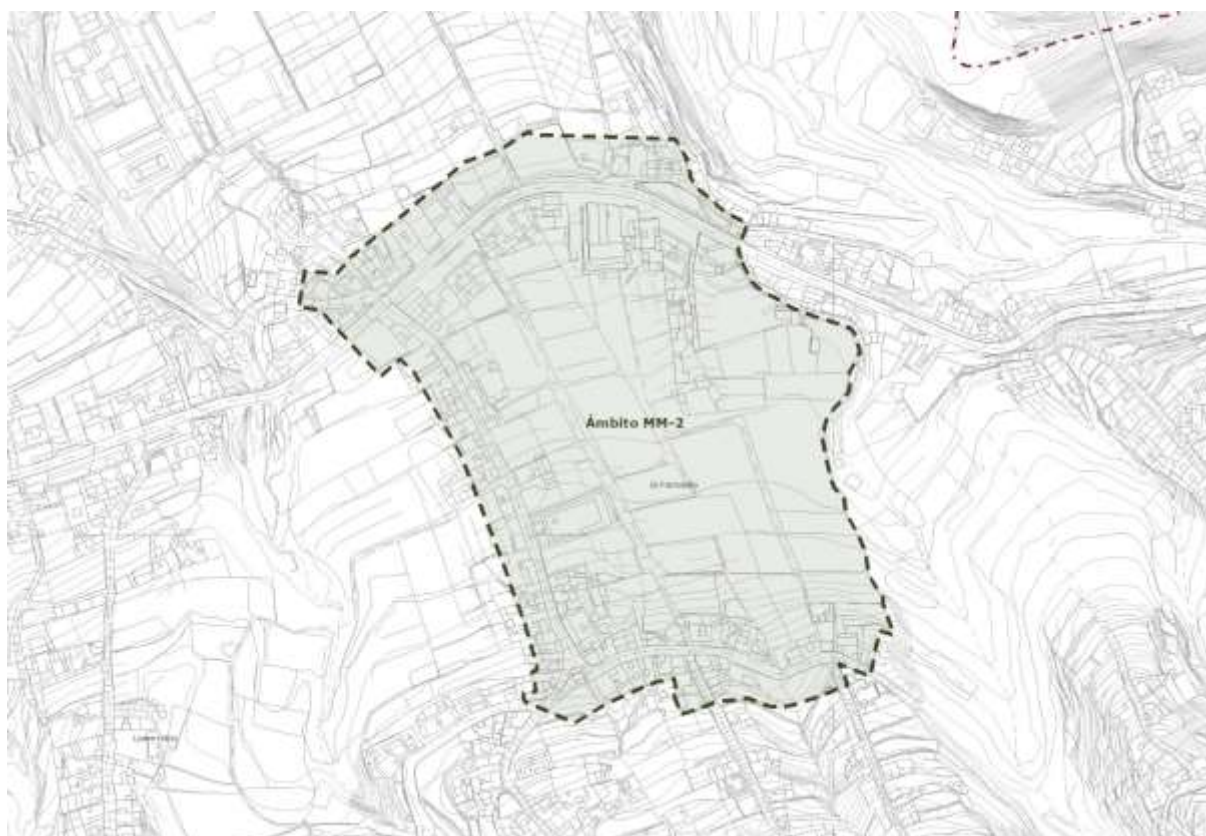


Imagen 92. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

7.4.3. Estructura de la propiedad

La estructura de la propiedad en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 2 conserva aún el patrón parcelario de origen agrario, configurado a partir de pequeñas unidades de explotación y bancales. Sin embargo, este esquema ha experimentado una transformación progresiva derivada del proceso de consolidación residencial del barrio de El Farrobillo, que ha provocado, por un lado, una fragmentación parcial de la superficie cultivada y, por otro,

la conversión de diversas parcelas con frente a los viarios principales en suelos destinados a usos residenciales.

Las edificaciones se localizan principalmente en torno a los viarios—la calle El Farrobillo, la calle Barranquillo, la calle Fuente Gonzalo y el Camino El Monte— donde se aprecia un grado elevado de ocupación y consolidación del tejido residencial. En contraste, los terrenos situados en la franja posterior a la calle El Farrobillo, especialmente entre la calle Barranquillo y la TF-217, mantienen mayoritariamente su carácter agrario, configurando un espacio de transición entre el núcleo edificado y el borde de la carretera insular.

Desde el punto de vista catastral, el ámbito integra parcelas de clase urbana y rústica. Las parcelas urbanas se concentran en los frentes edificados vinculados a los viarios consolidados, mientras que las rústicas mantienen su vocación agraria y la estructura tradicional de bancales. El resultado es un tejido híbrido y heterogéneo, consecuencia de la coexistencia entre la expansión residencial del barrio y la preservación de los usos agrícolas en las laderas y en los espacios intermedios aún no transformados.

A continuación se identifican las parcelas incluidas o colindantes con el ámbito de estudio definido para la presente modificación:



Imagen 93. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

En términos de superficie, el ámbito presenta un predominio de las parcelas rústicas sobre las urbanas. Las parcelas urbanas representan aproximadamente el 36,41 % de la superficie total, con 41.525,11 m², mientras que las parcelas rústicas suponen en torno al 63,58 %, alcanzando 72.511,68 m². Esta distribución evidencia que, pese al grado de

consolidación residencial de El Farrobbillo, el ámbito conserva todavía una base territorial netamente agraria en cuanto a extensión superficial.

De acuerdo con la información catastral, las parcelas clasificadas como urbanas presentan una superficie media ponderada en torno a 332,20 m². Del total de 125 parcelas urbanas identificadas, 94 cuentan con edificación, lo que pone de manifiesto un nivel de consolidación residencial elevado en los frentes a los viarios principales, si bien subsisten parcelas sin edificar que permiten cierta capacidad de reajuste interno del tejido.

En la tabla siguiente se relacionan, de forma detallada, las parcelas urbanas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2, con indicación de su referencia catastral, superficie, frente a viario y existencia o no de edificación, teniendo dicha relación carácter estrictamente informativo.

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
1	5049901CS5455S	SÍ	SÍ	330,71
2	5050730CS5455S	SÍ	SÍ	155,88
3	5049966CS5454N	SÍ	SÍ	91,09
4	4951205CS5445S	SÍ	SÍ	130,07
5	4953311CS5445S	SÍ	SÍ	326,86
6	4753801CS5445S	SÍ	SÍ	196,36
7	4753802CS5445S	SÍ	SÍ	196,95
8	4953310CS5445S	SÍ	SÍ	227,42
9	4752413CS5445S	NO	SÍ	469,55
10	4953314CS5445S	SÍ	SÍ	208,60
11	4956143CS5445N	SÍ	SÍ	524,85
12	4956146CS5445N	SÍ	SÍ	182,29
13	4956145CS5445N	SÍ	SÍ	126,96
14	4956155CS5445N	SÍ	SÍ	195,86
15	5153821CS5455S	NO	NO	655,55
16	4956144CS5445N	SÍ	SÍ	113,42
17	4956160CS5445N	SÍ	SÍ	202,16
18	4956152CS5445N	SÍ	SÍ	151,23
19	4956153CS5445N	SÍ	SÍ	70,60
20	5153602CS5455S	SÍ	SÍ	340,77
21	4953301CS5445S	SÍ	SÍ	667,06
22	4956139CS5445N	SÍ	SÍ	120,87
23	4953302CS5445S	SÍ	SÍ	1.461,95
24	4956141CS5445N	NO	SÍ	335,49
25	4956127CS5445N	SÍ	SÍ	62,27
26	4955716CS5445N	SÍ	SÍ	152,64
27	4956138CS5445N	SÍ	SÍ	250,60
28	5153601CS5455S	NO	SÍ	362,94
29	4955717CS5445N	SÍ	NO	261,90
30	4956131CS5445N	SÍ	NO	438,36
31	4956125CS5445N	SÍ	SÍ	331,47
32	4956135CS5445N	NO	NO	997,78
33	4955715CS5445N	SÍ	SÍ	294,53
34	4956130CS5445N	NO	SÍ	1.382,87
35	4956129CS5445N	NO	NO	482,78
36	4956128CS5445N	SÍ	SÍ	338,04
37	4953307CS5445S	SÍ	SÍ	121,30
38	4956137CS5445N	NO	SÍ	292,40

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
39	4956166CS5445N	NO	SÍ	317,69
40	4956136CS5445N	NO	SÍ	304,72
41	4956156CS5445N	NO	SÍ	171,53
42	4956154CS5445N	SÍ	SÍ	198,80
43	4956167CS5445N	SÍ	SÍ	314,55
44	4956126CS5445N	SÍ	SÍ	247,29
45	4951201CS5445S	SÍ	SÍ	132,38
46	4951214CS5445S	SÍ	SÍ	157,08
47	4956140CS5445N	SÍ	SÍ	293,76
48	5049970CS5454N	SÍ	SÍ	190,08
49	5049967CS5454N	SÍ	SÍ	190,89
50	4951204CS5445S	SÍ	SÍ	459,55
51	4951206CS5445S	SÍ	SÍ	193,69
52	4951208CS5445S	SÍ	SÍ	151,82
53	4951209CS5445S	SÍ	SÍ	78,72
54	4951212CS5445S	NO	SÍ	277,50
55	4951207CS5445S	SÍ	SÍ	215,92
56	4953316CS5445S	SÍ	SÍ	331,94
57	4953315CS5445S	SÍ	SÍ	679,14
58	4953309CS5445S	SÍ	SÍ	118,84
59	4953308CS5445S	SÍ	SÍ	111,38
60	4752406CS5445S	SÍ	SÍ	228,38
61	4752404CS5445S	SÍ	SÍ	239,92
62	4752405CS5445S	SÍ	SÍ	347,38
63	4752407CS5445S	SÍ	SÍ	168,20
64	4752408CS5445S	SÍ	SÍ	222,81
65	4752411CS5445S	SÍ	SÍ	124,33
66	4752410CS5445S	SÍ	SÍ	122,65
67	5153801CS5455S	SÍ	SÍ	542,43
68	4951202CS5445S	NO	SÍ	285,95
69	5153819CS5455S	NO	NO	767,89
70	5153820CS5455S	SÍ	NO	442,76
71	5049969CS5454N	SÍ	SÍ	202,61
72	5050727CS5455S	SÍ	SÍ	380,09
73	5050732CS5455S	SÍ	SÍ	74,18
74	5050731CS5455S	SÍ	SÍ	143,55
75	4951216CS5445S	SÍ	SÍ	77,81
76	4953306CS5445S	NO	SÍ	885,39
77	4953305CS5445S	SÍ	SÍ	1.013,60
78	4953303CS5445S	SÍ	SÍ	361,59
79	5049902CS5455S	SÍ	SÍ	202,30
80	4953304CS5445S	SÍ	SÍ	676,33
81	4753806CS5445S	SÍ	SÍ	269,57
82	4951601CS5445S	SÍ	SÍ	1.633,25
83	4951620CS5445S	SÍ	SÍ	125,55
84	4951609CS5455S	SÍ	SÍ	158,85
85	4951616CS5445S	SÍ	SÍ	107,40
86	4951602CS5445S	SÍ	SÍ	559,18
87	4951603CS5455S	NO	NO	114,52
88	4951606CS5455S	SÍ	SÍ	252,00
89	4951604CS5455S	NO	SÍ	213,65
90	4951605CS5455S	SÍ	SÍ	250,31
91	4951611CS5455S	SÍ	SÍ	269,53
92	4951617CS5445S	SÍ	SÍ	203,74
93	4951607CS5455S	NO	NO	50,49

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
94	4951608CS5455S	SÍ	SÍ	50,10
95	4951610CS5455S	SÍ	SÍ	281,26
96	4951612CS5455S	SÍ	SÍ	566,29
97	4951613CS5455S	SÍ	SÍ	432,46
98	4951622CS5445S	NO	SÍ	140,46
99	4951623CS5445S	NO	SÍ	198,75
100	4951618CS5445S	SÍ	SÍ	352,50
101	5050729CS5455S	SÍ	SÍ	500,02
102	5050734CS5455S	NO	SÍ	289,33
103	5049968CS5445S	SÍ	SÍ	188,59
104	4953313CS5445S	SÍ	SÍ	1.213,97
105	4752414CS5445S	NO	SÍ	511,66
106	4752401CS5445S	SÍ	SÍ	195,83
107	4752402CS5445S	NO	SÍ	552,76
108	5049971CS5454N	SÍ	SÍ	200,00
109	4951619CS5445S	SÍ	SÍ	800,47
110	4951621CS5445S	SÍ	SÍ	215,44
111	4951215CS5445S	NO	NO	123,03
112	4951211CS5445S	SÍ	SÍ	175,65
113	4951210CS5445S	NO	SÍ	198,88
114	4951213CS5445S	SÍ	SÍ	223,05
115	4956142CS5445S	SÍ	SÍ	245,00
116	5050736CS5455S	NO	SÍ	396,17
117	5050735CS5455S	NO	SÍ	362,58
118	5050737CS5455S	NO	SÍ	248,33
119	4951614CS5445S	SÍ	SÍ	592,00
120	4951615CS5445S	SÍ	SÍ	127,00
121	5049965CS5454N	SÍ	SÍ	41,28
122	5049995CS5454N	NO	SÍ	425,65
123	5049964CS5454N	NO	SÍ	719,28
124	5049994CS5454N	NO	SÍ	414,66
125	4953312CS5445S	SÍ	SÍ	434,75
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS URBANAS:				41.525,11

Tabla 28. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

Las parcelas de clase rústica se mantienen mayoritariamente al margen de la transformación hacia usos residenciales. En general, carecen de frente directo a los viarios principales y conservan su configuración agraria tradicional, con superficies significativamente superiores a las urbanas; su superficie media ponderada se sitúa en torno a 1.253,22 m², lo que refleja su origen ligado a antiguas unidades de explotación agrícola y a una organización territorial menos fragmentada. Solo un número muy reducido de estas parcelas presenta algún tipo de edificación, manteniéndose en la mayoría de los casos como suelos de cultivo o en distintos grados de abandono.

El conjunto de parcelas rústicas conforma, por tanto, un elemento clave en la lectura morfológica del ámbito, al configurar un paisaje de transición entre el núcleo residencial consolidado de El Farrobbillo y el corredor viario de la TF-217. Su identificación resulta necesaria tanto para evaluar las posibles afecciones derivadas de la prolongación de la calle Barranquillo como para garantizar la coherencia de la ordenación propuesta con la estructura territorial preexistente.

En la tabla siguiente se relacionan, de forma detallada, las parcelas rústicas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2, con indicación de su referencia catastral, superficie, frente a viario y existencia o no de edificación, teniendo dicha relación carácter estrictamente informativo.

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
126	38039A00700232	NO	SÍ	1.084,73
127	38039A00700244	NO	SÍ	713,85
128	38039A00700245	NO	NO	934,37
129	002106300CS54F	SÍ	SÍ	641,87
130	38039A00800064	NO	NO	1.060,56
131	38039A00800067	NO	NO	37,97
132	38039A00800068	NO	NO	1.197,76
133	002108500CS54F	SÍ	NO	217,04
134	38039A01200002	NO	NO	2.172,97
135	38039A01200003	NO	NO	435,85
136	38039A01200004	NO	NO	1.124,97
137	38039A01200005	SÍ	NO	1.357,91
138	38039A01200006	NO	NO	1.654,02
139	38039A01200007	NO	NO	974,49
140	38039A01200008	NO	NO	554,51
141	38039A01200009	NO	NO	305,43
142	38039A01200010	NO	NO	1.060,53
143	38039A01200011	NO	NO	429,27
144	38039A01200012	NO	NO	937,39
145	38039A01200013	NO	NO	16.650,46
146	38039A01200014	NO	NO	738,31
147	38039A01200015	NO	NO	1.853,01
148	38039A01200016	NO	NO	1.190,06
149	38039A01200017	NO	NO	412,17
150	38039A01200018	NO	NO	512,61
151	38039A01200019	NO	NO	800,99
152	38039A01200020	NO	NO	285,91
153	38039A01200021	NO	NO	791,57
154	38039A01200296	NO	NO	6.907,66
155	38039A00800119	NO	NO	341,80
156	38039A00800120	NO	NO	747,26
157	38039A01200022	SÍ	NO	969,97
158	38039A01200023	NO	NO	465,89
159	38039A01200024	NO	NO	1.360,25
160	38039A01200025	NO	NO	955,17
161	38039A01200026	NO	NO	826,37
162	38039A01200027	NO	NO	898,02
163	38039A01200030	NO	NO	1.006,84
164	38039A01200031	NO	NO	1.274,27
165	38039A01200033	NO	NO	176,44
166	38039A01200541	NO	NO	560,25
167	38039A01200542	NO	NO	446,50
168	002503600CS54E	SÍ	NO	136,04
169	38039A00700223	NO	NO	141,48
170	38039A00700224	NO	NO	1.474,53
171	38039A00700231	SÍ	NO	181,79

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
172	38039A01200036	NO	NO	325,13
173	38039A01200034	SÍ	NO	420,00
174	38039A01200028	NO	NO	1.673,56
175	38039A01200029	NO	NO	1.145,64
176	38039A00800215	NO	NO	3.939,76
177	38039A01200050	NO	NO	119,99
178	38039A00800069	NO	NO	66,44
179	38039A01200053	NO	NO	646,88
180	38039A01200567	NO	NO	273,44
181	38039A01200035	NO	NO	664,54
182	38039A01200566	NO	NO	84,80
183	38039A01200037	NO	NO	107,61
184	38039A01200038	SÍ	NO	1.682,17
185	38039A01200266	NO	SÍ	2.277,12
186	002506000CS54E	SÍ	NO	83,45
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS RÚSTICAS:				72.511,68

Tabla 29. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

7.4.4. Usos del suelo

El ámbito de estudio de la Modificación Menor 2 presenta una composición claramente dominada por el uso primario, que ocupa el 55,65 % de la superficie total. Este predominio responde a la persistencia del mosaico agrario tradicional de las medianías, configurado por pequeñas parcelas en bancales y cultivos de subsistencia, que mantienen la estructura territorial previa al proceso de transformación urbana experimentado por núcleos como El Farrobillo.

El uso residencial, que alcanza el 22,57 % de la superficie del ámbito, se concentra en los frentes edificados de los principales viarios —la calle El Farrobillo, la calle Barranquillo, la calle Fuente Gonzalo y, en menor medida, el Camino El Monte—. La edificación sigue el patrón característico de ocupación a pie de camino, con viviendas unifamiliares de una o dos plantas, y en algunos casos hasta tres, donde los niveles inferiores se destinan frecuentemente a garajes, salones auxiliares o pequeños establecimientos. Las viviendas suelen alinearse al viario, reservando los fondos de parcela para pequeños huertos o espacios de cultivo.

El uso dotacional, que representa el 1,26 % de la superficie total, se corresponde principalmente con el edificio de la Asociación de Vecinos El Chorro, cuya cubierta acoge una plaza pública y la ermita de la Virgen de Fátima. Aunque su presencia superficial es reducida, constituye el principal espacio comunitario del barrio y cumple una función social y vertebradora esencial.

El uso viario, integrado dentro del conjunto de infraestructuras, supone el 15,85 % del ámbito. Esta proporción pone de manifiesto la importancia de la red de caminos y calles locales, así como la necesidad de su adecuada articulación con la carretera insular TF-217, eje estructurante del sistema de movilidad municipal. La discontinuidad y fragmentación de algunos tramos viarios justifican, en parte, las actuaciones planteadas por la presente modificación.

Finalmente, los usos terciarios representan el 1,93 %, localizándose principalmente en la franja de la TF-217, vinculados a servicios de suministro y pequeñas actividades de apoyo al tráfico y a la movilidad.



Imagen 94. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 2.
Fuente: Elaboración propia.

La distribución detallada de los usos actuales existentes se recoge en la tabla siguiente, donde se especifican las superficies absolutas y porcentajes correspondientes a cada uso pormenorizado identificado dentro del ámbito de estudio de la presente Modificación Menor.

USOS PORMENORIZADOS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MM-2			
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (%)
Residencial	Edificación residencial	13.639	14,93
	Parcela vinculada a edificación residencial	6.982,43	7,64
Primario	Agrícola	50.851,91	55,65
Dotaciones y equipamientos	Dotación - Espacio libre	558,00	0,61
	Dotación	584,23	0,64
	Religioso	9,22	0,01
Terciario	Comercial	1.766,84	1,93

USOS PORMENORIZADOS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MM-2			
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (%)
Infraestructuras	Viario	10.587,13	11,59
	Camino	3.361,71	3,68
	Peatonal	127,07	0,14
	Aparcamiento	405,94	0,44
Otros	Construcción auxiliar	613,67	0,67
	Sin Uso	1.891,68	2,07
TOTAL		91.379,78	100,00

Tabla 30. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.

7.4.5. Edificaciones

El ámbito de estudio de la Modificación Menor 2 presenta un conjunto edificatorio predominantemente residencial, resultado del proceso de consolidación progresiva en torno a los principales viarios del barrio de El Farrobillo —la calle El Farrobillo, la calle Barranquillo, la calle Fuente Gonzalo y el Camino El Monte—. En estos corredores se concentra la práctica totalidad de la edificación existente, configurando un patrón continuo implantado a pie de vía, característico del modelo residencial tradicional de las medianías del municipio de Santa Úrsula.

El tejido residencial está conformado mayoritariamente por viviendas unifamiliares de una o dos plantas, si bien en algunos tramos de la calle El Farrobillo se localizan edificaciones plurifamiliares que alcanzan hasta tres alturas. Las edificaciones se disponen generalmente alineadas al viario, en su mayoría adosadas, aunque existen casos aislados de viviendas aisladas. Las plantas bajas se destinan comúnmente a garajes o a pequeños locales susceptibles de albergar actividades comerciales o de servicios, lo que refuerza el carácter lineal y funcional de estos frentes urbanos.



Imagen 95. Izquierda. Edificaciones de la calle El Farrobillo. Derecha. Edificaciones de la calle Barranquillo Fuente: Propia.

En contraste con los frentes viarios consolidados, en las áreas interiores del ámbito se mantiene un número reducido de construcciones auxiliares, vinculadas principalmente a explotaciones agrícolas tradicionales, así como cuartos de aperos y pequeños almacenes. Esta dualidad entre frentes edificados y espacios interiores de carácter rural define la estructura morfológica del ámbito y explica la discontinuidad del tejido urbano en determinados sectores.

Es relevante señalar que, en el entorno de la carretera TF-217, se conservan varios inmuebles con interés patrimonial, representativos de la vivienda tradicional de las medianías. Muchos de ellos presentan un acusado estado de deterioro o han sido objeto de transformaciones que incorporan volúmenes añadidos con posterioridad, alterando parcialmente su morfología original.



Imagen 96. Izquierda. Edificaciones con interés patrimonial en el entorno de la carretera TF-217. Fuente: Propia.

De acuerdo con las determinaciones del PGO de Santa Úrsula (2004), las tipologías edificatorias aplicables en el ámbito son las siguientes:

- **EC2 (Edificación Cerrada de 2 plantas)**, correspondiente a las piezas residenciales situadas en la calle El Farrobbillo, la calle Barranquillo, la calle Fuente Gonzalo y el Camino El Monte.
- **EC3 (Edificación Cerrada de 3 plantas)**, asignada a las piezas residenciales situadas a lo largo de la Carretera de España (TF-217).

Se constata, no obstante, una disfunción entre el planeamiento vigente y la realidad edificada, especialmente en el entorno de la TF-217, donde parte del frente construido resulta afectado por las servidumbres del corredor insular. Asimismo, en otros puntos se asignan tipologías cerradas o profundidades edificables que no se corresponden con la implantación real, lo que evidencia la necesidad de ajustes puntuales para garantizar la coherencia entre la ordenación vigente y las características morfométricas del entorno.



Imagen 97. Plan de Ordenación Pormenorizada PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.

El ámbito incluye también una pequeña edificación dotacional —el edificio de la Asociación de Vecinos El Chorro, cuya cubierta funciona como espacio público, y la ermita de la Virgen de Fátima— que constituyen los únicos equipamientos comunitarios del barrio. Pese a su modesta dimensión, estas piezas introducen un carácter singular en el tejido edificado y actúan como referentes sociales y funcionales para la población residente.



Imagen 98. Imagen de la Asociación de Vecinos El Chorro, plaza e iglesia Virgen de Fátima en la calle El Farrobbillo. Fuente: Propia.

7.4.6. Mezcla de usos y proximidad

La mezcla de usos y el principio de proximidad constituyen factores determinantes en la configuración de entornos accesibles, seguros y funcionales, especialmente en ámbitos como el del Farrobbillo, donde la estructura territorial combina frentes urbanos parcialmente consolidados con áreas agrícolas en proceso de transformación. La adecuada distribución y relación entre los distintos usos del suelo condiciona la capacidad de la población para desarrollar sus actividades cotidianas con autonomía, continuidad y eficiencia, particularmente en los desplazamientos frecuentes y encadenados que caracterizan la movilidad cotidiana.

En este sentido, la planificación debe garantizar que los servicios esenciales —educativos, sanitarios, comerciales, deportivos y recreativos— se sitúen a distancias compatibles con recorridos peatonales funcionales. Como referencia general, se considera adecuado que estos se localicen dentro de un radio comprendido entre 300 y 660 metros (equivalentes a 5-10 minutos a pie), modulándose dicho intervalo en función de la topografía, la pendiente del viario y las condiciones reales de accesibilidad del entorno.

	GRUPO	VELOCIDAD A PIE	TIEMPO PARA RECORRER 1km	DISTANCIA CUBIERTA EN '10'
A	 PERSONAS CON MOVILIDAD ALTAMENTE REDUCIDA	1.8 km/h (aprox.)	33 minutos	300 m
B	 PERSONAS MAYORES, MENORES DE 6 AÑOS Y SUS ACOMPAÑANTES	2.5 km/h (aprox.)	24 minutos	420 m
C	 NIÑOS Y NIÑAS ENTRE 6 Y 10 AÑOS	4.0 km/h (aprox.)	15 minutos	660 m
D	 PERSONAS ADULTAS SANAS	4.7 - 6.1 km/h (apr.)	9-13 minutos	780 m-1.020 m
E	 PERSONAS ADOLESCENTES SANAS	6.5 km/h (aprox.)	9 minutos	1.080 m

Fuente: "Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung", Urban Development Viena, 2013
Ilustración: Inés Novella Abril

Imagen 99. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.

En el caso de la presente modificación, el ámbito de estudio se ubica en el límite del núcleo urbano de Santa Úrsula, configurando un espacio de transición donde convergen características propias de los entornos híbridos urbano-rurales. Para evaluar su grado de accesibilidad funcional se han analizado los radios efectivos de 300 m, 420 m y 660 m, ajustados a las condiciones de pendiente y trazado de sus principales corredores de movilidad interna: calle El Farobillo, calle Barranquillo, calle Fuente Gonzalo y Camino El Monte.

Dentro del propio ámbito se localiza la Asociación de Vecinos El Chorro, cuya edificación integra una plaza pública en cubierta y la Ermita de la Virgen de Fátima, constituyendo el principal punto de referencia social, relacional y comunitario del barrio. Su presencia, pese a su escala reducida, articula gran parte de la actividad vecinal, si bien su dotación resulta limitada en comparación con los estándares municipales, lo que subraya la importancia de mejorar su accesibilidad peatonal y su conexión con el sistema de equipamientos de mayor jerarquía.

En la calle Barranquillo se ubica además la sede del Servicio Municipal de Protección Civil, instalación que, si bien no constituye un equipamiento cotidiano, sí tiene relevancia funcional en términos de seguridad y atención operativa.

Distribuidos a lo largo de los frentes edificados del barrio se identifican diversos negocios de proximidad —pequeños comercios, establecimientos de hostelería, talleres de reparación de vehículos, actividades artesanales o de servicios— que complementan la oferta cotidiana y reducen la necesidad de desplazamientos motorizados.

En relación con los equipamientos estructurantes, el Área Dotacional de Finca Pastor —que integra el CEIP San Fernando, el Campo de Fútbol Argelio Tabares y el Polideportivo Cho Pastor— se localiza a una distancia inferior a 500 metros, dentro de un radio razonable

para su acceso peatonal desde el Farrobillo. Asimismo, los usos comerciales y de servicios situados en la Carretera TF-213 (Carretera Vieja) —incluida la Escuela Municipal de Música— se encuentran dentro de un radio inferior a 660 metros, lo que refuerza la accesibilidad funcional del ámbito.

Por su parte, la proximidad relativa del ámbito al centro urbano de Santa Úrsula, situado entre 700 y 900 metros, permite un acceso peatonal aceptable a servicios y dotaciones municipales de mayor jerarquía, como la Casa Consistorial, la Plaza de Santa Úrsula y la zona comercial abierta, donde se concentran supermercados, comercios minoristas, farmacias, restauración y servicios esenciales. Esta conectividad se articula principalmente a través de la TF-217 (Carretera de España), corredor que concentra una elevada intensidad de actividad y constituye un eje clave para la realización de itinerarios encadenados vinculados a gestiones cotidianas.

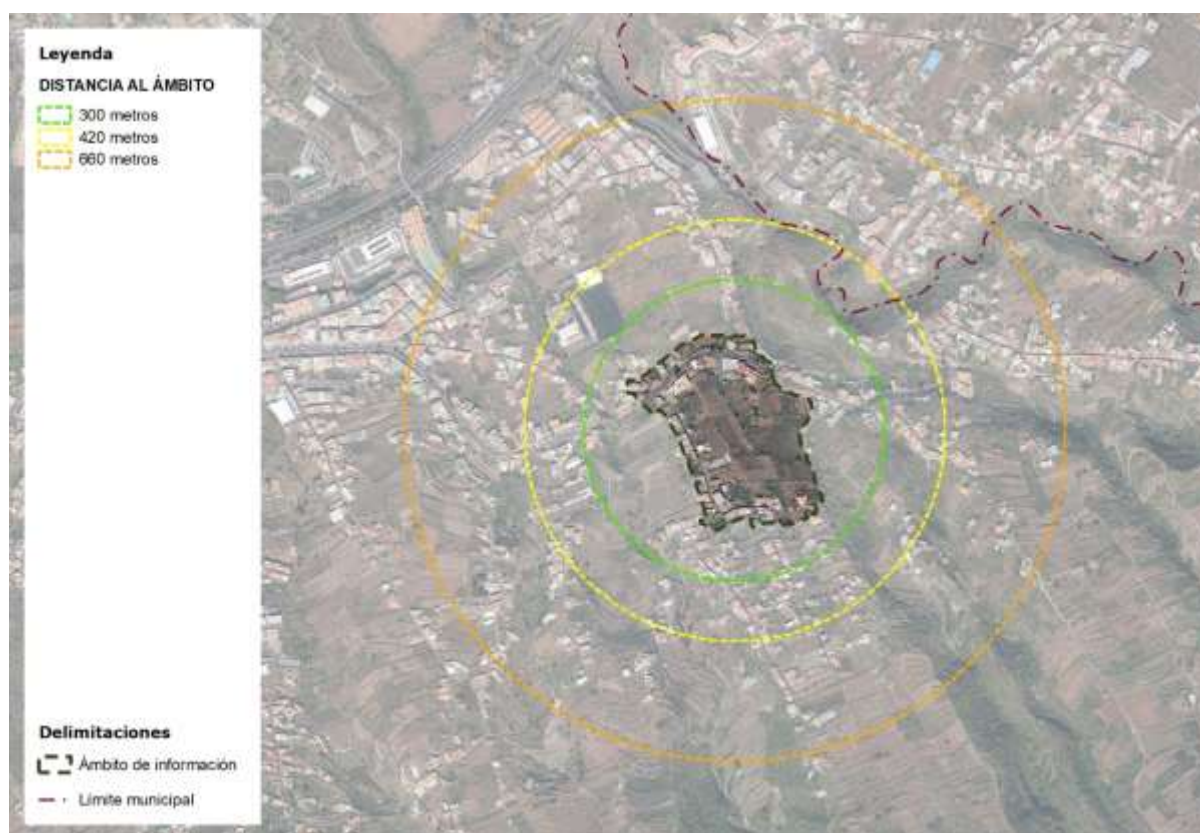


Imagen 100. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie.
Fuente: Elaboración propia.

La presente Modificación Menor plantea, como uno de sus objetivos generales, avanzar hacia un modelo de proximidad más eficiente mediante la futura redefinición y mejora del viario, orientada a facilitar desplazamientos más seguros y accesibles entre las áreas residenciales del Farrobillo, el área dotacional de Finca Pastor y el centro urbano del municipio. La ordenación que se desarrolle en fases posteriores deberá reforzar un modelo territorial equilibrado, funcional e inclusivo, capaz de mejorar la cohesión social y la calidad de vida del vecindario, de acuerdo con los principios de accesibilidad universal, continuidad peatonal y sostenibilidad.

7.4.7. Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público

En la situación actual, la calle El Farrobillo constituye el principal eje de conexión interna del barrio, concentrando la mayor parte de los accesos, desplazamientos y actividades cotidianas, incluida la localización edificio dotacional donde se encuentra la Asociación de Vecinos El Chorro, la iglesia de la Virgen de Fátima y el que se configura como único espacio libre del ámbito, la plaza del Farrobillo. Sin embargo, la sección disponible y la configuración de su trazado resultan insuficientes para absorber de manera adecuada las necesidades de movilidad y accesibilidad que se generan en su entorno.

La calle posee un único punto de acceso desde la carretera TF-217, resuelto mediante una intersección en "X", enfrentada con la salida de la calle Víctor Zurita. Esta disposición geométrica presenta una visibilidad reducida y carece de un diseño que priorice los movimientos peatonales, configurando un punto crítico de seguridad vial, especialmente en horas de mayor intensidad de tráfico asociado al corredor insular.



Imagen 101. Acceso a la calle El Farrobillo en su intersección con la carretera TF-217. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

El viario dispone de una calzada de anchura limitada que dificulta la circulación en doble sentido y obliga a los vehículos a maniobrar con precaución. Esta circunstancia genera conflictos de prioridad y limita la fluidez del tráfico. A pesar de que el trazado es

relativamente lineal, los radios de giro en las intersecciones son muy reducidos, dificultando la circulación de vehículos pesados, vehículos de emergencia y servicios municipales. La ausencia de una jerarquización clara entre los flujos peatonales y rodados genera conflictos de uso y situaciones de riesgo.

En distintos tramos, el estacionamiento en línea ocupa parte de la calzada, reduciendo aún más la sección útil para la circulación rodada y obligando en la práctica a establecer un uso alternativo de paso. La ausencia de aceras continuas y de dimensiones adecuadas compromete la seguridad de los peatones, que en algunos puntos se ven obligados a circular por la propia calzada, exponiéndose a interacciones peligrosas, especialmente en zonas de baja visibilidad.



Imagen 102. Peatón caminando por la calzada de la calle El Farrobbillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

El tratamiento del espacio público es básico y poco homogéneo: no existen elementos de mobiliario urbano significativos, los bordes carecen de integración paisajística, y la iluminación resulta insuficiente en algunos tramos, afectando a la percepción de seguridad. En determinados puntos, la calzada se reduce aún más por la presencia de contenedores o vehículos estacionados fuera de las zonas habilitadas, y el viario carece de medidas eficaces de calmadno del tráfico, permitiendo velocidades superiores a las recomendadas en un entorno residencial.



Imagen 103. Calle el Farrobbillo a la altura de la plaza El Farrobbillo. Fuente: Google Street View.

En conjunto, el estado actual de la calle El Farrobillo evidencia limitaciones estructurales en materia de accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público, constatándose una clara prevalencia del vehículo privado frente a la movilidad peatonal y dificultades para garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad universal.

En su conexión con la calle Fuente Gonzalo, donde se concentran las edificaciones de mayor altura, el viario se torna más caótico, con intervenciones a nivel de calle para adaptar los accesos a las viviendas y vehículos estacionados a ambos márgenes de la calzada, reduciendo la sección útil a un único carril de circulación para el doble sentido.

Las conexiones de la calle Farrobillo con el resto de las vías en la zona alta se produce en espacios sin visibilidad y con una anchura de circulación por debajo de la mínima requerida para los desplazamientos en doble sentido, provocando situaciones de peligro, especialmente con los peatones, que comparten la calzada en plataforma única para sus trayectos a pie.



Imagen 104. Calle el Farrobillo en su conexión en la zona alta. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La modificación propuesta busca no solo corregir estas deficiencias, sino también plantear una solución integral. Se proyecta la creación y modificación de los puntos de acceso y evacuación del ámbito, generando un espacio más seguro y funcional, que extienda las condiciones de calidad urbana y accesibilidad. Esta intervención permitirá:

- **Mejorar la fluidez del tráfico:** El nuevo trazado facilitará la distribución de los flujos de vehículos generados en el barrio a través de vías de sentido único, permitiendo un mejor tratamiento del ancho de calzada disponible y admitiendo la posibilidad de implantación de aparcamiento señalizado.
- **Priorizar la seguridad:** Gracias a las soluciones de sentido único, se contribuirá a una mejor jerarquización de la red local y una mayor seguridad para todos los usuarios, pudiendo destinar un mayor espacio de la sección viaria a la movilidad de peatones, el modo de desplazamiento más vulnerable en caso de accidente.
- **Promover la accesibilidad:** La reordenación del viario se alinea con los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), promoviendo un modelo urbano más inclusivo y accesible, con una ampliación del entramado peatonal existente.

En definitiva, esta propuesta busca transformar una vía problemática en un espacio urbano seguro y funcional, que responda a las necesidades de todos los ciudadanos de Santa Ursula y se adapte a un modelo de movilidad más sostenible y accesible.

7.4.8. Movilidad

7.4.8.1. Movilidad rodada motorizada

La movilidad rodada en el barrio de El Farrobillo se articula actualmente a través de un único viario de acceso y salida: la calle El Farrobillo. Este eje concentra la práctica totalidad del tráfico, tanto de residentes como de servicios, lo que genera una fuerte dependencia funcional y una elevada vulnerabilidad del sistema viario local.

La sección reducida de la calle condiciona la circulación en doble sentido, obligando a frecuentes maniobras de cesión de paso entre vehículos. Esta situación se agrava en los horarios de máxima afluencia, así como con el tránsito de vehículos de reparto y servicios municipales, como los de recogida de residuos, que paralizan la circulación del viario en ambos sentidos.

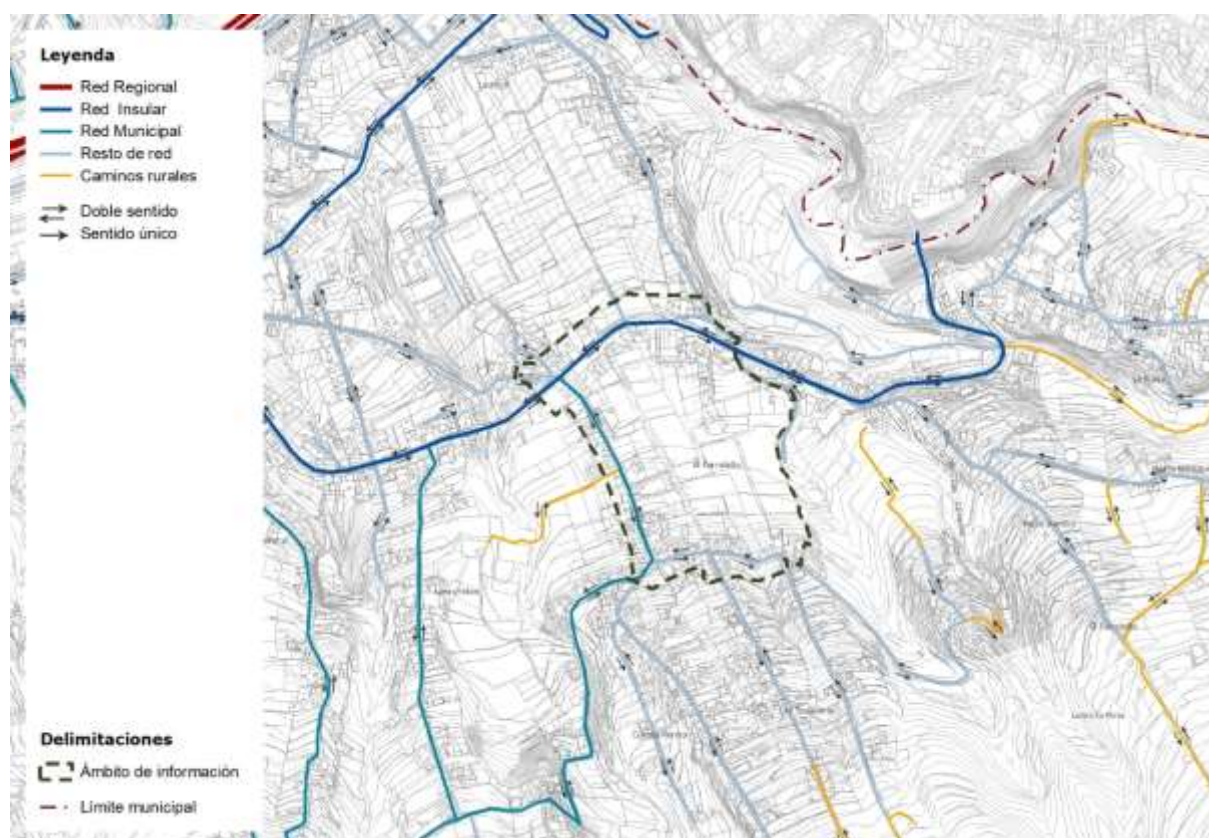


Imagen 105. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

La presencia de vehículos estacionados en línea a lo largo de la calzada disminuye aún más el espacio disponible para la circulación rodada, reduciendo la fluidez y aumentando los conflictos de cruce. En tramos puntuales, la anchura útil de la vía impide el paso simultáneo de dos vehículos, lo que ralentiza la movilidad y genera episodios de congestión.

El viario tampoco cuenta con una jerarquización clara que ordene los flujos de tráfico en función de su intensidad o destino, de modo que el tráfico local convive con los desplazamientos de paso hacia la carretera TF-217 en condiciones de escasa eficiencia. La inexistencia de una vía alternativa de salida incrementa esta problemática, al concentrar toda la demanda en un solo punto de conexión con la red insular.

La calzada no mantiene una sección constante, y sus radios de giro inadecuados en los extremos impiden el paso fluido de vehículos de gran tamaño en doble sentido, agravado por la estrechez de la sección disponible y el estacionamiento irregular de los vehículos en ambos márgenes de la calzada.

El ámbito se encuentra a aproximadamente 800 metros del centro de Santa Úrsula (3 minutos de viaje), y su conectividad con la principal vía distribuidora del norte de la isla, la TF-5, se realiza mediante dos conexiones próximas, a través de la salida 28 y 29, a menos de 5 minutos del ámbito analizado.

La modificación menor plantea resolver estas deficiencias mediante la creación de un nuevo trazado que conecte de manera directa y segura el barrio de El Farrobillo con la carretera TF-217. Esta actuación clave tiene varios objetivos:

- **Distribuir el tráfico:** Permitirá una gestión más eficiente de los flujos de tráfico, aliviando la presión sobre la problemática intersección con la TF-217.
- **Mejorar la funcionalidad:** La nueva conexión facilitará el acceso y la salida de la zona, mejorando la fluidez y la seguridad vial de manera general.
- **Implementar sentido único:** En los tramos donde no sea posible mantener el doble sentido de manera segura y eficiente, se establecerán soluciones de sentido único. Esto garantizará la coherencia del sistema vial y mejorará la fluidez del tráfico, evitando las maniobras de cesión de paso y los conflictos vehiculares.

En conjunto, esta intervención integral aspira a transformar la calle El Farrobillo de una vía saturada y conflictiva en un elemento funcional y seguro de la red viaria local, mejorando de forma significativa la movilidad para el conjunto de usuarios.

7.4.8.2. Estacionamientos

El estacionamiento en el ámbito del barrio de El Farrobillo se caracteriza por su carácter informal y por la ausencia de una ordenación clara del espacio destinado a esta función. A lo largo de la calle El Farrobillo, el aparcamiento se realiza mayoritariamente en línea, ocupando parte de la calzada y reduciendo la sección útil para la circulación rodada. Esta situación obliga, en numerosos tramos, a la circulación alterna de vehículos y agrava los conflictos de cruce ya existentes por la estrechez de la vía.

En varios puntos se observa la práctica de estacionamiento irregular, con vehículos aparcados fuera de los márgenes habilitados o incluso invadiendo parcialmente las zonas habilitadas para peatones. Estas maniobras generan barreras físicas para el tránsito peatonal y limitan la visibilidad en intersecciones y accesos a viviendas.

La falta de espacios reservados para estacionamiento y la elevada presión de la demanda en determinadas horas del día, asociada tanto al uso residencial como a las actividades del centro cultural, incrementa el desorden en la utilización del espacio público.

En calles secundarias del ámbito, también de carácter residencial, la ausencia de señalización horizontal o delimitación de plazas favorece un aparcamiento espontáneo que resta anchura a la calzada y condiciona aún más la seguridad y fluidez de la circulación.



Imagen 106. Aparcamiento informal en calle Fuente Gonzalo. Fuente: Ser. Google Street View.

En el ámbito, la oferta de aparcamiento no es muy diferente a la ya explicada. La TF-217 carece de aparcamientos señalizados en la mayor parte de su recorrido. Sin embargo, los arcenes y márgenes de la vía se suelen utilizar como zonas de aparcamiento improvisado.



Imagen 107. Aparcamiento informal en la TF-217. Fuente: Ser. de Google Street View 2024.

El resto de las vías próximas, todas residenciales y de carácter local, de sentido único o de bidireccionales, carecen en su mayoría de plazas de aparcamiento señalizadas con marcas viales. En estas vías, los vehículos efectúan las maniobras de estacionamiento en las proximidades de las viviendas o en espacios que no afecten demasiado a la circulación de vehículos, aún a riesgo de reducir el ancho útil de la calzada y el número de carriles, especialmente notable en vías de doble sentido.



Imagen 108. Aparcamiento informal en la Calle Barranquillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La modificación propuesta tiene como objetivo principal establecer un nuevo esquema funcional que permita mejorar las condiciones de circulación y, de forma indirecta, facilitar la implantación de estacionamientos en las vías existentes dentro de su ámbito de influencia. Para ello, se plantea la creación de una nueva conexión que complete y reorganice el sistema viario, descargando de tráfico a la red actual y posibilitando que en determinados tramos —hasta ahora saturados— puedan habilitarse plazas de estacionamiento sin comprometer la funcionalidad de la calzada. Esta actuación busca aportar coherencia y mayor fluidez al conjunto de la red local.

El propósito es mejorar sustancialmente la operatividad del espacio público, posibilitando la implantación de soluciones de estacionamiento estructuradas y seguras en aquellos viarios que resulten liberados de parte de su carga de tráfico, como es el caso de la calle El Farrobillo. Estas actuaciones serán plenamente compatibles con los estándares contemporáneos de diseño urbano y las políticas de movilidad sostenible, priorizando la accesibilidad y la convivencia equilibrada entre los distintos modos de transporte.

Entre las estrategias principales se contempla la reconfiguración de determinados tramos a sentido único, lo que permitiría disponer de secciones más eficientes para incorporar zonas de estacionamiento sin afectar al tránsito rodado. Esta adaptación garantizará el mantenimiento —e incluso el incremento— del número de plazas disponibles, optimizando el uso del espacio público y mejorando las condiciones generales de seguridad vial.

7.4.8.3. Movilidad peatonal

La movilidad peatonal en el ámbito de El Farrobillo presenta limitaciones significativas derivadas de la configuración estrecha del viario. En la calle El Farrobillo, principal eje de acceso al barrio, la presencia de aceras es discontinua y, en numerosos tramos, la anchura disponible resulta insuficiente para garantizar el tránsito simultáneo de dos personas en condiciones adecuadas.

En algunos puntos, la ausencia total de aceras obliga a los peatones a circular directamente sobre la calzada, compartiendo espacio con el tráfico rodado y aumentando el riesgo de conflictos por alcance. Esta situación se ve agravada por la ocupación parcial de los márgenes con estacionamientos en línea o con elementos urbanos —contenedores, postes o instalaciones auxiliares— que generan discontinuidades e introducen barreras físicas en los itinerarios.

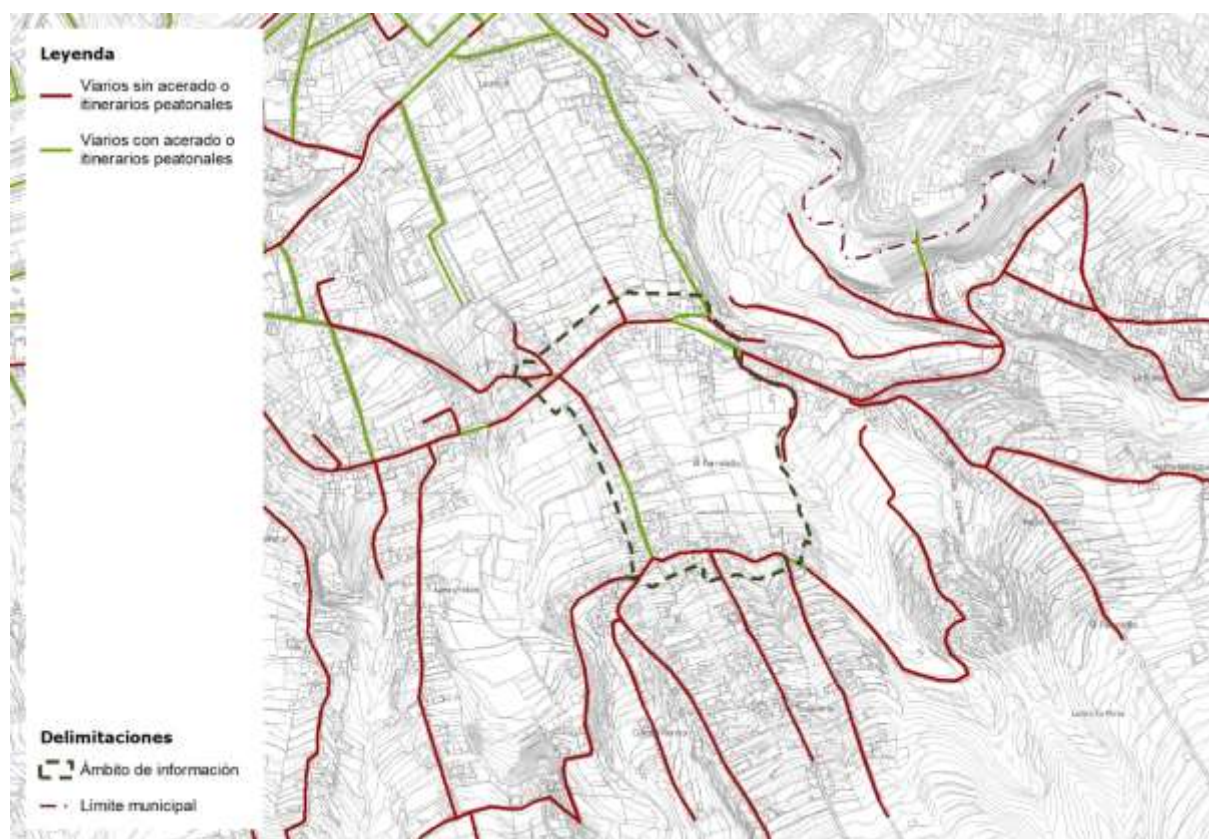


Imagen 109. Disponibilidad de aceras o itinerarios peatonales en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

A estas limitaciones se añaden las pendientes acusadas del viario, que oscilan entre el 10% y el 15%, incrementando la dificultad de los desplazamientos a pie y afectando especialmente a quienes presentan condiciones de movilidad reducida. La combinación de secciones estrechas, ausencia de itinerarios accesibles y desniveles pronunciados condiciona el cumplimiento de los principios de accesibilidad universal y disminuye la calidad del espacio peatonal.

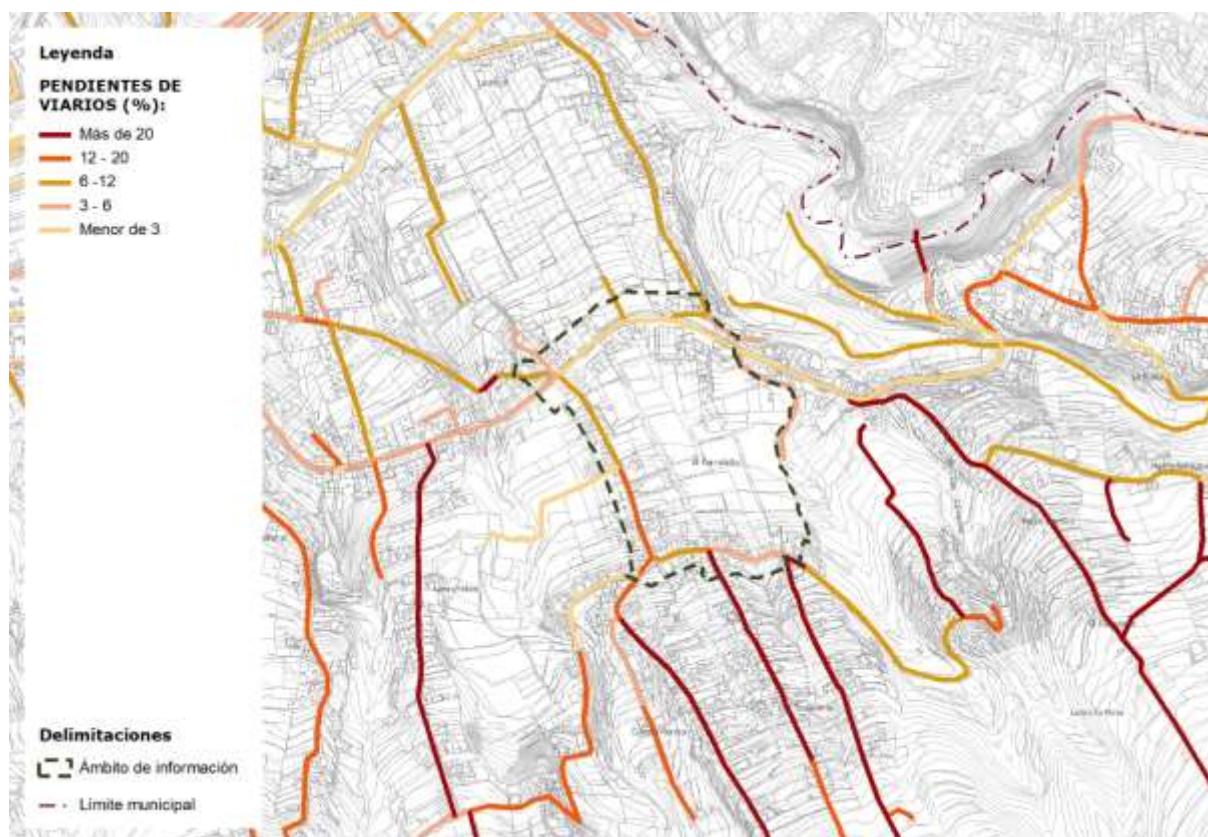


Imagen 110. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

La conectividad peatonal hacia los equipamientos del entorno, como el centro social - Asociación de Vecinos El Chorro-, también se ve afectada por estas circunstancias, al no existir itinerarios continuos, seguros y adaptados a la topografía del ámbito.



Imagen 111. Tramo de calle sin itinerarios peatonales establecidos. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

Estas actuaciones se ajustan a los criterios establecidos por la normativa vigente en materia de accesibilidad (Ley 8/1995 de Canarias y su reglamento de desarrollo), así como a los objetivos recogidos en el PMUS municipal. Para fomentar la movilidad a pie y mejorar la conexión del barrio con sus equipamientos culturales, resulta esencial invertir en la adecuación de la infraestructura peatonal, garantizando itinerarios continuos, accesibles y seguros, preferentemente segregados del tráfico motorizado siempre que las condiciones del viario lo permitan.

En el ámbito de El Farro, la movilidad ciclista no dispone de infraestructuras específicas ni está contemplada dentro del modelo de red ciclista definido por el PMUS de Santa Úrsula.

Las condiciones físicas del viario —especialmente en la calle El Farrobbillo—, caracterizado por secciones muy reducidas, ausencia de arcones o carriles reservados y pendientes acusadas, limitan de manera notable su idoneidad para el uso cotidiano de la bicicleta. En la situación actual, la vía no ofrece condiciones mínimas de seguridad, confort o continuidad para una circulación ciclista habitual, lo que restringe su utilización a desplazamientos puntuales de carácter recreativo o a personas con mayor experiencia y destreza ciclista.

En consecuencia, la bicicleta no constituye, en la práctica, una alternativa real de movilidad en el ámbito, quedando relegada frente a los desplazamientos a pie o en vehículo privado, conforme a las limitaciones estructurales del viario existente.

En la situación actual, el barrio de El Farrobbillo no dispone de un servicio específico de transporte público en su interior. La cobertura de este modo se articula a través de la carretera TF-217, donde se localizan las paradas más próximas de la red de guaguas interurbanas que conectan Santa Úrsula con La Orotava, Puerto de la Cruz y Santa Cruz de Tenerife. La parada más cercana es la denominada “Los Cuatro Caminos”, situada en la intersección entre la calle El Farrobbillo y la TF-217, por la que discurre la línea interurbana número 101 operada por TITSA.

La línea 101 enlaza La Laguna con La Orotava a través de Santa Úrsula, con frecuencias de 15-20 minutos en días laborables y de 40-80 minutos los fines de semana y festivos. Su horario de funcionamiento se extiende desde las 05:40 horas hasta la 01:00, con una duración aproximada de 60 minutos por expedición.

La distancia entre estas paradas y el núcleo residencial de El Farobillo obliga a los usuarios a realizar recorridos peatonales con pendientes pronunciadas y condiciones de accesibilidad

limitadas, lo que puede desincentivar el uso del transporte público, especialmente para personas mayores o con movilidad reducida.

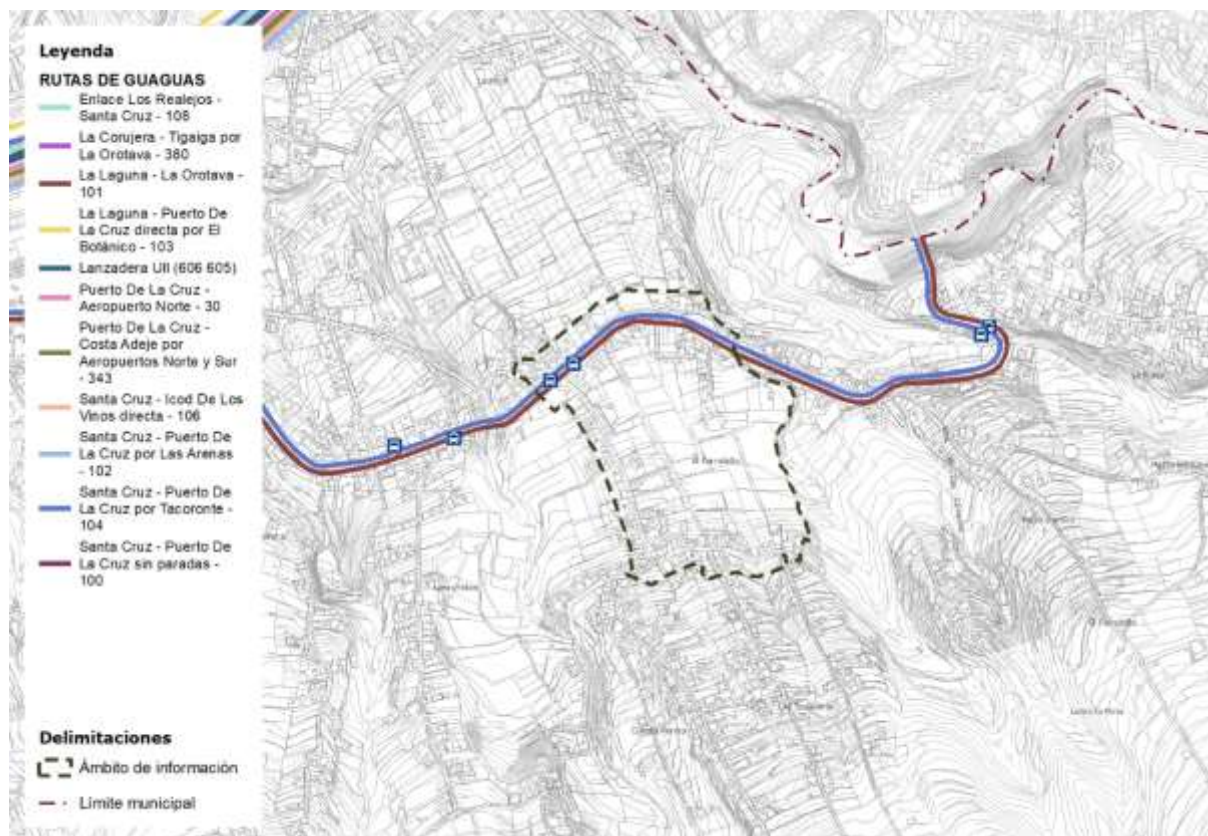


Imagen 112. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

El PMUS de Santa Úrsula identifica entre sus objetivos prioritarios el fomento de la accesibilidad al transporte público, especialmente en áreas dotacionales, y subraya la necesidad de reforzar la intermodalidad entre el desplazamiento a pie y el transporte colectivo mediante la adecuación del viario peatonal de acceso y la proximidad de las paradas a los principales polos de atracción de movilidad.

En este sentido, aunque El Farrobbillo disfruta de una accesibilidad razonable al transporte público a escala municipal e insular gracias a su cercanía a la TF-217, la ausencia de paradas internas y la falta de un viario apto para el tránsito de guaguas limitan su integración plena en la red de transporte colectivo.

7.4.8.6. Movilidad y transporte desde la perspectiva de género

El análisis de la movilidad desde la perspectiva de género en el ámbito de El Farrobbillo evidencia una serie de limitaciones vinculadas a la accesibilidad, la seguridad y la autonomía en los desplazamientos cotidianos. Los patrones de movilidad asociados a la movilidad de cuidados —caracterizados por recorridos encadenados y desplazamientos

frecuentes a pie o en transporte público— se ven especialmente condicionados por la configuración del espacio viario.

- **Movilidad peatonal y transporte público:** La calle El Farrobbillo carece de itinerarios peatonales continuos y accesibles que conecten de manera directa con la TF-217, donde se localiza la parada de transporte colectivo más cercana. Esta circunstancia dificulta los desplazamientos a pie desde las viviendas hacia la red de transporte público, especialmente para quienes realizan recorridos cotidianos más complejos. Las pendientes acusadas, la estrechez del viario y la ausencia de condiciones adecuadas de accesibilidad reducen significativamente la funcionalidad peatonal y la conexión con los equipamientos sociales del entorno.
- **Movilidad motorizada:** La menor disponibilidad de vehículo privado en determinados hogares puede incrementar la dependencia de modos alternativos, circunstancia que afecta de forma más acusada a quienes deben atender desplazamientos cotidianos múltiples. Aunque las diferencias en el acceso al vehículo privado tienden a reducirse, la estructura del viario y la falta de alternativas seguras continúan condicionando estos desplazamientos.
- **Percepción de seguridad:** La percepción de inseguridad constituye uno de los principales factores restrictivos de la movilidad cotidiana. La existencia de tramos sin aceras, la baja calidad del alumbrado público y la ausencia de visibilidad en ciertos puntos del recorrido desincentivan los desplazamientos a pie, especialmente durante las horas de menor afluencia o entre colectivos vulnerables. La presencia de espacios sin iluminación adecuada o sin separación clara entre vehículos y peatones incrementa la sensación de riesgo y limita la autonomía de los desplazamientos.

La movilidad de mujeres, personas mayores, menores y otros colectivos vulnerables presenta mejores condiciones en vías como la TF-217, que disponen de aceras, iluminación adecuada y conexión con el transporte público. Sin embargo, la relación entre estas vías y la calle El Farrobbillo se establece a través de un viario sin infraestructura peatonal suficiente, lo que compromete la accesibilidad y la seguridad en los itinerarios cotidianos.

En su conjunto, la dependencia de un único eje de acceso y salida, unida a la ausencia de itinerarios peatonales continuos y seguros, reduce la autonomía de determinados grupos sociales y condiciona la equidad en el uso del espacio urbano. Estas circunstancias ponen de manifiesto la necesidad de reforzar la accesibilidad universal y de integrar criterios de seguridad, confort y perspectiva de género en las futuras actuaciones de mejora del viario.

7.4.9. Infraestructuras y servicios

La información detallada relativa a las infraestructuras y servicios presentes en el ámbito objeto de la Modificación Menor se recoge en los planos del bloque IU —Planos 10.01, 10.02 y 10.03— que acompañan este Documento Borrador. Dichos planos han sido elaborados a partir de la información facilitada por el Ayuntamiento, la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (EIEL), los datos suministrados por las distintas administraciones sectoriales y repositorios de datos abiertos, así como las comprobaciones

efectuadas durante las visitas de campo. En ellos se representan los trazados de las redes existentes y previstas, detallando, cuando procede, sus características técnicas (tipologías, diámetros y elementos auxiliares).

La siguiente imagen recoge exclusivamente las infraestructuras existentes en el momento de redacción del presente documento, con carácter indicativo, a fin de contextualizar el nivel actual de dotación y servicios asociado al ámbito:

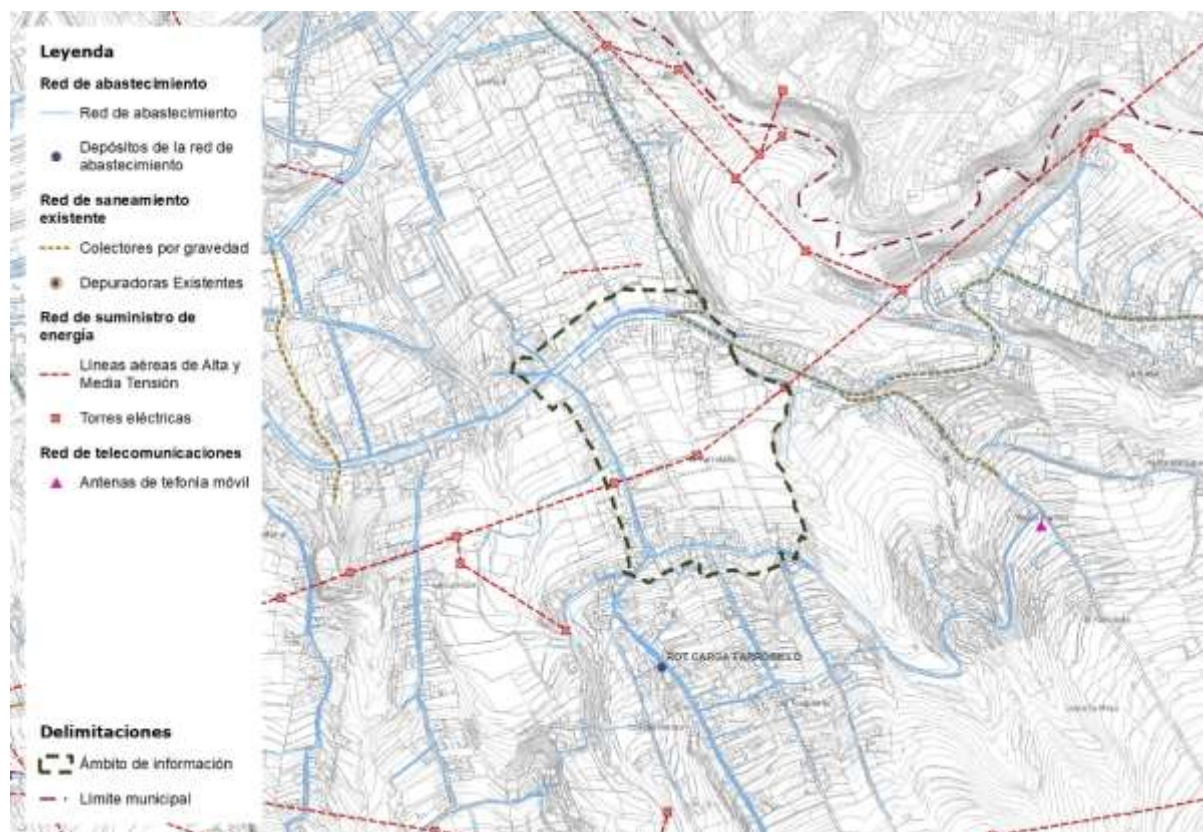


Imagen 113. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 2.
Fuente: Elaboración propia.

El ámbito presenta una dotación básica de redes urbanas asociada a los viarios consolidados, especialmente en torno a la calle El Farrobillo y la Carretera General. La red de abastecimiento se desarrolla principalmente acompañando estos ejes viarios, garantizando el suministro básico a las edificaciones existentes. En contraste, la red de saneamiento muestra un grado de implantación parcial, concentrándose en los tramos más urbanos próximos a la Carretera General, mientras que en el resto del ámbito su presencia es discontinua o inexistente.

Se identifica la presencia de una línea aérea de suministro eléctrico de media-alta tensión, cuyo trazado atraviesa el ámbito en sentido este-oeste, sobrevuela la prolongación teórica de la calle Barranquillo y continúa hacia la zona norte de la calle El Farrobillo.

Las redes de alumbrado público y telecomunicaciones se apoyan, en términos generales, en la estructura viaria existente, adoptando una implantación estándar en los tramos urbanos consolidados.

7.5. Objetivos específicos de la ordenación

La presente Modificación Menor define un conjunto de objetivos específicos orientados a mejorar la movilidad y la conectividad del barrio de El Farrobillo, así como de los enclaves próximos cuyo acceso depende del mismo. La ordenación se concibe conforme a los principios de accesibilidad universal, seguridad vial, eficiencia funcional y sostenibilidad urbana, y plantea la habilitación de un trazado viario alternativo que permita reorganizar y descongestionar el sistema actual de accesos y salidas del barrio. Esta nueva estructura facilitará, además, la posterior implantación de actuaciones encaminadas a transformar la infraestructura viaria existente, optimizando su funcionamiento y reforzando la seguridad, continuidad y operatividad del viario en su conjunto.

- **Mejora de la accesibilidad viaria del ámbito:** La ordenación propuesta persigue reforzar la accesibilidad del barrio mediante la creación de un nuevo trazado viario con conexión directa a la TF-217, disminuyendo así la dependencia exclusiva del acceso actual por la calle El Farrobillo. La prolongación de la calle Barranquillo permitirá diversificar los itinerarios de entrada y salida, mejorar la relación del barrio con la red insular y aumentar la resiliencia del sistema viario local frente a contingencias o episodios de intensificación del tráfico.
- **Incremento de la seguridad vial y reducción de la conflictividad:** La nueva conexión viaria posibilitará, en fases posteriores, la reorganización de los flujos de tráfico y la implantación de sentidos únicos en aquellos tramos donde la sección no permita mantener el doble sentido con garantías. Esta reconfiguración reducirá los puntos críticos, ordenará los movimientos de circulación y mejorará la legibilidad del viario, disminuyendo la conflictividad, especialmente en zonas con escasa visibilidad, estacionamiento irregular o pendientes significativas.
- **Optimización de la funcionalidad del viario y de su sección transversal:** La habilitación del nuevo trazado permitirá optimizar la capacidad y operatividad del sistema viario en su conjunto, favoreciendo una mejor respuesta ante los desplazamientos vinculados a los usos residenciales, comunitarios y de tránsito que confluyen en el entorno. La actuación contribuirá asimismo a una racionalización más eficaz del espacio viario, ajustándolo a las necesidades reales del ámbito.
- **Mejora de la infraestructura peatonal y de la accesibilidad universal:** El nuevo trazado incorporará un itinerario peatonal que conectará el interior del barrio con la TF-217, mejorando la accesibilidad peatonal externa. Paralelamente, la reducción de tráfico en la calle El Farrobillo permitirá su reordenación como espacio público, posibilitando la implantación de nuevas aceras e itinerarios continuos, seguros y accesibles, ajustados a la normativa vigente en materia de accesibilidad y a las necesidades de la población.
- **Organización y mejora del estacionamiento en viario:** Se pretende favorecer la implantación ordenada del estacionamiento, una vez habilitado el nuevo trazado, en las vías donde sea compatible con la sección disponible, reduciendo la ocupación informal de la calzada y mejorando las condiciones de

seguridad. La introducción de sentidos únicos permitirá delimitar áreas de estacionamiento, incrementando la oferta y optimizando el uso del espacio viario.

- **Minimizar el impacto sobre el entorno:** Al tratarse de una actuación que implica el trazado de un nuevo viario sobre suelo rústico, la ordenación resultante incorpora como objetivo prioritario minimizar la ocupación de suelo y reducir al máximo las afecciones sobre el entorno inmediato del barrio de El Farrobillo. Se priorizará un trazado eficiente y contenido, que se integre en la topografía existente y evite intervenciones innecesarias sobre terrenos de cultivo, bancales, taludes, elementos tradicionales del paisaje o parcelas consolidadas, favoreciendo así una implantación respetuosa con el medio físico y con el carácter rural del ámbito.
- **Adecuar la ordenación a la estructura de la propiedad:** La ordenación se formula procurando minimizar las afecciones sobre parcelas en uso, viviendas existentes y espacios privados consolidados. El trazado propuesto se ajusta a los límites físicos y jurídicos del parcelario, evitando ocupaciones innecesarias y garantizando un reparto equilibrado y proporcionado de cargas y beneficios urbanísticos. Este enfoque asegura una intervención compatible con la realidad física y social del ámbito, facilitando su viabilidad técnica y jurídica.

En conjunto, estos objetivos aspiran a transformar de manera efectiva el barrio de El Farrobillo en un entorno mejor conectado, más seguro y accesible, capaz de atender las necesidades presentes y futuras de su población. La ordenación contribuye además a la mejora integral del espacio público y al impulso de un modelo de movilidad sostenible y funcional en el municipio de Santa Úrsula.

7.6. Alcance y contenido de las alternativas de ordenación

El procedimiento de evaluación ambiental exige la definición de alternativas, que consisten en establecer distintas formas de materializar las actuaciones que se proponen en el Borrador del instrumento de ordenación. Estas alternativas deben ser razonables desde el punto de vista técnico y jurídico, además de económica y ambientalmente sostenibles.

En este orden, se plantean las siguientes alternativas de ordenación.

7.6.1. Alternativa 0

7.6.1.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 0

La Alternativa 0 consiste en no ejecutar la Modificación Menor, manteniéndose íntegramente la ordenación establecida en el planeamiento vigente. En este escenario, no se introduce ninguna modificación respecto a las determinaciones aprobadas, por lo que la calle El Farrobillo continúa siendo el único acceso y salida del barrio, preservándose la configuración actual del viario y la dependencia funcional que este presenta como eje principal de conexión del ámbito.



Imagen 114. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

La ordenación se mantiene, por tanto, conforme a las determinaciones del PGO sin incorporar nuevas conexiones, ramales o prolongaciones que diversifiquen la movilidad interna o mejoren la permeabilidad del sistema viario. La calle Barranquillo conserva su trazado existente y su prolongación mantiene el carácter de camino rural no pavimentado, sin vinculación funcional con la estructura viaria del barrio. Ambos viarios permanecen separados, preservándose la integridad de la pieza residencial (EC2).

Respecto a su relación con la carretera TF-217, aunque la senda rural – Prolongación norte de la calle Barranquillo- cuenta físicamente con un punto de conexión, dicha conexión no está reconocida en el planeamiento vigente, que mantiene este ámbito incluido dentro de la pieza residencial (EC3). En consecuencia, la calle El Farrobbillo continúa asumiendo en exclusiva la función de enlace entre el barrio y el resto del municipio.

En lo que se refiere a la clasificación y categorización del suelo, la ordenación se mantiene en los mismos términos que establece el planeamiento vigente, sin alteraciones en su delimitación, régimen urbanístico ni condiciones de uso.



Fuente: Elaboración propia.

7.6.1.2. Integración física de la Alternativa 0

La integración física de la Alternativa 0 se caracteriza por la ausencia de nuevas actuaciones viarias, manteniéndose el sistema actual sin modificaciones. En este escenario, se conserva la dependencia funcional de la calle El Farro, que continúa actuando como el único corredor de acceso y salida del barrio, apoyándose en un viario de carácter marcadamente residencial y con secciones reducidas que condicionan su capacidad, su continuidad y su funcionalidad general. Esta permanencia del esquema existente implica mantener las limitaciones actuales en materia de accesibilidad, seguridad y operatividad del sistema viario.

La prolongación de la calle Barranquillo, por su parte, no se incorporaría al sistema viario urbano, conservando su carácter de camino rural sin pavimentar y sin aportar operatividad alguna a la movilidad interna del barrio. La ausencia de intervención sobre este, mantiene sin resolver las disfunciones detectadas, reproduciendo las restricciones estructurales que actualmente afectan al barrio de El Farfobillo.

7.6.1.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 0

La Alternativa 0 mantiene íntegramente el esquema circulatorio actual, conservando la calle El Farrobbillo como único corredor de acceso y salida del barrio, perpetuando así las limitaciones de capacidad, seguridad y fluidez derivadas de su sección reducida, su trazado con escasa visibilidad y la ausencia de itinerarios peatonales accesibles. La no incorporación

de nuevas conexiones, especialmente la prolongación de la calle Barranquillo —que seguiría siendo un camino rural sin pavimentar—, impide diversificar los flujos de tráfico o mejorar la movilidad interna, manteniendo la dependencia estructural del acceso existente a la TF-217 mediante intersecciones de baja visibilidad y sin medidas de calmado de tráfico. En conjunto, esta alternativa reproduce el modelo vigente sin resolver las carencias detectadas en materia de seguridad vial, conectividad, movilidad activa o funcionalidad general del sistema, prolongando las restricciones estructurales que afectan al barrio de El Farrobillo.

7.6.2. Alternativa 1

7.6.2.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 1

La Alternativa 1 propone la prolongación de la calle Barranquillo en dirección norte hasta su conexión con la carretera TF-217, con el fin de dotar al barrio de un segundo acceso que reduzca la actual dependencia exclusiva de la calle El Farrobillo y permita establecer un sistema de entrada y salida más equilibrado. Esta actuación mejora la permeabilidad viaria, reduce la carga sobre los tramos más conflictivos del viario existente y refuerza la accesibilidad general del ámbito, facilitando su articulación con el resto del municipio.

La alternativa se articula en las siguientes actuaciones principales:

- **Prolongación de la calle Barranquillo hacia la TF-217** mediante un nuevo trazado apoyado sobre el camino agrícola existente.
- **Creación de un segundo acceso al barrio**, reduciendo la dependencia de la calle El Farrobillo y mejorando la permeabilidad viaria.
- **Reorganización funcional del sistema circulatorio**, permitiendo implantar sentidos únicos y descargar los tramos más conflictivos del viario actual.
- **Ajuste del trazado a la realidad parcelaria y topográfica**, evitando afecciones innecesarias sobre edificaciones y preservando elementos agrícolas relevantes.
- **Mejora de la conectividad peatonal**, incorporando una senda segura y accesible paralela al nuevo viario en coherencia con los desplazamientos vecinales.

La solución se apoya en la traza existente de un sendero agrícola que discurre al norte de la calle Barranquillo, cuya alineación es prácticamente coincidente con la prolongación natural de la vía. La única discontinuidad entre ambos es una parcela vacante en suelo urbano situada en la confluencia de Fuente Gonzalo y Barranquillo, que permitirá resolver la embocadura del nuevo viario.

En este punto será necesario un ligero ajuste geométrico para evitar afecciones innecesarias sobre parcelas colindantes.



Imagen 116. Izquierda: Calle Barranquillo y al fondo los terrenos para su prolongación norte. Derecha: Parcela vacante necesaria para conectar con el sendero agrícola. Fuente: Propia.

La adecuación del sendero agrícola, que discurre paralelamente a la calle El Farrobbillo y conecta con la TF-217, constituye el eje principal de la propuesta de prolongación. El nuevo viario mantendrá en todo su recorrido la condición de viario a través de suelo rústico, sin otorgar la condición de urbano que marca la ley, a las parcelas situadas en sus márgenes.

El sendero desemboca directamente en la carretera general, si bien el acceso actual no está contemplado en el planeamiento vigente y presenta un ancho insuficiente. Será necesario, por tanto, ensanchar este punto, lo que implica una afección parcial sobre la parcela de la vivienda situada en el margen este.

No obstante, la afección se limita exclusivamente a construcciones auxiliares sin valor patrimonial, quedando intacto el cuerpo principal de la edificación, que sí presenta interés.



Imagen 117. Izquierda: Conexión del sendero agrícola con la carretera TF217. Derecha: Detalle del paso existente. Fuente: Propia.

El nuevo viario se configura como una prolongación lineal y coherente de la calle Barranquillo, con un perfil en plataforma única de 6,00 m. Debido a la limitación de ancho del sendero agrícola, será necesario ajustar ambos márgenes para obtener la sección prevista, distribuyendo las afecciones de manera equilibrada y evitando impactos sobre varios ejemplares de *Phoenix Canariensis* y otros elementos presentes en el entorno.

En la siguiente imagen se muestra ordenación planteada, con el nuevo trazado viario. Se identifican las alineaciones resultantes y las afecciones sobre las parcelas, distinguiéndose en verde las soluciones apoyadas en la realidad existente y en rojo las que implican ocupación. Además, se integra como parte de la propuesta, la conexión peatonal existente entre la calle El Farrotillo y el nuevo trazado a la altura de la AAVV Chorro, que permitirá mejorar la accesibilidad transversal y su integración con el nuevo viario.



Imagen 118. Alternativa. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 1 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍA	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	1.911,97
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	6.514,89
	Residencial en Edificación Cerrada (EC3)	2.025,81
Dotaciones y equipamientos	Dotación	1.150,94
Primario	Agrario	18.673,61
SUPERFICIE TOTAL		30.277,22

Tabla 31. Superficie de los usos y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

En conjunto, la propuesta dota al núcleo de un acceso complementario a la TF-217, disminuye la presión sobre la calle El Farrobillo, favorece la implantación de sentidos únicos y mejora la distribución de los flujos de tráfico. Conforme al PMUS, esta estructura circulatoria permitirá resolver los problemas de congestión y mejorar el funcionamiento de la movilidad en todo el barrio.

El nuevo viario se desarrolla mediante una sección tipo, orientativas para el posterior proyecto de urbanización, garantizando accesibilidad universal, continuidad peatonal y una correcta transición entre los ámbitos urbano y rústico:

- Viario a través de suelo rústico con un ancho mínimo de 6,00 m, distribuidos en calzada de circulación de vehículos de 3,50 m., arcén de 0,50 m. y senda peatonal de 2,00 m, que garantiza en todo su recorrido un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021.

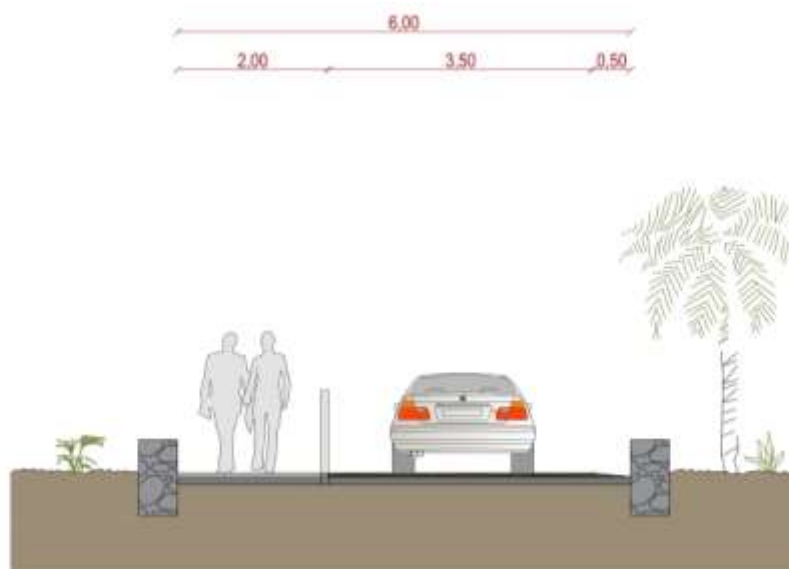


Imagen 119. Sección tipo del trazado nuevo viario. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se incluye un esquema orientativo que muestra el posible diseño viario y la integración entre el tránsito rodado y peatonal:

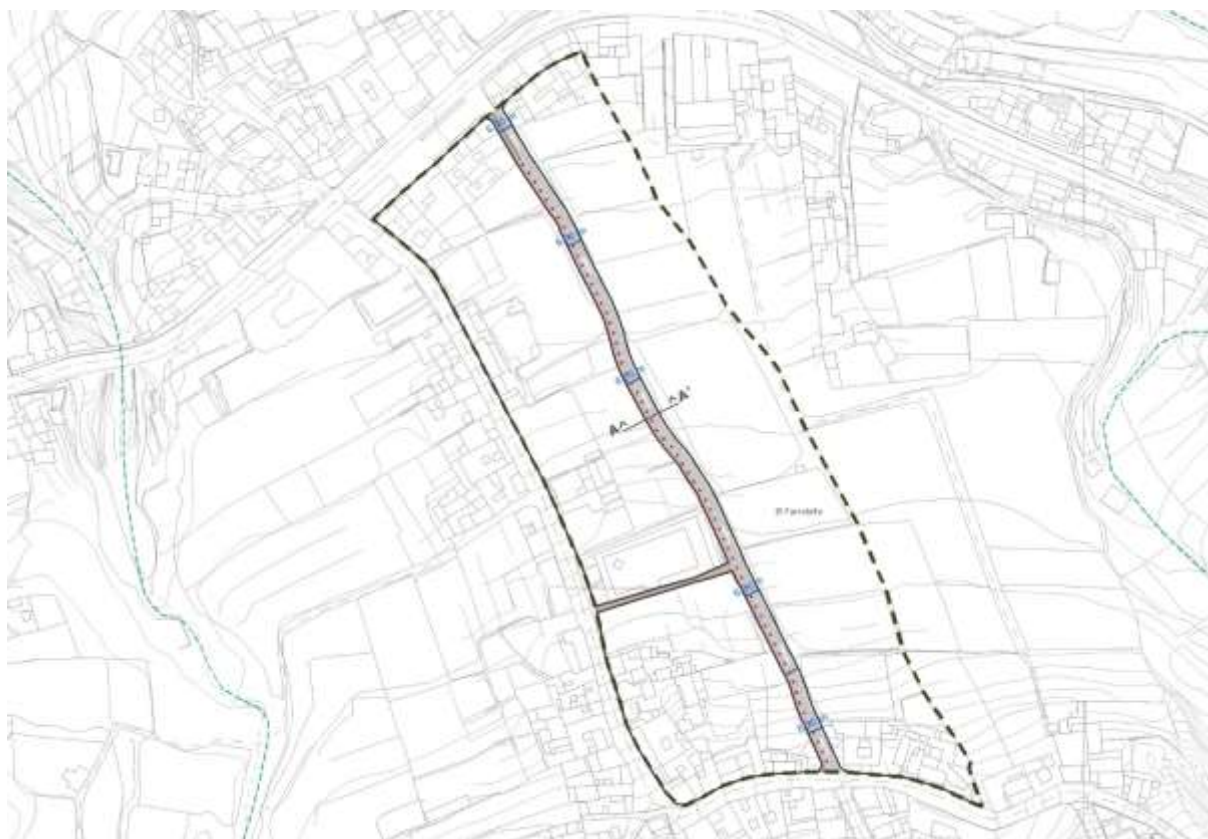


Imagen 120. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 1 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

7.6.2.2. Integración física de la Alternativa 1

La integración física de la Alternativa 1 se fundamenta en la prolongación directa de la calle Barranquillo hasta su conexión con la TF-217 y en la continuidad del trazado a través del camino agrícola existente, lo que permite una implantación adaptada a la topografía y plenamente coherente con la estructura del entorno. El aprovechamiento de la traza actual reduce la necesidad de movimientos de tierra significativos y facilita una alineación natural del viario, compatible con la morfología de las parcelas colindantes y con la lectura paisajística del ámbito rústico.

Desde el punto de vista topográfico, el trazado presenta pendientes equiparables a las de la calle El Farro, por lo que las exigencias geométricas y constructivas serían similares a las ya existentes en el viario principal. La intervención más relevante consiste en la adecuación del pavimento, mediante la ejecución de la capa de rodadura y la incorporación de los elementos de urbanización necesarios para garantizar su funcionalidad.

El nuevo viario incorpora ajustes puntuales en ambos márgenes con el fin de equidistribuir las afecciones y adaptar la sección prevista, introduciendo pequeñas variaciones de traza destinadas a evitar impactos innecesarios sobre ejemplares de *Phoenix Canariensis* y otros elementos vegetales de interés. Esta adaptación contribuye a preservar las estructuras agrícolas preexistentes —muros, bancales y accesos— en la mayor parte del recorrido.

En el extremo norte, la conexión con la TF-217 exige una actuación más precisa debido a la escasa anchura disponible en el acceso actual. La ampliación necesaria se resuelve minimizando el impacto sobre la edificación próxima, limitando la afección a construcciones auxiliares sin valores patrimoniales y garantizando una transición adecuada con la carretera insular. En el extremo sur, la integración con la calle Barranquillo resulta algo más compleja por las diferencias de cota, si bien un análisis detallado de pendientes permite resolver la conexión de forma funcional y segura, aprovechando los terrenos de la parcela vacante en suelo urbano como punto de transición entre el viario existente y el camino agrícola.

En conjunto, la alternativa ofrece una integración física equilibrada, respetuosa con el suelo rústico y con la estructura parcelaria, y plenamente compatible con la continuidad urbana del núcleo. Su implantación resulta proporcionada y técnicamente viable, manteniendo la coherencia entre los ámbitos urbano y rústico y preservando los elementos relevantes del paisaje agrario.

7.6.2.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 1

Desde la perspectiva de la movilidad, la Alternativa 1 introduce mejoras significativas respecto a la situación actual al diversificar los accesos al barrio y reducir la dependencia exclusiva de la calle El Farrobillo como viario de entrada y salida. La prolongación de la calle Barranquillo hasta la TF-217 permite habilitar un nuevo punto de conexión directa con la red insular, redistribuyendo los flujos de tráfico y aliviando la carga circulatoria que soporta el viario existente. Este refuerzo de la accesibilidad rodada contribuye a equilibrar los movimientos internos y mejora la capacidad del sistema para absorber los desplazamientos cotidianos asociados al uso residencial del ámbito.

La integración del nuevo viario en plataforma única, acompañado de un itinerario peatonal segregado, facilita la implantación de condiciones más seguras para la movilidad activa, garantizando una separación clara entre los desplazamientos rodados y peatonales. El diseño propuesto permite disponer de un recorrido peatonal continuo y accesible a lo largo del trazado, mejorando las conexiones internas del barrio y su articulación con la red principal.

Asimismo, la Alternativa 1 posibilita, una vez ejecutada, una reorganización funcional de la calle El Farrobillo, permitiendo establecer sentidos únicos de circulación y habilitar aceras y espacios de estacionamiento regulado en los tramos de mayor amplitud. Este ajuste reforzaría la seguridad vial y reduciría las interferencias entre flujos opuestos, incrementando la claridad de los itinerarios y optimizando el uso del espacio disponible en un viario actualmente limitado por su sección.

La nueva conexión con la TF-217, aunque requiere una ampliación puntual para garantizar condiciones adecuadas de giro y visibilidad, constituye un elemento estratégico para mejorar la distribución de los tráficos de acceso y salida del núcleo, reduciendo tiempos de recorrido y proporcionando una alternativa operativa en situaciones de saturación o incidencias en la red local.

En conjunto, la Alternativa 1 ofrece una solución de movilidad más equilibrada, al mejorar la conectividad rodada, reforzar la seguridad peatonal y permitir una futura reorganización del viario interno del barrio. La actuación contribuye a una estructura circulatoria más clara, ordenada y resiliente, coherente con los objetivos de accesibilidad y funcionalidad definidos para la Modificación Menor 2.

7.6.3. Alternativa 2

7.6.3.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 2

La Alternativa 2 constituye una evolución funcional de la opción planteada en la Alternativa 1. Mantiene la prolongación de la calle Barranquillo hasta su conexión con la TF-217, pero incorpora un viario transversal intermedio —un bypass— que conecta el nuevo trazado con la calle El Farrobillo a la altura de la Asociación de Vecinos El Chorro. Este ramal adicional mejora la permeabilidad interna del barrio, diversifica los itinerarios rodados y facilita la distribución de los flujos de tráfico, todo ello sin alterar la lógica estructural del viario principal. La alternativa refuerza así la conectividad del núcleo, reduce la dependencia exclusiva de la calle El Farrobillo y mejora la accesibilidad en su conjunto.

La alternativa se articula en las siguientes actuaciones principales:

- **Prolongación de la calle Barranquillo** utilizando la traza del sendero agrícola existente como en la Alternativa 1, ajustando el acceso a la TF-217 con afecciones mínimas.
- **Incorporación de un nuevo viario transversal (bypass)**, que conecta con la calle El Farrobillo en un punto intermedio y mejora la redistribución de los flujos internos del barrio.
- **Optimización del sistema circulatorio**, facilitando la implantación de sentidos únicos y reduciendo la presión viaria en los tramos más conflictivos.
- **Integración territorial del nuevo trazado**, respetando la estructura parcelaria, edificaciones y elementos agrícolas existentes.
- **Mejora de la accesibilidad peatonal**, conectando la red de itinerarios actuales con el nuevo viario a través del espacio de la AAVV El Chorro y su plaza.

La alternativa mantiene el esquema general de la Alternativa 1, apoyándose en la traza existente del sendero agrícola situado al norte de la calle Barranquillo. La prolongación del viario se realiza a través de la parcela vacante situada en suelo urbano en la confluencia entre la calle Fuente Gonzalo y Barranquillo, permitiendo un enlace directo con el sendero. Tal como se ha analizado, esta embocadura requiere un leve desplazamiento para evitar afecciones innecesarias sobre parcelas colindantes y para garantizar el cumplimiento de las condiciones funcionales del nuevo viario.

Una vez conectado al sendero agrícola, el trazado discurre de sur a norte hasta su encuentro con la TF-217, apoyándose parcialmente en el límite de la pieza dotacional donde se sitúa la Asociación de Vecinos El Chorro y la plaza ubicada sobre su cubierta. El tramo mantiene en todo momento su condición de viario en suelo rústico, sin otorgar carácter urbano a las parcelas situadas en sus márgenes.

En cuanto a la conexión norte con la TF-217, al igual que en la Alternativa 1, será necesario ampliar el paso existente, actualmente insuficiente. La intervención afectará únicamente a las construcciones auxiliares situadas en la trasera de la vivienda del margen este —las cuales carecen de valor patrimonial—, preservando íntegramente el volumen principal del inmueble, que sí presenta interés arquitectónico.



Imagen 121. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 2 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍA	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	2.263,78
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	6.432,35
	Residencial en Edificación Cerrada (EC3)	2.025,81
Dotaciones y equipamientos	Dotación	1.017,52
Primario	Agrario	18.537,85
SUPERFICIE TOTAL		30.277,31

Tabla 32. Superficie de los usos y tipologías de la Alternativa 2 de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.

La principal diferencia respecto a la Alternativa 1 es la incorporación de un ramal transversal o bypass, situado en la cota inferior de la plaza de la AAVV El Chorro. Este viario permite conectar directamente el nuevo trazado con la calle El Farrobbillo, proporcionando una ruta alternativa para itinerarios internos del barrio y reduciendo la concentración de tráfico en los tramos superiores de dicha calle. El Ayuntamiento ha indicado que, dadas las características del entorno, este ramal deberá contar únicamente con calzada de 3,50 m y arcén de 0,50 m, destinando la circulación peatonal al paso ya existente al norte, que discurre por la pieza dotacional. La apertura de este paso, mediante

la eliminación del muro perimetral actual, permitirá una transición más fluida entre el nuevo viario y el edificio comunitario.

En la imagen de ordenación pormenorizada pueden observarse las alineaciones resultantes del trazado y las afecciones sobre las parcelas colindantes. Se identifican en verde aquellas que se apoyan en elementos existentes y no generan afecciones, y en rojo aquellas que requieren algún grado de ocupación.

El nuevo trazado mantiene el esquema de sección empleado en la Alternativa 1, y añade uno nuevo para el bypass con carácter orientativo:

- **Sección Tipo A:** Viario a través de suelo rústico con un ancho mínimo de 6,00 m, distribuidos en calzada de circulación de vehículos de 3,50 m., arcén de 0,50 m. y senda peatonal de 2,00 m, que garantiza en todo su recorrido un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021.

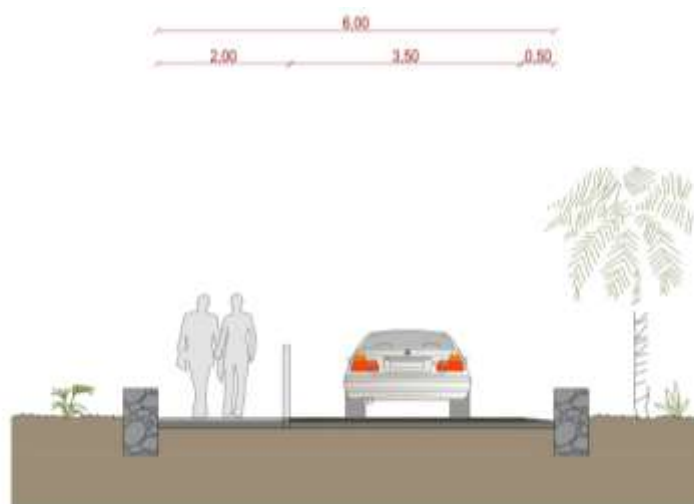


Imagen 122. Sección viaria tipo A del nuevo viario a través de suelo rústico. Fuente: Elaboración propia.

- **Sección Tipo B:** Viario de conexión con aceras en uno de sus márgenes, con un ancho mínimo de 6,00 m, distribuidos en calzada de circulación de vehículos de 3,50 m., arcén de 0,50 m. y senda peatonal existente, que garantiza en todo su recorrido un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021.

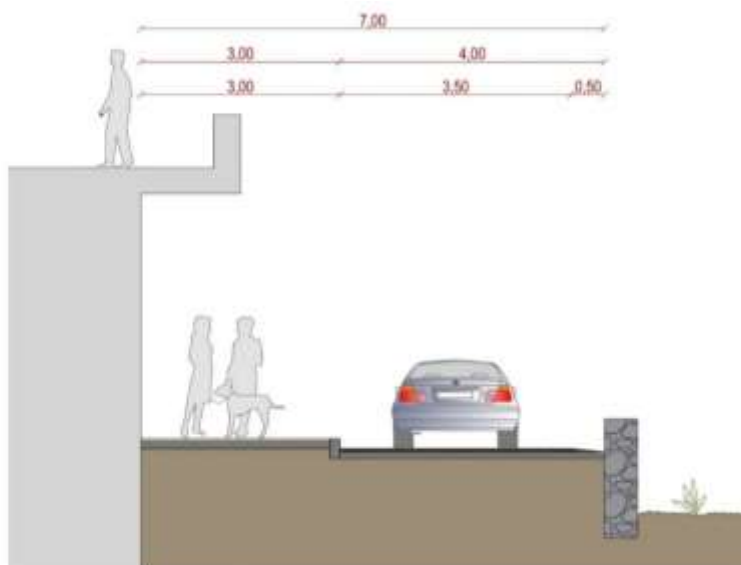


Imagen 123. Sección viaria tipo B del nuevo viario de conexión. Fuente: Elaboración propia.

Se incluye un esquema orientativo que muestra el posible diseño viario y la integración entre el tránsito rodado y peatonal:

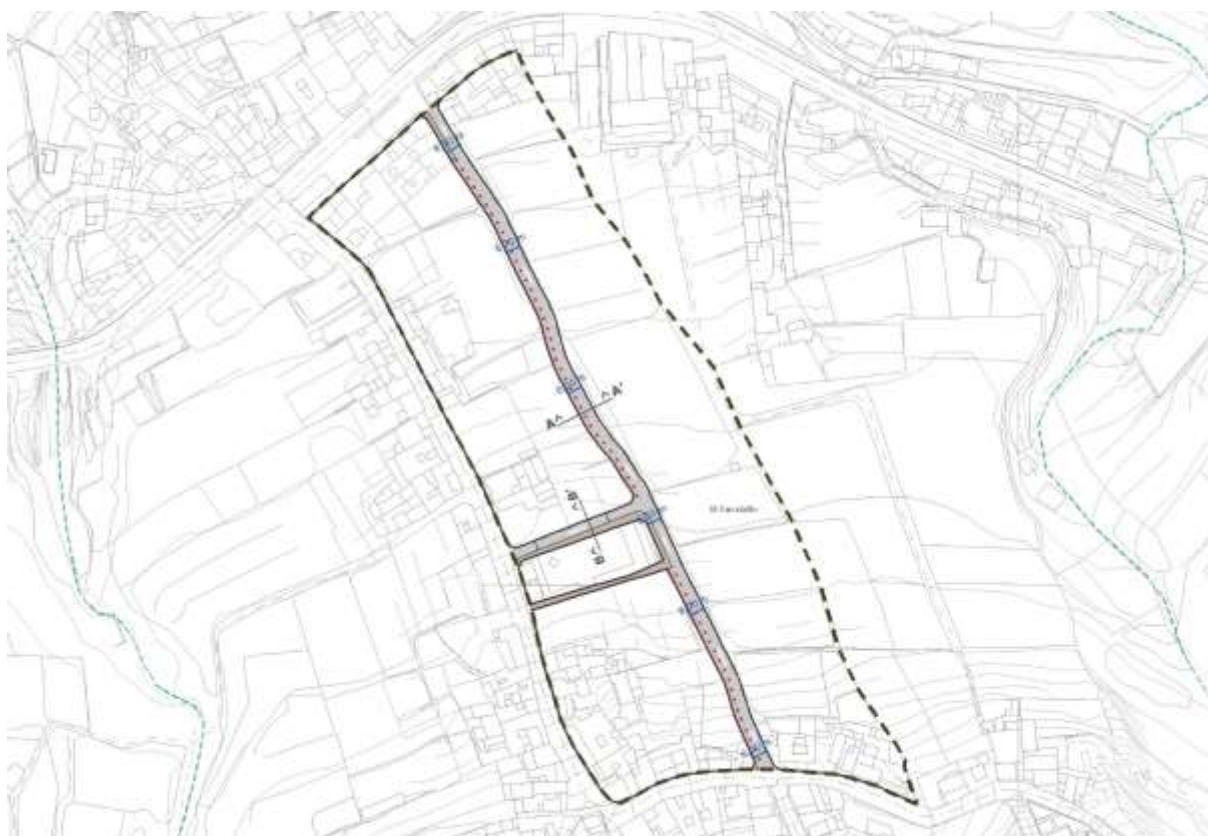


Imagen 124. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

7.6.3.2. Integración física de la Alternativa 2

La integración física de la Alternativa 2 mantiene, en líneas generales, las condiciones ya señaladas para la Alternativa 1, al conservar la prolongación de la calle Barranquillo hasta su enlace con la TF-217 y la continuidad del trazado apoyado en la traza agrícola existente. No obstante, la incorporación del viario complementario que discurre por la cota inferior de la plaza introduce un nivel adicional de intervención en suelo urbano, lo que exige una mayor precisión en la adaptación geométrica y en el ajuste topográfico del nuevo ramal.

Esta conexión intermedia se proyecta a las cotas del viario existente, permitiendo una implantación coherente y minimizando las afecciones sobre las parcelas colindantes. Asimismo, la alternativa integra y refuerza las conexiones peatonales existentes al norte y al sur de la Asociación de Vecinos El Chorro y su plaza, mejorando su continuidad dentro del sistema viario y facilitando la permeabilidad transversal del ámbito.

En conjunto, la alternativa ofrece una integración coherente con el entorno urbano inmediato, manteniendo la lectura del paisaje agrícola y el carácter rústico del corredor principal, si bien con un impacto físico ligeramente superior al de la Alternativa 1 debido a la apertura del nuevo ramal y al incremento puntual de la superficie urbanizada.

7.6.3.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 2

Desde la perspectiva de la movilidad, la Alternativa 2 introduce una mejora funcional respecto a la Alternativa 1 al incorporar un bypass que permite diversificar los desplazamientos internos y redistribuir de forma más eficiente los flujos de tráfico dentro del barrio. Esta conexión intermedia con la calle El Farrobillo genera un punto adicional de entrada y salida que reduce la concentración de vehículos en los tramos más estrechos del viario existente y alivia la carga circulatoria sobre la calle principal, especialmente en horas punta o en situaciones de saturación puntual en el entorno de la plaza o de los equipamientos comunitarios.

El nuevo ramal favorece la implantación de un sistema de circulación más flexible, adecuándose mejor al funcionamiento real del barrio y facilitando la segregación funcional de los itinerarios. Esta opción permite articular de manera más eficaz el esquema previsto de sentido único, posibilitando que el conjunto del viario interior opere como un pequeño anillo circulatorio, con accesos diferenciados a distintas cotas del núcleo y con recorridos internos más cortos y directos para los residentes.

Asimismo, la Alternativa 2 mejora la conectividad peatonal al integrar las dos conexiones existentes en torno a la Asociación de Vecinos El Chorro, reforzando la continuidad transversal de los desplazamientos a pie y facilitando la permeabilidad entre la calle El Farrobillo, la plaza y el nuevo viario. La separación del tránsito rodado y peatonal en el bypass, junto con el mantenimiento de la senda peatonal en el corredor principal, contribuye a incrementar la seguridad vial y reduce los conflictos entre modos.

La alternativa mantiene, en todo caso, la conexión estratégica del ámbito con la carretera TF-217, asegurando la existencia de dos accesos claramente diferenciados y más equilibrados, lo que mejora la resiliencia del sistema viario en caso de incidencias o restricciones temporales. En conjunto, la Alternativa 2 configura un modelo de movilidad más versátil, con una distribución más uniforme de los flujos de tráfico y una mejora apreciable en la accesibilidad interna y la seguridad de los desplazamientos.

7.7. Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación

7.7.1. Definición de los indicadores de valoración de las alternativas

Para analizar y valorar cada una de las alternativas propuestas en base a principios de desarrollo sostenible se definen los siguientes indicadores de valoración cuyo objetivo no es otro que el de determinar su grado de aptitud, desde perspectivas funcionales, sociales, económicas y ambientales.

A partir de los siguientes indicadores, se ponderan las diferentes alternativas:

- **IND-1. Funcionalidad viaria.** Se valora desde esta perspectiva, que la solución propuesta sea más o menos funcional en relación con los tráficos peatonales y rodados teniendo en cuenta el trazado, la sección del viario propuesto y su relación con la estructura viaria principal.
- **IND-2. Coherencia de la ordenación.** Con este indicador se valora la coherencia de la ordenación viaria de cada alternativa, en relación con los criterios legales, funcionales y de coherencia interna de la ordenación.
- **IND-3 Seguridad desde el punto de vista de género.** Se valora con este indicador, que la solución propuesta plantee recorridos seguros para el acceso a los usos calificados en el planeamiento. Se valora que los recorridos sean más visibles e iluminados, desde las zonas más transitadas y desde los viarios públicos rodados.
- **IND-4 Indicador económico de obtención.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de obtención de suelo.
- **IND-5 Indicador económico de ejecución.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de la ejecución de las obras necesarias para materializar las propuestas.

Se valorará cada alternativa de ordenación de acuerdo con los criterios económicos definidos, asignando a cada una de ellas una puntuación entre 0 y 10, correspondiendo la máxima valoración a los menores costes derivados tanto de la obtención del suelo como de la ejecución de las obras necesarias. De este modo, se penalizan las soluciones que conllevan mayores requerimientos económicos, garantizando una comparación homogénea y coherente entre las distintas opciones analizadas.

Por su parte, las variables ambientales asociadas a cada alternativa se examinan de manera específica en el Documento Ambiental Estratégico que acompaña a este Documento Borrador. En dicho documento se valoran de forma detallada los posibles efectos sobre los recursos ambientales y territoriales, integrándose posteriormente sus conclusiones en la evaluación global de las alternativas, conforme a lo establecido en la normativa aplicable en materia de evaluación ambiental.

7.7.2. Valoración de las alternativas

De acuerdo con los indicadores definidos en el apartado previo, se procede a la valoración comparada de las alternativas consideradas para la Modificación Menor 2. La puntuación asignada a cada indicador oscila entre 0 y 10, correspondiendo las mejores valoraciones a las opciones que presentan mayor adecuación funcional, integración física, coherencia con el planeamiento y menores costes de obtención y ejecución:

VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2			
USO CARACTERÍSTICO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
IND-1. Funcionalidad viaria	2	7	9
IND-2. Coherencia de la ordenación	3	8	9
IND-3. Seguridad desde el punto de vista de género	3	7	8
IND-4. Indicador económico de la obtención	10	8	7
IND-5. Indicador económico de la ejecución	10	7	6
VALORACIÓN ALTERNATIVAS	28	37	39

Tabla 33. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

La Alternativa 0, consistente en el mantenimiento de la situación actual, obtiene la peor valoración global. Aunque presenta los menores costes económicos —al no requerir obtención de suelo ni ejecución de obras— **no resuelve las deficiencias de movilidad identificadas: persistencia de un único acceso operativo y dependencia total de la calle El Farrobbillo**. No mejora la accesibilidad, la seguridad peatonal ni la estructura circulatoria, lo que resulta incompatible con los objetivos de la Modificación Menor.

La Alternativa 1 supone una mejora clara respecto al estado actual: **incorpora un nuevo acceso directo desde la TF-217 y facilita, en una fase posterior, la reorganización funcional de la calle El Farrobbillo** mediante la implantación de sentidos únicos y ampliación de itinerarios peatonales. Su integración física es proporcionada, el trazado se adapta al terreno y los costes resultan asumibles. Sin embargo, su capacidad de redistribuir los flujos de tráfico es limitada, dado que el sistema continúa dependiendo de un único punto de conexión interna, sin resolver completamente los problemas de congestión y longitud de recorrido que caracterizan al viario existente.

La Alternativa 2 mantiene todas las ventajas funcionales y estructurales de la Alternativa 1, pero introduce una conexión intermedia (bypass) hacia la calle El Farrobbillo, lo que mejora decisivamente la permeabilidad interna del barrio. **Esta solución permite** diversificar itinerarios, reducir la carga de tráfico sobre los tramos más estrechos, **facilitar la implantación de un anillo circulatorio eficiente y mejorar la accesibilidad a los distintos niveles del núcleo residencial**. Aunque implica una intervención algo mayor en suelo rústico y una ligera subida de costes, su rendimiento funcional y su capacidad de mejorar la seguridad y la movilidad general del ámbito justifican su posición como opción mejor valorada.

A la vista de la evaluación realizada, la **Alternativa 2 obtiene la mejor valoración global, equilibrando adecuadamente funcionalidad, integración física, seguridad, coherencia urbanística y costes**. Asimismo, se alinea con las necesidades expresadas

por el Ayuntamiento y con los objetivos de la Modificación Menor 2, constituyéndose como la solución óptima para su desarrollo.

7.8. Alternativa seleccionada

7.8.1. Justificación de la alternativa seleccionada

La alternativa seleccionada es la **Alternativa 2**, cuya idoneidad se fundamenta en los siguientes aspectos:

- **Mejora sustancial de la funcionalidad viaria**, al incorporar un nuevo acceso directo desde la TF-217 y un ramal intermedio (bypass) que diversifica los itinerarios internos, reduce la dependencia de la calle El Farrobillo y optimiza la estructura de circulación del barrio.
- **Capacidad para articular un sistema circulatorio más eficiente**, permitiendo la implantación de un anillo viario en sentido único y logrando una distribución más equilibrada de los flujos, especialmente en los tramos de mayor estrechez del viario existente.
- **Incremento de la seguridad vial y peatonal**, al garantizar una separación clara entre tránsitos, mejorar las conexiones a pie en torno a la Asociación de Vecinos El Chorro y reforzar la accesibilidad transversal entre la plaza, la calle El Farrobillo y el nuevo corredor.
- **Integración física coherente y técnicamente viable**, al mantener la traza principal sobre el camino agrícola existente, minimizar movimientos de tierra y preservar las estructuras agrarias, introduciendo únicamente los ajustes necesarios para el nuevo ramal en la cota inferior de la plaza.
- **Adecuación urbanística y territorial**, al respetar la estructura general del planeamiento vigente, mejorar la conectividad entre ámbitos urbanos y rústicos y reforzar la vinculación del barrio con la red insular sin alterar la clasificación de suelo ni generar incrementos de edificabilidad.
- **Relación coste-beneficio más favorable**, al combinar un impacto físico moderado con mejoras significativas en la accesibilidad, la permeabilidad y el funcionamiento global del sistema viario, alineándose con las necesidades trasladadas por el Ayuntamiento y con los objetivos de la Modificación Menor 2.

7.8.2. Ámbito de ordenación de la modificación menor

El ámbito de la Modificación Menor 2 comprende los terrenos necesarios para materializar la ordenación derivada de la Alternativa seleccionada (Alternativa 2), centrada en la prolongación de la calle Barranquillo hacia el norte hasta su conexión con la carretera TF-217, mediante la adecuación del sendero agrícola existente y la creación de un nuevo viario

en suelo rústico. La propuesta tiene por objeto mejorar la accesibilidad del barrio de El Farro, diversificar los itinerarios de entrada y salida y reducir la dependencia funcional de la calle El Farro, optimizando la movilidad interna del ámbito.

La delimitación incorpora exclusivamente los suelos imprescindibles para la implantación del nuevo trazado viario, ajustándose a la realidad física del terreno, a la traza del sendero agrícola preexistente y a la estructura parcelaria del entorno. Se incluyen únicamente las superficies necesarias para garantizar la continuidad geométrica del viario, la implantación de una plataforma apta para el tránsito rodado y peatonal y los ajustes localizados precisos para evitar afecciones innecesarias sobre edificaciones, bancales y otros elementos de interés presentes.

A continuación, se presenta la delimitación gráfica del ámbito de ordenación y la tabla con la superficie del ámbito ordenado por la modificación.

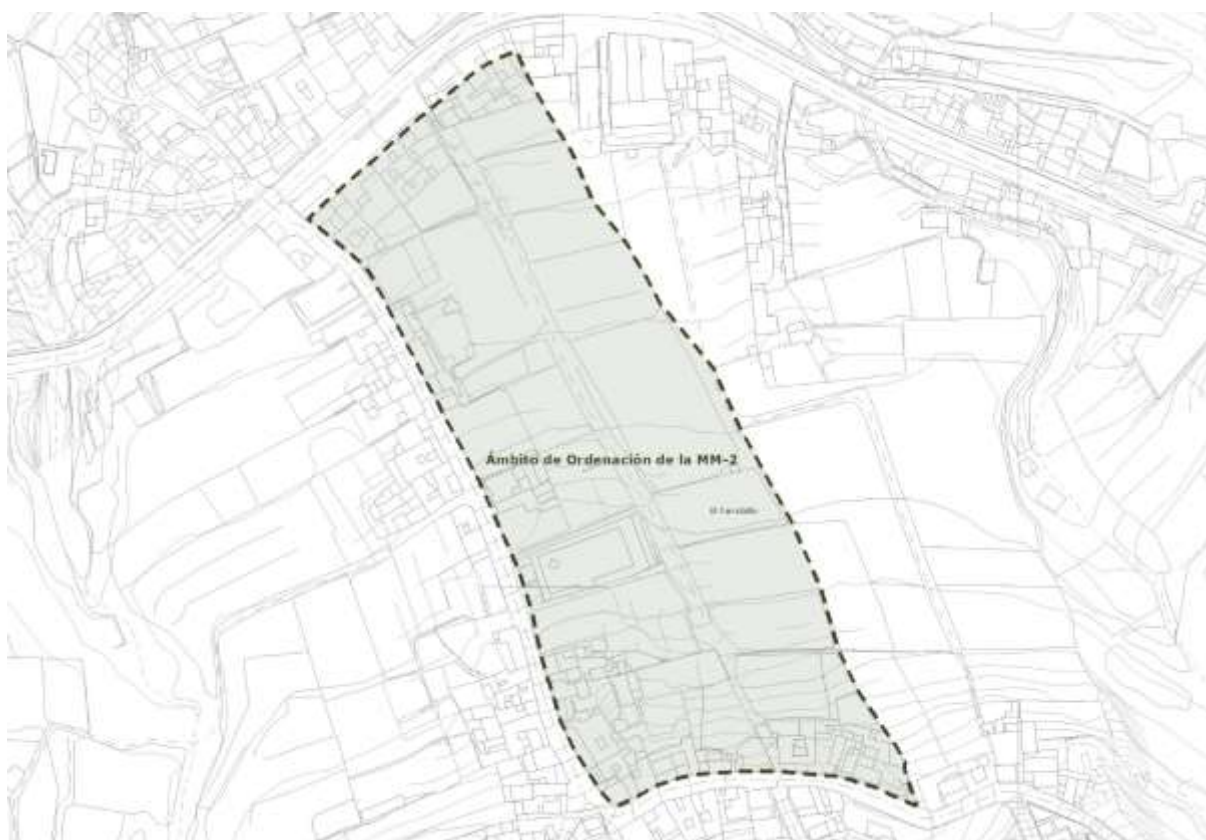


Imagen 125. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

ÁMBITO DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2	
	SUPERFICIE (m ²)
MM-2. Prolongación de la calle Barranquillo	30.277,31
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO	30.277,31

Tabla 34. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

7.8.3. Ordenación propuesta

La ordenación resultante de la Alternativa seleccionada —Alternativa 2— materializa la prolongación de la calle Barranquillo hasta su conexión con la TF-217, complementada con una conexión intermedia o bypass hacia la calle El Farrobillo. Esta configuración permite establecer un sistema circulatorio más equilibrado, reduce la dependencia exclusiva del acceso actual y mejora la accesibilidad interna del barrio mediante la diversificación de itinerarios y la redistribución de los flujos de tráfico. El trazado se apoya mayoritariamente en el camino agrícola preexistente, minimizando afecciones y adaptándose a la topografía, e incorpora un itinerario peatonal continuo que garantiza una conexión segura con la carretera insular y con los equipamientos del entorno.

A continuación, se incorpora el plano de la ordenación pormenorizada correspondiente, junto con la tabla resumen de superficies derivada de la ordenación propuesta.



Imagen 126. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO - TIPOLOGÍA	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	2.263,78
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	6.432,35
	Residencial en Edificación Cerrada (EC3)	2.025,81
Dotaciones y equipamientos	Dotación	1.017,52
Primario	Agrario	18.537,85
SUPERFICIE TOTAL		30.277,31

Tabla 35. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 2.
Fuente: Elaboración propia.

Con el fin de reforzar la comprensión de la ordenación y de las características esenciales del nuevo viario, se incluye también un plano síntesis en el que se representan, de manera esquemática, los elementos principales de la propuesta, incluyendo la ordenación detallada de los tramos viarios a nivel de esquema orientativo.



Imagen 127. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la clasificación y categorización del suelo, la ordenación mantiene las clases y categorías establecidas por el planeamiento vigente. Únicamente se incorpora la categoría

de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) en aquellos tramos donde el nuevo viario discurre a través de suelo rústico, a fin de dotar de cobertura jurídica al mismo, sin que ello implique alteración de la condición previa de las parcelas afectadas por el trazado, manteniendo en todo caso su condición como rústica.

A continuación, se presenta el plano de clases y categorías, junto con la tabla de superficies asociada.



Imagen 128. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 2		
CLASE Y CATEGORÍA		SUPERFICIE (m ²)
		SUPERFICIE (m ²)
SUCO	Suelo urbano consolidado	9.996,55
RA (SRPAG)	Productivo (Suelo rústico de protección agraria)	18.537,85
SRPI	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras	1.742,91
SUPERFICIE TOTAL		30.277,31

Tabla 36. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.

En su conjunto, la ordenación propuesta aporta una solución coherente, equilibrada y funcional, que mejora la accesibilidad general del barrio del Farrobillo y todos aquellos que dependen del mismo para su acceso desde la red principal. Se diversifican las conexiones con la TF-217 y se refuerza la movilidad peatonal mediante un nuevo corredor continuo, seguro y accesible. La intervención minimiza afecciones, se integra adecuadamente en la realidad física y aprovecha estructuras preexistentes, configurándose como la alternativa más adecuada para resolver las disfunciones detectadas y para reforzar la articulación y cohesión territorial del ámbito.

MODIFICACIÓN MENOR 3

PROLONGACIÓN DE LA CALLE LOMO LA MINA

8. Modificación Menor 3. Prolongación de la calle Lomo La Mina

8.1. Problemática detectada

La mejora de la accesibilidad y la conectividad constituye una demanda histórica de los residentes del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, quienes dependen exclusivamente del acceso proporcionado a través de la calle Fuente Gonzalo. Este viario presenta relevantes problemas de adecuación funcional y de seguridad, derivados de una sección insuficiente para permitir el tránsito en doble sentido, de un evidente déficit de conservación y mantenimiento, y de la ausencia total de aceras o de itinerarios peatonales seguros. A estas limitaciones se suma el incremento de los tiempos necesarios para realizar los recorridos de conexión con el resto del municipio, motivado no solo por el estado deficitario del propio viario, sino también porque su acceso se ve condicionado por el entramado urbano del barrio de El Farro, que presenta asimismo un notable déficit de conectividad, una falta generalizada de adecuación funcional y un alto grado de saturación circulatoria.

La acumulación de estas deficiencias repercute de manera directa en la calidad y fiabilidad de los accesos al núcleo, afectando tanto a la movilidad cotidiana de los residentes como a la operatividad de los servicios municipales y de emergencia. En este escenario, adquiere plena justificación la iniciativa planteada por el Ayuntamiento de Santa Úrsula, orientada a mejorar de manera efectiva la conectividad del asentamiento mediante la prolongación de la calle Lomo La Mina hasta su enlace con la carretera insular TF-217, o mediante la evaluación de posibles alternativas que permitan alcanzar el mismo objetivo con plena viabilidad técnica. La prolongación en dirección norte permitiría simplificar los recorridos de entrada y salida, reducir significativamente los tiempos de desplazamiento y reforzar la seguridad y la autonomía del acceso al núcleo. Sin embargo, la orografía del terreno introduce condicionantes relevantes, especialmente en relación con la pendiente natural y la necesidad de adaptar el trazado a la topografía existente, lo que exige un estudio detallado de pendientes y una adecuada integración territorial de las soluciones consideradas.



Imagen 129. Derecha. Calle Fuente Gonzalo. Izquierda. Calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.

A esta problemática de carácter funcional se suma una disfunción urbanística derivada del proceso de aprobación definitiva parcial del PGO de Santa Úrsula de 2004. Dicho acuerdo quedó supeditado a la subsanación de los reparos señalados por la COTMAC, así como a la suspensión de la ordenación en determinados ámbitos de suelo rústico, en aplicación de lo dispuesto en su apartado segundo, que condicionaba la vigencia del plan a una revisión integral del régimen de admisibilidad de usos e intervenciones en todas las categorías de suelo rústico. Esta suspensión tenía por objeto adaptar las determinaciones del planeamiento municipal al régimen jurídico entonces vigente del TRLOTENC, asegurar su coherencia con el PIOT y corregir eventuales incompatibilidades, especialmente en relación con los Ámbitos de Regulación Homogénea (ARH) en los que la normativa insular prohíbe expresamente determinados usos que aparecían como admisibles en las NNSS y en el propio PGO en tramitación. En consecuencia, para los ámbitos de suelo rústico —entre ellos, el correspondiente al Asentamiento Rural de Lomo La Mina— continúan vigentes, a efectos de ordenación, las determinaciones de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1989, aprobadas de forma definitiva condicionada por la CUMAC.

Asimismo, la aprobación definitiva parcial del PGO 2004 quedó condicionada a la subsanación, previa a su publicación, de diversas deficiencias identificadas en el apartado primero del acuerdo de la COTMAC. Dichas deficiencias afectaban tanto a errores detectados en el propio documento como a las observaciones formuladas por las administraciones públicas consultadas durante su tramitación. En particular, el informe técnico-jurídico de la Dirección General de Urbanismo exigió el mantenimiento de la clasificación de suelo rústico en todas aquellas áreas calificadas como urbanas en el documento del PGO pero clasificadas como rústicas en las NNSS, con la excepción de algunos enclaves concretos; entre ellos, la propia delimitación del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, que debía ser reconocida como tal.



Imagen 130. Ortofoto de situación del ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

Si bien el planeamiento en tramitación procedió al reconocimiento formal del asentamiento, no llegó a establecer una ordenación específica del mismo ni a plantear la regulación detallada de sus accesos actuales o alternativos, tal y como queda reflejado en los documentos normativos del plan. En este contexto jurídico-territorial, el acceso al

Asentamiento Rural de Lomo La Mina no solo se encuentra condicionado por las limitaciones físicas de los viarios existentes, sino también por la situación normativa derivada de la aprobación parcial del PGO 2004, que dejó sin ordenación urbanística detallada ámbitos relevantes del suelo rústico del municipio. Todo ello refuerza la necesidad de adoptar soluciones viarias que garanticen una accesibilidad segura, eficiente y compatible con la realidad funcional y con el marco normativo vigente del asentamiento.

8.2. Objeto de la modificación

El objeto de la presente Modificación Menor es resolver los problemas de aislamiento y el acusado déficit de accesibilidad que presenta en la actualidad el Asentamiento Rural de Lomo La Mina, derivados de la dependencia exclusiva de su único acceso rodado a través de la calle Fuente Gonzalo. Este viario no solo carece de una conexión directa con la red estructurante municipal —en particular con la carretera insular TF-217—, sino que presenta importantes limitaciones funcionales y estructurales que comprometen su idoneidad como eje principal de entrada y salida del núcleo, afectando a la movilidad de los residentes, a la operatividad de los servicios municipales y a la seguridad de los desplazamientos.

La presente actuación se orienta al planteamiento de soluciones que permitan resolver la problemática expuesta, ya sea mediante la mejora de los accesos existentes o a través de la creación de otros alternativos que establezcan una conexión más directa, eficiente y segura entre el barrio de Lomo La Mina y la TF-217. Con ello se pretende reforzar la integración funcional del asentamiento con el resto del municipio, mejorar la seguridad y continuidad del tráfico, reducir los tiempos de recorrido e incrementar la resiliencia de la red viaria local frente a incidencias o situaciones de emergencia.

En este marco, la Modificación Menor persigue la consecución de los siguientes objetivos específicos:

- **Mejorar la accesibilidad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina**, mediante la adecuación de los accesos existentes o la creación de un nuevo trazado viario que conecte de forma directa con la carretera insular TF-217, reforzando su integración con el resto del municipio.
- **Optimizar los desplazamientos internos y externos**, reduciendo los tiempos de recorrido y mejorando la eficiencia de los flujos de movilidad que actualmente dependen de un único acceso.
- **Superar las limitaciones orográficas del entorno**, mediante la adaptación topográfica de los accesos propuestos, garantizando condiciones adecuadas de seguridad, operatividad y confort para el tránsito rodado y peatonal.
- **Habilitar itinerarios peatonales seguros**, que permitan establecer una conexión accesible y protegida entre el asentamiento y la TF-217, en cumplimiento de los principios de accesibilidad universal y movilidad sostenible.

En conjunto, el objeto de la Modificación Menor consiste en definir un nuevo esquema de accesibilidad para Lomo La Mina que proporcione un acceso más funcional, eficiente y seguro, respondiendo a las necesidades reales del asentamiento y garantizando su adecuada integración en la estructura viaria municipal.

8.3. Interés público de la actuación

El interés público de la modificación radica en la necesidad objetiva y real de dar respuesta a la problemática actual del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, con el fin de mejorar la accesibilidad, la seguridad vial y la funcionalidad del sistema viario que articula su acceso. Este ámbito presenta en la actualidad un notable grado de vulnerabilidad derivado de su dependencia exclusiva de un único acceso rodado, circunstancia que limita su integración territorial y compromete la movilidad diaria de sus residentes. La mejora del acceso existente, o la creación de un trazado alternativo, se configura así como una medida imprescindible para garantizar unas condiciones mínimas de conectividad, operatividad y seguridad que permitan atender adecuadamente a la población y asegurar el correcto funcionamiento de los servicios públicos esenciales.

El interés público se manifiesta, en primer lugar, en la necesidad de disponer de una red viaria capaz de garantizar un acceso seguro y continuo al asentamiento, reduciendo la fragilidad inherente a la existencia de un único itinerario cuyos problemas de capacidad, mantenimiento y adaptación funcional condicionan la movilidad cotidiana. La implantación de una conexión más directa y eficiente con la carretera insular TF-217 permitirá optimizar los desplazamientos, reducir significativamente los tiempos de recorrido e incrementar la fiabilidad de los itinerarios, favoreciendo la integración efectiva del núcleo en la estructura territorial del municipio y solventando una carencia histórica que afecta tanto a los residentes como a las actividades vinculadas al ámbito.

La intervención contribuye, asimismo, a mejorar la seguridad vial, al permitir reconfigurar trazados que actualmente resultan inadecuados para el tráfico rodado y carecen de espacios delimitados para el tránsito peatonal. La incorporación de itinerarios seguros y accesibles responde a los criterios de accesibilidad universal y movilidad sostenible establecidos por la normativa urbanística y sectorial vigente, favoreciendo un entorno urbano más inclusivo y garantizando condiciones adecuadas de tránsito para personas mayores, usuarios vulnerables y resto de población. Esta actuación se traduce en una mejora significativa de la calidad del espacio público y en un incremento de la seguridad de los desplazamientos cotidianos.

Desde la perspectiva de la eficiencia e interés general, la actuación permitirá mejorar la operatividad de los servicios públicos, especialmente los de emergencia y servicios básicos, que en la actualidad encuentran dificultades para maniobrar y acceder al núcleo en condiciones adecuadas. La habilitación de un trazado alternativo incrementará la capacidad de respuesta ante situaciones de emergencia, reducirá los riesgos asociados a incidencias o cortes puntuales del acceso existente y aportará una mayor resiliencia a la red viaria local.

En conjunto, la Modificación Menor orientada a mejorar los accesos al Asentamiento Rural de Lomo La Mina constituye una actuación plenamente ajustada al interés público, al proporcionar soluciones que incrementan la movilidad, la seguridad, la accesibilidad y la calidad de vida de la población residente, garantizando al mismo tiempo la adecuada prestación de los servicios públicos y la integración efectiva del núcleo en la estructura territorial del municipio.

8.4. Ámbito de la modificación y su contexto territorial

8.4.1. Contexto territorial

El ámbito de estudio de la presente Modificación Menor se localiza al este del barrio de El Farrobillo, en la zona centro-oriental del término municipal de Santa Úrsula, lindando con el Barranco de Las Calzadas y muy próximo al límite municipal con La Victoria de Acentejo. El ámbito incluye el Asentamiento Rural de Lomo La Mina y los terrenos situados ladera abajo hasta su contacto potencial con la carretera insular TF-217.

Lomo La Mina constituye un enclave rural de pequeña entidad, estructurado a partir de un único eje viario que discurre de sur a norte siguiendo la pendiente natural del terreno. La mayor concentración edificatoria se produce en su intersección con la calle Fuente Gonzalo, disminuyendo progresivamente la densidad a medida que se desciende por la ladera, donde la topografía exige mayores esfuerzos de adaptación. El asentamiento presenta un trazado orgánico y no planificado, caracterizado por la ausencia de Acerados, itinerarios peatonales y condiciones funcionales adecuadas para la movilidad cotidiana.

La accesibilidad de Lomo La Mina depende exclusivamente de la calle Fuente Gonzalo, viario que, junto con la calle El Farrobillo —de la que depende funcionalmente—, presenta limitaciones geométricas y de sección que comprometen la seguridad y la fluidez de los desplazamientos. Como alternativa, se plantea la posible prolongación de la calle Lomo La Mina hacia el norte hasta conectar con la TF-217; no obstante, esta solución exige la ejecución de importantes desmontes debido a la fuerte pendiente, lo que condiciona de forma relevante su viabilidad técnica. No existen otras opciones razonables, ya que el ámbito queda encajado entre dos barrancos profundos —el Barranco de Las Calzadas al este y el Barranco de Los Garabatos al oeste— que imposibilitan la creación de nuevas conexiones laterales.

Estas limitaciones reflejan la dificultad inherente a la mejora de la accesibilidad del asentamiento, cuya vulnerabilidad deriva de la inexistencia de alternativas externas y de su débil vínculo con la red viaria principal del municipio. En este contexto, analizar la prolongación de la calle Lomo La Mina constituye una necesidad estratégica para valorar la posibilidad de reforzar la conectividad del núcleo, aun reconociendo las exigencias técnicas que dicha solución plantea.

Desde el punto de vista morfológico, el ámbito presenta un relieve pronunciado, con bancales agrícolas —en explotación o en proceso de abandono— y edificaciones dispersas, a excepción de las situadas en el propio asentamiento. Esta configuración limita la capacidad del viario existente y condiciona la viabilidad de cualquier intervención de mejora.

La relación territorial del asentamiento con su entorno inmediato es igualmente determinante: Lomo La Mina depende del barrio de El Farrobillo como corredor obligado de acceso y se vincula funcionalmente con otros enclaves rurales cercanos, como Las Tosqueras o Camino El Monte. Esta interdependencia, unida a la falta de conexiones directas con la TF-217, hace que el ámbito sea especialmente sensible a los problemas de congestión, accesibilidad y seguridad vial que afectan al conjunto del sistema.

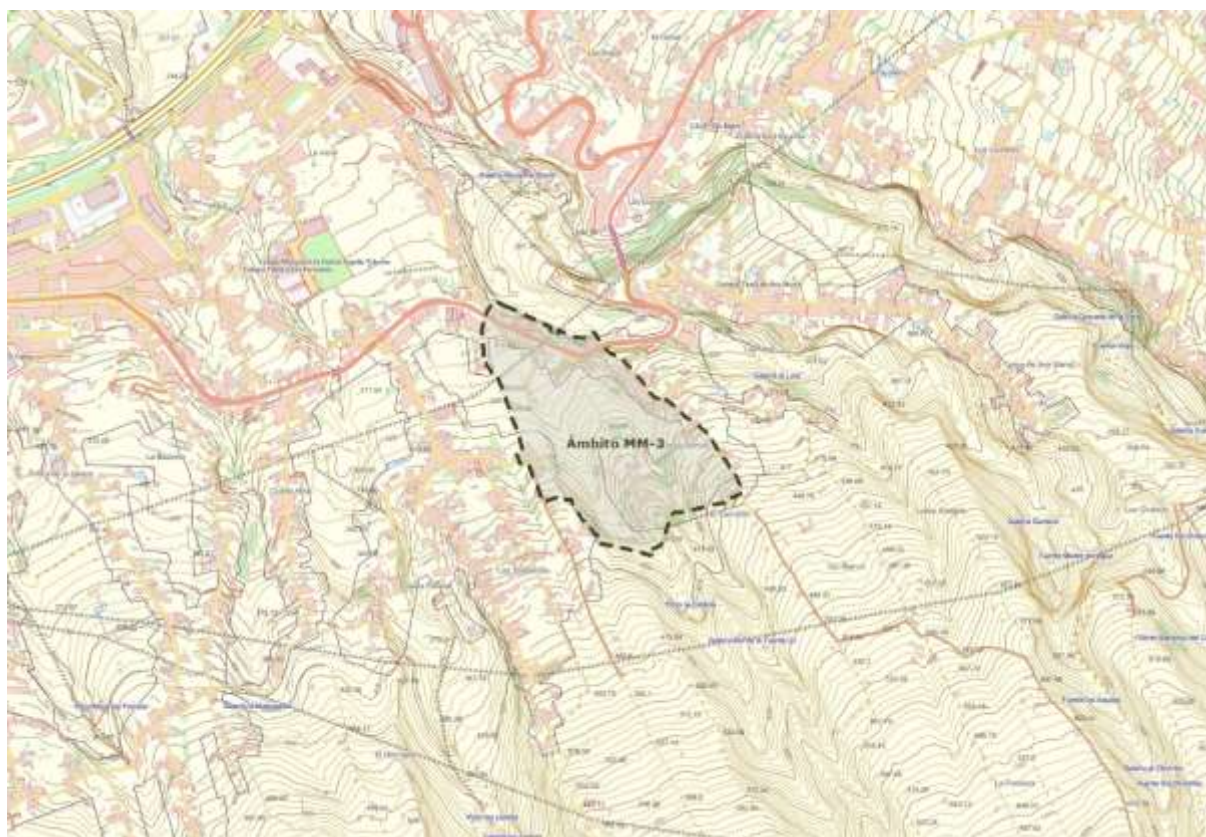


Imagen 131. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2
Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.

8.4.2. Delimitación del ámbito de estudio

La delimitación del ámbito de estudio se fundamenta en el análisis del funcionamiento de la estructura viaria que articula el Asentamiento Rural de Lomo La Mina, tanto en su movilidad interna como en su relación con el resto del municipio. Este análisis permite identificar un entorno inmediato vinculado al acceso actual a través de la calle Fuente Gonzalo y las áreas que podrían verse afectadas por las soluciones planteadas, ya sean propuestas orientadas a una conexión directa con la carretera insular TF-217 o alternativas destinadas a mejorar y adecuar el acceso existente. La delimitación definida constituye, por tanto, el marco territorial necesario para evaluar las condiciones reales de accesibilidad y la viabilidad técnica de las diferentes opciones.

El ámbito se ubica en el sector centro-oriental del municipio, al este del barrio de El Farrobbillo, abarcando el conjunto del asentamiento rural desde sus cotas superiores hasta su posible conexión con la TF-217, que delimita el borde septentrional. Hacia el sur, incluye la totalidad del Asentamiento Rural hasta su límite con la calle Fuente Gonzalo.

El límite oriental viene determinado por el Barranco de Las Calzadas, cuyo encajonamiento actúa como borde natural y limita la posibilidad de nuevas conexiones viarias. El límite

occidental se define por el trazado de la calle Fuente Gonzalo y las parcelas colindantes, extendiéndose en cotas inferiores hasta las parcelas agrícolas situadas al oeste del Barranco Hondo o Barranco de Los Garabatos, en dirección al Camino Llano Las Palmas y la TF-217.

La delimitación incorpora el trazado completo de las calles Lomo La Mina y Fuente Gonzalo, así como los terrenos situados entre ambas y la carretera insular, configurados por parcelas agrícolas, bancales y construcciones dispersas. Este espacio constituye el soporte territorial necesario para valorar la viabilidad de una eventual prolongación del viario y los condicionantes topográficos y geométricos que afectan a su diseño.

En conjunto, la delimitación permite analizar de forma integrada las limitaciones físicas y funcionales que condicionan la accesibilidad del asentamiento y las posibilidades reales de mejorar su conexión con la TF-217. La superficie total del ámbito de estudio asciende a 132.946,24 m².

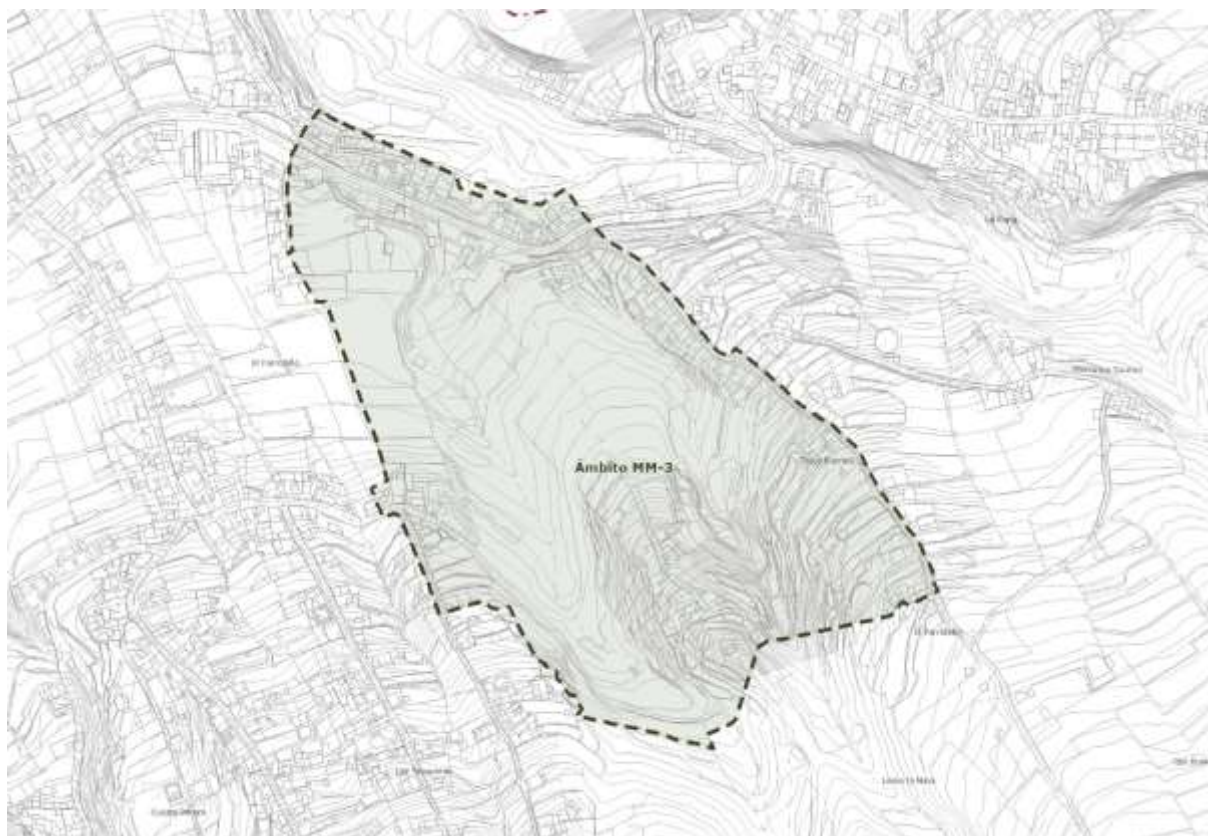


Imagen 132. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

8.4.3. Estructura de la propiedad

La estructura de la propiedad en el ámbito de estudio de la Modificación Menor conserva, en líneas generales, la configuración parcelaria tradicional propia de los entornos rurales de la isla, caracterizada por unidades agrarias de pequeña y mediana dimensión, articuladas mediante bancales y vinculadas históricamente a explotaciones familiares. Si

bien en amplios sectores de las medianías de Santa Úrsula este patrón ha evolucionado hacia modelos de ocupación más intensiva y una creciente incorporación de usos residenciales, en el ámbito concreto analizado dicho proceso se ha manifestado de forma más limitada. Esta moderación parece responder tanto a las condiciones orográficas del terreno, marcadas por fuertes pendientes y laderas encajadas, como al carácter relativamente aislado del asentamiento, factores que han restringido la expansión del uso residencial y favorecido la pervivencia de la matriz agraria tradicional. Las transformaciones más significativas se concentran en las parcelas situadas en torno a la TF-217 y al Camino Tosca Barrios, en los extremos norte y este del ámbito.

Desde el punto de vista catastral, el ámbito integra tanto parcelas clasificadas como urbanas como rústicas, cuya identificación se recoge en la imagen incorporada a continuación. En ella se representan todas las parcelas incluidas o colindantes con el ámbito de estudio, con el fin de ofrecer una lectura precisa y completa de la estructura de la propiedad y de su distribución territorial. Esta representación permite visualizar la relación entre las unidades vinculadas al asentamiento rural y los suelos de naturaleza agraria situados en las laderas y espacios intermedios, constituyéndose en un soporte fundamental para el análisis de las posibles afecciones derivadas de las soluciones viarias planteadas por la presente Modificación Menor.



Imagen 133. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

El ámbito presenta un predominio notable del suelo rústico, que representa el 79,96 % de la superficie total analizada, con 135.148,29 m² distribuidos en 140 parcelas, lo que refleja la marcada vocación agraria del territorio y la baja densidad edificatoria fuera de los frentes viarios consolidados. Las parcelas rústicas presentan una superficie media ponderada de 965,34 m², coherente con su origen vinculado a pequeñas unidades de cultivo y con la menor fragmentación propia de los terrenos situados fuera del eje del asentamiento.

En la tabla siguiente se relacionan, de forma detallada, las parcelas rústicas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 3, con indicación de su referencia catastral, superficie, frente a viario y existencia o no de edificación, teniendo dicha relación carácter estrictamente informativo.

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
110	38039A01200341	NO	NO	1.171,78
111	38039A01200343	NO	NO	6.474,31
112	38039A00800207	NO	SÍ	1.333,68
113	38039A00800208	NO	NO	216,08
114	38039A00800210	NO	NO	272,55
115	38039A00800211	NO	NO	196,98
116	38039A00800221	NO	NO	128,66
117	002103000CS54F	NO	NO	59,44
118	002103400CS54F	SÍ	NO	75,44
119	002103500CS54F	SÍ	NO	161,61
120	002103600CS54F	SÍ	NO	192,92
121	002103700CS54F	NO	NO	242,75
122	002103800CS54F	NO	NO	560,51
123	002104000CS54F	SÍ	NO	233,11
124	002104100CS54F	SÍ	NO	79,01
125	002104200CS54F	SÍ	SÍ	387,25
126	002104300CS54F	SÍ	NO	242,76
127	002104400CS54F	SÍ	NO	95,56
128	002104500CS54F	SÍ	NO	186,07
129	002104600CS54F	SÍ	NO	262,34
130	002104700CS54F	SÍ	NO	182,64
131	002104900CS54F	SÍ	NO	99,05
132	38039A01200246	NO	NO	802,69
133	38039A01200247	NO	NO	2.660,48
134	002106300CS54F	SÍ	NO	641,87
135	002106800CS54F	SÍ	SÍ	201,17
136	38039A01200257	NO	NO	218,20
137	38039A01200258	NO	NO	165,56
138	38039A01200259	NO	NO	1.101,52
139	38039A01200260	NO	NO	548,57
140	38039A01200261	NO	NO	230,90
141	38039A01200265	NO	NO	1.589,70
142	38039A01200267	NO	NO	712,10
143	38039A01200268	NO	NO	673,42
144	002108400CS54F	SÍ	NO	116,43
145	38039A01200269	NO	NO	614,21
146	38039A01200270	NO	NO	438,92
147	38039A01200271	NO	NO	1.205,98
148	38039A01200272	NO	NO	462,29
149	38039A01200273	NO	NO	2.834,98

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
150	38039A01200274	NO	NO	2.519,52
151	38039A01200275	NO	NO	605,10
152	38039A01200276	NO	NO	40,14
153	38039A01200278	NO	NO	489,65
154	38039A01200281	NO	NO	552,64
155	38039A01200282	NO	NO	271,55
156	38039A01200284	NO	NO	21,61
157	38039A01200285	SÍ	NO	395,69
158	38039A01200286	NO	NO	530,12
159	38039A01200013	NO	NO	16.650,46
160	38039A01200014	NO	NO	738,31
161	38039A01200015	NO	NO	1.853,01
162	38039A01200016	NO	NO	1.190,06
163	38039A01200017	NO	NO	412,17
164	38039A01200018	NO	NO	512,61
165	38039A01200019	NO	NO	800,99
166	38039A01200020	NO	NO	285,91
167	38039A01200021	NO	NO	791,57
168	38039A01200287	NO	NO	1.104,44
169	38039A01200288	NO	NO	670,38
170	38039A01200289	NO	NO	470,72
171	38039A01200290	NO	NO	423,41
172	38039A01200291	NO	NO	314,98
173	38039A01200292	NO	NO	1.249,04
174	38039A01200293	NO	NO	423,13
175	38039A01200294	NO	NO	1.158,88
176	38039A01200295	NO	NO	1.410,82
177	38039A01200296	NO	NO	6.907,66
178	38039A01200297	NO	NO	778,67
179	38039A01200298	NO	NO	880,59
180	38039A01200299	NO	NO	197,54
181	38039A01200300	NO	NO	248,25
182	38039A01200301	NO	NO	653,82
183	38039A01200022	NO	NO	969,97
184	38039A01200023	NO	NO	465,89
185	38039A01200024	NO	NO	1.360,25
186	38039A01200025	NO	NO	955,17
187	38039A01200026	NO	NO	826,37
188	38039A01200302	NO	NO	374,29
189	38039A01200303	NO	NO	1.578,43
190	38039A01200304	NO	NO	116,80
191	38039A01200305	NO	NO	164,90
192	38039A01200307	NO	NO	687,54
193	38039A01200308	NO	NO	775,85
194	38039A01200309	NO	NO	743,07
195	38039A01200314	NO	NO	574,44
196	38039A01200316	NO	NO	1.052,89
197	38039A01200317	NO	NO	661,73
198	38039A01200318	NO	NO	521,81
199	38039A01200319	NO	NO	422,55
200	38039A01200510	NO	SÍ	682,27
201	38039A01200511	SÍ	NO	3.715,58
202	38039A01200512	NO	NO	237,22
203	38039A01200513	NO	NO	69,67
204	38039A01200514	NO	NO	71,30

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
205	38039A01200516	NO	NO	353,79
206	38039A01200517	NO	NO	1.296,65
207	38039A01200518	NO	NO	1.157,53
208	38039A01200519	NO	NO	485,98
209	38039A01200520	NO	NO	756,78
210	38039A01200521	NO	NO	736,34
211	38039A01200320	NO	NO	2.733,43
212	38039A01200321	NO	NO	440,95
213	38039A01200322	NO	NO	22,60
214	38039A01200323	NO	NO	878,26
215	38039A01200324	NO	NO	1.651,08
216	38039A01200325	NO	NO	1.377,11
217	38039A01200326	NO	NO	2.511,71
218	38039A01200327	NO	NO	1.479,12
219	38039A01200328	SÍ	NO	1.985,66
220	38039A01200329	NO	NO	806,12
221	38039A01200330	NO	NO	513,73
222	38039A01200331	NO	NO	740,32
223	38039A01200332	NO	NO	678,44
224	38039A01200333	NO	NO	801,05
225	38039A01200334	NO	NO	192,57
226	38039A01200335	NO	NO	83,52
227	38039A01200336	NO	NO	491,90
228	38039A01200337	NO	NO	1.699,96
229	38039A01200338	SÍ	NO	509,72
230	38039A01200339	NO	NO	693,93
231	38039A01200340	NO	NO	1.937,62
232	38039A01200541	NO	NO	560,25
233	38039A01200542	NO	NO	446,50
234	38039A01200543	NO	NO	177,55
235	38039A01200544	NO	NO	124,91
236	38039A01200552	SÍ	SÍ	1.518,25
237	38039A00800153	NO	NO	1.120,30
238	38039A01200264	NO	NO	732,13
239	38039A01200313	NO	NO	675,61
240	38039A01200312	NO	NO	909,19
241	38039A00800215	SÍ	NO	3.939,76
242	38039A01200310	NO	NO	897,31
243	38039A01200263	NO	NO	908,09
244	002105600CS54F	SÍ	NO	320,61
245	002103100CS54F	SÍ	SÍ	233,00
246	38039A01300001	NO	SÍ	775,56
247	002103900CS54F	SÍ	SÍ	276,07
248	38039A01200342	SÍ	NO	1.585,23
249	38039A01200266	NO	NO	2.277,12
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS RÚSTICAS:				135.148,29

Tabla 37. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

Por su parte, las parcelas clasificadas como urbanas representan el 20,04 % de la superficie total del ámbito, alcanzando conjuntamente 33.842,71 m², distribuidos en 109 unidades, con una superficie media ponderada de 310,48 m². Su menor dimensión refleja el patrón

propio de los asentamientos rurales consolidados, donde la edificación se concentra en torno a los ejes viarios principales y donde la subdivisión progresiva de las parcelas ha acompañado el proceso de consolidación del núcleo. Del total de parcelas urbanas, 81 disponen de frente directo a viario, lo que pone de manifiesto la relación funcional entre el parcelario y la estructura viaria existente.

En la tabla siguiente se relacionan de forma detallada todas las parcelas urbanas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 3, indicando su referencia catastral, superficie, condición edificatoria y presencia de frente a viario. La información que se recoge tiene carácter estrictamente informativo y no implica, por sí misma, la existencia de afecciones derivadas de las propuestas de ordenación.

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
1	5352415CS5455S	SÍ	SÍ	37,34
2	5352310CS5455S	SÍ	SÍ	132,55
3	5352311CS5455S	SÍ	SÍ	154,85
4	5352301CS5455S	SÍ	SÍ	624,79
5	5153813CS5455S	NO	SÍ	67,71
6	5153821CS5455S	NO	NO	655,55
7	5153602CS5455S	SÍ	SÍ	340,77
8	5153601CS5455S	NO	SÍ	362,94
9	4955717CS5445N	SÍ	NO	261,90
10	5352410CS5455S	NO	SÍ	361,61
11	5153615CS5455S	SÍ	SÍ	274,55
12	5153614CS5455S	SÍ	SÍ	307,59
13	5153616CS5455S	SÍ	SÍ	285,49
14	5248302CS5454N	SÍ	NO	326,49
15	5248305CS5454N	NO	NO	69,97
16	5048901CS5454N	NO	NO	1.357,21
17	5048902CS5454N	NO	NO	195,66
18	5148604CS5454N	NO	NO	55,63
19	5348504CS5454N	NO	SÍ	304,35
20	5148603CS5454N	SÍ	NO	436,58
21	5348501CS5454N	NO	SÍ	307,58
22	5348502CS5454N	NO	SÍ	335,15
23	5348503CS5454N	NO	SÍ	297,86
24	5349601CS5454N	NO	SÍ	739,03
25	5349602CS5454N	NO	SÍ	159,27
26	5349607CS5454N	NO	SÍ	463,45
27	5349608CS5454N	SÍ	SÍ	596,76
28	5349902CS5454N	NO	SÍ	194,65
29	5349901CS5454N	NO	SÍ	253,82
30	5050738CS5455S	NO	NO	402,42
31	5352704CS5455S	NO	SÍ	385,09
32	5352705CS5455S	NO	SÍ	554,79
33	5352703CS5455S	NO	SÍ	261,92
34	5248309CS5454N	NO	NO	183,21
35	5148602CS5454N	NO	NO	117,13
36	5148605CS5454N	NO	NO	127,03
37	5248301CS5454N	NO	NO	105,74
38	5349609CS5454N	SÍ	SÍ	236,49
39	5352701CS5455S	SÍ	SÍ	269,59
40	5050740CS5455S	NO	NO	422,82

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
41	5050739CS5455S	NO	NO	185,19
42	5352304CS5455S	SÍ	SÍ	463,08
43	5352305CS5455S	SÍ	SÍ	266,10
44	5352306CS5455S	SÍ	SÍ	250,60
45	5352307CS5455S	SÍ	SÍ	254,29
46	5352308CS5455S	SÍ	SÍ	154,12
47	5352309CS5455S	SÍ	SÍ	135,03
48	5352312CS5455S	SÍ	SÍ	185,62
49	5352313CS5455S	SÍ	SÍ	124,29
50	5352401CS5455S	NO	SÍ	395,64
51	5153603CS5455S	SÍ	SÍ	355,28
52	5352402CS5455S	NO	SÍ	176,50
53	5352403CS5455S	NO	SÍ	12,57
54	5352409CS5455S	SÍ	SÍ	145,34
55	5352408CS5455S	SÍ	SÍ	132,63
56	5352404CS5455S	SÍ	SÍ	73,23
57	5153609CS5455S	SÍ	SÍ	131,55
58	5153608CS5455S	SÍ	SÍ	382,69
59	5153610CS5455S	SÍ	SÍ	60,30
60	5153611CS5455S	SÍ	SÍ	65,17
61	5153612CS5455S	SÍ	SÍ	69,75
62	5352702CS5455S	SÍ	SÍ	185,51
63	5153801CS5455S	SÍ	SÍ	542,43
64	5153802CS5455S	NO	SÍ	240,95
65	5153804CS5455S	NO	SÍ	143,77
66	5153805CS5445S	SÍ	SÍ	89,47
67	5153806CS5445S	SÍ	NO	78,90
68	5153807CS5455S	SÍ	SÍ	452,08
69	5153823CS5455S	SÍ	NO	70,61
70	5153814CS5455S	SÍ	NO	102,82
71	5153824CS5455S	SÍ	NO	95,21
72	5153819CS5455S	SÍ	NO	767,89
73	5153820CS5455S	SÍ	NO	442,76
74	5352302CS5455S	NO	SÍ	474,55
75	5352303CS5455S	SÍ	SÍ	405,02
76	5248308CS5454N	NO	NO	241,58
77	5248303CS5454N	NO	NO	225,13
78	5248304CS5454N	NO	NO	113,53
79	4951609CS5455S	SÍ	NO	158,85
80	4951606CS5455S	SÍ	NO	252,00
81	4951605CS5455S	NO	NO	250,31
82	4951611CS5455S	SÍ	NO	269,53
83	4951607CS5455S	NO	NO	50,49
84	4951608CS5455S	SÍ	NO	50,10
85	4951610CS5455S	SÍ	NO	281,26
86	5153613CS5455S	SÍ	SÍ	207,92
87	5153810CS5455S	SÍ	SÍ	619,10
88	5349603CS5454N	SÍ	SÍ	676,99
89	5248307CS5454N	NO	NO	124,75
90	5349606CS5454N	NO	SÍ	302,33
91	5148601CS5454N	NO	NO	288,10
92	5349605CS5454N	SÍ	SÍ	419,45
93	5349604CS5454N	SÍ	SÍ	151,83
94	5352707CS5455S	SÍ	NO	196,69
95	5352706CS5455S	SÍ	SÍ	145,70

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
96	5349613CS5454N	SÍ	SÍ	106,68
97	5153809CS5455S	NO	NO	580,09
98	5153826CS5455S	NO	SÍ	229,23
99	5153825CS5455S	SÍ	SÍ	1.153,00
100	5153816CS5455S	NO	SÍ	1.093,69
101	5153606CS5455S	SÍ	SÍ	660,73
102	5153604CS5455S	SÍ	SÍ	395,73
103	5153607CS5455S	NO	SÍ	1.289,84
104	5153605CS5455S	SÍ	SÍ	450,89
105	5050736CS5455S	NO	NO	396,17
106	5349610CS5454N	SÍ	SÍ	247,62
107	5349614CS5454N	SÍ	SÍ	524,25
108	5352412CS5455S	SÍ	SÍ	343,55
109	5352411CS5455S	SÍ	SÍ	207,31
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS URBANAS:				33.842,71

Tabla 38. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

8.4.4. Usos del suelo

El ámbito de estudio de la Modificación Menor 3 presenta una estructura de usos claramente condicionada por su marcada vocación rural y por la configuración tradicional del asentamiento de Lomo La Mina, donde la matriz agraria continúa siendo el elemento territorial predominante. En este sentido, el uso primario constituye el uso mayoritario, ocupando aproximadamente el 37,02 % de la superficie total. Este predominio responde a la permanencia de parcelas agrícolas en bancales, explotaciones de pequeña escala y suelos de cultivo que mantienen, en gran medida, la estructura histórica asociada a las medianías del municipio.

El uso residencial representa el 14,00 % del ámbito y se concentra fundamentalmente a lo largo de la carretera TF-217 y del Camino Tosca Barrios, así como, en menor medida, en el interior del propio Asentamiento Rural de Lomo La Mina y en determinados tramos de la calle Fuente Gonzalo. La edificación responde a una tipología unifamiliar de baja densidad, habitualmente de una o dos plantas, con aprovechamientos complementarios en planta baja destinados a salón, garaje o pequeños almacenes. Su implantación a pie de camino y la reducida superficie de las parcelas vinculadas reflejan un proceso de transformación residencial moderado, condicionado por la orografía del terreno y por las limitaciones de accesibilidad del núcleo.

El uso viario, integrado dentro del conjunto de infraestructuras, alcanza el 9,27 % de la superficie total. Esta proporción evidencia la relevancia funcional del eje Lomo La Mina-Fuente Gonzalo, único corredor de acceso al asentamiento, así como de los caminos secundarios que articulan la relación entre el núcleo y las áreas agrícolas colindantes. La presencia de pendientes acusadas, secciones reducidas y trazados irregulares en buena parte de estos viarios subraya la necesidad de analizar, en el marco de esta Modificación Menor, posibles alternativas de mejora en términos de accesibilidad y seguridad.

Las parcelas sin uso, que representan el 1,82 %, se corresponden mayoritariamente con antiguas explotaciones agrícolas en desuso o con espacios intermedios cuya topografía desfavorable limita su aprovechamiento efectivo.

Por último, el uso ambiental, que alcanza el 8,35 % de la superficie, se corresponde con el sistema de barrancos que delimita y estructura el ámbito, fundamentalmente el Barranco de Las Calzadas —también identificado en determinados tramos como Barranco de La Mina—. Estos cauces naturales actúan como bordes físicos y ambientales de gran relevancia, condicionan la accesibilidad del núcleo y constituyen elementos estructurantes en la organización territorial del área de estudio.



Imagen 134. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 3.
Fuente: Elaboración propia.

La distribución detallada de los usos actuales existentes se recoge en la tabla siguiente, donde se especifican las superficies absolutas y porcentajes correspondientes a cada uso pormenorizado identificado dentro del ámbito de estudio de la presente Modificación Menor.

USOS PORMENORIZADOS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MM-3			
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (%)
Residencial	Edificación residencial	9.157,14	6,89
	Parcela vinculada a edificación residencial	9.448,88	7,11
Primario	Agrícola	49.146,88	36,97
	Depósito de riego	66,32	0,05
Ambiental	Barranco	11.099,78	8,35
Dotaciones y equipamientos	Dotación	105,43	0,08
Terciario	Comercial	748,11	0,56
Infraestructuras	Viario	9.538,12	7,17
	Camino	1.782,19	1,34
	Aparcamiento	398,25	0,24
Otros	Construcción auxiliar	670,40	0,50
	Sin Uso	41.169,36	30,97
TOTAL		132.946,24	100,00

Tabla 39. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-3. Fuente: Elaboración propia.

8.4.5. Edificaciones

El ámbito de estudio presenta un número reducido de edificaciones, condicionado de forma determinante por la orografía, caracterizada por fuertes pendientes y la presencia de barrancos profundos, que históricamente han limitado la expansión edificatoria. El modelo de implantación territorial reproduce el patrón propio de los ámbitos rurales de las medianías del municipio: viviendas unifamiliares vinculadas a parcelas de reducida superficie, localizadas a pie de camino y asociadas a pequeñas explotaciones agrícolas o huertos de autoconsumo.

La mayor concentración edificatoria se da en torno a la carretera TF-217 y al Camino Tosca Barrios, donde se disponen viviendas unifamiliares de una o dos plantas implantadas alineadas al viario. La acusada pendiente del terreno obliga a soluciones volumétricas escalonadas, con frentes irregulares que se adaptan al relieve mediante plataformas y semisótanos destinados a garajes o dependencias auxiliares.

En el Asentamiento Rural de Lomo La Mina, el número de viviendas es reducido y se distribuye principalmente a lo largo de la calle Lomo La Mina. En las cotas superiores —en la confluencia con la calle Fuente Gonzalo— se configura un pequeño núcleo más compacto, mientras que hacia las cotas inferiores la edificación se dispersa progresivamente, alternándose viviendas unifamiliares con huertos tradicionales y parcelas vacantes. Predominan las edificaciones de una o dos plantas, en ocasiones con semisótanos o plantas bajas destinadas a garajes o salones, integrados en el volumen principal. El grado de consolidación es moderado, manteniéndose una alternancia constante entre frentes edificados y parcelas destinadas a uso agrícola.



Imagen 135. Detalle de las edificaciones en la Calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.

A lo largo del frente de la TF-217 —especialmente en su intersección con el Camino Tosca Barrios— se localiza un conjunto de edificaciones de mayor tamaño, donde se combinan usos residenciales con actividades terciarias y de pequeña industria, entre ellas talleres mecánicos o suministros de insumos agrícolas. Se trata de edificaciones generalmente de una o dos plantas, de mayores crujías y adaptadas funcionalmente a su posición estratégica en este corredor insular.



Imagen 136. Detalle de las edificaciones comerciales en la carretera TF-217. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

En lo referente a la ordenación de las tipologías edificatorias el PGO de Santa Úrsula (2004), plantea distintos tipos en función localización y características del entorno:

- AR (Edificación en Asentamiento Rural): aplicable al núcleo de Lomo La Mina.
- **EC2 (Edificación Cerrada de 2 plantas):** correspondiente a las piezas residenciales situadas en la Carretera de España (TF-217) y en el primer tramo del Camino Tosca Barrios.
- **BC (Edificación en Borde de Camino):** aplicable a las edificaciones del segundo tramo del Camino Tosca Barrios.

Debe señalarse que, pese a que la COTMAC instó en su día a incorporar determinados núcleos como Asentamientos Rurales, el planeamiento vigente no desarrolló la ordenación pormenorizada correspondiente. Ello genera una disfunción relevante entre la normativa aplicable y la realidad edificada, dificultando la aplicación de parámetros como alturas,

ocupaciones, retranqueos o profundidades edificables, y evidenciando la necesidad de ajustes normativos que permitan una correcta adecuación morfométrica y funcional del núcleo rural.

En el resto del ámbito —donde predomina el uso agrícola— la presencia edificatoria es escasa y se limita a viviendas aisladas vinculadas a explotaciones agrarias, así como a construcciones auxiliares tales como cuartos de aperos, pequeños almacenes o estructuras asociadas al cultivo. Su implantación dispersa y de pequeña escala mantiene la lectura tradicional del paisaje agrícola de medianías y define un escenario territorial coherente con la vocación rural del ámbito.

8.4.6. Mezcla de usos y proximidad

La mezcla de usos y el principio de proximidad adquieren en el ámbito de la presente Modificación Menor una relevancia singular, como consecuencia de la combinación del aislamiento relativo del asentamiento de Lomo La Mina, el carácter rural dominante del territorio, la acusada topografía y la limitada continuidad del tejido edificatorio. Estos factores condicionan la distribución funcional del ámbito y afectan la capacidad de la población residente para acceder de forma autónoma, segura y eficiente a los servicios cotidianos, equipamientos y actividades económicas localizadas en su entorno más próximo.

En el núcleo de Lomo La Mina, los usos predominantes son el residencial y los vinculados a la actividad agrícola, configurando un espacio en el que la especialización funcional y la dispersión edificatoria reducen la mezcla de usos y limitan la accesibilidad interna. Las actividades económicas se concentran fundamentalmente en torno a la carretera TF-217, donde se localizan pequeños comercios, talleres de reparación y servicios ligados a la movilidad. Esta vía, además, constituye el acceso natural hacia el centro urbano de Santa Úrsula, situado a más de 1.200 metros, aunque parte de esta distancia se ve condicionada por la pendiente y la escasez de conexiones peatonales directas desde el asentamiento.

GRUPO		VELOCIDAD A PIE	TIEMPO PARA RECORRER 1km	DISTANCIA CUBIERTA EN 10'
A	 PERSONAS CON MOVILIDAD ALTAMENTE REDUCIDA	1.8 km/h (aprox.)	33 minutos	300 m
B	 PERSONAS MAYORES, MENORES DE 6 AÑOS Y SUS ACOMPAÑANTES	2.5 km/h (aprox.)	24 minutos	420 m
C	 NIÑOS Y NIÑAS ENTRE 6 Y 10 AÑOS	4.0 km/h (aprox.)	15 minutos	660 m
D	 PERSONAS ADULTAS SANAS	4.7 - 6.1 km/h (apr.)	9-13 minutos	780 m-1.020 m
E	 PERSONAS ADOLESCENTES SANAS	6.5 km/h (aprox.)	9 minutos	1.080 m

Fuente: "Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung", Urban Development Viena, 2013
Ilustración: Inés Novella Abril

Imagen 137. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.

Para evaluar la proximidad efectiva a los servicios básicos, se han considerado radios de 300 m, 420 m y 660 m —equivalentes a desplazamientos de aproximadamente 5, 7 y 10 minutos a pie— ajustados a las pendientes reales del viario y a las limitaciones morfológicas

del terreno. El análisis muestra que una parte del tejido residencial mantiene una conectividad razonable con la TF-217; sin embargo, los desplazamientos hacia el interior del núcleo y entre sus distintos tramos se ven notablemente condicionados por las fuertes pendientes y la estrechez de los caminos, lo que limita la continuidad y funcionalidad de los itinerarios peatonales.

En el borde de la TF-217 se sitúa la mayor parte de los servicios y usos de proximidad disponibles: pequeños comercios, actividades de prestación de servicios y establecimientos vinculados a la movilidad cotidiana. No obstante, en el interior del propio asentamiento no existen dotaciones públicas, equipamientos comunitarios ni espacios libres urbanos, de modo que el acceso a los servicios educativos, sanitarios, deportivos y administrativos del municipio exige desplazamientos hacia el centro urbano de Santa Úrsula o hacia los equipamientos distribuidos a lo largo de la carretera general.

Los principales equipamientos —centros educativos, instalaciones deportivas, centro de salud y dependencias municipales— se encuentran a distancias comprendidas entre 600 y 1.100 metros. Aunque el área dotacional de Finca Pastor se ubica a aproximadamente 600 metros en línea recta, no existe conexión directa desde Lomo La Mina, siendo necesario acceder a ella a través del Farrobillo, lo que incrementa de manera notable las distancias efectivas y dificulta el acceso peatonal, especialmente en recorridos con pendientes acusadas.

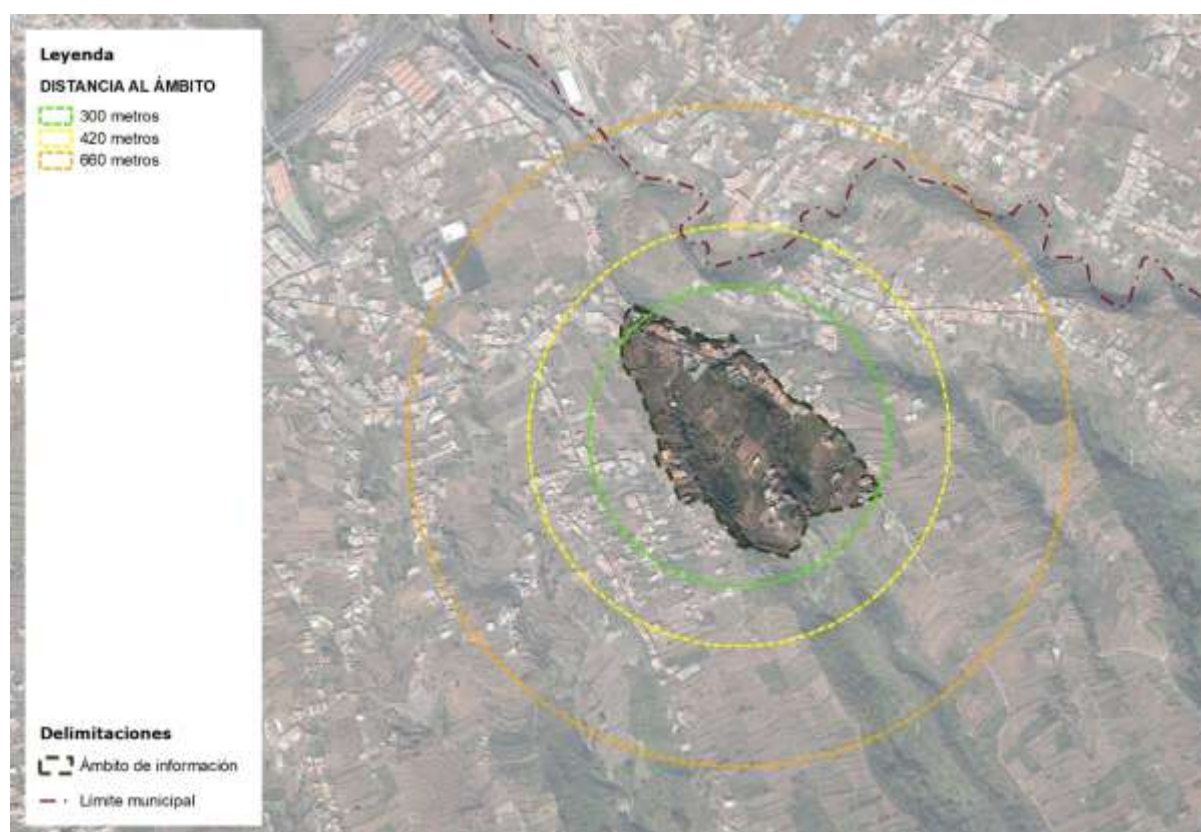


Imagen 138. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie.
Fuente: Elaboración propia.

La estructura actual de usos, basada en la preeminencia del uso agrario y en una implantación residencial dispersa y de baja densidad, configura un entorno donde la proximidad funcional resulta limitada y donde la movilidad cotidiana depende en gran medida del acceso a la TF-217, eje principal de articulación territorial y corredor estructurante de actividades económicas y servicios.

En este contexto, la Modificación Menor deberá orientarse, a mejorar las condiciones de conectividad interna y externa del asentamiento, favorecer desplazamientos más continuos y seguros y reforzar la accesibilidad peatonal entre las áreas residenciales y los servicios básicos situados en el entorno inmediato del corredor insular. Estos objetivos son coherentes con los principios de accesibilidad universal, cohesión territorial y sostenibilidad funcional, y deben servir de guía para la definición de las alternativas de ordenación y para la evaluación de la integración de nuevas conexiones viarias en un entorno de elevada complejidad topográfica.

8.4.7. Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público

El ámbito de la Modificación Menor 3 se articula esencialmente a través de la calle Lomo La Mina —cuya pavimentación responde a la presencia de viviendas dispersas— y la calle Fuente Gonzalo, único punto de conexión con el barrio de El Farrobillo. Ambos viarios presentan un marcado carácter rural, con secciones estrechas, anchos variables y ausencia de aceras, cumpliendo fundamentalmente funciones de acceso a las viviendas situadas en el asentamiento rural. No obstante, carecen de las condiciones mínimas necesarias para garantizar una movilidad segura y confortable, especialmente en los modos de movilidad blanda —desplazamientos a pie, vehículos de movilidad personal y transporte público—.



Imagen 139. Estado actual Calle Lomo La Mina. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

Estas calles no disponen de salidas directas hacia la red viaria principal, lo que obliga a los residentes a recorrer aproximadamente un kilómetro desde el punto más alejado del ámbito hasta poder incorporarse a la TF-217 a través de la calle El Farrobillo. Esta circunstancia genera una fuerte dependencia de dicho recorrido y un claro aislamiento funcional respecto al resto del municipio, priorizando y haciendo casi exclusivo y necesario el uso del vehículo privado para realizar los desplazamientos.



Imagen 140. Viario de acceso por la calle Fuente Gonzalo. Fuente: Propia.

Pese a la clara necesidad del automóvil para desplazarse desde el núcleo residencial hacia el resto del municipio o el exterior, el sistema vial no cuenta con aparcamientos señalizados y delimitados en superficie, produciéndose aparcamientos orgánicos en las proximidades de los accesos a las viviendas.

Las conexiones de la calle Fuente Gonzalo la calle Farrobillo, punto de acceso y evacuación del ámbito en la zona alta se produce en espacios sin visibilidad y con una anchura de circulación por debajo de la mínima requerida para los desplazamientos en doble sentido, provocando situaciones de peligro, especialmente con los peatones, que comparten la calzada en plataforma única para sus trayectos a pie.



Imagen 141. Calle el Farrobillo en su conexión en la zona alta. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La ausencia de aceras continuas y la falta de diferenciación entre el espacio destinado a peatones y vehículos limita la accesibilidad universal, compromete la seguridad en los desplazamientos cotidianos y reduce la calidad del espacio público. A ello se suman carencias en iluminación y mobiliario urbano, que refuerzan la percepción de precariedad en la infraestructura viaria, tratándose la vía más como un camino que como una calle.

En conjunto, el ámbito se caracteriza por una estructura viaria fragmentada y dependiente, en la que el aislamiento y la ausencia de conexiones directas con la red insular limitan la calidad urbana y las condiciones de seguridad del espacio público.

La modificación propuesta busca no solo corregir estas deficiencias, sino también plantear una solución integral. Se proyecta la creación de un sistema vial más seguro y funcional, que mejore las condiciones de calidad urbana y accesibilidad.

Esta intervención permitirá:

- **Mejorar la fluidez del tráfico:** El nuevo trazado facilitará la distribución de los flujos de vehículos para su circulación en doble sentido.
- **Priorizar la seguridad:** Se contribuirá a una mejor jerarquización de la red local y una mayor seguridad para todos los usuarios, pudiendo destinar un mayor espacio de la sección viaria a la movilidad de peatones, el modo de desplazamiento más vulnerable en caso de accidente.
- **Promover la accesibilidad:** La reordenación del viario se alinea con los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), promoviendo un modelo urbano más inclusivo y accesible, con una ampliación del entramado peatonal existente.

En definitiva, esta propuesta busca transformar una vía problemática en un espacio seguro y funcional, que responda a las necesidades de todos los ciudadanos de Santa Úrsula y se adapte a un modelo de movilidad más sostenible y accesible.

8.4.8. Movilidad

8.4.8.1. Movilidad rodada motorizada

La movilidad en el entorno del Asentamiento Rural de Lomo La Mina se articula prácticamente en exclusiva a través del vehículo privado, apoyándose en las calles Fuente Gonzalo y Lomo La Mina como únicos ejes viarios de acceso. La ausencia de actividades económicas relevantes, equipamientos públicos o servicios de proximidad en el entorno inmediato obliga a la población residente a desplazarse hacia otras áreas del municipio para atender sus necesidades cotidianas, reforzando de manera notable la dependencia del transporte motorizado.

Los viarios existentes, de carácter estrictamente residencial, carecen de una jerarquía funcional definida más allá de la función básica de acceso a las viviendas, y no presentan continuidad con la red principal, configurándose como un fondo de saco. La distancia aproximada de un kilómetro hasta la TF-217 —a través de la calle El Farrotillo— acentúa esta condición periférica y convierte la movilidad rodada en la única opción viable para la conexión externa del ámbito. Todo el sistema se apoya en vías de doble sentido, de sección reducida y características homogéneas a lo largo de los distintos tramos que convergen en el ámbito objeto de la modificación.

La calzada presenta una sección irregular y radios de giro insuficientes, lo que dificulta el tránsito de vehículos de mayor tamaño —especialmente los de emergencia y los vinculados a la gestión de residuos—. Esta situación se ve agravada por la estrechez generalizada de la sección y por la práctica recurrente de estacionar en los márgenes, invadiendo espacios no destinados a tal fin.

Los estrechamientos existentes a lo largo del trazado impiden en varios puntos el cruce simultáneo de vehículos en ambas direcciones, obligando a maniobras de cesión de paso que ralentizan la circulación y elevan el riesgo en tramos sin visibilidad suficiente, en presencia de taludes en borde de calzada o en puntos con vehículos estacionados.

A pesar de estas limitaciones, el flujo circulatorio es reducido, en consonancia con la baja densidad residencial del ámbito. No obstante, la falta de jerarquización viaria contribuye a mantener un sistema poco eficiente: la inexistencia de accesos alternativos convierte al conjunto de las calles Fuente Gonzalo y Lomo La Mina en un fondo de saco, donde toda la movilidad depende de un único punto de salida hacia la red insular.

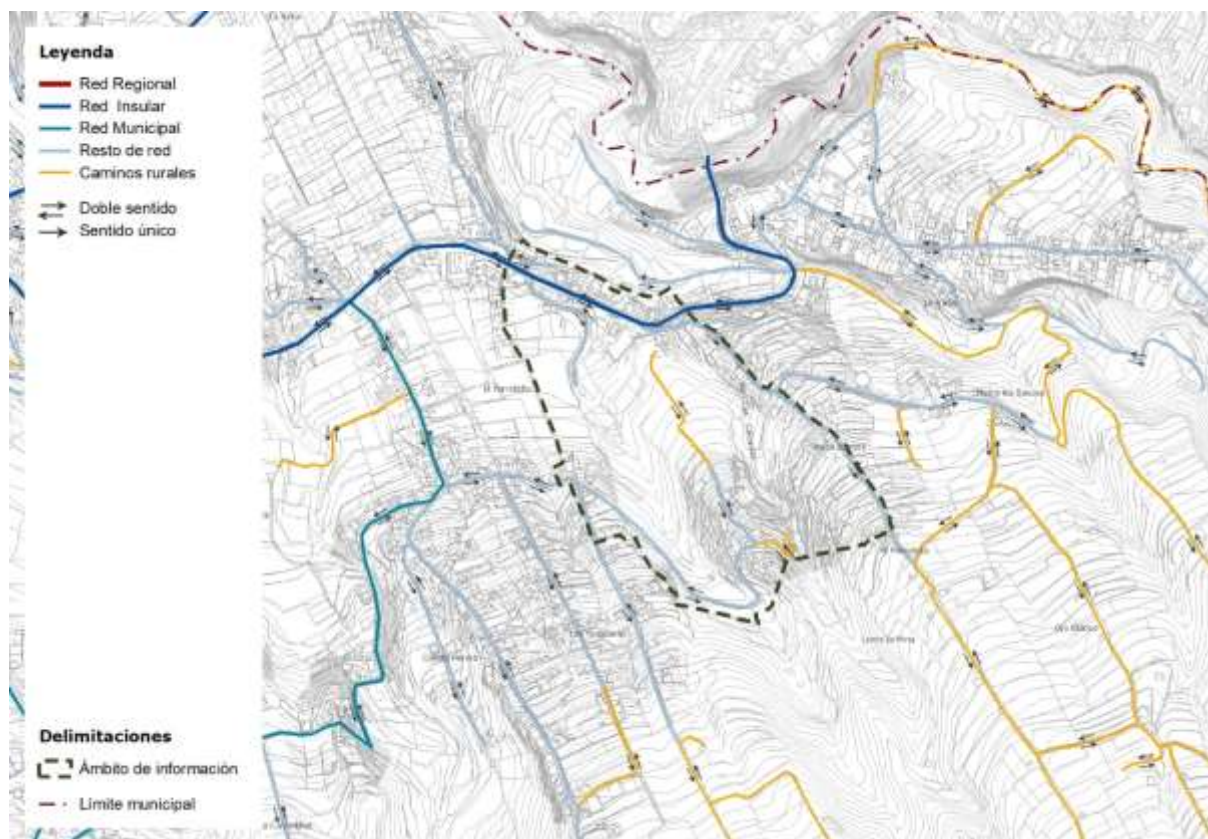


Imagen 142. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

En términos de accesibilidad territorial, el ámbito se sitúa a unos 1.800 metros del centro urbano de Santa Úrsula (aproximadamente seis minutos por carretera), mientras que la conexión con la TF-5 —principal vía distribuidora del norte insular— se materializa mediante las salidas 28 y 29, localizadas a menos de diez minutos del ámbito.

La Modificación Menor 3 se orienta a corregir parcialmente estas limitaciones mediante la definición de un nuevo trazado que mejore las condiciones funcionales y de seguridad del ámbito, facilitando las maniobras de acceso y salida e incrementando la eficiencia global del sistema viario local.

8.4.8.2. Estacionamientos

El estacionamiento de vehículos en el ámbito de estudio no se encuentra regulado, ni señalizado, produciéndose el mismo indistintamente en uno u otro margen, e incluso de forma simultánea en ambos lados. Esta práctica reduce todavía más la sección útil de unas

calles ya estrechas por configuración, generando dificultades para la circulación en doble sentido y obligando con frecuencia a maniobras de cesión de paso entre conductores.

Pese a que algunas viviendas disponen de garaje, la baja intensidad del tráfico en la vía, al tratarse de un fondo de saco, sumado al conocimiento de los residentes, que son los únicos que acceden por la vía, hace que el aparcamiento en viario tenga "sitios designados" para cada vehículo, ocupando de manera natural los mismos espacios.



Imagen 143. Aparcamiento irregular en calle Fuente Gonzalo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

En determinados tramos, los vehículos estacionados invaden parcialmente las zonas de tránsito peatonal o condicionan la visibilidad en curvas y accesos a viviendas, incrementando los riesgos de interacción entre peatones y tráfico rodado. Esta situación refleja la falta de espacios específicamente habilitados para esta función y evidencia la precariedad funcional del sistema de estacionamiento en el ámbito.

Las vías que preceden y conectan con la calle Fuente Gonzalo presentan condiciones análogas, con estacionamientos informales en los márgenes y proximidades de las viviendas, aun a riesgo de reducir el ancho útil de la calzada y dificultar el cruce de vehículos, especialmente relevante en tramos de doble sentido.



Imagen 144. Aparcamiento irregular en camino El Monte (izquierda) y en la calle Barranquillo (derecha) Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

8.4.8.3. Movilidad peatonal

La movilidad peatonal en las calles Lomo La Mina y Fuente Gonzalo es prácticamente inexistente. La ausencia de aceras, los anchos reducidos del viario y la ocupación irregular de la calzada por vehículos obligan a los peatones a circular junto al tráfico rodado en condiciones de escasa seguridad. Esta circunstancia, unida al aislamiento del asentamiento respecto de las principales vías con infraestructura peatonal —situadas a casi un kilómetro de distancia, en la TF-217— limita de forma evidente la accesibilidad universal y refuerza la dependencia casi absoluta del vehículo privado.

A estas limitaciones se suma la presencia de pendientes acusadas a lo largo del ámbito, que dificultan aún más los desplazamientos a pie, especialmente para personas mayores, menores y personas con movilidad reducida.

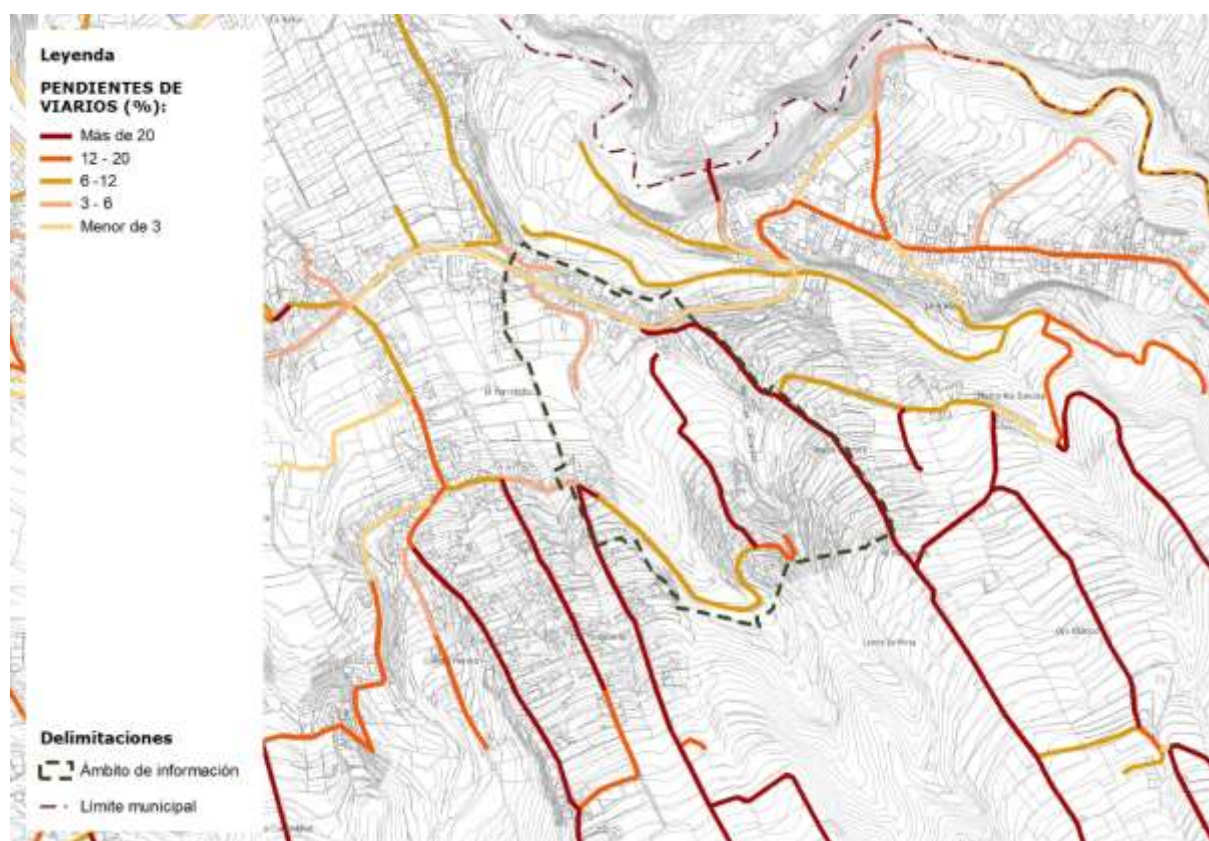


Imagen 145. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

En este contexto, la modificación menor contempla como uno de sus objetivos prioritarios la creación de nuevos itinerarios peatonales con condiciones adecuadas de accesibilidad, incorporando anchos suficientes, eliminando obstáculos y posibilitando la implantación progresiva de aceras e infraestructuras básicas que dignifiquen el tránsito peatonal.

Para promover la movilidad a pie en el municipio y mejorar la conexión entre los núcleos residenciales y las vías principales, resulta imprescindible invertir en la adecuación de la infraestructura peatonal, generando recorridos continuos, seguros y accesibles para

cualquier persona, y priorizando en la medida de lo posible soluciones segregadas del tráfico motorizado.

8.4.8.4. Movilidad ciclista

La movilidad ciclista en el ámbito del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, y en particular en las calles Lomo La Mina y Fuente Gonzalo, es prácticamente inexistente. La ausencia total de infraestructuras específicas para bicicletas, unida a la estrechez de la calzada, la irregularidad de las secciones, la presencia de pendientes acusadas y la condición de fondo de saco del sistema viario, impiden que la bicicleta pueda considerarse una alternativa real de transporte cotidiano.

En el escenario actual, el uso de la bicicleta queda relegado a desplazamientos puntuales de carácter recreativo o esporádico, careciendo de condiciones mínimas de seguridad, confort y continuidad para su integración efectiva en la movilidad diaria. Asimismo, no existe conexión ciclable con la red viaria principal ni con los ejes estructurantes del municipio, lo que refuerza la falta de funcionalidad de este modo de transporte en el ámbito.

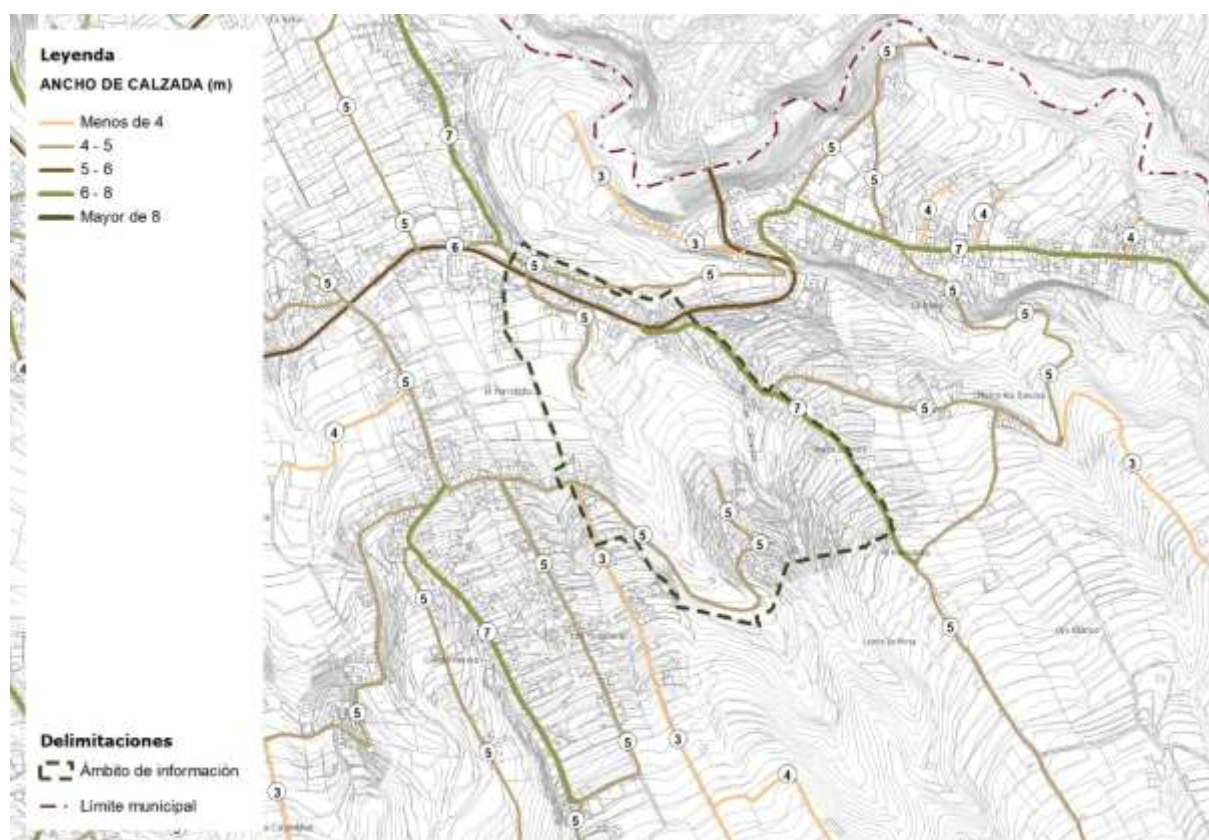


Imagen 146. Anchos de calzada en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

8.4.8.5. Transporte público

El ámbito carece de cobertura directa por parte del transporte público. No existen paradas en sus proximidades inmediatas, por lo que las personas residentes deben desplazarse hasta la carretera TF-217 para acceder a la red insular de guaguas.

La parada más cercana es la de “Los Cuatro Caminos”, situada en la intersección de la calle El Farrobo con la TF-217. Por ella circula la línea interurbana TITSA 101, que conecta La Laguna con La Orotava y atraviesa Santa Úrsula a lo largo de la TF-217. Esta línea opera todos los días, con frecuencias de entre 15 y 20 minutos en días laborables y de 40 a 80 minutos en fines de semana y festivos. Las expediciones comienzan alrededor de las 05:40 h y finalizan hacia la 01:00 h, con un tiempo medio de viaje de aproximadamente 60 minutos.

El PMUS de Santa Úrsula incorpora entre sus objetivos estratégicos la mejora de la accesibilidad al transporte público, en especial en áreas residenciales periféricas y zonas dotacionales, promoviendo la intermodalidad peatón-transporte colectivo mediante la adecuación de la infraestructura peatonal de acceso y la ubicación de paradas en puntos de elevada demanda potencial.

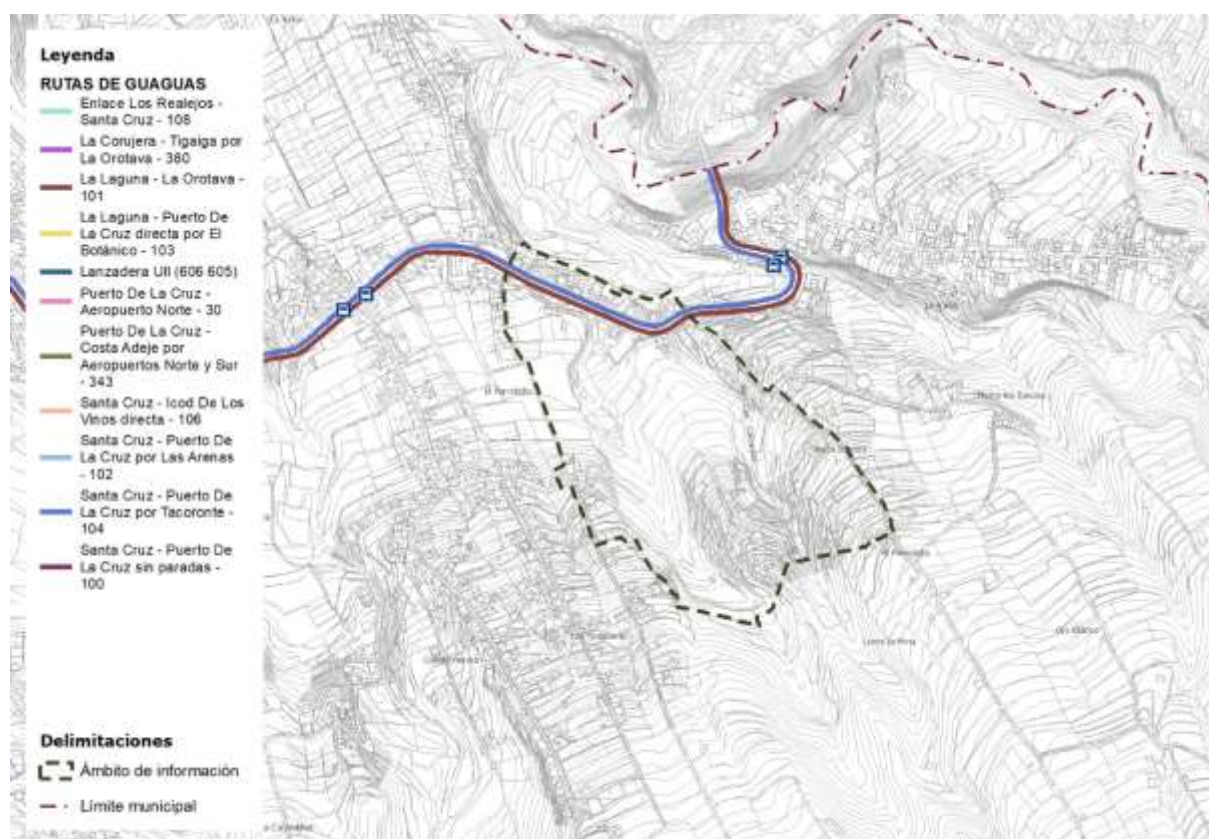


Imagen 147. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

En el caso del asentamiento rural de Lomo La Mina, la distancia hasta la TF-217 —accesible únicamente a través de la calle Fuente Gonzalo—, unida a la inexistencia de aceras y a las pendientes del recorrido, dificulta de manera notable la aproximación peatonal a las

paradas existentes. La calle Lomo La Mina, por su parte, no dispone de conexión directa ni de pavimento adecuado, lo que incrementa aún más las barreras de acceso al transporte colectivo.

Como consecuencia, el transporte público no constituye una alternativa funcional para los desplazamientos cotidianos del ámbito, reforzándose la dependencia casi exclusiva del vehículo privado para la movilidad obligada y los desplazamientos hacia el resto del municipio.

8.4.8.6. Movilidad y transporte desde la perspectiva de género

La movilidad en el ámbito de Lomo La Mina presenta condicionantes que influyen de manera significativa en la autonomía y seguridad de los desplazamientos cotidianos desde una perspectiva de género. La configuración rural del asentamiento, la ausencia de infraestructuras peatonales, la pendiente acusada del viario y la dependencia casi exclusiva del vehículo privado generan un entorno en el que el acceso seguro y eficiente a los servicios básicos resulta especialmente limitado para determinados grupos de población.

La inexistencia de aceras y la necesidad de caminar por la calzada —compartiendo espacio con vehículos en vías estrechas y sin visibilidad suficiente— incrementan la percepción de inseguridad durante los desplazamientos a pie, particularmente en horarios de baja afluencia o condiciones de iluminación reducida. Esta circunstancia desincentiva el uso de modos blandos y restringe la autonomía personal en desplazamientos cotidianos.

Asimismo, la distancia hasta la TF-217, donde se ubican las paradas de transporte público más cercanas, junto con la falta de un itinerario peatonal seguro y accesible, dificulta la conexión con la red de transporte colectivo. Esta situación condiciona la movilidad obligada, especialmente de quienes dependen en mayor medida del transporte público para acceder a servicios educativos, sanitarios, administrativos o comerciales.

El carácter de fondo de saco del asentamiento rural y la ausencia de alternativas peatonales o ciclistas seguras refuerzan esta limitación, reduciendo la posibilidad de desplazamientos autónomos y la accesibilidad universal del ámbito.

La mejora de la conectividad viaria prevista en fases posteriores de ordenación constituye una oportunidad para avanzar hacia un modelo de movilidad más seguro, accesible y equitativo. La adecuación de la infraestructura peatonal, la jerarquización del viario y la mejora de la conexión con los corredores insulares deberán ser elementos clave para integrar la perspectiva de género en la movilidad local y favorecer patrones de desplazamiento más inclusivos y sostenibles.

8.4.9. Infraestructuras y servicios

La información detallada relativa a las infraestructuras y servicios presentes en el ámbito objeto de la Modificación Menor se recoge en los planos del bloque IU —Planos 10.01, 10.02 y 10.03— que acompañan este Documento Borrador. Dichos planos han sido elaborados a partir de la información facilitada por el Ayuntamiento, la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (EIEL), los datos suministrados por las distintas administraciones sectoriales y repositorios de datos abiertos, así como las comprobaciones efectuadas durante las visitas de campo. En ellos se representan los trazados de las redes existentes y previstas, detallando, cuando procede, sus características técnicas (tipologías, diámetros y elementos auxiliares).

La siguiente imagen recoge exclusivamente las infraestructuras existentes en el momento de redacción del presente documento, con carácter indicativo, a fin de contextualizar el nivel actual de dotación y servicios asociado al ámbito:

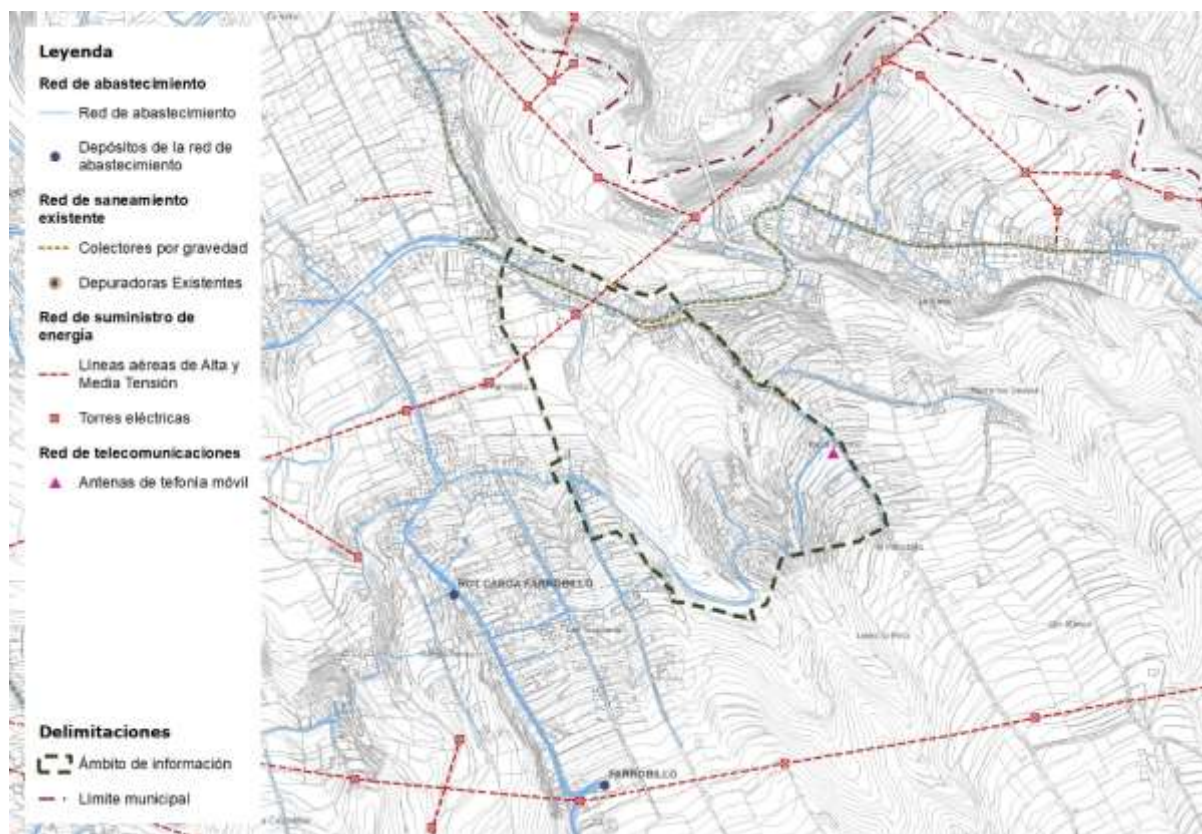


Imagen 148. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 3.
Fuente: Elaboración propia.

El ámbito presenta un nivel de dotación de infraestructuras y servicios bajo, muy ligado a sus características y cierto grado de aislamiento que presenta. La red de abastecimiento se concentra fundamentalmente en las vías principales, especialmente en la Carretera General, la calle Fuente Gonzalo y Lomo La Mina. En cambio, la red de saneamiento es prácticamente inexistente, concentrándose únicamente en la Carretera General.

El ámbito se encuentra además atravesado, en su extremo norte, por una línea aérea de suministro eléctrico de media-alta tensión, cuyo trazado discurre aproximadamente en paralelo a la Carretera General. Las redes de alumbrado público y telecomunicaciones presentan una implantación similar a la de abastecimiento, entorno a los viarios principales.

8.5. Objetivos específicos de la ordenación

La presente Modificación Menor formula un conjunto de objetivos específicos dirigidos a resolver la problemática histórica de aislamiento que afecta al Asentamiento Rural de Lomo La Mina respecto del resto del municipio, así como a mejorar su accesibilidad, conectividad y seguridad. Todo ello se plantea desde una ordenación coherente con los principios de accesibilidad universal, seguridad vial, eficiencia funcional y sostenibilidad urbana.

- **Mejora del acceso viario a Lomo La Mina:** La actuación persigue mejorar de forma efectiva el acceso al asentamiento, mediante el desarrollo de nuevas conexiones directas con la carretera TF-217, o a través de la adecuación y optimización de los accesos existentes. Con ello se busca reducir la actual condición de aislamiento y favorecer una integración funcional más eficiente entre el asentamiento y el resto del municipio.
- **Incremento de la seguridad vial y reducción de la conflictividad:** Se pretende reforzar la seguridad de los usuarios mediante la redefinición de trazados y anchos viarios existentes, o la creación de nuevos que permitan corregir los problemas derivados de la propia orografía del terreno —incluyendo taludes inestables y la falta de protecciones viarias adecuadas—. Asimismo, se persigue resolver las maniobras de cruce conflictivas, mejorar la visibilidad en curvas y regularizar el estacionamiento informal que actualmente invade la calzada y compromete la seguridad tanto peatonal como rodada.
- **Optimización de la funcionalidad del viario y de su sección transversal:** El objetivo es adaptar el viario a las necesidades reales de movilidad del asentamiento, garantizando que su sección transversal permita la circulación en condiciones adecuadas de seguridad y confort. La ordenación se orienta a reducir de manera efectiva los tiempos de desplazamiento con el centro urbano de Santa Úrsula, mediante la adecuación y mejora funcional del viario existente.
- **Mejora de la infraestructura peatonal y de la accesibilidad universal:** Se plantea la incorporación de itinerarios peatonales seguros y accesibles que permitan establecer alternativas reales de tránsito hacia el núcleo urbano, reduciendo la dependencia exclusiva del vehículo privado. Se busca así eliminar la problemática derivada de la necesidad de compartir calzada con el tráfico rodado, mediante soluciones compatibles con el carácter rural del ámbito y con la topografía del entorno.
- **Minimizar el impacto sobre el entorno rural y el paisaje agrario:** Se reducirán al mínimo los impactos asociados a la mejora de la conectividad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, priorizando una ocupación del suelo estrictamente necesaria y evitando afecciones sobre el paisaje agrario. La ordenación favorecerá un trazado técnicamente eficiente y respetuoso con la morfología natural del terreno, limitando los movimientos de tierras, preservando las estructuras agrícolas tradicionales y garantizando una integración adecuada de la nueva infraestructura con el carácter rural del ámbito.
- **Adecuar la ordenación a la estructura y configuración del asentamiento:** La ordenación se ajustará a la estructura territorial del asentamiento, minimizando las afecciones sobre viviendas existentes, parcelas en uso, accesos privados y espacios agrícolas consolidados. Los trazados y secciones viarias se adaptarán a la configuración real del medio físico y funcional, asegurando un reparto equitativo de cargas y evitando ocupaciones que comprometan la continuidad, viabilidad o sostenibilidad social del asentamiento rural.

En conjunto, estos objetivos aspiran a transformar la movilidad y la accesibilidad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, dotándolo de conexiones más eficientes, seguras y acordes con sus necesidades reales, reduciendo su histórica situación de aislamiento y mejorando la funcionalidad global del viario. La intervención permitirá integrar el asentamiento de manera más efectiva en la estructura territorial del municipio, reforzar la seguridad de los desplazamientos y avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, accesible y coherente con la singularidad física y rural del ámbito.

8.6. Alcance y contenido de las alternativas de ordenación

El procedimiento de evaluación ambiental exige la definición de alternativas, que consisten en establecer distintas formas de materializar las actuaciones que se proponen en el Borrador del instrumento de ordenación. Estas alternativas deben ser razonables desde el punto de vista técnico y jurídico, además de económica y ambientalmente sostenibles.

En este orden, se plantean las siguientes alternativas de ordenación.

8.6.1. Alternativa 0

8.6.1.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 0

La Alternativa 0 consiste en no ejecutar la Modificación Menor, manteniéndose íntegramente la ordenación vigente para el ámbito del Asentamiento.



Imagen 149. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

No se prevé la creación de nuevas conexiones viarias ni la modificación de la estructura existente, preservándose la condición de fondo de saco de la calle Fuente Gonzalo y la dependencia exclusiva del acceso actual hacia la TF-217 a través de la calle El Farrotillo.

Esta opción mantiene sin ajustes las determinaciones del planeamiento, sin incorporar mejoras que permitan responder a las limitaciones físicas, funcionales y topográficas detectadas. La configuración viaria continúa caracterizada por secciones reducidas, ausencia de continuidad transversal, falta de infraestructura peatonal y baja capacidad circulatoria, perpetuando la limitada accesibilidad del asentamiento.

La clasificación y categorización del suelo se mantiene en los mismos términos que establece el planeamiento vigente, sin alteraciones en su delimitación, régimen urbanístico ni condiciones de uso.

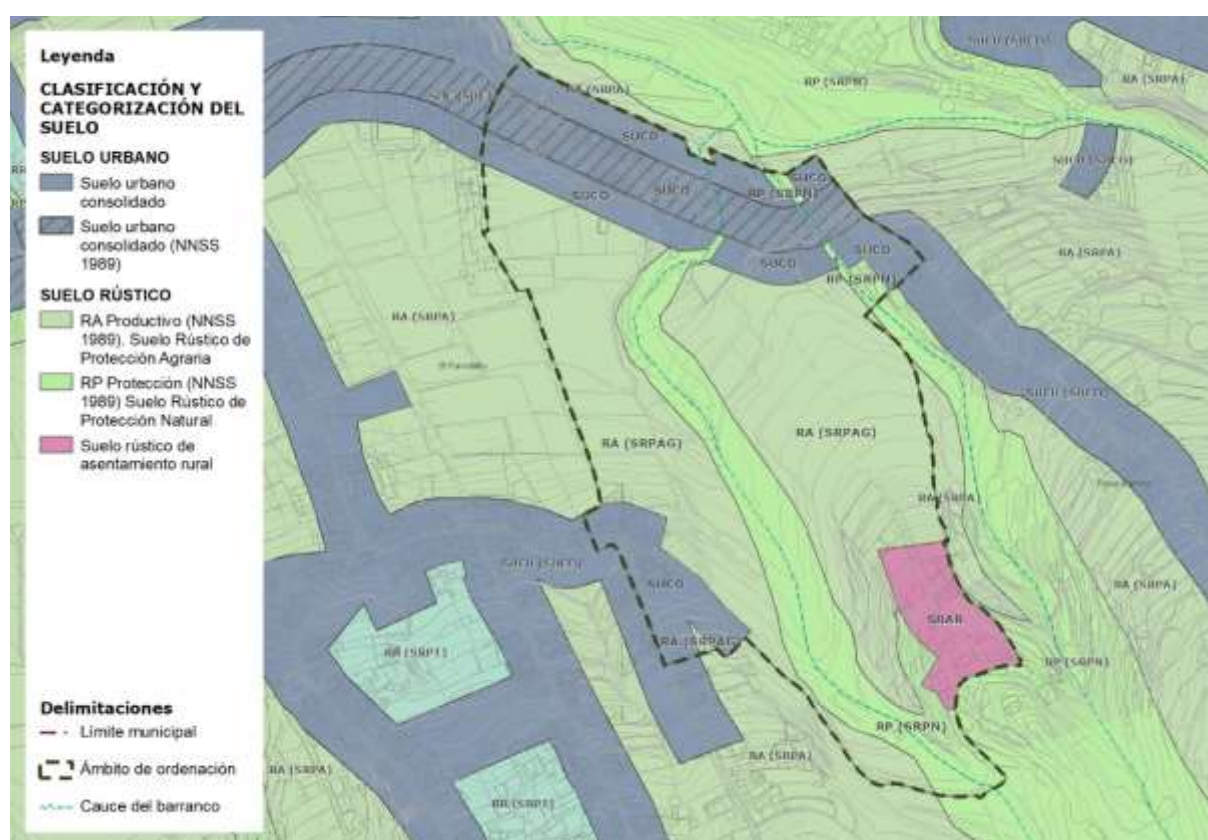


Imagen 150. Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 3.
Fuente: Elaboración propia.

8.6.1.2. Integración física de la Alternativa 0

La integración física de la Alternativa 0 reproduce íntegramente las condiciones actuales del ámbito, sin introducir modificaciones respecto al planeamiento vigente. Al mantenerse la estructura viaria existente, persisten las mismas limitaciones urbanísticas y topográficas que caracterizan hoy a las calles Lomo La Mina y Fuente Gonzalo, manteniéndose su inadecuación funcional derivada de la escasa sección, el trazado irregular, la limitada visibilidad en determinados puntos y las deficiencias generales en materia de seguridad vial.

En ausencia de nuevas conexiones o ajustes del trazado, se conserva igualmente la condición de fondo de saco del acceso al asentamiento y su dependencia exclusiva de la conexión con la TF-217 a través de la calle El Farrobbillo, sin resolver las restricciones estructurales que condicionan la movilidad interna y externa del ámbito.

8.6.1.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 0

La afección a la movilidad en la Alternativa 0 reproduce íntegramente las limitaciones ya identificadas en el diagnóstico del estado actual. Al no introducirse modificaciones en la ordenación, se mantienen las disfunciones existentes: viarios de sección reducida, ausencia de aceras y de itinerarios peatonales seguros, estacionamiento no regulado que invade la calzada y una dependencia absoluta de la calle El Farrobbillo como único acceso indirecto hacia la TF-217.

En este escenario, no se mejora la conectividad del asentamiento, no se diversifican los flujos de entrada y salida ni se corrigen los problemas de seguridad vial derivados de los cruces conflictivos, de la escasa visibilidad o de la convivencia entre tráfico rodado y peatonales. En consecuencia, la movilidad del ámbito permanece condicionada por las mismas restricciones estructurales que limitan su funcionalidad y accesibilidad.

8.6.2. Alternativa 1

8.6.2.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 1

La Alternativa 1 plantea la prolongación de la calle Lomo La Mina en dirección norte hasta su conexión con la carretera TF-217, con el objetivo de resolver los problemas de aislamiento y la escasa conectividad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina. Esta propuesta se apoya en parte del entramado de senderos agrícolas preexistentes que actualmente conectan distintas explotaciones y finalizan en las proximidades de la carretera general. No obstante, la conexión final presenta una elevada complejidad derivada del pronunciado desnivel existente respecto a la TF-217. Pese a ello, esta alternativa constituye la solución solicitada inicialmente por el Ayuntamiento y la que fundamenta la propia iniciativa de la Modificación Menor.

La alternativa se articula en las siguientes actuaciones principales:

- **Prolongación de la calle Lomo La Mina hacia la TF-217**, aprovechando el trazado del sendero agrícola existente como soporte del nuevo viario.
- **Creación de un nuevo acceso rodado al Asentamiento Rural**, reduciendo notablemente los recorridos actuales y mejorando su integración funcional con el resto del municipio.
- **Implantación de un viario de doble sentido** que permita establecer una alternativa real de entrada y salida, descargando el acceso sur existente.
- **Incorporación de una senda peatonal segura y accesible**, integrada en la plataforma del nuevo viario conectando el núcleo con la carretera general.

- **Ajuste del trazado a la topografía y a la estructura parcelaria**, minimizando afecciones sobre construcciones, explotaciones agrícolas, muros y elementos patrimoniales o del paisaje.

La prolongación del viario se plantea desde el extremo sur de la calle Lomo La Mina, continuando en dirección norte y apoyándose en la traza actual del sendero agrícola, cuyo alineamiento constituye la prolongación natural del viario existente. Para su transformación en viario rodado se propone una plataforma única de 7,50 m, suficiente para habilitar una calzada de doble sentido y un itinerario peatonal continuo, delimitado y seguro. Este corredor permitirá una conexión rodada y peatonal directa con la TF-217, reduciendo de forma significativa los tiempos de desplazamiento y mejorando la integración del Asentamiento con la red viaria municipal.



Imagen 151. Sendero prolongación actual de la calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.

El nuevo viario discurriría íntegramente por suelo rústico y, por tanto, no confiere condición de suelo urbano ni la otorga a las parcelas situadas a lo largo de su recorrido. El trazado se ha adaptado a elementos físicos, de la realidad, incorporando pequeñas correcciones para evitar afecciones innecesarias.

La principal complejidad de esta alternativa reside en la conexión final con la TF-217, condicionada por un desnivel aproximado de 13 metros entre la cota de llegada del sendero y la carretera insular. A solicitud municipal, dicha conexión debe materializarse en la intersección entre el Camino Tosca Barrio y la TF-217, a través de la parcela vacante situada junto a la edificación destinada a comercio de repuestos. En este punto existe una torre de media tensión cuya reubicación resulta necesaria para materializar el nuevo viario.

Para garantizar la maniobrabilidad y la transición topográfica, el trazado debe disponer del mayor desarrollo longitudinal posible, discurriendo adosado a la medianera de la edificación comercial, aprovechando la totalidad del largo de su fondo edificado. Aun así, la pendiente resultante superaría el 30 %, valor comparable a otros viarios del entorno (p. ej., Camino Tosca Barrios), pero inadecuado para una conectividad óptima y especialmente limitante para la movilidad peatonal. Asimismo, la complejidad de las obras exige importantes

movimientos de tierra y la ejecución de estructuras de contención de gran entidad, lo que incrementa sustancialmente los costes respecto a otras alternativas posibles.



Imagen 152. Parcela vacante en la intersección entre el Camino Tosca Barrios y TF-217, donde se propone la intersección con la prolongación de calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.

La ordenación planteada por la presente alternativa, se muestra en el siguiente plano, en el mismo se identifican las alineaciones viarias resultantes y las afecciones sobre parcelas. Se representa en verde la traza que se apoya en elementos de la realidad existente, que no suponen una ocupación o afección sobre la parcela contigua, y en rojo los tramos que requieren algún tipo de ocupación. En su conjunto, la alternativa presenta un alto grado de afección, muy condicionado por la compleja conexión final con la carretera TF-217. Así mismo, se acompaña de una tabla de las superficies resultantes de la ordenación.

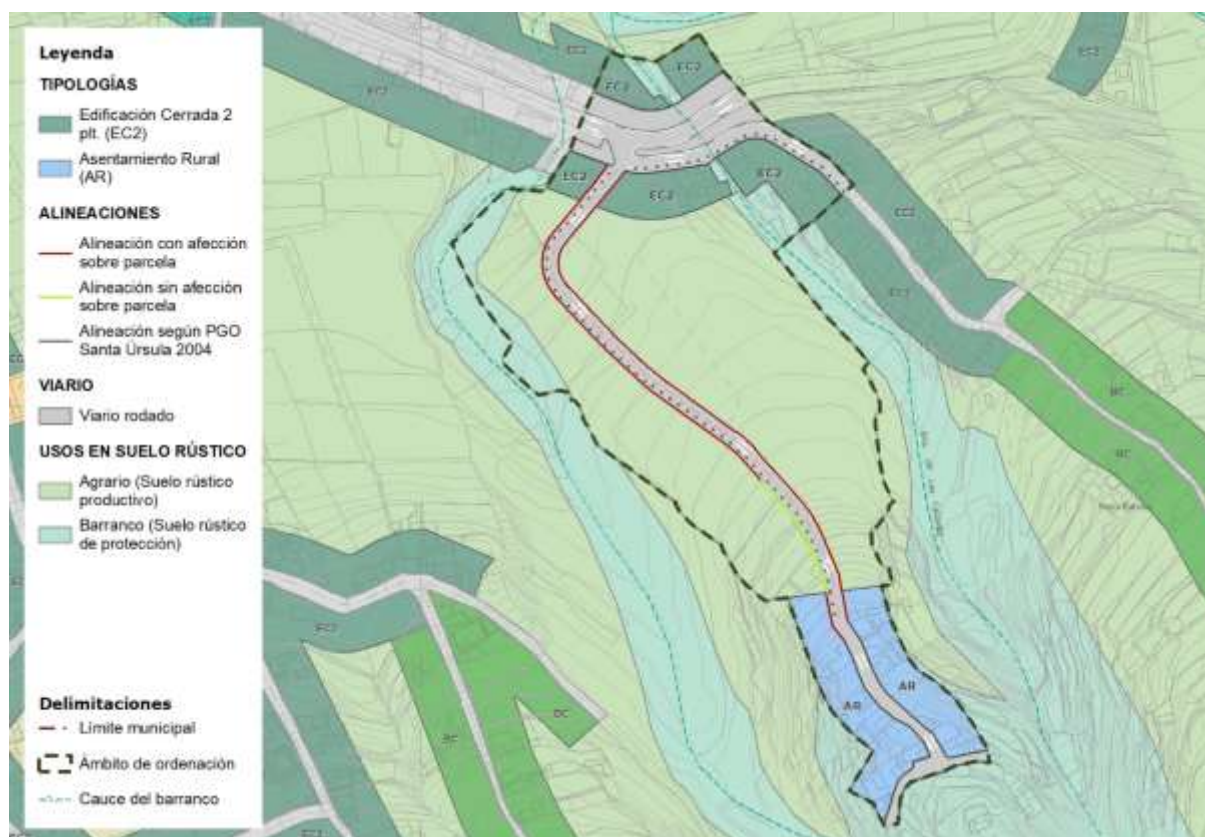


Imagen 153. Alternativa 1. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 1 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	5.782,88
Residencial	Residencial en Asentamiento Rural (AR)	3.784,89
	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	3.453,72
Primario	Agrario	19.652,84
Ambientales	Protección - Barrancos	2.122,70
SUPERFICIE TOTAL		34.797,04

Tabla 40. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

Pese a que esta alternativa constituye la solución conceptualmente más integradora —al resolver la conexión directa del núcleo con la TF-217—, su viabilidad se ve seriamente limitada por los condicionantes topográficos y constructivos señalados, siendo previsiblemente determinantes en su valoración técnica y económica.

El nuevo viario se desarrolla mediante una sección tipo orientativa que garantiza accesibilidad universal, continuidad peatonal y una transición coherente entre ámbitos rústico y urbano:

- Viario a través de suelo rústico con un ancho mínimo de 7,50 m, distribuidos en calzada de circulación de vehículos de doble sentido de 5,00 m., arcén de 0,50 m. y senda peatonal de 2,00 m, que garantiza en todo su recorrido un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021.

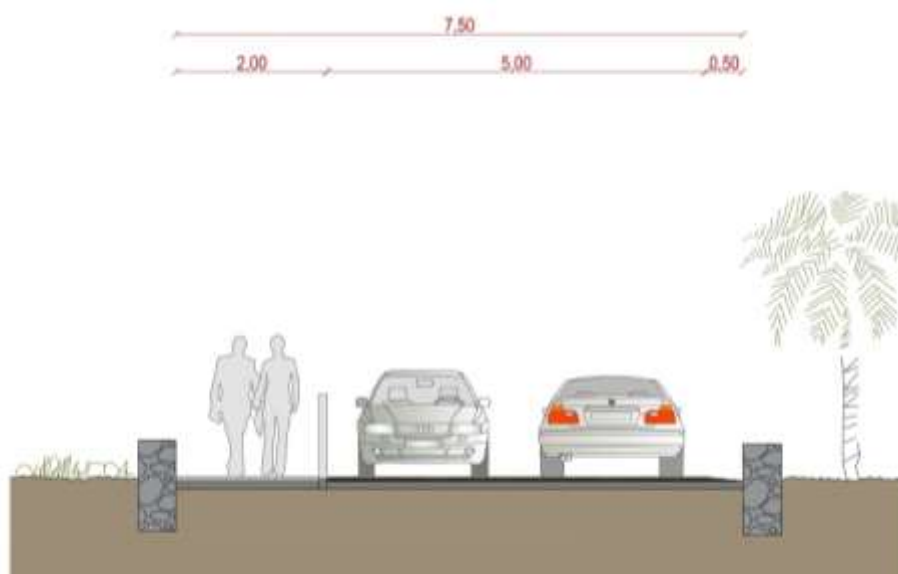


Imagen 154. Sección tipo del trazado nuevo viario. Fuente: Elaboración propia.

A los efectos de mayor compresión de la propuesta de ordenación planteada por la alternativa 1, a continuación se muestra a modo orientativo el posible diseño viario y la integración entre el tránsito rodado y peatonal, a los efectos del posterior proyecto de urbanización:

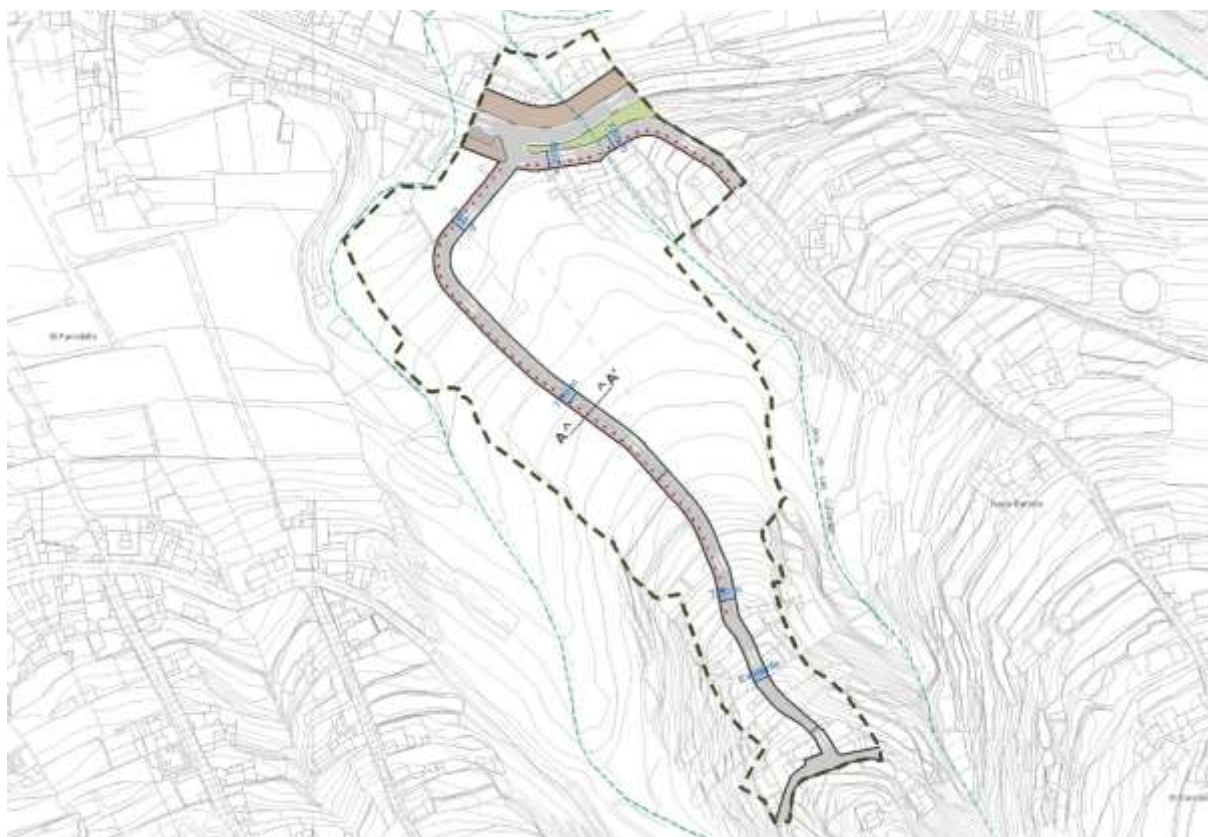


Imagen 155. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 1 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

8.6.2.2. Integración física de la Alternativa 1

La integración física de la Alternativa 1 está fuertemente condicionada por la topografía del ámbito y por la lógica territorial del Asentamiento Rural de Lomo La Mina. El trazado propuesto se apoya en la prolongación natural de la calle Lomo La Mina a través del sendero agrícola existente, lo que permite una inserción inicial relativamente coherente con la morfología del terreno y con la estructura parcelaria tradicional del asentamiento. No obstante, a medida que el viario avanza hacia la TF-217, la fuerte pendiente del terreno y el desnivel acumulado imponen una adaptación geométrica compleja que condiciona de forma notable su grado de integración.

En su tramo interior, el viario discurre entre bancales, muros y parcelas agrícolas en explotación, permitiendo un encaje razonablemente ajustado mediante pequeñas correcciones laterales que reducen afecciones sobre elementos característicos del paisaje agrario. La sección en plataforma única y la senda peatonal integrada permiten una transición compatible con el carácter rústico del entorno y favorecen una percepción visual continua del paisaje tradicional.

Sin embargo, en su tramo final, la integración física se ve especialmente limitada por la necesidad de salvar el desnivel aproximado de 13 metros respecto a la cota de la TF-217. La adaptación al terreno exige un desarrollo longitudinal mayor y la ejecución de importantes obras de contención, lo que introduce un impacto visual y volumétrico muy superior al del resto del trazado. La conexión en la intersección con el Camino Tosca

Barrios, aunque viable desde el punto de vista funcional, requiere la reubicación de la torre de media tensión existente y la intervención directa en la parcela vacante colindante, lo que incrementa la escala de la actuación en comparación con la morfología tradicional del ámbito.

En conjunto, la alternativa logra una correcta integración en su tramo interior, manteniendo coherencia con la estructura agraria y con la imagen del asentamiento; sin embargo, presenta una integración física limitada y de mayor impacto en el tramo de conexión con la TF-217, debido a los condicionantes topográficos, la necesidad de grandes obras y la modificación sustancial de la fachada paisajística del borde norte del asentamiento.

8.6.2.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 1

La Alternativa 1 tendría un efecto significativo sobre la movilidad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina, al introducir un nuevo eje de conexión directa con la carretera TF-217 que modificaría de forma sustancial los patrones actuales de desplazamiento. La apertura de este nuevo acceso permitiría crear un itinerario rodado alternativo al acceso a través de la calle Fuente Gonzalo, reduciendo los tiempos de recorrido hacia la red viaria insular y redistribuyendo los flujos de tráfico que actualmente se concentran en un único punto de entrada y salida del núcleo.

Desde el punto de vista funcional, la implantación de un viario de doble sentido a lo largo de la prolongación de Lomo La Mina permitiría establecer un esquema circulatorio más equilibrado dentro del asentamiento, disminuyendo la dependencia del itinerario actual por la calle Fuente Gonzalo y mejorando la capacidad de respuesta ante situaciones de saturación puntual o emergencias. Esta alternativa reforzaría, además, la accesibilidad de los vehículos de servicios públicos —transporte colectivo, recogida de residuos, mantenimiento y emergencias—, incrementando la seguridad y la operatividad del núcleo rural.

En cuanto a la movilidad peatonal, la senda proyectada paralela al nuevo viario habilitaría un recorrido accesible entre el asentamiento y la TF-217, mejorando las condiciones de conectividad no motorizada, especialmente relevantes en un área con fuerte pendiente y ausencia de itinerarios seguros. No obstante, la elevada pendiente del tramo final limita parcialmente la funcionalidad de este recorrido y reduce su atractivo para desplazamientos cotidianos a pie.

Desde la perspectiva global del sistema de movilidad, la alternativa generaría un beneficio neto en términos de conectividad y distribución del tráfico, pero dicho beneficio queda condicionado por la compleja conexión final con la carretera insular, que podría convertirse en un punto de fricción operativa si no se garantizan condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y maniobrabilidad. En conjunto, la alternativa mejora la movilidad del núcleo pero incorpora un punto crítico derivado de sus propias limitaciones topográficas.

8.6.3. Alternativa 2

8.6.3.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 2

La Alternativa 2 parte de un planteamiento más conservador respecto a la Alternativa 1, orientado a mejorar la accesibilidad y la funcionalidad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina mediante la adecuación y reconocimiento del trazado actual de la calle Fuente Gonzalo. Se trata de una propuesta de intervención centrada en la mejora de la infraestructura existente, evitando la ejecución de nuevos viarios de gran impacto en el entorno y elevado coste económico, y dando respuesta a la disfunción derivada de que el planeamiento vigente reconoce el asentamiento rural, pero no reconoce su único acceso actual, generando una situación de debilidad funcional.

La alternativa se articula en las siguientes actuaciones principales:

- **Reconocimiento y adecuación del trazado actual de la calle Fuente Gonzalo** como acceso formal al asentamiento rural.
- **Mejora integral del trazado actual**, corrigiendo sus deficiencias en cuanto a ancho viario, visibilidad y seguridad, especialmente en los tramos de mayor estrechez y mayor pendiente lateral.
- **Ampliación de la plataforma viaria para permitir el tránsito en doble sentido**, reforzando su capacidad funcional como acceso principal del asentamiento.
- **Creación de una senda peatonal continua y segura**, inexistente en la actualidad, que garantice la accesibilidad universal.
- **Preservación de elementos con valores patrimoniales y etnográficos**, como las "Cuevas de Lomo La Mina" y la "Fuente Gonzalo", ajustando la sección en el margen opuesto para evitar cualquier afección.
- **Adaptación del tramo final del viario en el Asentamiento**, ajustando alineaciones y minimizando afecciones sobre edificaciones y parcelas en uso.
- **Habilitación de un cambio de sentido en el Asentamiento**, que permita el giro seguro de vehículos y desincentive el tránsito de vehículos pesados hacia el interior del asentamiento.

El acceso actual al asentamiento se produce exclusivamente a través de la calle Fuente Gonzalo, cuyo estado presenta importantes limitaciones funcionales y de seguridad, derivadas de estrechamientos, muros de contención de gran altura, falta de visibilidad, giros de radio insuficiente y ausencia total de senda peatonal. Estas carencias afectan de manera notable a la movilidad cotidiana de los residentes.

Asimismo, el acceso a Fuente Gonzalo depende de la intersección con la TF-217 a través de la calle Farrobillo, viario que también presenta saturación y problemas de capacidad. Debe destacarse que la Modificación Menor 2 (Prolongación de la calle Barranquillo), incluida en este mismo documento, permitirá reorganizar la movilidad del entorno y mejorar la accesibilidad al conjunto del barrio de El Farrobillo, beneficiando directamente al acceso al Asentamiento Rural de Lomo La Mina.

En este marco, la Alternativa 2 plantea una mejora integral del trazado existente de la calle Fuente Gonzalo hasta su llegada al asentamiento, reconociéndolo expresamente como viario de acceso mediante la presente modificación menor. Para ello se ha realizado un levantamiento detallado del trazado, identificando puntos críticos y definiendo una propuesta de ampliación selectiva que permita disponer de una sección funcional mínima.

Como parte del proceso de definición del trazado, se ha realizado un estudio detallado de las alineaciones viarias en el encuentro entre la calle Fuente Gonzalo y el Asentamiento Rural, con el objetivo de minimizar las afecciones sobre edificaciones, construcciones auxiliares y parcelas en uso. El análisis ha permitido ajustar el viario de forma precisa, apoyándolo en aquellos elementos de la realidad física que presentan continuidad geométrica y evitando ocupaciones innecesarias.

En la imagen siguiente de la propuesta de ordenación, se representan las alineaciones resultantes: en verde, los tramos que se apoyan sobre elementos existentes sin generar afecciones u ocupación de las parcelas; y en rojo, aquellos que requieren ocupación. En términos generales, se ha logrado reducir de manera significativa el grado de afección sobre las parcelas residenciales sin comprometer la funcionalidad global de la propuesta. Así mismo se acompaña la ordenación de una tabla con el cómputo de las superficies de la ordenación planteada.

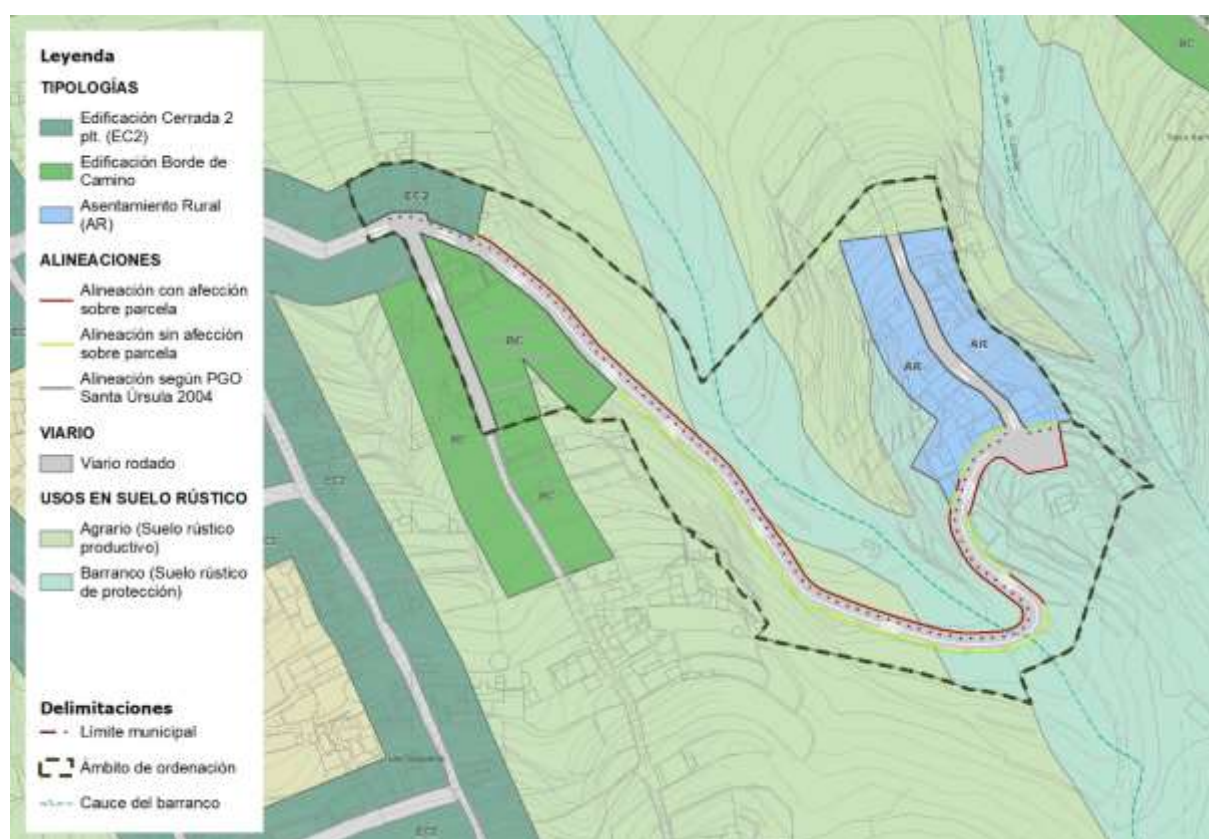


Imagen 156. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 2 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	4.695,87
Residencial	Residencial en Asentamiento Rural (AR)	3.837,48
	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	1.033,99
	Residencial en Borde de Camino (BC)	2.447,04
Primario	Agrario	9.800,64
Ambientales	Protección - Barrancos	10.017,51
SUPERFICIE TOTAL		31.832,53

Tabla 41. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 2 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

El nuevo trazado viario se proyecta mediante secciones adaptadas a las distintas condiciones geométricas del corredor, garantizando en todos los casos accesibilidad universal, continuidad peatonal y adecuación topográfica. Las secciones tipo orientativas son las siguientes:

- **Sección Tipo A – Tramos de mayor estrechez:** Viario con senda peatonal en ménsula, con un ancho mínimo total de 8,50 m, distribuido en una calzada de doble sentido de 5,00 m, arcén de 0,50 m y senda peatonal de 2,00 m en voladizo, garantizando un ancho libre superior a 1,80 m conforme a la ORDEN TMA/851/2021.

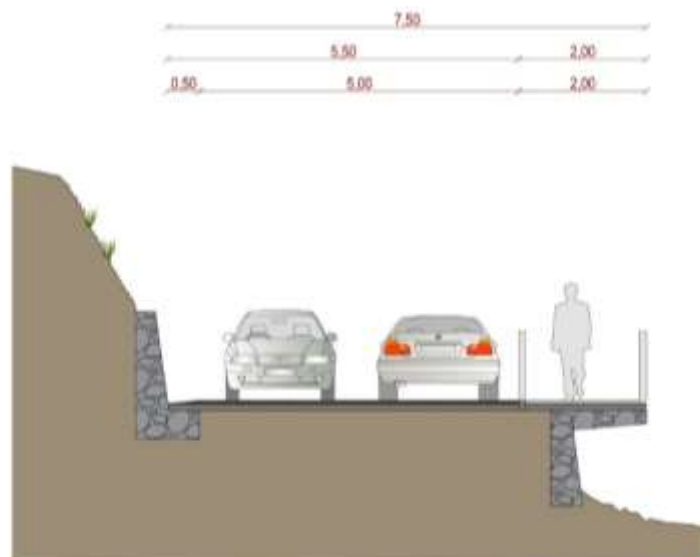


Imagen 157. Sección viaria tipo A de la adecuación de la calle Fuente Gonzalo en los tramos de mayor estrechez. Fuente: Elaboración propia.

- **Sección Tipo B – Tramos con ancho suficiente o presencia de edificaciones en un margen:** Viario a través de suelo rústico o asentamiento rural con edificaciones en uno de sus márgenes, con un ancho mínimo de 8,50 m, destinados a calzada de circulación de vehículos en doble sentido de 5,00 m.,

con arcén de 0,50 m. y senda peatonal de 2,00 m, que garantiza un ancho de paso superior a 1,80 m. con arreglo a lo dispuesto en la ORDEN TMA/851/2021

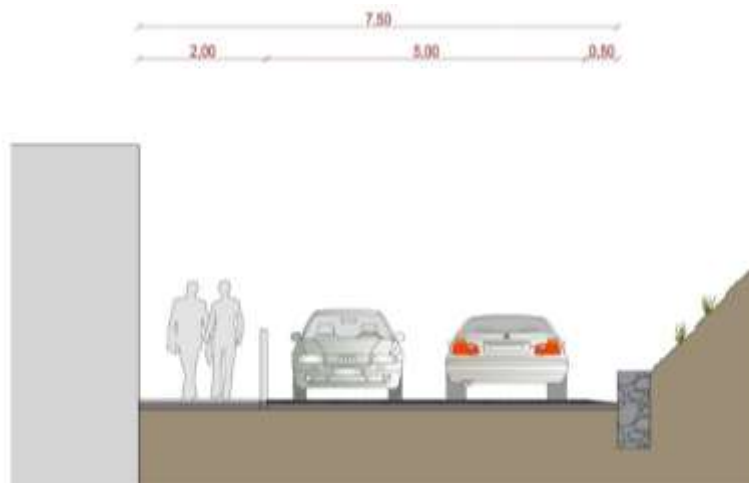


Imagen 158. Sección viaria tipo B en Camino La Chocha. Fuente: Elaboración propia.

Se incluye a continuación un esquema orientativo que ilustra la integración entre tránsito rodado y peatonal, así como la capacidad de maniobra en el fondo de saco propuesto:

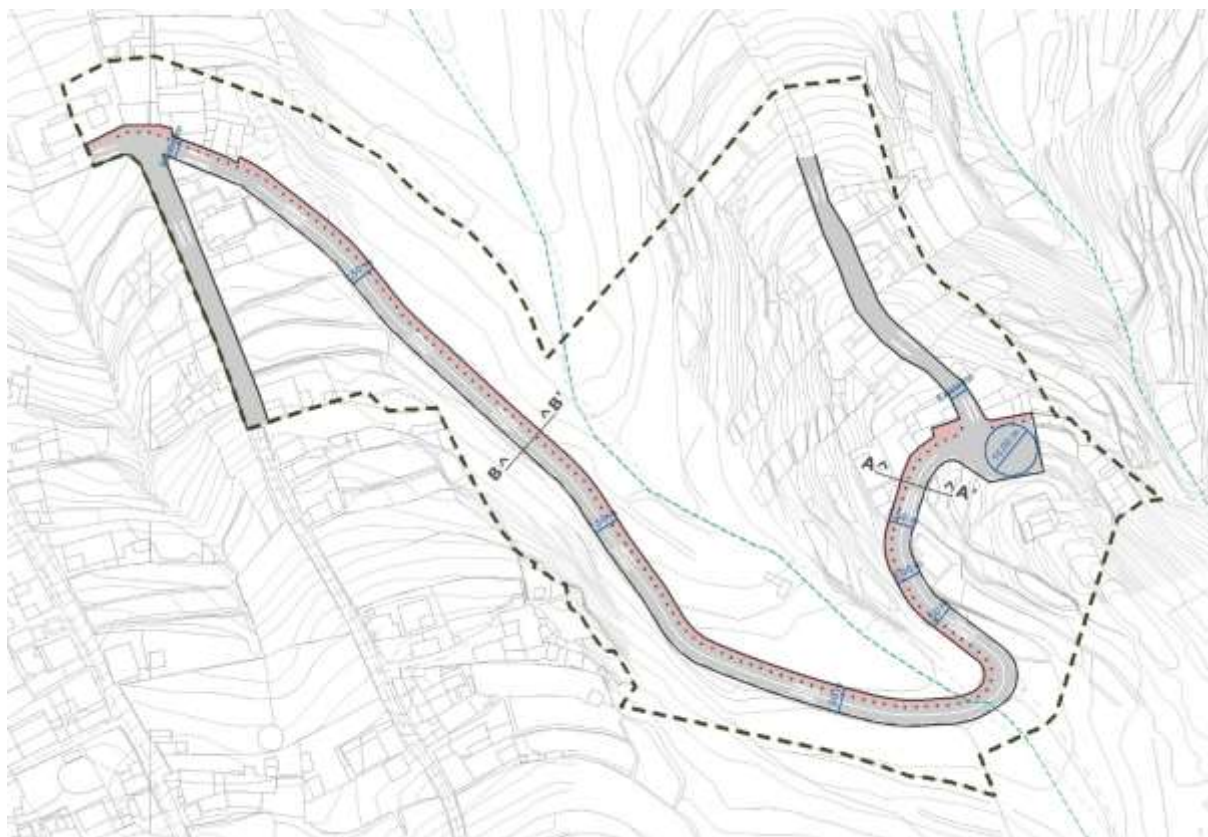


Imagen 159. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

La Alternativa 2 constituye una solución técnicamente más viable y proporcionada que la Alternativa 1, al evitar la ejecución de un nuevo viario de elevada pendiente y alto coste estructural, centrando la intervención en la mejora y adecuación del acceso ya existente. Aunque no resuelve mediante una nueva conexión directa la integración con la TF-217, sí optimiza de forma clara y eficaz las condiciones actuales de acceso al Asentamiento Rural de Lomo La Mina, reduciendo riesgos, mejorando la transitabilidad y reforzando su funcionalidad cotidiana.

Por ello, y desde una perspectiva de viabilidad técnica, económica y territorial, la Alternativa 2 puede considerarse más equilibrada y adecuada que la Alternativa 1 para atender las necesidades reales del asentamiento.

8.6.3.2. Integración física de la Alternativa 2

La integración física de la Alternativa 2 se fundamenta en la mejora y adecuación del trazado existente de la calle Fuente Gonzalo, lo que permite una intervención más proporcionada y coherente con la morfología consolidada del Asentamiento Rural de Lomo La Mina y su entorno inmediato. A diferencia de la Alternativa 1 —que introduce un nuevo viario de fuerte impacto topográfico—, esta opción se apoya en la traza reconocida, reduciendo la magnitud de los movimientos de tierra, la afección territorial y las necesidades estructurales derivadas de la pendiente del terreno.

El análisis de la topografía revela que la traza actual, aun presentando estrechamientos y condicionantes geométricos significativos, ofrece mejores condiciones de adaptación física que las derivadas de un nuevo corredor de conexión hacia la TF-217. Por ello, la propuesta plantea ajustes concretos en los puntos de menor anchura, donde se adopta una solución en ménsula para la senda peatonal, evitando grandes desmontes y preservando la estabilidad de los muros de contención preexistentes situados en la ladera superior. Esta solución permite compatibilizar la ampliación funcional del viario con la protección del entorno agrícola o paisajístico.

Asimismo, la integración física de la alternativa requiere respetar elementos con valores patrimoniales y etnográficos —como las “Cuevas de Lomo La Mina” y la “Fuente Gonzalo”—, ubicados en posiciones expuestas a potenciales afecciones. La alternativa se ha diseñado expresamente para preservar su integridad, desplazando la ampliación del viario hacia el margen contrario y evitando cualquier impacto directo sobre dichos bienes.

En su tramo de llegada al núcleo, la alternativa ajusta las alineaciones viarias para minimizar afecciones sobre edificaciones y parcelas en uso, favoreciendo una transición física suave hacia el interior del asentamiento. La incorporación del fondo de saco contribuye a una resolución adecuada del encuentro entre el viario – Fuente Gonzalo- y las calles interiores – Lomo La Mina-, mejorando la operatividad sin introducir transformaciones desproporcionadas sobre la trama existente.

En conjunto, la Alternativa 2 presenta una integración física equilibrada, respetuosa con la estructura del asentamiento rural y mejor adaptada a las condiciones topográficas reales del entorno. Se configura como una intervención técnicamente viable, de menor impacto territorial que la Alternativa 1 y coherente con la identidad paisajística, etnográfica y agrícola del ámbito.

8.6.3.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 2

La Alternativa 2 introduce mejoras sustanciales en la movilidad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina mediante la adecuación funcional de la calle Fuente Gonzalo como acceso principal, reforzando su capacidad para absorber los desplazamientos diarios y garantizando un tránsito más seguro y ordenado tanto para vehículos como para peatones. A diferencia de la Alternativa 1 —que plantea un nuevo viario de elevada pendiente y complejidad técnica—, esta opción se centra en optimizar la infraestructura existente, generando una mejora efectiva sin alterar de forma significativa la estructura general de la red viaria del entorno.

El incremento de la anchura disponible en los tramos críticos, junto con la incorporación de una senda peatonal continua y accesible, supone un avance notable respecto a la situación actual, en la que la movilidad peatonal es prácticamente inexistente por la ausencia de espacios seguros de tránsito. Este nuevo itinerario peatonal en condiciones reglamentarias permitirá reforzar las conexiones a pie entre el asentamiento y la red viaria municipal, mejorando la accesibilidad cotidiana y reduciendo situaciones de riesgo identificadas en el viario actual.

Desde la perspectiva del tráfico rodado, la ampliación selectiva del trazado y la mejora de radios de giro en los puntos más conflictivos incrementan la seguridad y visibilidad, y permiten recuperar la funcionalidad de doble sentido con garantías. La incorporación del fondo de saco, dota al sistema de un elemento esencial para la operatividad diaria, facilitando maniobras de giro y evitando que vehículos pesados o de mayores dimensiones penetren en tramos interiores del asentamiento donde su circulación resultaría desfavorable o insegura.

Asimismo, la Alternativa 2 se beneficia indirectamente de la reorganización de la movilidad asociada a la Modificación Menor 2 (prolongación de la calle Barranquillo), que reducirá la saturación en la calle El Farrobillo y en el acceso a Fuente Gonzalo. Esto permitirá una mejora global del comportamiento del sistema circulatorio, reduciendo tiempos de recorrido y disminuyendo la presión sobre los viarios existentes.

En conjunto, la afección a la movilidad derivada de la Alternativa 2 debe considerarse claramente favorable, en tanto que refuerza de manera significativa la accesibilidad del asentamiento y mejora las condiciones de seguridad vial sin recurrir a intervenciones de elevado impacto territorial o económico. La puesta en servicio de una sección viaria continua y regulada, acompañada de un itinerario peatonal accesible —inexistente en la actualidad—, permitirá ordenar los desplazamientos internos y garantizar la coexistencia segura entre tráfico rodado y peatones. Asimismo, la mejora del trazado y la ampliación de los puntos más estrechos incrementarán la visibilidad y capacidad operativa de la vía, mientras que la incorporación del fondo de saco en el extremo norte asegura la maniobrabilidad necesaria, evitando que vehículos de gran tamaño penetren en áreas donde su circulación resultaría desfavorable. La alternativa se beneficia, además, de los efectos positivos derivados de la Modificación Menor 2, que reducirá la congestión en la calle El Farrobillo y permitirá un acceso más fluido a Fuente Gonzalo. Todo ello contribuye a generar un sistema circulatorio más eficiente, seguro y coherente con las necesidades reales del núcleo, consolidando esta opción como una solución funcionalmente equilibrada y adecuada a corto y medio plazo.

8.7. Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación

8.7.1. Definición de los indicadores de valoración de las alternativas

Para analizar y valorar cada una de las alternativas propuestas en base a principios de desarrollo sostenible se definen los siguientes indicadores de valoración cuyo objetivo no es otro que el de determinar su grado de aptitud, desde perspectivas funcionales, sociales, económicas y ambientales.

A partir de los siguientes indicadores, se ponderan las diferentes alternativas:

- **IND-1. Funcionalidad viaria.** Se valora desde esta perspectiva, que la solución propuesta sea más o menos funcional en relación con los tráficos peatonales y rodados teniendo en cuenta el trazado, la sección del viario propuesto y su relación con la estructura viaria principal.
- **IND-2. Coherencia de la ordenación.** Con este indicador se valora la coherencia de la ordenación viaria de cada alternativa, en relación con los criterios legales, funcionales y de coherencia interna de la ordenación.
- **IND-3 Seguridad desde el punto de vista de género.** Se valora con este indicador, que la solución propuesta plantee recorridos seguros para el acceso a los usos calificados en el planeamiento. Se valora que los recorridos sean más visibles e iluminados, desde las zonas más transitadas y desde los viarios públicos rodados.
- **IND-4 Indicador económico de obtención.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de obtención de suelo.
- **IND-5 Indicador económico de ejecución.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de la ejecución de las obras necesarias para materializar las propuestas.

Se valorará cada alternativa de ordenación de acuerdo con los criterios económicos definidos, asignando a cada una de ellas una puntuación entre 0 y 10, correspondiendo la máxima valoración a los menores costes derivados tanto de la obtención del suelo como de la ejecución de las obras necesarias. De este modo, se penalizan las soluciones que conllevan mayores requerimientos económicos, garantizando una comparación homogénea y coherente entre las distintas opciones analizadas.

Por su parte, las variables ambientales asociadas a cada alternativa se examinan de manera específica en el Documento Ambiental Estratégico que acompaña a este Documento Borrador. En dicho documento se valoran de forma detallada los posibles efectos sobre los recursos ambientales y territoriales, integrándose posteriormente sus conclusiones en la evaluación global de las alternativas, conforme a lo establecido en la normativa aplicable en materia de evaluación ambiental.

8.7.2. Valoración de las alternativas

A continuación se presenta la valoración comparada de las tres alternativas de ordenación analizadas para la Modificación Menor 3, conforme a los indicadores definidos en el apartado anterior. La evaluación se ha realizado aplicando una escala de 0 a 10 puntos para cada indicador, asociando mayor puntuación a aquellas soluciones más funcionales, coherentes, seguras y económicamente proporcionadas. La suma de estas valoraciones permite construir un marco comparativo homogéneo entre las alternativas consideradas.

La siguiente tabla resume la puntuación obtenida por cada alternativa:

VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3			
USO CARACTERÍSTICO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
IND-1. Funcionalidad viaria	0	7	8
IND-2. Coherencia de la ordenación	2	5	9
IND-3. Seguridad desde el punto de vista de género	2	5	8
IND-4. Indicador económico de la obtención	10	3	7
IND-5. Indicador económico de la ejecución	10	2	6
VALORACIÓN ALTERNATIVAS	24	22	38

Tabla 42. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

La **Alternativa 0**, que **mantiene la situación actual** sin introducir cambios en la ordenación, obtiene la puntuación más baja en los indicadores funcionales, de coherencia y de seguridad. La ausencia de mejoras en el acceso y movilidad del Asentamiento Rural de Lomo La Mina penaliza muy significativamente su valoración. Tan solo obtiene resultados favorables en los indicadores económicos, al no requerir obtención de suelo ni ejecución de obras. En conjunto, se configura como una opción no apta para resolver las necesidades del ámbito.

La **Alternativa 1** presenta una valoración intermedia. **Su principal fortaleza reside en la mejora funcional** que permitiría una conexión directa con la TF-217, lo que la sitúa como la opción más resolutive desde el punto de vista estrictamente viario. **Sin embargo, su capacidad real se ve gravemente limitada por su viabilidad técnica**, marcada por pendientes superiores al 30 %, una compleja llegada a la carretera insular y la necesidad de ejecutar obras de contención de gran entidad. Ello se refleja en una puntuación baja en los indicadores económicos y una valoración moderada en coherencia y seguridad. Aunque conceptualmente ambiciosa, su ejecución resulta desproporcionada en relación con los beneficios obtenidos.

La **Alternativa 2** obtiene la mejor puntuación global, situándose como **la alternativa más equilibrada**. Su propuesta se centra en la mejora integral y realista de la calle Fuente Gonzalo, apoyándose en la red viaria existente y corrigiendo sus principales limitaciones. Esta alternativa destaca por presentar un elevado grado de coherencia con la ordenación vigente, una mejora clara de la seguridad vial y peatonal, y unos costes de obtención y ejecución proporcionados. Aunque no ofrece la conexión directa que plantea la Alternativa 1, sí constituye **una solución viable, óptima y realista para garantizar una movilidad adecuada en el asentamiento**.

A la vista de los resultados obtenidos, la **Alternativa 2** constituye la **opción más adecuada para la Modificación Menor 3**, al ser la que mejor combina funcionalidad, coherencia, seguridad y proporcionalidad económica. Se trata de la alternativa que garantiza una mejora efectiva del acceso y la movilidad en Lomo La Mina, con una intervención técnicamente viable y ambientalmente razonable.

8.8. Alternativa seleccionada

8.8.1. Justificación de la alternativa seleccionada

En base a todo lo expuesto, se concluye que la alternativa más idónea es la **Alternativa 2** en base a las siguientes consideraciones:

- **Mayor coherencia con la estructura viaria existente y con el planeamiento vigente.** Frente a las soluciones que implican la creación de nuevos viarios de alta complejidad técnica —como la prolongación de Lomo La Mina hacia la TF-217 propuesta en la Alternativa 1—, la Alternativa 2 se apoya sobre la vía existente utilizada para acceder al núcleo (calle Fuente Gonzalo), reforzando la lógica interna del asentamiento y evitando la generación de infraestructuras disonantes con el entorno.
- **Mejora efectiva de la funcionalidad viaria y de la accesibilidad al asentamiento.** La adecuación integral del trazado de Fuente Gonzalo permite garantizar el tránsito en ambos sentidos, mejorar la maniobrabilidad y corregir los puntos críticos identificados, lo que repercute directamente en la reducción de tiempos de recorrido, en la fiabilidad del acceso y en la resolución de las actuales restricciones de paso.
- **Incremento sustancial de la seguridad vial y peatonal.** La propuesta incorpora una senda peatonal continua que, en los tramos más estrechos, se resuelve mediante ménsulas estructurales, posibilitando así un itinerario protegido, visible y accesible. Este tratamiento mejora de manera significativa la seguridad desde la perspectiva de género y refuerza la conectividad interna del asentamiento.
- **Menor afección territorial y mejor integración física.** Al apoyarse en un viario ya existente, la Alternativa 2 reduce notablemente las ocupaciones sobre suelo rústico, evita movimientos de tierra de gran entidad y minimiza las afecciones sobre parcelas agrícolas, edificaciones existentes y elementos patrimoniales, garantizando una intervención proporcional y respetuosa con el carácter rural del ámbito.
- **Viabilidad técnica y económica claramente superior.** Frente al elevado coste derivado de la ejecución de grandes desmontes, terraplenes y estructuras de contención necesarios en la Alternativa 1 —especialmente en el tramo final de conexión con la TF-217—, la Alternativa 2 presenta un equilibrio adecuado entre

inversión, eficacia funcional y capacidad de ejecución, reduciendo la complejidad de obra y ajustándose mejor a los recursos municipales.

8.8.2. **Ámbito de ordenación de la modificación menor**

El ámbito de la Modificación Menor 3 comprende los terrenos necesarios para ejecutar la ordenación definida en la Alternativa seleccionada (Alternativa 2), basada en la mejora integral del acceso al Asentamiento Rural de Lomo La Mina mediante la adecuación y reconocimiento del trazado existente de la calle Fuente Gonzalo. La actuación optimiza la funcionalidad, seguridad y conectividad del viario, corrigiendo las limitaciones geométricas actuales e incorporando un itinerario rodado y peatonal continuo entre la red principal y el asentamiento.

La delimitación incorpora únicamente los suelos imprescindibles para la implantación de la nueva sección viaria, ajustándose a la traza existente, a los condicionantes topográficos y a la estructura parcelaria. Incluye exclusivamente las superficies necesarias para habilitar la sección prevista de 7,50 m —con soluciones en ménsula en los tramos más estrechos—, asegurando la correcta adaptación al terreno, la preservación de elementos patrimoniales (Fuente Gonzalo y cuevas) y la mínima afección sobre edificaciones y parcelas.

A continuación, se presenta la delimitación gráfica del ámbito y la tabla de superficies asociadas, que sintetizan la extensión del área afectada y los suelos necesarios para la ejecución de la propuesta.

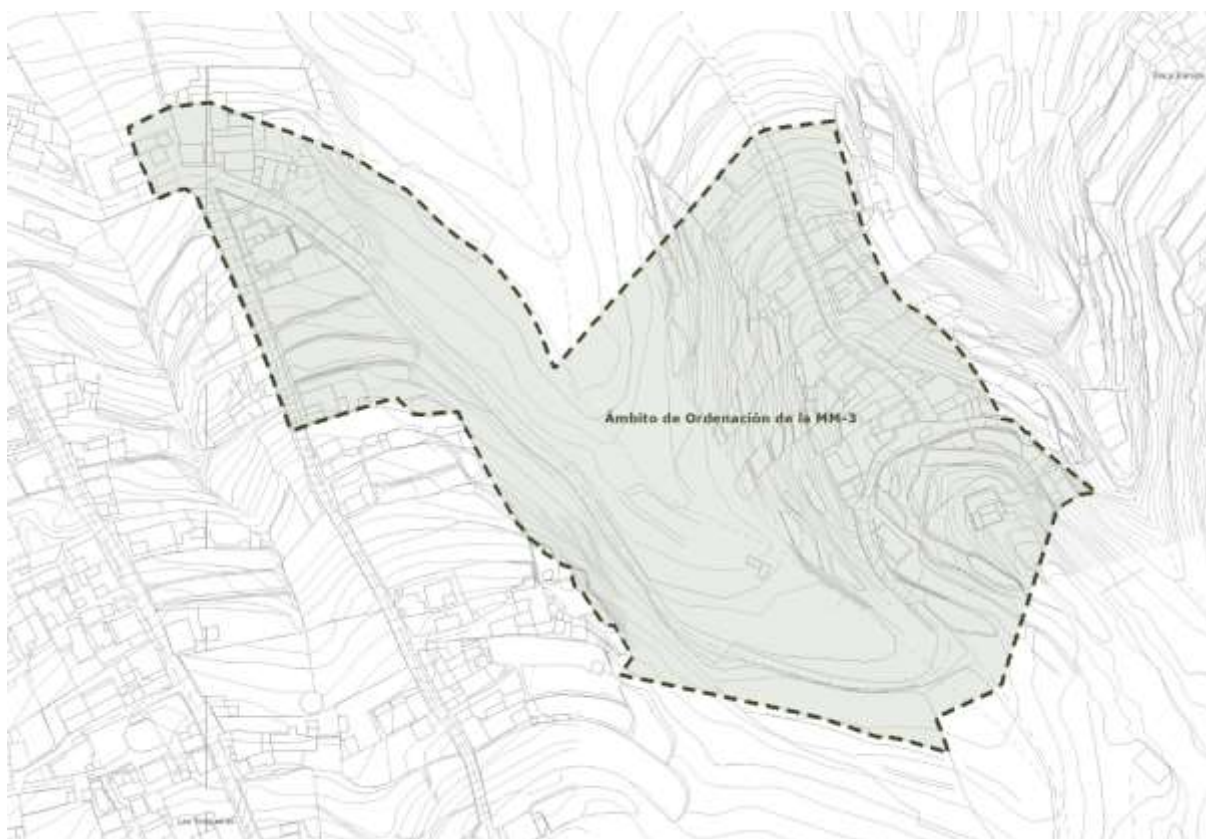


Imagen 160. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

ÁMBITO DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3

	SUPERFICIE (m ²)
MM-3. Prolongación de la calle Lomo La Mina	31.832,53
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO	31.832,53

Tabla 43. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

8.8.3. Ordenación propuesta

La ordenación derivada de la Alternativa seleccionada (Alternativa 2) se centra en la mejora integral de la calle Fuente Gonzalo como único acceso rodado al Asentamiento Rural de Lomo La Mina, mediante la ampliación de su sección viaria, la incorporación de un itinerario peatonal accesible y el ajuste de alineaciones para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, funcionalidad y continuidad. La propuesta optimiza la movilidad del asentamiento y corrige las limitaciones actuales sin recurrir a nuevas conexiones de elevado coste, complejidad técnica o difícil integración en el entorno.

A continuación, se incorpora el plano de ordenación pormenorizada y la tabla resumen de superficies, en los que se sintetizan las actuaciones previstas y la configuración final del viario.

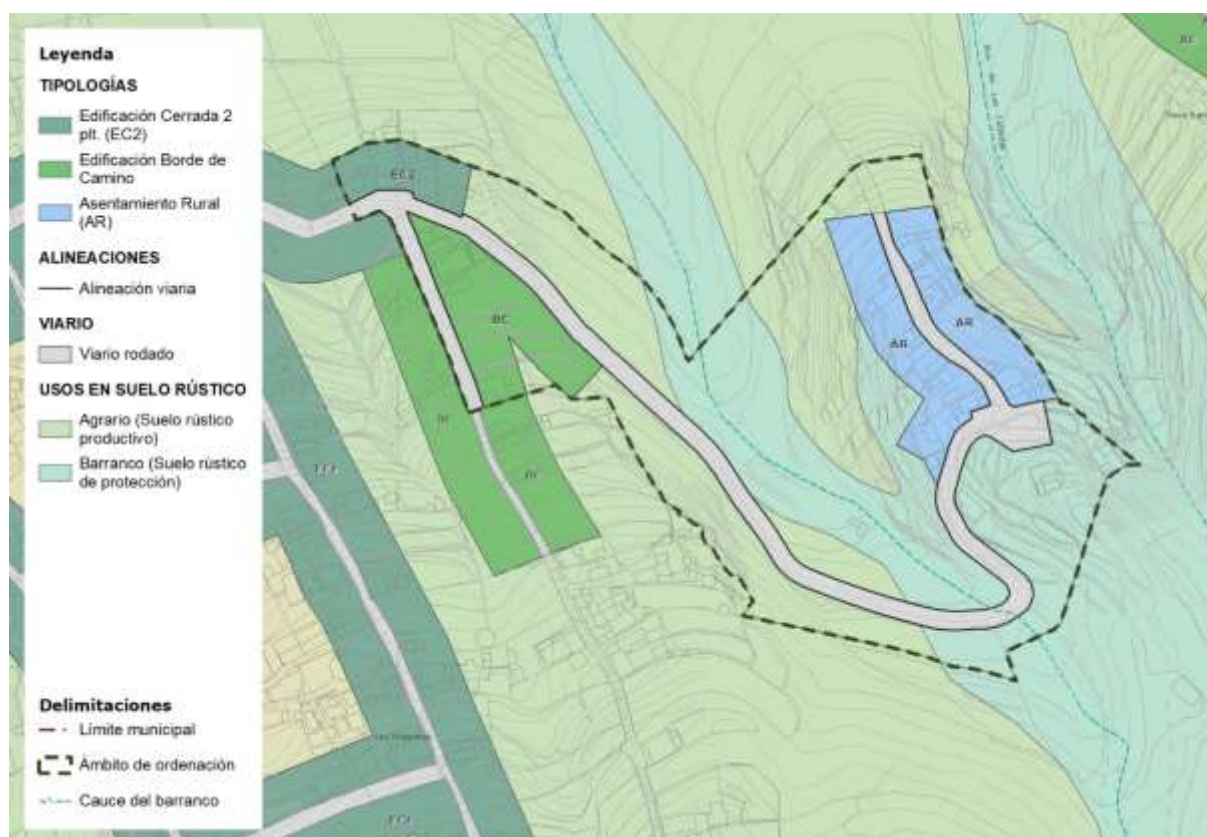


Imagen 161. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	4.695,87
Residencial	Residencial en Asentamiento Rural (AR)	3.837,48
	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	1.033,99
	Residencial en Borde de Camino (BC)	2.447,04
Primario	Agrario	9.800,64
Ambientales	Protección - Barrancos	10.017,51
SUPERFICIE TOTAL		31.832,53

Tabla 44. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 3.
Fuente: Elaboración propia.

Para facilitar la comprensión de la ordenación, se incorpora un plano de síntesis en el que se esquematiza la actuación principal sobre la calle Fuente Gonzalo. En la siguiente imagen, se representa de forma orientativa la ordenación viaria resultante, detallando la implantación de la senda peatonal accesible, los puntos en los que se ampliará la sección del viario y las soluciones previstas en los tramos más sensibles del recorrido. Este esquema complementa la ordenación pormenorizada y permite visualizar con claridad la integración funcional y geométrica de la propuesta.



Imagen 162. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

En relación con la clasificación y categorización del suelo, la ordenación mantiene íntegramente las clases y categorías del planeamiento vigente en el ámbito, sin introducir variaciones en su delimitación ni en las condiciones urbanísticas aplicables. Únicamente se incorpora la categoría de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) en aquellos tramos puntuales donde la ampliación del viario se desarrolla en suelo rústico.

A continuación, se incluye el plano de clases y categorías del suelo, junto con la correspondiente tabla de superficies.

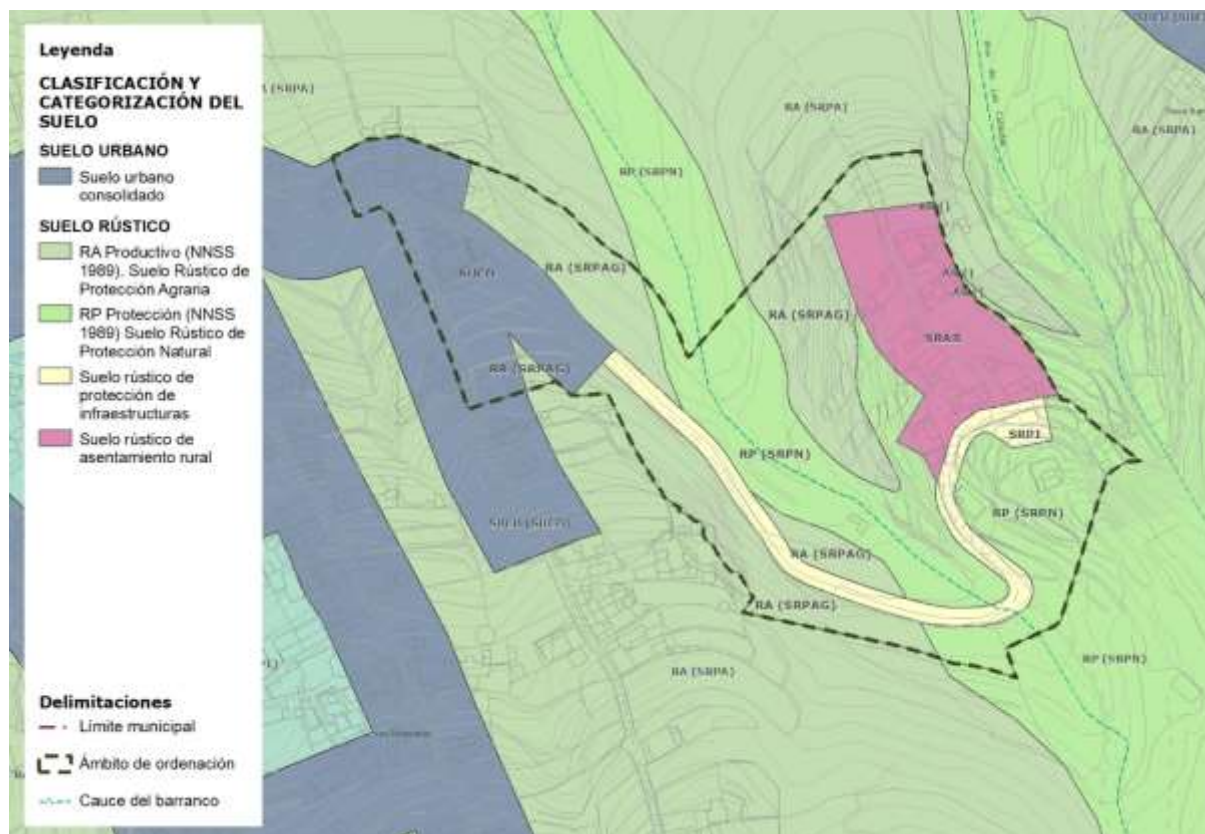


Imagen 163. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 3		
CLASE Y CATEGORÍA		SUPERFICIE (m ²)
SUCO	Suelo urbano consolidado	4.960,93
AR (SRAR)	Suelo rústico de asentamiento rural	4.412,13
RP (SRPN)	Productivo (Suelo rústico de protección natural)	10.017,51
RA (SRPAG)	Productivo (Suelo rústico de protección agraria)	9.800,64
SRPI	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras	2.641,32
SUPERFICIE TOTAL		31.832,53

Tabla 45. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.

En conjunto, la ordenación propuesta se configura como una solución proporcionada, técnicamente viable y territorialmente coherente. La mejora de la calle Fuente Gonzalo garantiza un acceso seguro y funcional al Asentamiento Rural de Lomo La Mina, reduce las afecciones respecto a otras alternativas consideradas y se integra en la estructura existente sin comprometer sus valores etnográficos ni su identidad rural. Asimismo, la intervención optimiza los desplazamientos cotidianos y refuerza la continuidad peatonal, constituyéndose como la solución más adecuada para atender las necesidades del asentamiento y asegurar su integración efectiva en la red viaria municipal.

MODIFICACIÓN MENOR 4

PROLONGACIÓN DE LA CALLE GRANADILLO

9. Modificación Menor 4. Prolongación de la calle Granadillo

9.1. Problemática detectada

El crecimiento urbano de Santa Úrsula ha configurado un núcleo con una marcada estructura lineal, desarrollado históricamente en torno a los grandes ejes viarios que recorren el municipio de este a oeste, las carreteras TF-217 y TF-213, donde se concentra la mayor parte de la población y de los servicios urbanos. Paralelamente, en las medianías se han desarrollado otros núcleos como La Corujera, con el paso del tiempo, han experimentado un notable incremento poblacional y han adoptado igualmente un modelo de crecimiento lineal en torno al eje de medianías conformado por el continuo Camino Los Guanches – El Cantillo – Cuesta Perera.

La conexión entre las medianías y el centro urbano, se ha articulado tradicionalmente a través de una red de antiguos caminos rurales y serventías que, a medida que la ocupación residencial ha ido creciendo, han evolucionado hacia su configuración actual como calles urbanas. Entre estas conexiones destacan la calle Tijarafe, la calle Los Zarzales y la calle Zumacal, que comunican el barrio de La Corujera con la TF-217. No obstante, pese a su proximidad física, no existen conexiones intermedias entre ellas, lo que genera un modelo viario excesivamente rígido y de baja permeabilidad transversal.

Esta problemática ya fue puesta de manifiesto por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que identifica la necesidad de mejorar la interconexión funcional entre la carretera insular TF-217 y el eje viario de medianías. El PMUS plantea, como estrategia de ordenación de la movilidad, la reorganización de las conexiones transversales mediante su transformación en viarios de sentido único, con el fin de estructurar anillos de circulación capaces de reducir conflictos de tráfico, mejorar la seguridad vial y optimizar los tiempos de recorrido. Sin embargo, se ha constatado que muchas de estas conexiones transversales presentan longitudes excesivas, lo que incrementa de manera innecesaria los tiempos de desplazamiento y reduce la funcionalidad y eficiencia del sistema viario.

En este sentido, resulta imprescindible habilitar conexiones intermedias adicionales, que faciliten los cambios de sentido, permitan acortar recorridos y aporten mayor flexibilidad a la red viaria. El planeamiento vigente ya contempla la existencia de una conexión intermedia entre la calle Los Zarzales y la calle Zumacal a través de la calle Granadillo; sin embargo, dicha vía se encuentra actualmente ejecutada de forma parcial, lo que limita de manera notable su funcionalidad y su capacidad para cumplir la función prevista.

Paralelamente, es necesario destacar la situación actual del denominado Paseo de Cala, un viario de generación espontánea no incorporado al planeamiento vigente, pero que en la actualidad alberga un número significativo de edificaciones residenciales y da servicio a diversas explotaciones agrícolas. Este viario presenta una posición estratégica, ya que conecta directamente al sur con el Camino Los Guanches y al norte con la calle Tijarafe a través de la calle Mencey, configurándose como un corredor informal cuya integración en el sistema viario municipal permitiría mejorar sustancialmente la permeabilidad del entorno.

En este contexto, la modificación orientada a la prolongación de la calle Granadillo hasta su conexión con el Paseo de Cala tiene como finalidad establecer una conexión intermedia que conectará la calle Los Zarzales y Zumacal, con la calle Tijarafe, aprovechando el trazado actual del Paseo de Cala y su capacidad para interconectar de manera efectiva los viarios paralelos existentes. La actuación permitiría acortar los tiempos de recorrido,

descargar el tráfico concentrado en los extremos del sistema y optimizar el funcionamiento del conjunto, generando un esquema viario más equilibrado, eficiente y adaptado a las necesidades reales de la población residente en el entorno.

La nueva conexión contribuye, por tanto, a mejorar el funcionamiento estructural del sistema, facilitando los cambios de sentido, reduciendo las distancias obligadas entre los puntos de enlace existentes y reforzando la coherencia interna de la red viaria municipal.



Imagen 164. Derecha: Estado actual de la calle Granadillo. Izquierda: Estado actual del Paseo de Cala. Fuente: Propia.

9.2. Objeto de la modificación

El objeto de la presente Modificación Menor es mejorar la conectividad interna del ámbito, mediante la habilitación de una conexión transversal intermedia que permita reforzar la cohesión territorial y optimizar la funcionalidad del sistema viario existente. La iniciativa se alinea con los criterios establecidos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y en el Plan de Accesibilidad Municipal, que identifican la necesidad de articular conexiones intermedias capaces de mejorar la permeabilidad transversal entre la carretera insular TF-217 y el eje de medianías conformado por el continuo Camino Los Guanches – El Cantillo – Cuesta Perera. Estas conexiones resultan esenciales para racionalizar la movilidad, reducir conflictos de tráfico y favorecer un esquema circulatorio más eficiente y coherente con la estructura urbana de Santa Úrsula.

En este contexto, la ampliación y prolongación de la calle Granadillo adquiere un carácter estratégico al configurarse como un enlace funcional entre las calles Los Zarzales – Zumacal y la calle Tijarafe, mediante su conexión con el trazado existente del Paseo de Cala. Esta actuación permitirá establecer un nuevo bucle circulatorio que contribuya a descongestionar los viarios existentes, acortar los recorridos obligados y mejorar la distribución de la carga circulatoria. Asimismo, la intervención incrementará la flexibilidad operativa del sistema viario, facilitará los cambios de sentido y permitirá mejorar de forma significativa los tiempos de desplazamiento entre las medianías y los corredores principales del municipio.

En consecuencia, la Modificación Menor persigue la consecución de los siguientes objetivos específicos:

- **Establecer una conexión viaria funcional entre las calles Los Zarzales – Zumacal y la calle Tijarafe**, mediante la prolongación de la calle Granadillo y el reconocimiento e integración del tramo existente del Paseo de Cala, con el fin de generar un nuevo bucle circulatorio que mejore la redistribución del tráfico.
- **Cohesionar la población residente del ámbito**, facilitando su conexión interna y proporcionando un acceso más directo, eficiente y seguro a las dotaciones y servicios públicos presentes en el entorno.
- **Reducir los tiempos de recorrido y la longitud de los trayectos**, especialmente en los desplazamientos entre la carretera TF-217 y el eje de medianías, incrementando la eficiencia global del sistema viario y reforzando la conectividad transversal del territorio.

En conjunto, el objeto de la Modificación Menor consiste en definir una solución viaria capaz de mejorar la articulación interna del sistema, dar respuesta a las demandas de movilidad y accesibilidad identificadas en la planificación municipal vigente y consolidar un modelo circulatorio más equilibrado, seguro y eficiente.

9.3. Interés público de la actuación

El interés público de la presente actuación se fundamenta en la necesidad objetiva de mejorar la conectividad transversal y la eficiencia funcional del sistema viario que articula la relación entre la carretera insular TF-217 y el eje de medianías del municipio. Esta carencia genera un incremento innecesario en los tiempos de desplazamiento, concentra el tráfico en los extremos del sistema y limita la capacidad operativa del conjunto, afectando de manera directa a la calidad de vida de la población residente y a la adecuada prestación de los servicios públicos.

La presente iniciativa tiene un claro carácter estratégico, al permitir la habilitación de una conexión intermedia a través de la prolongación de la calle Granadillo y la integración funcional del Paseo de Cala. Esta actuación responde a una necesidad expresamente identificada tanto en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) como en el Plan de Accesibilidad Municipal, que señalan la conveniencia de reforzar la permeabilidad transversal entre los corredores principales del municipio mediante la creación de enlaces intermedios capaces de mejorar la cohesión territorial y optimizar la movilidad. La ejecución de esta conexión permitirá establecer un bucle circulatorio que descongestionará los viarios existentes, redistribuirá de forma más equilibrada la carga de tráfico y favorecerá desplazamientos más rápidos, directos y seguros.

La modificación plantea, además, un evidente interés público desde la perspectiva de la seguridad vial, al reducir la longitud de los trayectos obligados y la dependencia de itinerarios excesivamente prolongados, minimizando los conflictos de tráfico y mejorando las condiciones de circulación tanto para vehículos como para peatones. La creación de una conexión intermedia más corta y eficiente contribuye a disminuir el riesgo, las velocidades de funcionamiento y a ofrecer más seguro, fiable y adaptado a las necesidades actuales de la población.

Desde la óptica de la eficiencia en la prestación de servicios públicos, la mejora de la conectividad transversal facilitará la prestación de los servicios municipales y de emergencia, al permitir tiempos de respuesta más breves y recorridos más directos. En ámbitos urbanos y rurales de carácter discontinuo como los presentes en el entorno de La Corujera, disponer de itinerarios alternativos y más eficientes resulta esencial para garantizar la accesibilidad de vehículos de emergencias, mantenimiento, recogida de residuos o transporte público, que actualmente deben recorrer distancias excesivas para realizar maniobras o alcanzar determinados puntos del territorio.

En conjunto, la Modificación Menor destinada a la prolongación de la calle Granadillo y a su conexión con el Paseo de Cala constituye una actuación plenamente alineada con el interés público, al mejorar la movilidad, reforzar la seguridad vial, optimizar la estructura funcional del sistema viario y proporcionar una solución eficaz y necesaria para la población residente en el entorno. Su ejecución permite avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, eficiente y cohesionado, garantizando al mismo tiempo la correcta prestación de los servicios públicos y la integración territorial equilibrada del ámbito en la estructura urbana del municipio.

9.4. Ámbito de la modificación y su contexto territorial

9.4.1. Contexto territorial

El ámbito de estudio de la presente Modificación Menor se sitúa en la zona de medianías del municipio de Santa Úrsula, en el barrio de La Corujera, un enclave tradicional que ha experimentado una progresiva transformación desde un entorno rural hacia un núcleo urbano cada vez más consolidado. Esta evolución se ha apoyado en la reutilización y formalización de antiguas serventías y caminos rurales, hoy convertidos en calles que estructuran el tejido residencial del entorno.

El área concreta de la modificación se emplaza en un punto intermedio entre las medianías altas del municipio —situadas al norte y articuladas por el eje conformado por el Camino Los Guanches, El Cantillo y Cuesta Perera— y el ámbito urbano consolidado desarrollado en torno a la carretera insular TF-217, al sur, que actúa como principal eje vertebrador de la movilidad municipal y como corredor básico de conexión con el centro urbano.

Se trata de un entorno de carácter predominantemente rural, donde el paisaje agrario —especialmente el cultivo de viña— sigue teniendo un peso significativo en la morfología territorial. Las edificaciones, mayoritariamente viviendas unifamiliares, se sitúan de forma lineal en los bordes de los antiguos caminos, conformando un sistema viario de origen no planificado, estructurado por tres calles principales que discurren de norte a sur y enlazan las medianías con la TF-217: las calles Tijarafe, Los Zarzales y Zumacal. Pese a su proximidad física —en ocasiones inferior a 200 metros— estas vías carecen de conexiones transversales intermedias, lo que dificulta la interacción entre ellas y limita la permeabilidad del sistema.

Esta estructura fragmentada genera un sistema viario rígido, con escasa capacidad de conexión transversal, que obliga a realizar recorridos alargados para enlazar entre los dos ejes principales y concentra el tráfico en los extremos del sistema. Esta problemática ha sido señalada por el PMUS municipal, que identifica la necesidad de habilitar conexiones intermedias capaces de mejorar la eficiencia de los desplazamientos, reducir conflictos de tráfico y favorecer esquemas circulatorios más equilibrados.

En este contexto, la calle Granadillo ocupa una posición estratégica entre las calles Los Zarzales y Zumacal, constituyendo la conexión transversal prevista en el planeamiento vigente para mejorar la permeabilidad del sistema. Sin embargo, su ejecución actual es parcial, lo que impide que cumpla la función articuladora prevista y limita la capacidad del sector para operar con un esquema viario eficaz y funcional.

A ello se añade la existencia del denominado Paseo de Cala, un viario de origen espontáneo no incorporado al planeamiento, pero que en la actualidad soporta un número significativo de viviendas y diversas explotaciones agrícolas. Este viario presenta una situación territorial relevante, al enlazar directamente con el Camino Los Guanches por el sur y, a través de la calle Mencey, con la calle Tijarafe por el norte. Su reconocimiento e integración en la red viaria municipal permitirían mejorar la conectividad transversal, acortar recorridos y reforzar la permeabilidad del ámbito.

El conjunto del sector presenta una morfología de ladera suave, con parcelas de cultivo, bancales tradicionales y edificaciones dispersas o alineadas a los caminos históricos. Esta coexistencia entre usos agrícolas y residenciales exige una estructura viaria capaz de absorber los desplazamientos cotidianos con garantías de seguridad, conectividad y continuidad, así como de facilitar el acceso eficiente a los ejes principales del municipio.



Imagen 165. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 4
Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.

9.4.2. Delimitación del ámbito de estudio

La delimitación del ámbito de estudio se establece a partir del análisis del funcionamiento del sistema viario en torno a las calles Granadillo, Zumacal, Los Zarzales y Tijarafe, en el barrio de La Corujera. Este análisis permite identificar el espacio directamente vinculado a la posible prolongación de la calle Granadillo y a la mejora de la conectividad transversal en un entorno caracterizado por viarios longitudinales paralelos y escasa permeabilidad entre ellos. La delimitación se configura así como el marco territorial necesario para evaluar las condiciones reales de accesibilidad, continuidad y viabilidad técnica de la conexión propuesta.

El ámbito se sitúa en la zona de medianías del municipio de Santa Úrsula, al norte del núcleo consolidado de La Corujera, en un territorio predominantemente agrícola donde los bancales en explotación y las edificaciones dispersas a pie de camino conforman el paisaje característico. El límite septentrional se corresponde con la prolongación natural de la calle Mencey hacia el oeste, mientras que el límite meridional viene definido por el Camino Los Guanches, principal eje vertebrador del núcleo. Hacia el este, el ámbito se apoya en la calle Tijarafe, y hacia el oeste incorpora la calle Zumacal, ambos viarios con conexión directa a la carretera insular TF-217.

La delimitación integra el trazado completo de la calle Granadillo y su posible continuidad hacia el Paseo de Cala, así como las parcelas agrícolas situadas entre las calles Los Zarzales, Zumacal y Tijarafe, necesarias para valorar la integración funcional del nuevo enlace en el sistema viario existente. En conjunto, el ámbito delimitado abarca una superficie de 161.285,74 m².



Imagen 166. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.

9.4.3. Estructura de la propiedad

La estructura de la propiedad en el ámbito de la Modificación Menor 4 conserva el patrón propio de las medianías de Santa Úrsula, donde el parcelario mantiene su configuración agraria original, articulada en unidades de pequeña y mediana dimensión adaptadas mediante bancales. Sobre esta matriz tradicional se ha producido una implantación progresiva de edificaciones unifamiliares, generalmente asociadas a los frentes de los antiguos caminos que hoy constituyen la red viaria.

El resultado es un tejido mixto, en el que los frentes residenciales consolidados de las calles Tijarafe, Los Zarzales, Granadillo, Zumacal y el Paseo de Cala conviven con espacios intermedios de clara vocación agraria, que conservan la estructura de bancales y albergan edificaciones dispersas vinculadas a usos agrícolas o residenciales aislados.

Esta coexistencia entre frentes edificados y espacios interiores agrícolas es determinante para interpretar la estructura de la propiedad y valorar las posibles afecciones derivadas de la prolongación de la calle Granadillo y la consideración del Paseo de Cala como viario transversal.

Catastralmente, el ámbito integra parcelas urbanas y rústicas, sumando un total de 395 unidades y una superficie global de 177.266,21 m². A continuación se identifican las parcelas incluidas o colindantes con el ámbito de estudio.



Imagen 167. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

Las parcelas clasificadas como urbanas representan aproximadamente el 41,89 % de la superficie, con 74.259,51 m² distribuidos en 242 unidades, mientras que las parcelas rústicas concentran el 58,11 % restante, con 103.006,70 m² repartidos entre 153 unidades. Esta distribución pone de manifiesto el predominio, en términos superficiales, del suelo de carácter agrario, pese al grado de consolidación residencial apreciable en los frentes viarios principales.

Las parcelas urbanas presentan una superficie media ponderada de 306,86 m², coherente con un patrón de ocupación basado en vivienda unifamiliar de pequeña escala, asociada a frentes de calle consolidados. La práctica totalidad de estas parcelas mantiene una vinculación directa con la red viaria: 215 de las 242 disponen de frente a viario, lo que supone en torno a un 89 % del total, reflejando un modelo claramente estructurado en torno a los ejes de circulación existentes. Asimismo, 172 parcelas urbanas cuentan con edificación, lo que representa aproximadamente un 71 % del total, evidenciando un grado de consolidación residencial elevado en el interior del ámbito.

En la tabla siguiente se relacionan de forma detallada todas las parcelas urbanas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 4, indicando su referencia catastral, superficie, condición edificatoria y presencia de frente a viario. La información que se recoge tiene carácter estrictamente informativo y no implica, por sí misma, la existencia de afecciones derivadas de las propuestas de ordenación.

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
1	4044622CS5434S	NO	SÍ	242,83
2	4044613CS5444S	SÍ	SÍ	96,08
3	4044611CS5444S	SÍ	SÍ	162,43
4	4046701CS5444N	SÍ	SÍ	98,26
5	4046708CS5444N	NO	SÍ	293,01
6	4046709CS5444N	SÍ	SÍ	155,73
7	4046707CS5444N	SÍ	SÍ	132,46
8	4043327CS5444S	SÍ	SÍ	163,83
9	4043326CS5444S	NO	SÍ	932,44
10	4043325CS5444S	NO	SÍ	262,78
11	3947515CS5444N	SÍ	SÍ	131,78
12	4046519CS5444N	SÍ	SÍ	66,30
13	4046517CS5444N	SÍ	SÍ	102,68
14	4046516CS5444N	NO	SÍ	430,54
15	4044605CS5444S	NO	NO	235,91
16	4044604CS5444S	SÍ	SÍ	252,82
17	4046902CS5444N	SÍ	SÍ	282,83
18	4046914CS5444N	NO	NO	134,48
19	4046515CS5444N	SÍ	SÍ	67,81
20	4044606CS5444S	NO	SÍ	207,32
21	4144317CS5444S	SÍ	NO	65,33
22	4144316CS5444S	SÍ	SÍ	257,37
23	4144302CS5444N	SÍ	NO	71,84
24	4144324CS5444N	SÍ	SÍ	198,88
25	4043322CS5434S	SÍ	NO	270,34
26	4043321CS5434S	SÍ	SÍ	85,14
27	4044628CS5434S	SÍ	SÍ	96,15
28	3944101CS5434S	SÍ	SÍ	742,72
29	4045402CS5444N	NO	SÍ	24,37

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
30	3943911CS5434S	SÍ	SÍ	135,47
31	3943909CS5434S	SÍ	SÍ	277,90
32	3943908CS5434S	SÍ	SÍ	276,75
33	3943905CS5434S	SÍ	SÍ	90,76
34	3943904CS5434S	SÍ	SÍ	104,77
35	3943901CS5434S	SÍ	SÍ	1.531,33
36	3943902CS5434S	SÍ	SÍ	72,36
37	4044607CS5444S	SÍ	SÍ	265,02
38	4144315CS5444S	SÍ	SÍ	109,66
39	4044608CS5444S	SÍ	SÍ	140,81
40	4044609CS5444S	SÍ	SÍ	108,99
41	4044612CS5444S	NO	NO	121,36
42	3944111CS5434S	SÍ	SÍ	139,10
43	3944113CS5434S	SÍ	SÍ	158,11
44	3944115CS5434S	SÍ	SÍ	361,47
45	3944107CS5434S	NO	NO	127,37
46	3844104CS5434S	SÍ	SÍ	58,61
47	3844903CS5434N	SÍ	SÍ	353,13
48	3844109CS5434S	SÍ	SÍ	106,94
49	3944126CS5434N	SÍ	SÍ	202,08
50	3844110CS5434S	SÍ	SÍ	3.335,43
51	3844105CS5434S	SÍ	SÍ	74,23
52	3844904CS5434N	SÍ	SÍ	759,10
53	3944119CS5434S	SÍ	SÍ	229,13
54	4044629CS5434S	NO	NO	95,69
55	3844912CS5434N	SÍ	SÍ	168,52
56	3844905CS5434N	SÍ	SÍ	173,39
57	3844909CS5434N	SÍ	SÍ	243,42
58	4044626CS5434S	SÍ	SÍ	70,71
59	4044631CS5434S	NO	NO	10,70
60	3948701CS5434N	SÍ	SÍ	132,33
61	3948702CS5434N	SÍ	SÍ	125,16
62	3948703CS5434N	SÍ	SÍ	137,63
63	3948704CS5434N	SÍ	SÍ	171,82
64	3948705CS5434N	SÍ	SÍ	138,72
65	3948706CS5434N	SÍ	SÍ	133,01
66	3948707CS5434N	NO	SÍ	88,04
67	3948708CS5444N	NO	SÍ	243,59
68	3948713CS5434N	SÍ	SÍ	121,75
69	3947510CS5444N	SÍ	SÍ	170,95
70	3947511CS5444N	SÍ	SÍ	132,28
71	3947516CS5444N	NO	NO	75,01
72	3947513CS5444N	SÍ	NO	65,07
73	3944127CS5434N	SÍ	SÍ	112,10
74	3944132CS5434N	SÍ	NO	156,27
75	3944128CS5434N	SÍ	SÍ	141,80
76	3844910CS5434N	SÍ	SÍ	182,36
77	4046508CS5444N	SÍ	SÍ	168,76
78	4046522CS5444N	SÍ	SÍ	264,68
79	4046910CS5444N	SÍ	SÍ	59,20
80	3844911CS5434N	SÍ	SÍ	157,98
81	3844108CS5434S	SÍ	SÍ	125,65
82	3943907CS5434S	SÍ	SÍ	285,41
83	3943910CS5434S	SÍ	SÍ	92,87
84	4043323CS5444S	SÍ	SÍ	175,67

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
85	3944102CS5434S	SÍ	SÍ	523,15
86	3944103CS5434S	NO	SÍ	199,75
87	4043324CS5444S	SÍ	SÍ	337,70
88	3944114CS5434S	SÍ	SÍ	167,17
89	3944118CS5434S	SÍ	SÍ	245,38
90	3944121CS5434S	SÍ	SÍ	321,03
91	3449522CS5434N	NO	SÍ	186,93
92	3449523CS5434N	NO	SÍ	313,26
93	3844915CS5434N	NO	SÍ	306,41
94	3944129CS5434N	SÍ	SÍ	216,54
95	3944130CS5434N	SÍ	SÍ	191,67
96	3944131CS5434N	SÍ	SÍ	182,70
97	3544702CS5434S	SÍ	SÍ	168,63
98	3844120CS5434S	NO	SÍ	296,16
99	3844121CS5434S	SÍ	SÍ	336,71
100	3944137CS5434S	SÍ	SÍ	247,06
101	3944135CS5434S	NO	SÍ	705,31
102	3944136CS5434S	NO	SÍ	217,48
103	3551117CS5435S	NO	SÍ	639,05
104	3551121CS5435S	NO	SÍ	1.056,17
105	3551116CS5435S	NO	SÍ	879,39
106	4046905CS5444N	SÍ	SÍ	300,90
107	4046915CS5444N	SÍ	SÍ	215,99
108	3947514CS5444N	SÍ	SÍ	121,17
109	3947512CS5444N	NO	NO	116,93
110	3947508CS5444N	SÍ	SÍ	199,16
111	3947506CS5434N	SÍ	SÍ	249,00
112	3947507CS5434N	SÍ	SÍ	208,16
113	4046906CS5444N	SÍ	SÍ	278,68
114	4044601CS5444N	SÍ	SÍ	81,70
115	4044602CS5444N	SÍ	SÍ	330,78
116	4044610CS5444S	SÍ	SÍ	218,20
117	3948710CS5444N	SÍ	SÍ	116,89
118	3948712CS5434N	SÍ	SÍ	142,67
119	3948711CS5434N	SÍ	SÍ	115,98
120	3948716CS5434N	SÍ	SÍ	140,12
121	4044630CS5434S	SÍ	NO	240,80
122	4045410CS5444N	SÍ	NO	43,99
123	4045403CS5444N	NO	SÍ	26,02
124	4045905CS5444N	SÍ	NO	58,09
125	4045903CS5444N	SÍ	SÍ	124,95
126	4045904CS5444N	SÍ	NO	102,05
127	4046901CS5444N	NO	SÍ	242,77
128	4045901CS5444N	NO	NO	209,87
129	4045902CS5444N	SÍ	SÍ	373,47
130	3947509CS5444N	SÍ	SÍ	129,67
131	3947501CS5434N	SÍ	SÍ	280,85
132	3947502CS5434N	SÍ	SÍ	136,60
133	3947505CS5434N	SÍ	SÍ	370,56
134	3947503CS5434N	SÍ	SÍ	204,76
135	3947504CS5434N	SÍ	SÍ	230,79
136	3844906CS5434N	SÍ	SÍ	381,07
137	4144323CS5444N	SÍ	SÍ	203,75
138	4144301CS5444N	SÍ	SÍ	15,94
139	4044614CS5444S	SÍ	SÍ	66,97

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
140	4044634CS5444S	SÍ	SÍ	89,64
141	3844119CS5334S	NO	SÍ	326,97
142	3844107CS5434S	SÍ	SÍ	376,63
143	4144322CS5444N	SÍ	SÍ	648,15
144	3948714CS5434N	SÍ	SÍ	371,81
145	3544705CS5434S	NO	SÍ	216,00
146	4046507CS5444N	SÍ	SÍ	325,43
147	4044624CS5434S	NO	SÍ	419,73
148	35514B8CS5435S	NO	SÍ	318,43
149	35514B7CS5435S	NO	SÍ	376,23
150	35514C0CS5435S	NO	SÍ	541,26
151	35514B9CS5435S	SÍ	SÍ	666,59
152	4144318CS5444N	SÍ	SÍ	171,00
153	3551119CS5435S	NO	SÍ	402,93
154	3551120CS5435S	SÍ	SÍ	291,15
155	3844115CS5434S	NO	SÍ	103,61
156	3844101CS5434S	NO	SÍ	425,75
157	3844127CS5434S	SÍ	SÍ	250,84
158	3844102CS5434N	SÍ	SÍ	338,09
159	4044619CS5444S	SÍ	SÍ	319,06
160	3944110CS5434S	SÍ	SÍ	209,24
161	3944140CS5434S	SÍ	SÍ	391,81
162	3844114CS5434S	SÍ	SÍ	137,75
163	3944105CS5434S	SÍ	SÍ	264,48
164	3944106CS5434S	SÍ	SÍ	442,14
165	3944104CS5434S	SÍ	SÍ	90,42
166	3944108CS5434S	SÍ	SÍ	158,72
167	3944109CS5434S	SÍ	SÍ	428,34
168	4046911CS5444N	SÍ	NO	158,26
169	4045401CS5444N	SÍ	SÍ	289,15
170	4046916CS5444N	SÍ	SÍ	377,00
171	3944116CS5434S	SÍ	SÍ	459,33
172	3944120CS5434S	NO	NO	86,92
173	3944129CS5434S	SÍ	SÍ	260,00
174	4046521CS5444N	NO	SÍ	216,10
175	4046705CS5444N	SÍ	SÍ	228,53
176	4046706CS5444N	SÍ	SÍ	935,56
177	4043343CS5444S	NO	SÍ	50,00
178	4043337CS5444S	NO	SÍ	182,86
179	4043334CS5444S	NO	SÍ	49,28
180	4043336CS5444S	NO	SÍ	245,39
181	4045408CS5444N	SÍ	SÍ	38,00
182	4045412CS5444N	SÍ	NO	15,09
183	4046523CS5444N	SÍ	SÍ	358,00
184	3551118CS5435S	NO	SÍ	687,49
185	4045404CS5444N	NO	SÍ	101,37
186	4045405CS5444N	NO	SÍ	43,91
187	4045411CS5444N	SÍ	SÍ	416,72
188	4046904CS5444N	SÍ	SÍ	243,35
189	3551122CS5435S	SÍ	NO	79,19
190	3948715CS5434N	SÍ	SÍ	832,37
191	3544701CS5434S	NO	SÍ	516,39
192	4044620CS5434S	SÍ	SÍ	452,27
193	4044621CS5434S	SÍ	SÍ	210,70
194	3449520CS5434N	NO	SÍ	361,49

PARCELAS URBANAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
195	3449521CS5434N	NO	SÍ	407,26
196	3449519CS5434N	SÍ	SÍ	344,89
197	3449518CS5434N	NO	SÍ	1.009,96
198	3944134CS5434S	NO	SÍ	2.450,11
199	3944144CS5434S	SÍ	SÍ	319,25
200	3449517CS5434N	SÍ	SÍ	2.033,09
201	3944112CS5434S	SÍ	SÍ	149,00
202	3844902CS5434N	NO	SÍ	443,39
203	3844924CS5434N	SÍ	SÍ	260,00
204	3844923CS5434N	SÍ	SÍ	306,24
205	3944147CS5434S	SÍ	SÍ	273,00
206	3944117CS5434S	NO	SÍ	186,42
207	3844925CS5434N	NO	SÍ	827,29
208	3844926CS5434N	SÍ	SÍ	838,98
209	3844916CS5434N	NO	SÍ	243,89
210	3844921CS5434N	SÍ	SÍ	296,81
211	3844106CS5434S	SÍ	SÍ	1.782,54
212	4044617CS5444S	SÍ	SÍ	91,59
213	4044615CS5444S	NO	NO	155,30
214	4044618CS5444S	SÍ	NO	135,86
215	3948709CS5444N	SÍ	SÍ	177,60
216	3844103CS5434S	SÍ	SÍ	327,74
217	4046506CS5444N	SÍ	SÍ	280,80
218	4046907CS5444N	NO	SÍ	337,21
219	4046908CS5444N	SÍ	SÍ	219,66
220	4046909CS5444N	NO	SÍ	169,34
221	4046520CS5444N	NO	SÍ	604,42
222	3943906CS5434S	SÍ	SÍ	230,00
223	3944133CS5434S	SÍ	SÍ	541,48
224	4144320CS5444N	SÍ	SÍ	142,31
225	4144319CS5444N	NO	SÍ	530,32
226	4044627CS5434S	SÍ	SÍ	137,29
227	4044625CS5434S	NO	SÍ	52,57
228	4044632CS5434S	NO	NO	45,01
229	3943903CS5434S	SÍ	SÍ	97,41
230	4046526CS5444N	SÍ	SÍ	189,60
231	35514C3CS5435S	NO	SÍ	245,86
232	35514D0CS5435S	NO	SÍ	15,50
233	35514B5CS5435S	NO	NO	307,39
234	3551113CS5435S	SÍ	SÍ	257,49
235	3844914CS5434N	SÍ	SÍ	3.381,21
236	3844922CS5434N	NO	SÍ	390,06
237	3844907CS5434N	SÍ	SÍ	871,35
238	3844908CS5434N	SÍ	SÍ	141,90
239	3944125CS5434N	SÍ	SÍ	408,11
240	3944124CS5434S	SÍ	SÍ	418,35
241	3551114CS5435S	NO	NO	311,00
242	3551115CS5435S	NO	SÍ	34,87
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS URBANAS:				74.259,51

Tabla 46. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

Por su parte, las parcelas rústicas alcanzan una superficie media ponderada de 673,25 m², aproximadamente el doble de la superficie media de las urbanas, lo que refleja su origen ligado a unidades de explotación agraria de mayor tamaño y a una menor fragmentación histórica. Solo 53 de las 153 parcelas rústicas disponen de frente directo a viario, mientras que la mayoría se estructura como piezas interiores asociadas a los antiguos caminos rurales y a los bancales de cultivo. En este conjunto, 58 parcelas presentan algún tipo de edificación, generalmente de carácter unifamiliar o vinculado a la explotación agrícola, mientras que el resto mantiene un uso predominantemente agrario o se encuentra en distintos grados de infrautilización.

En la tabla siguiente se relacionan de forma detallada todas las parcelas urbanas incluidas, total o parcialmente, dentro del ámbito de estudio de la Modificación Menor 3, indicando su referencia catastral, superficie, condición edificatoria y presencia de frente a viario. La información que se recoge tiene carácter estrictamente informativo y no implica, por sí misma, la existencia de afecciones derivadas de las propuestas de ordenación.

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
243	38039A00500176	SÍ	SÍ	1.521,39
244	38039A00500306	SÍ	NO	124,32
245	000403100CS54C	SÍ	NO	162,68
246	38039A00500081	NO	NO	26,96
247	38039A00500084	NO	NO	74,18
248	38039A00500085	NO	NO	189,04
249	38039A00500086	NO	NO	223,84
250	38039A00500087	NO	NO	1.206,15
251	38039A00500088	NO	NO	1.426,76
252	38039A00500090	NO	NO	284,93
253	38039A00500091	NO	NO	2.170,61
254	000403800CS54C	SÍ	NO	67,92
255	000403900CS54C	SÍ	SÍ	372,43
256	000404000CS54C	SÍ	NO	103,04
257	000404500CS54C	SÍ	NO	71,40
258	000405500CS54C	SÍ	NO	206,97
259	000405700CS54C	SÍ	SÍ	157,44
260	000406100CS54C	SÍ	NO	455,75
261	000406300CS54C	SÍ	SÍ	157,81
262	38039A00500158	NO	NO	1.300,09
263	000421500CS54C	NO	NO	72,99
264	38039A00500162	NO	SÍ	1.892,65
265	38039A00500170	NO	SÍ	1.004,29
266	38039A00500171	SÍ	SÍ	1.478,89
267	38039A00500177	NO	SÍ	1.159,66
268	38039A00500178	NO	NO	536,81
269	38039A00500183	NO	NO	1.275,40
270	38039A00500184	NO	NO	720,08
271	38039A00500187	NO	NO	126,88
272	38039A00500188	NO	NO	602,10
273	38039A00500189	NO	NO	555,41
274	38039A00500190	SÍ	NO	1.049,12
275	38039A00500191	NO	NO	589,17
276	38039A00500192	NO	SÍ	310,64
277	38039A00500193	NO	SÍ	138,56

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
278	38039A00500194	NO	NO	120,94
279	38039A00500196	NO	NO	416,22
280	38039A00500198	NO	NO	212,84
281	38039A00500199	NO	NO	103,99
282	38039A00500201	NO	NO	117,01
283	38039A00500205	NO	NO	834,96
284	38039A00500206	NO	NO	162,87
285	38039A00500207	NO	SÍ	1.060,15
286	38039A00500208	NO	NO	207,92
287	38039A00500209	SÍ	NO	398,51
288	38039A00500210	NO	NO	766,54
289	38039A00500211	SÍ	NO	382,64
290	38039A00500212	NO	NO	335,84
291	38039A00500213	NO	NO	185,92
292	38039A00500214	SÍ	NO	1.250,41
293	38039A00500215	SÍ	SÍ	424,05
294	38039A00500216	NO	SÍ	1.852,56
295	000906700CS54C	SÍ	NO	98,68
296	38039A00500217	SÍ	NO	1.044,28
297	38039A00500218	NO	NO	207,70
298	38039A00500219	NO	NO	1.304,98
299	38039A00500220	NO	NO	271,69
300	38039A00500221	NO	NO	1.069,74
301	38039A00500222	NO	SÍ	165,21
302	38039A00500223	NO	SÍ	171,41
303	38039A00500224	NO	SÍ	262,95
304	38039A00500225	NO	SÍ	226,93
305	38039A00500226	SÍ	SÍ	700,26
306	38039A00500227	NO	SÍ	326,77
307	38039A00500228	NO	SÍ	912,10
308	38039A00500229	SÍ	SÍ	771,68
309	38039A00500230	NO	NO	429,12
310	38039A00500231	NO	NO	412,98
311	38039A00500232	NO	NO	212,52
312	000910000CS54C	NO	NO	42,67
313	38039A00500234	NO	NO	614,49
314	38039A00500235	NO	NO	611,09
315	38039A00500236	NO	NO	352,00
316	38039A00500237	SÍ	NO	501,32
317	38039A00500238	NO	SÍ	1.609,42
318	38039A00500239	NO	NO	189,45
319	38039A00500240	NO	SÍ	359,78
320	38039A00500243	NO	NO	741,48
321	38039A00500244	NO	NO	403,46
322	38039A00500245	NO	NO	171,17
323	38039A00500246	NO	NO	189,51
324	38039A00500247	NO	NO	33,62
325	38039A00500248	SÍ	NO	932,02
326	38039A00500249	NO	SÍ	134,21
327	38039A00500250	NO	SÍ	308,64
328	38039A00500251	SÍ	SÍ	63,14
329	000506000CS54C	SÍ	NO	63,00
330	000400700CS54C	SÍ	NO	154,39
331	000400800CS54C	SÍ	SÍ	436,81
332	000400900CS54C	SÍ	SÍ	177,31

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4

CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
333	000401000CS54C	SÍ	SÍ	107,09
334	000401200CS54C	SÍ	NO	80,46
335	000506100CS54C	SÍ	NO	65,54
336	000506600CS54C	SÍ	NO	72,71
337	000401300CS54C	SÍ	SÍ	95,12
338	000401500CS54C	SÍ	SÍ	372,62
339	000401800CS54C	SÍ	SÍ	447,66
340	000401900CS54C	SÍ	SÍ	240,94
341	000402000CS54C	SÍ	NO	196,96
342	000507800CS54C	SÍ	NO	64,41
343	38039A00500300	SÍ	NO	97,22
344	38039A00500302	NO	NO	290,84
345	38039A00500314	SÍ	NO	141,23
346	38039A00500316	SÍ	NO	57,55
347	000402100CS54C	SÍ	NO	174,15
348	000402200CS54C	SÍ	SÍ	230,98
349	000402300CS54C	SÍ	SÍ	186,84
350	000402400CS54C	SÍ	SÍ	91,43
351	000402900CS54C	SÍ	SÍ	308,04
352	000508900CS54C	SÍ	NO	141,69
353	000404100CS54C	SÍ	NO	95,10
354	38039A00500025	SÍ	SÍ	610,82
355	38039A00500167	NO	NO	827,07
356	38039A00500164	NO	NO	926,00
357	38039A00500166	NO	SÍ	780,54
358	38039A00500165	NO	SÍ	1.546,06
359	38039A00500161	NO	SÍ	1.511,61
360	38039A00500163	NO	NO	665,85
361	38039A00500172	NO	NO	470,71
362	38039A00500174	NO	NO	389,12
363	38039A00500173	NO	NO	433,34
364	38039A00500169	NO	NO	1.157,97
365	38039A00500082	NO	NO	210,45
366	38039A00500200	NO	NO	2.481,95
367	38039A00500320	NO	SÍ	96,20
368	38039A00500185	NO	NO	318,92
369	38039A00500241	SÍ	SÍ	488,22
370	38039A00500242	SÍ	SÍ	520,41
371	38039A00500322	NO	SÍ	104,65
372	38039A00500233	NO	NO	329,38
373	38039A00500182	NO	NO	297,24
374	38039A00500093	NO	NO	1.894,88
375	38039A00500319	SÍ	NO	146,25
376	38039A00500175	NO	NO	634,58
377	38039A00500092	NO	SÍ	5.955,10
378	38039A00500095	SÍ	NO	998,80
379	38039A00500195	NO	NO	254,41
380	38039A00500197	NO	NO	999,29
381	000900200CS54C	SÍ	NO	129,08
382	38039A00500160	NO	NO	1.148,83
383	38039A00500326	NO	SÍ	7.302,58
384	38039A00500327	SÍ	SÍ	2.969,84
385	38039A00500329	SÍ	SÍ	1.707,37
386	38039A00500328	SÍ	SÍ	2.717,58
387	38039A00500331	NO	SÍ	4.137,06

PARCELAS RÚSTICAS DENTRO DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4				
CÓDIGO	REFERENCIA CATASTRAL	CONSTRUIDAS	FRENTE A VIARIO	SUPERFICIE (m ²)
388	38039A00500330	NO	SÍ	1.286,23
389	38039A00500180	SÍ	SÍ	439,45
390	38039A00500179	NO	NO	769,36
391	38039A00500096	NO	NO	703,00
392	38039A00500097	NO	NO	1.683,21
393	38039A00500202	NO	NO	545,06
394	38039A00500204	NO	NO	1.204,10
395	38039A00500203	NO	NO	327,87
SUPERFICIE TOTAL DE LAS PARCELAS RÚSTICAS:				103.006,70

Tabla 47. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.

En su conjunto, la estructura de la propiedad en el ámbito de la Modificación Menor 4 refleja la coexistencia entre un sistema residencial consolidado en los frentes de los viarios principales y una matriz agraria todavía dominante en términos superficiales, especialmente en los espacios intermedios entre las calles Tijarafe, Los Zarzales y Zumacal.

9.4.4. Usos del suelo

El ámbito de estudio de la Modificación Menor 4 presenta una estructura de usos plenamente coherente con su localización en las medianías del municipio de Santa Úrsula, configurándose como un espacio donde persiste la matriz agraria tradicional al tiempo que se consolidan frentes residenciales asociados a los principales viarios locales. En este contexto, el uso primario constituye el uso mayoritario, ocupando aproximadamente el 60,29 % de la superficie total. Este predominio responde a la continuidad de parcelas agrícolas dispuestas en bancales, explotaciones de pequeña y mediana escala y suelos vinculados a actividades agrarias que mantienen la estructura histórica del territorio y refuerzan su carácter rural.

El uso residencial, que alcanza el 24,24 % del ámbito, se localiza principalmente en los frentes edificados de las calles Tijarafe, Los Zarzales, Granadillo, Zumacal y el Paseo de Cala. La edificación dominante es unifamiliar, de una o dos plantas, implantada mayoritariamente a pie de vía y vinculada a parcelas de tamaño medio. Esta ocupación lineal evidencia un proceso de consolidación progresiva, característico de los núcleos de medianías donde los antiguos caminos rurales han evolucionado hacia un viario urbano de baja densidad.

El uso viario, integrado en el conjunto de infraestructuras, representa el 12,75% del ámbito y se corresponde con la red de calles que estructura el asentamiento y articula su conexión tanto interna como con los suelos agrícolas colindantes.



Imagen 168. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 4.
Fuente: Elaboración propia.

La distribución detallada de los usos actuales existentes se recoge en la tabla siguiente, donde se especifican las superficies absolutas y porcentajes correspondientes a cada uso pormenorizado identificado dentro del ámbito de estudio de la presente Modificación Menor.

USOS PORMENORIZADOS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MM-4			
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (%)
Residencial	Edificación residencial	21.335,06	13,23
	Parcela vinculada a edificación residencial	17.753,75	11,01
Primario	Agrícola	97.072,34	60,19
	Depósito de riego	160,37	0,10
Dotaciones y equipamientos	Dotación - Espacio libre plaza	170,81	0,11
	Espacio libre	263,49	0,16
	Dotación	111,32	0,07
	Religioso	172,72	0,11
Infraestructuras	Viaro	18.803,40	11,66
	Camino	1.698,43	1,05

USOS PORMENORIZADOS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MM-4			
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (%)
	Canal hidráulico	375,16	0,23
	Torres de alta tensión	92,15	0,06
Otros	Construcción auxiliar	1.955,44	1,21
	Sin Uso	1.321,31	0,82
TOTAL		161.285,74	100,00

Tabla 48. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-4. Fuente: Elaboración propia.

9.4.5. Edificaciones

El ámbito de estudio de la Modificación Menor presenta un conjunto edificatorio disperso y de baja densidad, característico de las medianías del municipio y estrechamente vinculado a la actividad agraria del entorno. Su morfología responde al modelo tradicional de implantación a pie de camino, donde las edificaciones se disponen alineadas a los ejes viarios principales —calle Tijarafe, calle Los Zarzales, calle Granadillo, calle Zumacal y Paseo de Cala—, configurando frentes residenciales de intensidad variable que contrastan con amplias superficies interiores ocupadas por suelos agrícolas.

La mayor concentración edificatoria se localiza en torno al Camino Los Guanches, dentro del núcleo urbano consolidado de La Corujera. En este ámbito predomina la edificación cerrada de viviendas unifamiliares de una o dos plantas, alineadas a viario, conformando frentes continuos donde las plantas bajas se destinan habitualmente a garajes, salones o pequeños espacios aptos para el desarrollo ocasional de actividades económicas.

A partir del Camino Los Guanches, la densidad edificatoria disminuye progresivamente hacia el norte, siguiendo los principales ejes viarios —calle Tijarafe, Los Zarzales, Granadillo, Zumacal y Paseo de Cala—. Aunque se mantienen las tipologías residenciales predominantes, la adaptación a la topografía propicia frentes escalonados, la aparición de semisótanos y la incorporación puntual de plantas adicionales. En estos sectores, los frentes edificados alternan con parcelas vacantes o suelos agrícolas, reflejando un proceso histórico de ocupación gradual derivado de la subdivisión de las parcelas agrarias situadas en los frentes viarios.



Imagen 169. Derecha: Calle Zumacal. Izquierda: Paseo de Cala. Fuente: Propia.

En la calle Granadillo se observa un frente edificado consolidado que contrasta con los tipos que aparecen en su intersección con las calles Zumacal y Los Zarzales. En estos tramos emergen tipologías más abiertas, con viviendas unifamiliares aisladas, provistas de retranqueos en todos sus frentes y con una implantación más independiente respecto al viario, lo que evidencia una evolución morfológica diferenciada respecto al patrón tradicional de borde de camino.



Imagen 170. Derecha: Calle Granadillo. Izquierda: Paseo de Cala. Fuente: Propia.

El interior del ámbito mantiene una ocupación edificatoria muy reducida y conserva un marcado carácter agrícola. En estos espacios predominan edificaciones vinculadas al uso primario —cuartos de aperos, pequeños almacenes y construcciones auxiliares— cuya implantación dispersa responde a la estructura parcelaria tradicional y a la funcionalidad histórica de las explotaciones agrícolas de medianías.

En este mismo sentido, se encuentra la mayor parte del trazado intermedio del Paseo de Cala, donde se reduce en gran medida el número de edificaciones con frente a viario.



Imagen 171. Tramo intermedio del Paseo de Cala. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

De acuerdo con las determinaciones del PGO de Santa Úrsula (2004), las tipologías edificatorias aplicables en el ámbito son:

- **EC2 (Edificación Cerrada de 2 plantas):** aplicable a las piezas residenciales situadas en la calle Tijarafe, el Paseo de Cala y el Camino Los Guanches, así como en los tramos más próximos al núcleo de La Corujera de las calles Los Zarzales y Zumacal.
- **BC (Edificación en Borde de Camino):** correspondiente a las piezas residenciales ubicadas en la calle Granadillo y en los tramos colindantes de las calles Los Zarzales y Zumacal.

Se aprecia, no obstante, cierta disfunción entre el planeamiento vigente y la realidad edificada, especialmente respecto a la profundidad edificable y la continuidad prevista de los frentes urbanos. En diversos puntos, la implantación real de las viviendas supera los fondos edificables normativos o presenta retranqueos irregulares derivados de la adaptación a la topografía, lo que pone de manifiesto la necesidad de revisar y ajustar la ordenación vigente para garantizar su coherencia con las condiciones morfológicas efectivas del ámbito.



Imagen 172. Plan de Ordenación Pormenorizada PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, no se localizan en el ámbito edificaciones dotacionales que incidan directamente sobre la zona objeto de esta Modificación Menor, concentrándose las dotaciones principales en el centro urbano de La Corujera.

En conjunto, el ámbito presenta una estructura edificatoria coherente con la morfología tradicional de las medianías: frentes residenciales apoyados en los caminos principales y amplias áreas agrícolas interiores. Esta configuración condiciona tanto la implantación existente como las posibilidades de integración territorial de las nuevas conexiones viarias planteadas.

9.4.6. Mezcla de usos y proximidad

La mezcla de usos y la proximidad funcional adquieren en el ámbito de la Modificación Menor una importancia estratégica, debido a la configuración mixta del territorio, donde convergen frentes urbanos consolidados o semi consolidados y amplias superficies interiores de carácter agrícola. Esta dualidad condiciona la accesibilidad cotidiana, la estructura de movilidad y la capacidad del entorno para atender las necesidades básicas de la población mediante desplazamientos cortos, continuos y seguros.

La mayor parte de los servicios y comercios de proximidad se localizan en el núcleo urbano de La Corujera, fundamentalmente a lo largo del Camino Los Guanches, donde se sitúan la plaza, la Asociación de Vecinos de La Corujera, la Iglesia de San Bartolomé y diversos establecimientos vinculados a la actividad cotidiana del barrio. Este corredor constituye el principal eje funcional y social del entorno, concentrando la actividad comunitaria y los servicios de escala de barrio.

Para evaluar la proximidad efectiva, se han considerado radios de 300 m, 420 m y 660 m —equivalentes a 5, 7 y 10 minutos a pie— ajustados a la topografía y a las pendientes de los ejes viarios analizados. El estudio pone de manifiesto que los frentes residenciales más próximos al Camino Los Guanches mantienen una accesibilidad peatonal razonable hacia los servicios cotidianos de este núcleo. Sin embargo, a medida que se avanza hacia el norte, en dirección a las calles Granadillo, Los Zarzales o Zumacal, la movilidad peatonal se ve condicionada por la pendiente, la presencia de viarios con secciones reducidas y la ausencia de conexiones transversales entre los distintos corredores. Esta desconexión genera trayectorias más extensas y discontinuas, dificultando la articulación de una red de proximidad eficiente y afectando la vida cotidiana de las personas residentes.

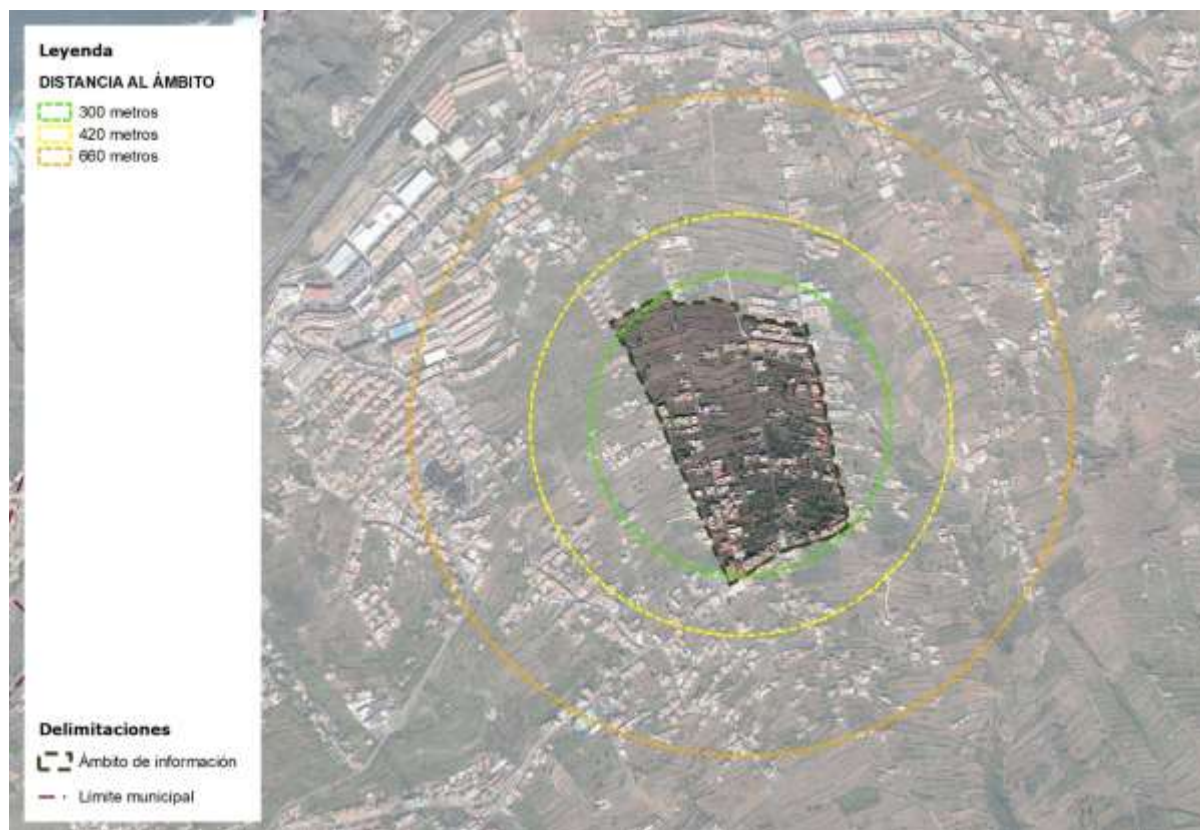
GRUPO		VELOCIDAD A PIE	TIEMPO PARA RECORRER 1km	DISTANCIA CUBIERTA EN '10'
A	 PERSONAS CON MOVILIDAD ALTAMENTE REDUCIDA	1.8 km/h (aprox.)	33 minutos	300 m
B	 PERSONAS MAYORES, MENORES DE 6 AÑOS Y SUS ACOMPAÑANTES	2.5 km/h (aprox.)	24 minutos	420 m
C	 NIÑOS Y NIÑAS ENTRE 6 Y 10 AÑOS	4.0 km/h (aprox.)	15 minutos	660 m
D	 PERSONAS ADULTAS SANAS	4.7 - 6.1 km/h (apr.)	9-13 minutos	780 m-1.020 m
E	 PERSONAS ADOLESCENTES SANAS	6.5 km/h (aprox.)	9 minutos	1.080 m

Fuente: "Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung", Urban Development Viena, 2013
Ilustración: Inés Novella Abril

Imagen 173. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.

En el entorno inmediato del Camino Los Guanches se ubican prácticamente todos los servicios disponibles a escala de barrio: comercios de proximidad, establecimientos de hostelería, pequeños talleres y servicios vinculados a la movilidad cotidiana. Las dotaciones de mayor relevancia son el CEIP La Corujera y el Consultorio Médico; sin embargo, su emplazamiento se encuentra alejado del ámbito de la modificación y su acceso peatonal no es cómodo, si se produce desde las contornos más bajas del ámbito, debido tanto a las pendientes acusadas como a la discontinuidad de los itinerarios.

La ausencia de conexiones transversales entre las calles Los Zarzales, Zumacal, Paseo de Cala y Tijarafe, refuerza el carácter estrictamente longitudinal del barrio y limita la eficiencia de los desplazamientos intermedios. La coexistencia de frentes urbanos lineales apoyados en los ejes principales con extensas parcelas agrícolas interiores configura un entorno donde la mezcla de usos es reducida y donde la proximidad funcional depende, en gran medida, de la capacidad de articulación entre estos corredores longitudinales.



Fuente: Elaboración propia.

En este contexto, la presente Modificación Menor debe orientarse a mejorar la conectividad transversal entre los distintos recorridos, garantizando itinerarios peatonales más continuos y seguros, y reforzando la accesibilidad transversal del barrio en cotas intermedias.

9.4.7. Accesibilidad, calidad y seguridad del espacio público

El ámbito conformado por las calles Granadillo, Zumacales, Los Zarzales, Paseo de Cala y Tijarafe, presenta limitaciones estructurales que condicionan la accesibilidad y la calidad del espacio público. Estas problemáticas comprometen la calidad de vida y la seguridad de los peatones y conductores.

Las calles Los Zarzales y Paseo de Cala se caracterizan por su considerable longitud y por la presencia de pendientes acusadas, lo que dificulta la movilidad tanto rodada como

peatonal. Su disposición, de manera perpendicular a la línea de costa, hace que tengan un componente de conexión vertical importante, recorriendo la orografía de manera lineal y recta, viendo interrumpida su conexión en la zona alta con el Camino Los Guanches.

Además, al carecer de intersecciones intermedias con otras vías paralelas a lo largo de su recorrido, funcionan como viarios lineales poco permeables, obligando a recorrer distancias largas sin posibilidad de conexión transversal entre la TF-217 y el Camino Los Guanches.

La calle Paseo de Cala conecta a través de la calle Mencey con la calle Tijarafe para el mismo itinerario mencionado de conexión vertical, siendo su único itinerario posible. Por su lado, la calle Los Zarzales dispone de una conexión horizontal con la calle Zumacal a través de la calle Granadillo, situada a unos 350 metros del Camino Los Guanches y a unos 800 metros de la TF-217.



Imagen 175. Izquierda: Calle Los Zarzales. Derecha: Paseo de Cala. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

La calle Granadillo, por su parte, constituye un eje con potencial para reforzar la cohesión de la red local mediante su prolongación. No obstante, también presenta carencias significativas: su sección es demasiado estrecha para admitir una circulación cómoda en doble sentido y carece de aceras en la mayor parte de su recorrido, lo que compromete la seguridad de los peatones y limita la accesibilidad universal.



Imagen 176. Izquierda: Conexión de la calle Granadillo con Zumacal. Derecha: Conexión de la calle Granadillo con Los Zarzales Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

A estas limitaciones se suma que algunos de los tramos mencionados no están reconocidos en el planeamiento, lo que incrementa la debilidad de su papel estructurante en la red viaria como esquema mallado.

En general, el espacio público del ámbito muestra un nivel de urbanización básico, con ausencia de mobiliario urbano, aceras discontinuas o inexistentes y acabados poco homogéneos. Estas condiciones reducen la calidad del entorno y refuerzan la percepción de inseguridad, especialmente en los desplazamientos peatonales y en horarios nocturnos.

En conjunto, se trata de un ámbito con fuertes limitaciones de accesibilidad, calidad y seguridad, en el que la falta de continuidad, la estrechez de las secciones y la dureza de las pendientes comprometen la cohesión urbana y la funcionalidad de la red viaria.

La modificación propuesta busca no solo corregir las deficiencias, sino también plantear una solución acorde con las necesidades de movilidad detectadas. Se proyecta la prolongación de la calle Granadillo como conexión entre Los Zarzales y Paseo de Cala.

El nuevo trazado facilitará la distribución de los flujos de vehículos en el ámbito, permitiendo un mejor aprovechamiento de las secciones de la calzada mediante la implantación de vías de sentido único y disminuyendo la necesidad de espacio para la circulación de vehículos, así como la necesidad de acudir a el Camino Los Guanches para realizar conexiones en la zona alta de las calles Tijarafe, Paseo de Cala, Los Zarzales y Zumacal.

Gracias a las soluciones de sentido único, se contribuirá a una mejor jerarquización de la red local y una mayor seguridad para todos los usuarios, pudiendo destinar un mayor espacio de la sección viaria a la movilidad de peatones, el modo de desplazamiento más vulnerable en caso de accidente. En definitiva, esta propuesta busca transformar el ámbito en un espacio urbano seguro y funcional, que responda a las necesidades de los ciudadanos de Santa Úrsula y se adapte a un modelo de movilidad más sostenible y accesible.

9.4.8. Movilidad

9.4.8.1. Movilidad rodada motorizada

La movilidad rodada en el ámbito de la Modificación Menor 4 se articula a través de un conjunto de viarios locales de carácter residencial que presentan limitaciones notables de capacidad, funcionalidad y seguridad. Las calles Granadillo, Los Zarzales, Zumacal, Paseo de Cala y Tijarafe conforman un sistema con secciones reducidas, pendientes acusadas y una morfología longitudinal que condiciona la fluidez del tráfico y la accesibilidad interna.

La calle Granadillo opera como vía de doble sentido con una sección claramente insuficiente, enlazando las calles Zumacal y Los Zarzales. El resto del viario mantiene también configuraciones bidireccionales, salvo el Paseo de Cala, que dispone de un único sentido ascendente y constituye la vía con mayor ancho del ámbito. Esta estructura limita la optimización del sistema y dificulta la incorporación de modos de movilidad alternativos al vehículo privado.



Imagen 177. Calle Granadillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

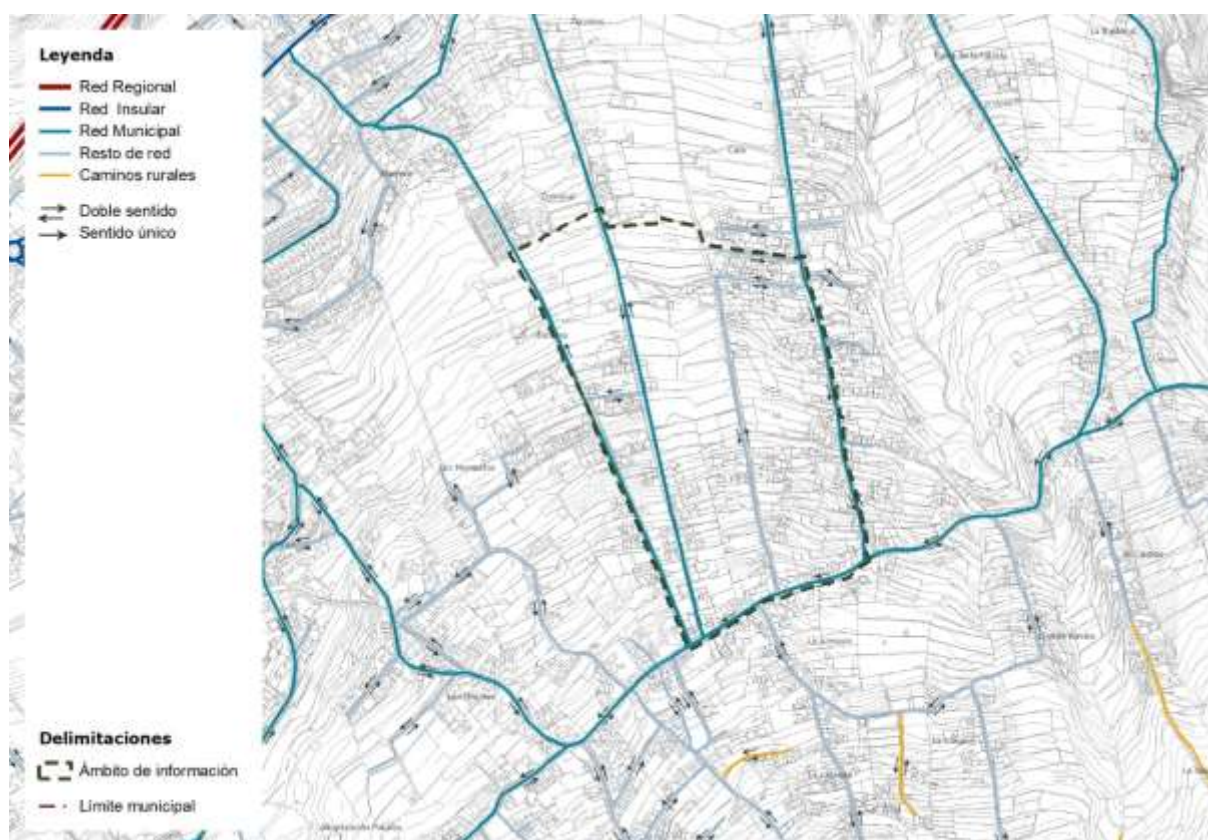


Imagen 178. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

Los puntos de conexión entre los viarios del ámbito y el Camino Los Guanches se resuelven mediante intersecciones en "T", en vías con pendiente y visibilidad limitada debido a la ubicación de edificaciones en los márgenes. Esta circunstancia, unida al estacionamiento irregular de vehículos, incrementa la complejidad de las maniobras de cruce y genera puntos de riesgo para la seguridad vial.



Imagen 179. Izquierda: Intersección de la calle Zumacal y Guanches. Derecha: Intersección de la calle Los Zarzales y Guanches. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

Las calzadas presentan anchos irregulares y radios de giro insuficientes en las intersecciones, impidiendo la circulación fluida de vehículos de mayor tamaño. Los estrechamientos puntuales del trazado imposibilitan el cruce simultáneo de vehículos en ambos sentidos, obligando a frecuentes maniobras de cesión de paso que ralentizan la movilidad y elevan los riesgos, especialmente en tramos con escasa visibilidad o con vehículos estacionados en los márgenes.

A pesar de estas limitaciones, las vías soportan un flujo de tráfico significativo, vinculado no solo a los desplazamientos residenciales, sino también a los usos dotacionales, de equipamientos y residenciales de la zona alta del municipio. La ausencia de una jerarquización clara de la red agrava esta situación, dado que las vías no están concebidas para canalizar el volumen de tráfico que registran actualmente.

Aunque conectan con viarios de carácter insular —también de sección estrecha y variable—, el entramado de calles en torno a Granadillo presenta rasgos geométricos similares: calzadas irregulares, reducida sección útil, ausencia de espacios definidos para aparcamiento o circulación peatonal y predominio del doble sentido, salvo en el caso del Paseo de Cala, configurado como vía de sentido único ascendente.

El ámbito se localiza a unos 1.300 metros del centro de Santa Úrsula (aproximadamente 5 minutos en vehículo), con conexión a la TF-5 mediante las salidas 29 y 31, ambas a menos de diez minutos. No obstante, la funcionalidad interna del sistema viario constituye el principal factor limitante para garantizar una movilidad eficiente y segura.

La presente modificación menor plantea la prolongación de la calle Granadillo desde Los Zarzales hasta el Paseo de Cala, lo que permitirá mejorar la gestión de los flujos de tráfico y aliviar la presión actualmente soportada por el Camino Los Guanches. En los tramos donde no sea posible mantener el doble sentido con garantías de seguridad y eficiencia, se prevé la implantación de soluciones de sentido único, favorecidas por la creación de bucles circulatorios gracias a la nueva conexión proyectada.

Esta reorganización garantizará una mayor coherencia del sistema viario y mejorará de forma significativa la fluidez de la circulación, reduciendo maniobras conflictivas y minimizando los puntos de fricción entre vehículos.

9.4.8.2. Estacionamientos

En el entorno inmediato de la calle Granadillo se aprecian contrastes significativos en las condiciones de estacionamiento. La mayoría de los viarios carecen de espacios señalizados específicamente para esta función, de modo que el aparcamiento se realiza de forma orgánica en las proximidades de las viviendas, sin una ordenación clara del espacio público.



Imagen 180. Izquierda: Estacionamiento de vehículos en calle Los Zarzales. Derecha: Estacionamiento de vehículos en calle Zumacal. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.



Imagen 181. Estacionamiento de vehículos en calle Tijarafe. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

En numerosos puntos se observa estacionamiento en ambos márgenes de la vía, llegando en ocasiones a invadir las escasas aceras existentes. Esto incrementa la sinuosidad de los recorridos de doble sentido y reduce de forma notable la sección útil de calzada, obligando a maniobras de cesión de paso y afectando negativamente a la fluidez y a la seguridad vial.

Frente a esta situación, algunos tramos del entorno —como el Camino Los Guanches o calle Mencey— sí disponen de estacionamientos señalizados. Esta ordenación permite una circulación más eficiente y una mayor capacidad para absorber la demanda asociada a los equipamientos públicos próximos. No obstante, es habitual la presencia de estacionamiento irregular incluso en estas zonas, lo que evidencia la presión existente sobre el espacio disponible.



Imagen 182.Izquierda: Estacionamiento de vehículos en calle Mencey. Derecha: Estacionamiento de vehículos en el Camino Los Guanches Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

En la calle Granadillo no existe oferta de aparcamiento debido a su reducida sección viaria. En este contexto, la modificación propuesta persigue establecer un nuevo esquema funcional que mejore el reparto del tráfico y facilite la habilitación de estacionamientos en las vías del entorno, una vez reducida la carga circulatoria gracias a la nueva conexión prevista.

La intervención contempla la reconfiguración de ciertos tramos a sentido único, lo que permitirá generar zonas de aparcamiento más amplias y ordenadas en viario. Esta estrategia contribuirá a incrementar el número de plazas disponibles, optimizar el uso del espacio público y mejorar las condiciones generales de seguridad vial, garantizando al mismo tiempo la coherencia del sistema circulatorio.

9.4.8.3. Movilidad peatonal

La movilidad peatonal en la calle Granadillo y en el resto del ámbito se encuentra notablemente limitada debido a diversas condiciones físicas y urbanas que afectan tanto a la accesibilidad como a la seguridad de los desplazamientos. Uno de los factores determinantes es la topografía del entorno, caracterizada por pendientes moderadas de entre el 5% y el 15%, con tramos puntuales que superan el 20% en algunas vías adyacentes. Estas condiciones dificultan el tránsito peatonal, especialmente para personas con movilidad reducida o usuarios que requieren recorridos estables y seguros.



Imagen 183. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

Las aceras existentes en las distintas calles del ámbito presentan anchuras insuficientes, discontinuidades y obstrucciones frecuentes, tales como postes, desniveles mal resueltos o elementos de mobiliario disperso. En numerosos tramos, las aceras desaparecen por completo, obligando a los peatones a circular por la calzada y aumentando consecuentemente el riesgo de conflictos con el tráfico rodado, especialmente en zonas con escasa visibilidad.



Imagen 184. Izquierda: Discontinuidad de aceras en la calle Zumacal. Derecha: Falta de infraestructura peatonal en la calle Granadillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.

En el caso específico de la calle Granadillo, no existe infraestructura peatonal accesible a lo largo de su trazado, lo que refuerza la vulnerabilidad del peatón y limita la accesibilidad interna del ámbito.

La Modificación Menor 4 tiene entre sus objetivos la mejora de la calidad urbana del espacio peatonal mediante la implantación de un itinerario accesible asociado a la prolongación de la calle Granadillo, dotado de un ancho de acera adecuado para garantizar condiciones óptimas de accesibilidad universal. Esta intervención constituye un primer paso hacia la creación de una red peatonal más segura y coherente en el ámbito.

Para fomentar la movilidad a pie en el municipio y mejorar la conexión entre las dotaciones, equipamientos y las vías próximas, resulta imprescindible invertir en la adecuación y ampliación de la infraestructura peatonal. Se debe avanzar hacia la creación de itinerarios continuos, accesibles y seguros, con trazados segregados del tráfico motorizado siempre que sea posible, conforme a los criterios definidos en la normativa vigente en materia de accesibilidad y a los objetivos del PMUS de Santa Úrsula.

9.4.8.4. Movilidad ciclista

La movilidad ciclista en el ámbito de la Modificación Menor 4 es prácticamente inexistente debido a las condiciones geométricas y funcionales del viario. Las calles Granadillo, Zumacal, Los Zarzales y su entorno inmediato presentan calzadas de anchura reducida, pendientes acusadas y ausencia total de arcones o espacios laterales que permitan habilitar itinerarios ciclables seguros. Los recorridos se desarrollan íntegramente en calzada compartida, en tramos con escasa visibilidad y estrechamientos que obligan a maniobras de cesión de paso, lo que incrementa de forma notable la vulnerabilidad del usuario ciclista.

A estas limitaciones físicas se suma la falta de continuidad del viario y su marcada morfología longitudinal, que dificulta cualquier opción de conexión ciclable coherente con la red municipal. En este contexto, y conforme a las directrices del PMUS de Santa Úrsula, no resulta viable la implantación de infraestructuras ciclistas segregadas ni de itinerarios específicos, por lo que la bicicleta queda relegada a un uso ocasional o recreativo, sin constituir una alternativa real de transporte en el ámbito.

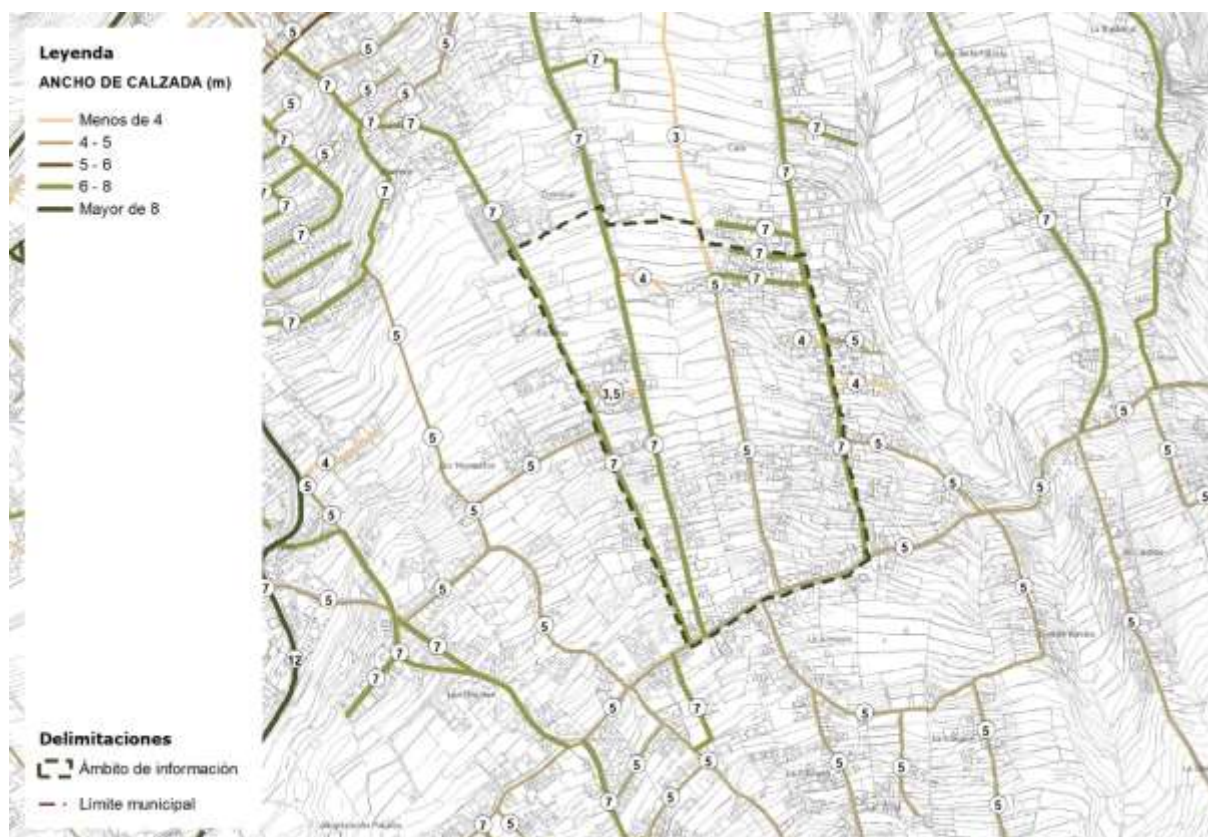


Imagen 185. Anchos de calzada en el ámbito de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

9.4.8.5. Transporte público

El ámbito de la calle Granadillo carece de cobertura directa de transporte público, de modo que los desplazamientos en guagua requieren recorrer previamente las calles interiores del barrio hasta alcanzar el Camino Los Guanches, donde se sitúa la parada más cercana. Esta parada, denominada La Corujera, se localiza en la intersección entre el Camino Los Guanches y la calle Zumacal, y presta servicio a través de la línea interurbana 380 operada por TITSA. Dicha línea conecta Santa Úrsula con Los Realejos pasando por La Orotava, con una frecuencia de entre 60 y 90 minutos en días laborables y entre 100 y 130 minutos en fines de semana y festivos. El servicio comienza alrededor de las 06:30 h y finaliza a las 21:35 h, con una duración aproximada de 45 minutos por expedición.

El PMUS de Santa Úrsula establece como prioridad mejorar la accesibilidad al transporte colectivo, especialmente en entornos dotacionales y residenciales consolidados, y plantea la necesidad de reforzar la intermodalidad mediante itinerarios peatonales seguros y continuos. Sin embargo, el acceso desde la calle Granadillo a el Camino Los Guanches se realiza actualmente por vías sin aceras continuas y con pendientes significativas, lo que desincentiva el uso del transporte público y limita su funcionalidad como alternativa real al vehículo privado. En consecuencia, la movilidad en el ámbito continúa dependiendo casi exclusivamente del uso del automóvil.

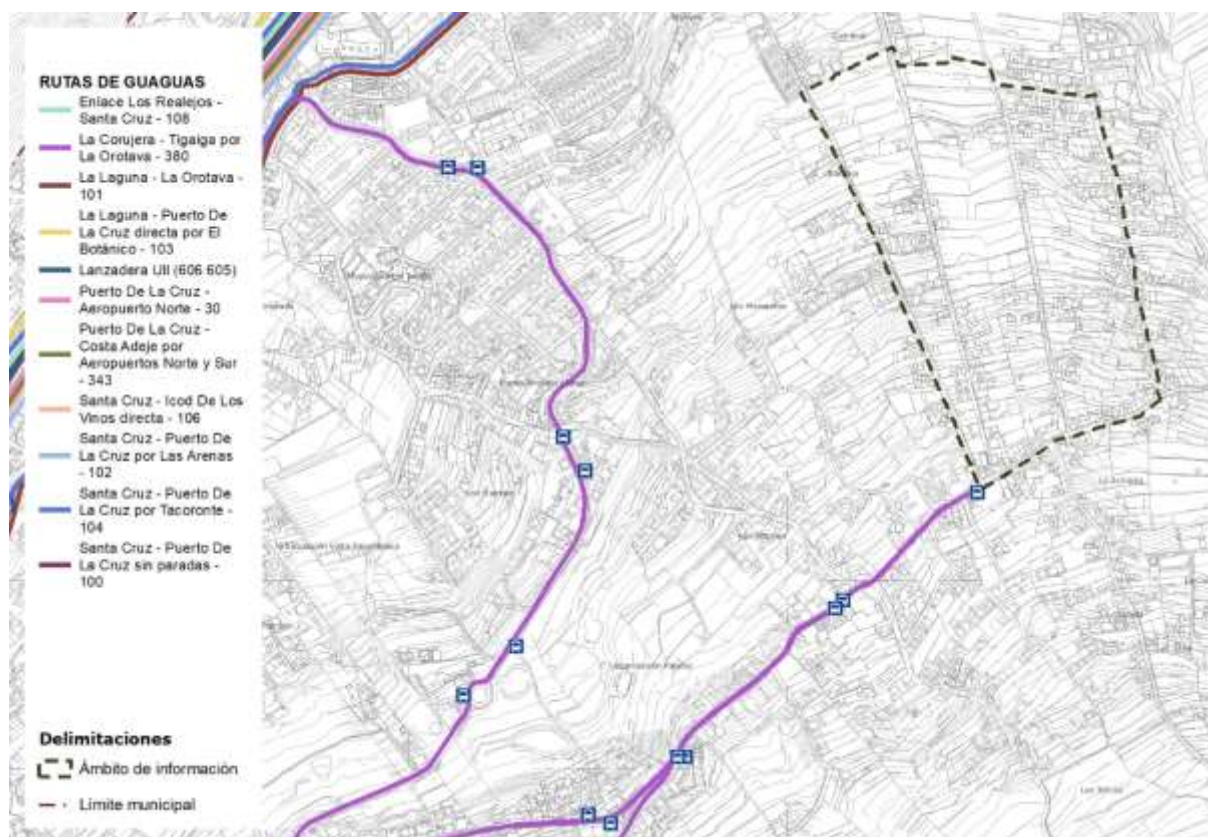


Imagen 186. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

9.4.8.6. Movilidad y transporte desde la perspectiva de género

El análisis de la movilidad cotidiana en el ámbito de la calle Granadillo evidencia limitaciones estructurales que afectan de forma desigual a determinados grupos de población, especialmente a quienes realizan desplazamientos encadenados vinculados al cuidado y a la gestión doméstica. Estos trayectos suelen requerir múltiples paradas intermedias y desplazamientos cortos, lo que incrementa la necesidad de contar con itinerarios seguros, accesibles y continuos.

La conectividad peatonal entre la calle Granadillo y el Camino Los Guanches —único acceso a la red de transporte público— es reducida, apoyándose en vías con fuertes pendientes, ausencia de aceras continuas y una infraestructura peatonal insuficiente. Esta configuración limita la autonomía en los desplazamientos cotidianos, desincentiva el uso del transporte público e incrementa la dependencia del vehículo privado, especialmente para quienes precisan realizar trayectos múltiples o con cargas.

Asimismo, la percepción de inseguridad constituye un factor relevante. La falta de iluminación adecuada, la presencia de tramos sin visibilidad directa y la inexistencia de itinerarios segregados incrementan la vulnerabilidad de ciertos colectivos —especialmente mujeres, menores y personas mayores— y condicionan el uso del espacio público durante las primeras horas de la mañana o en horario nocturno.

Estas circunstancias ponen de manifiesto la necesidad de integrar criterios de accesibilidad universal y seguridad urbana en la ordenación del ámbito, orientando futuras actuaciones a reforzar la movilidad peatonal, mejorar la conexión con el transporte público y garantizar desplazamientos más autónomos, previsibles y seguros para toda la población.

9.4.9. Infraestructuras y servicios

La información detallada relativa a las infraestructuras y servicios presentes en el ámbito objeto de la Modificación Menor se recoge en los planos del bloque IU —Planos 10.01, 10.02 y 10.03— que acompañan este Documento Borrador. Dichos planos han sido elaborados a partir de la información facilitada por el Ayuntamiento, la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (EIEL), los datos suministrados por las distintas administraciones sectoriales y repositorios de datos abiertos, así como las comprobaciones efectuadas durante las visitas de campo. En ellos se representan los trazados de las redes existentes y previstas, detallando, cuando procede, sus características técnicas (tipologías, diámetros y elementos auxiliares).

La siguiente imagen recoge exclusivamente las infraestructuras existentes en el momento de redacción del presente documento, con carácter indicativo, a fin de contextualizar el nivel actual de dotación y servicios asociado al ámbito:

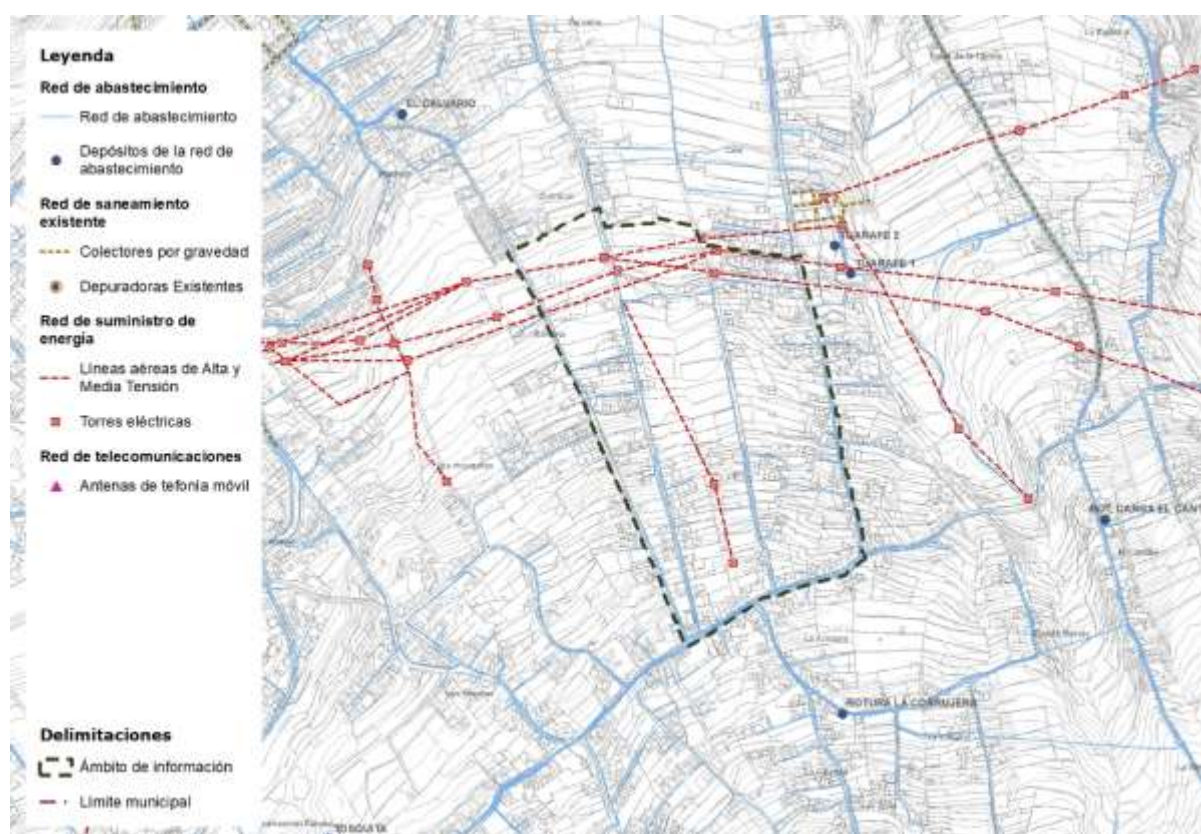


Imagen 187. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 3.
Fuente: Elaboración propia.

La dotación de infraestructuras y servicios en el ámbito de la Modificación se estructura, fundamentalmente, en torno a los viarios longitudinales principales —calle Los Zarzales, calle Zumacal y calle Tijarafe— donde se localizan las redes de abastecimiento, telecomunicaciones y alumbrado correspondientes a los tramos urbanos consolidados existentes. En este orden, y pese a no estar recogido por el planeamiento vigente, es necesario aclarar que el Paseo de Cala dispone también de red de abastecimiento, suministro eléctrico y alumbrado público, lo que evidencia un grado de urbanización funcional superior al previsto. La red de alumbrado y telecomunicaciones reproduce este mismo patrón, con una implantación coherente con el grado de urbanización.

La red de saneamiento es prácticamente inexistente según las fuentes de datos oficiales.

Resulta especialmente relevante la confluencia de numerosas líneas aéreas de alta y media tensión en el extremo norte del ámbito, cuyo trazado discurre en sentido este-oeste. Estas infraestructuras generan un corredor de servidumbres que habrá que tenerlo en cuenta en la posterior fase de ordenación.

9.5. Objetivos específicos de la ordenación

La presente Modificación Menor formula un conjunto de objetivos específicos orientados a mejorar la conectividad interna en las medianías del barrio de La Corujera, y particularmente en el entorno de la calle Granadillo, reforzando la funcionalidad del sistema viario local y garantizando una ordenación coherente con los principios de accesibilidad universal, seguridad vial, eficiencia funcional y sostenibilidad urbana. La propuesta se concibe para optimizar la movilidad cotidiana de la población residente y fortalecer la integración del sistema viario con la red supramunicipal, proporcionando una estructura más equilibrada, operativa y adaptada a las necesidades reales del territorio.

- **Mejora de la conectividad transversal:** El objetivo principal consiste en fortalecer la interconexión transversal entre los corredores viarios longitudinales que articulan las medianías —en particular el núcleo urbano de La Corujera— y la carretera TF-217, que conecta con el centro urbano de Santa Úrsula. La propuesta plantea habilitar un enlace intermedio mediante la prolongación del actual trazado de la calle Granadillo hasta el Paseo de Cala, evitando el uso obligatorio de los extremos del sistema y reduciendo la dependencia estructural del Camino Los Guanches.
- **Mejora de la cohesión territorial:** La nueva conexión contribuirá a reforzar la cohesión territorial entre los núcleos situados en las medianías, al facilitar relaciones más directas y accesibles entre los distintos sectores residenciales. Esto permitirá acortar tiempos de desplazamiento, mejorar la accesibilidad interna del ámbito, favorecer la integración funcional entre La Corujera y los barrios colindantes y aproximar la red viaria a la ciudadanía mediante una estructura más equilibrada y coherente con el territorio.
- **Incremento de la seguridad vial y reducción de la conflictividad:** La incorporación del nuevo trazado permitirá, en fases posteriores, reorganizar los flujos de tráfico en el ámbito y establecer sentidos únicos en aquellos tramos

donde la sección disponible no permita mantener el doble sentido con garantías. Esta reconfiguración reducirá las maniobras conflictivas, mejorará la visibilidad en intersecciones, ordenará el estacionamiento y reforzará la legibilidad del entramado viario, proporcionando condiciones de mayor seguridad tanto para vehículos como para peatones.

- **Optimización de la funcionalidad del viario y de su sección transversal:** La ordenación se orienta a adecuar las secciones viarias existentes y de nueva creación a las necesidades reales de movilidad del barrio y de los sectores que dependen de él. Se persigue mejorar la fluidez circulatoria, eliminar los puntos de estrangulamiento y configurar un sistema viario más coherente y eficiente, capaz de absorber tanto la movilidad local como los movimientos de paso, incrementando la operatividad global del ámbito.
- **Mejora de la infraestructura peatonal y de la accesibilidad universal:** La actuación permitirá habilitar nuevos itinerarios peatonales continuos, seguros y accesibles, especialmente en la prolongación de la calle Granadillo y su conexión con el Paseo de Cala. A medio plazo, la reducción de cargas de tráfico facilitará la adecuación de los viarios existentes, permitiendo completar aceras, habilitar nuevos tramos peatonales y eliminar barreras arquitectónicas. Todo ello reforzará la integración con el núcleo de La Corujera y garantizará el cumplimiento de los criterios de accesibilidad universal establecidos por la normativa vigente.
- **Minimizar el impacto sobre el entorno:** La ordenación se planteará reduciendo al mínimo la ocupación de suelo y evitando afecciones innecesarias sobre el entorno urbano y rural. Se priorizará un trazado eficiente y proporcionado, plenamente integrado en la morfología del territorio, evitando movimientos de tierras desmesurados, preservando bancales y otros elementos tradicionales del paisaje, y garantizando que la nueva conexión viaria se inserte de forma respetuosa y coherente en el tejido existente.
- **Adecuar la ordenación a la realidad física del medio:** La propuesta se ajustará a la estructura parcelaria y a los elementos preexistentes, minimizando las afecciones sobre viviendas, parcelas en uso y accesos privados. El trazado y las alineaciones de la prolongación de la calle Granadillo se adaptarán a la configuración real del ámbito, evitando ocupaciones innecesarias y asegurando un reparto equilibrado y proporcionado de cargas, sin comprometer la funcionalidad ni la viabilidad de las parcelas y edificaciones consolidadas

En su conjunto, estos objetivos aspiran a transformar el entorno de la calle Granadillo en un sistema viario más seguro, legible y funcional, capaz de responder a las necesidades presentes y futuras de la población, mejorar la calidad del espacio público y favorecer un modelo de movilidad sostenible y operativo en el municipio de Santa Úrsula.

9.6. Alcance y contenido de las alternativas de ordenación

El procedimiento de evaluación ambiental exige la definición de alternativas, que consisten en establecer distintas formas de materializar las actuaciones que se proponen en el

Borrador del instrumento de ordenación. Estas alternativas deben ser razonables desde el punto de vista técnico y jurídico, además de económica y ambientalmente sostenibles.

En este orden, se plantean las siguientes alternativas de ordenación.

9.6.1. Alternativa 0

9.6.1.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 0

La Alternativa 0 consiste en no ejecutar la Modificación Menor, manteniéndose íntegramente la ordenación prevista en el planeamiento vigente y, por tanto, la configuración actual del sistema viario en torno a la calle Granadillo y las vías residenciales próximas. Bajo esta opción, no se incorpora ninguna nueva conexión transversal entre los corredores longitudinales del barrio de La Corujera, perpetuándose la fragmentación funcional existente entre las calles Zumacal, Los Zarzales, Paseo de Cala y Granadillo, así como la dependencia estructural del Camino Los Guanches como única conexión transversal operativa.



Imagen 188. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

La calle Granadillo mantiene su trazado actual, sin prolongarse hacia el Paseo de Cala. Si bien el planeamiento vigente contempla la ampliación de su sección viaria, dicha actuación no se encuentra ejecutada, manteniéndose las limitaciones de capacidad y funcionalidad que caracterizan al viario en la actualidad.

En este escenario, la ausencia de intervención mantiene la estructura viaria existente, caracterizada por la falta de articulación transversal entre los distintos ejes que soportan el crecimiento urbano en el ámbito. Esta situación refuerza la desvinculación interna del barrio y la falta de cohesión territorial, impidiendo cualquier avance hacia una estructura viaria más integrada, operativa y eficiente.

La clasificación y categorización del suelo se mantiene en los mismos términos que establece el planeamiento vigente, sin alteraciones en su delimitación, régimen urbanístico ni condiciones de uso.



Imagen 189. Alternativa 0. Clasificación y Categorización del suelo de la Modificación Menor 4.
Fuente: Elaboración propia.

9.6.1.2. Integración física de la Alternativa 0

La integración física de la Alternativa 0 reproduce íntegramente el escenario descrito en los apartados anteriores relativos al estado actual del ámbito. Al no contemplarse modificaciones respecto al planeamiento vigente, se mantienen las mismas condiciones urbanísticas, topográficas y ambientales que caracterizan en la actualidad el entorno de la calle Granadillo.

Esta alternativa implica conservar sin ajustes la estructura viaria existente, preservando el trazado de la calle Granadillo —en los términos previstos por el planeamiento vigente— y el de las vías colindantes, así como la falta de articulación transversal entre los distintos corredores locales.

Asimismo, la no ejecución de la prolongación de la calle Granadillo perpetúa la falta de continuidad entre los viarios del entorno y evita reconocer o integrar físicamente el trazado actual del Paseo de Cala, manteniendo un sistema fragmentado y dependiente del Camino Los Guanches como único eje transversal operativo.

9.6.1.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 0

La afección a la movilidad en la Alternativa 0 coincide plenamente con el diagnóstico del estado actual del ámbito. Al no incorporar nuevas conexiones ni ajustes en la estructura circulatoria, se mantienen las limitaciones funcionales que caracterizan la movilidad en torno a la calle Granadillo y los viarios próximos. Persiste la discontinuidad transversal entre los diferentes ejes viarios y la dependencia del Camino Los Guanches como único corredor de enlace transversal, manteniéndose la fragmentación del sistema circulatorio.

Asimismo, la ausencia de intervención impide acometer una reorganización del tráfico en las vías existentes que permita habilitar anillos de circulación, implantar sentidos únicos o reconfigurar las secciones viarias para incorporar aceras o zonas de estacionamiento regulado. Del mismo modo, no se introducen mejoras destinadas a habilitar itinerarios peatonales seguros o accesibles. En conjunto, la movilidad del ámbito continúa condicionada por las mismas carencias estructurales que afectan a la fluidez, la seguridad y la funcionalidad general del sistema viario.

9.6.2. Alternativa 1

9.6.2.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 1

La Alternativa 1 plantea la prolongación del trazado actual de la calle Granadillo en dirección este hasta su conexión con el Paseo de Cala, con el objetivo de habilitar una nueva conexión transversal que mejore la articulación entre los ejes longitudinales del ámbito —calles Zumacal, Los Zarzales y Paseo de Cala— y, de forma indirecta, con la calle Tijarafe a través de la calle Mencey.

La actuación implica asimismo el reconocimiento formal del tramo del Paseo de Cala que, pese a no estar recogido en el planeamiento vigente, cuenta actualmente con pavimentación e infraestructuras básicas (abastecimiento, baja tensión y alumbrado público).

Es fundamental destacar que todo el nuevo trazado —la prolongación de la calle Granadillo y el tramo del Paseo de Cala a reconocer— discurre íntegramente por suelo rústico. En consecuencia, la actuación no otorga ni puede otorgar la condición de suelo urbano a las parcelas colindantes, de conformidad con lo establecido en la LSENPC

La existencia de ciertos servicios e infraestructuras en el Paseo de Cala no altera su naturaleza rústica ni habilita procesos de consolidación urbana, tratándose de infraestructuras implantadas de forma no reglada para dar servicio a los usos presentes, sin efectos habilitantes a escala de clasificación de suelo.



Imagen 190. Estado actual del Paseo de Cala. Fuente: Propia.

La alternativa se estructura en las siguientes intervenciones:

- **Prolongación del viario de la calle Granadillo**, garantizando una conexión funcional y operativa con el Paseo de Cala.
- **Reconocimiento del tramo no recogido por planeamiento del Paseo de Cala**, actualmente en uso, dotado de un nivel básico de infraestructuras, con el fin de integrarlo plenamente en la ordenación viaria municipal.
- **Creación de una conexión transversal efectiva** entre los principales ejes del ámbito, mejorando la accesibilidad interna y reduciendo los desplazamientos forzados hacia el Camino Los Guanches y la TF-217.
- **Reorganización futura del sistema circulatorio**, posibilitando un anillo de sentido único que enlace Zumacal – Los Zarzales – Paseo de Cala, liberando capacidad y posibilitando itinerarios peatonales accesibles.
- **Ajuste del trazado a la realidad física**, evitando afecciones innecesarias sobre edificaciones, muros, bancales o parcelas en uso y garantizando una implantación proporcionada en suelo rústico.

El nuevo trazado de prolongación de la calle Granadillo se configura como un viario en plataforma única y de sentido único, con una sección total de 6,00 m que integra calzada de circulación y senda peatonal accesible. El viario se inicia en la intersección de la calle Granadillo con la calle Los Zarzales, discuriendo adosado al cerramiento sur de la parcela situada en el margen este de esta última, y aprovechando el alineamiento superior del bancal existente, lo que facilita una adecuada adaptación topográfica.

Respecto al Paseo de Cala, se reconoce su trazado actual, cuya sección variable es mayoritariamente superior a 6,00 m, garantizando capacidad suficiente para acoger tránsito rodado y peatonal. Aunque la conexión entre la prolongación de Granadillo y el tramo previsto por el planeamiento no queda perfectamente alineada, esta circunstancia no compromete la maniobrabilidad ni la funcionalidad de la intersección, incluso considerando la mayor sección prevista para Granadillo en el PGO.



Imagen 191. Terrenos sobre los que se plantea la prolongación de la calle Granadillo. Fuente: Propia.

En el siguiente plano de la ordenación se representan las alineaciones resultantes y las afecciones derivadas, distinguiéndose en verde las trazas apoyadas en elementos físicos existentes y en rojo aquellas que requieren ocupación. En términos globales, la alternativa presenta un nivel de afección moderado y compatible con la funcionalidad prevista del sistema viario. Así mismo, se acompaña de una tabla con las superficies resultantes de la ordenación.



Imagen 192. Alternativa 1. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 1 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	6.631,78
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	4.159,38
	Residencial en Borde de Camino (BC)	7.665,52
Primario	Agrario	38.564,69
SUPERFICIE TOTAL		57.021,37

Tabla 49. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

La propuesta desarrolla un viario adaptado tanto a la geometría del trazado como a su condición de suelo rústico, garantizando accesibilidad universal, continuidad peatonal y una transición coherente entre los ámbitos urbano y no urbano. Las secciones tipo orientativas son las siguientes:

- **Sección Tipo de la prolongación de la Calle Granadillo:** Viario de un sentido de circulación, con un ancho mínimo total de 6,00 m, distribuido en una calzada de circulación de vehículos de 3,50 m y arcén de 0,50 m; y senda peatonal delimitada de 2,00 m, que garantiza un ancho libre de paso superior a 1,80 m conforme a la ORDEN TMA/851/2021.

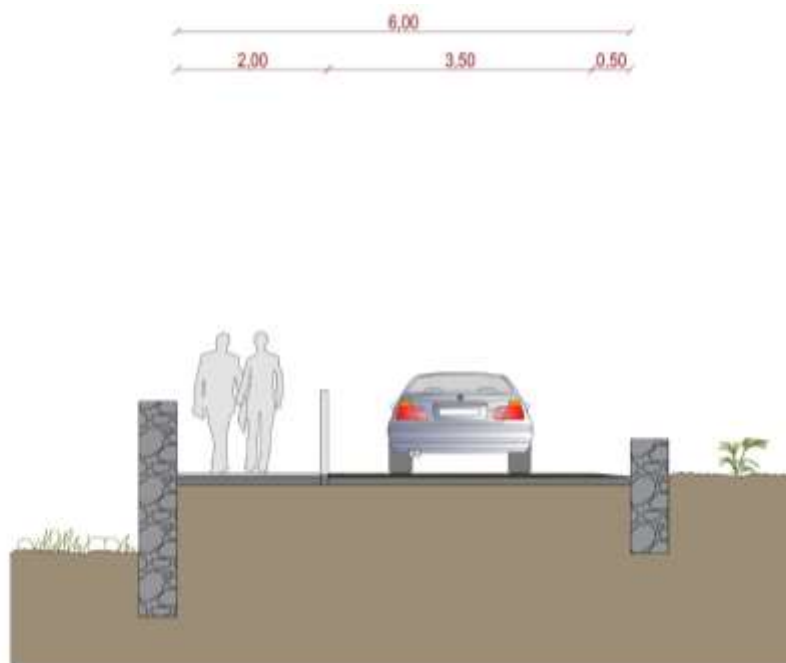


Imagen 193. Sección viaria tipo de la prolongación de la calle Granadillo. Fuente: Elaboración propia.

- **Sección Tipo del Paseo de Cala:** Se reconoce su ancho viario en todo su recorrido, en el mismo se podrá delimitar al menos, una calzada de circulación de vehículos de 3,50 m y arcén de 0,50 m; y senda peatonal delimitada de 2,00 m, que garantiza un ancho libre de paso superior a 1,80 m conforme a la ORDEN TMA/851/2021.

En conjunto, la Alternativa 1 constituye una solución técnica viable, proporcionada y coherente para mejorar la conectividad transversal del ámbito, apoyándose en la prolongación de la calle Granadillo y en la integración formal del Paseo de Cala como viario funcional. La actuación refuerza la cohesión territorial entre los distintos ejes urbanos, reduce la dependencia de accesos indirectos hacia la TF-217 y permite configurar un sistema circulatorio más eficiente basado en sentidos únicos. Asimismo, minimiza las afecciones sobre parcelas y edificaciones existentes y se integra de forma adecuada en la topografía del entorno, resultando equilibrada desde el punto de vista funcional, territorial y económico.

A efectos de una mejor comprensión de la ordenación, se muestra a continuación un esquema conceptual del posible diseño viario y de la integración entre el tránsito rodado y peatonal.

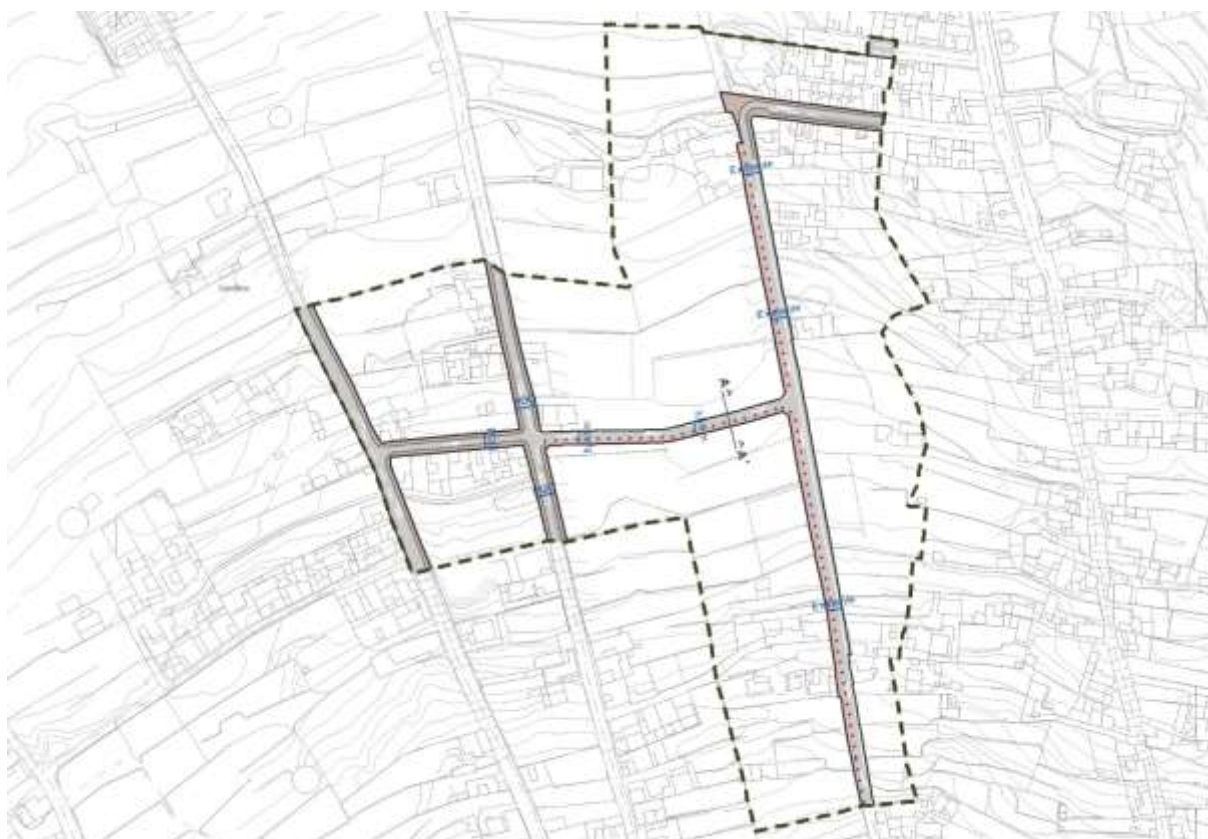


Imagen 194. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

9.6.2.2. Integración física de la Alternativa 1

La Integración física de la Alternativa 1 se fundamenta en la continuidad geométrica entre la calle Granadillo y el Paseo de Cala, articulando un nuevo eje transversal que se adapta a la morfología del terreno y a la estructura parcelaria del ámbito. La propuesta se apoya en la prolongación natural del viario existente, apoyándose en elementos físicos consolidados —muros, medianerías, bancales y delimitación de parcelas agrícolas— que permiten materializar un trazado continuo con un grado de afección reducido y compatible con la funcionalidad prevista.

En el primer tramo, correspondiente a la prolongación de la calle Granadillo, el viario se alinea con la cota superior del bancal preexistente situado al sur de la calle Los Zarzales, lo que permite minimizar los movimientos de tierras y facilitar una adecuada implantación topográfica del nuevo trazado. Esta solución asegura una transición suave entre el viario urbano existente y el recorrido proyectado en suelo rústico, manteniendo una plataforma homogénea y técnicamente viable para la circulación rodada y peatonal.

En cuanto al Paseo de Cala, la alternativa reconoce su trazado actual, el cual presenta una sección variable pero suficiente para albergar circulación y senda peatonal. El diseño integra las condiciones topográficas existentes, respetando la traza del camino actual y aprovechando la infraestructura ya implantada —pavimentación e instalaciones básicas—, lo que reduce significativamente el impacto territorial y los requerimientos constructivos.

En conjunto, la Alternativa 1 propone una integración física coherente con la estructura territorial del entorno, apoyándose en elementos consolidados y minimizando las afecciones sobre parcelas, muros, cultivos y edificaciones. La solución respeta la topografía natural, reduce la necesidad de movimientos de tierra y facilita la continuidad funcional entre ámbitos urbanos consolidados y viarios rurales en uso, configurando un corredor transversal plenamente integrado en la morfología del territorio.

9.6.2.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 1

La Alternativa 1 introduce una mejora sustancial en la movilidad del ámbito mediante la creación de un nuevo eje transversal que prolonga la calle Granadillo y reconoce formalmente el tramo actualmente existente del Paseo de Cala. Esta nueva conexión permite articular de manera más eficiente los desplazamientos internos entre los ejes longitudinales del entorno —Zumacal, Los Zarzales y Paseo de Cala— y, de forma indirecta, facilita la conexión con la calle Tijarafe a través de la calle Mencey. Su implantación contribuye a reducir los recorridos obligados que hoy se realizan hacia el Camino Los Guanches o la TF-217, disminuyendo la dependencia de estos viarios y evitando rodeos innecesarios para los residentes.

Desde la perspectiva funcional, la propuesta habilita un corredor transversal que redistribuye la carga viaria y favorece la permeabilidad del sistema. La prolongación de Granadillo, concebida como un viario de sentido único, permite ordenar y racionalizar los flujos internos, preparándolos para la futura implantación de un anillo circulatorio compuesto por Zumacal –Granadillo - Los Zarzales – Paseo de Cala – Camino Los Guanches -. Esta reorganización posibilitará, en fases posteriores, liberar espacio para itinerarios peatonales accesibles, ampliar aceras y regular de forma homogénea el estacionamiento, especialmente en viarios que actualmente presentan secciones ajustadas y un uso intensivo por parte del vecindario.

En relación con la movilidad peatonal, la propuesta aporta un avance significativo en términos de seguridad y accesibilidad. La prolongación de Granadillo incluye una senda peatonal segregada, mientras que el reconocimiento del Paseo de Cala como viario funcional permite estructurar un corredor peatonal continuo en un ámbito que, hasta ahora, carecía de itinerarios reglados. La existencia previa de alumbrado público en parte del Paseo de Cala, junto con la futura ordenación de su sección, contribuirá a mejorar la percepción de seguridad y la legibilidad del espacio urbano, especialmente relevante desde la perspectiva de movilidad con enfoque de género.

En términos de seguridad vial, el nuevo enlace reduce puntos de conflicto y elimina maniobras forzadas sobre viarios estrechos o de baja visibilidad. La conexión propuesta permite además distribuir de forma más equilibrada los accesos, lo que reducirá la presión sobre las intersecciones existentes y disminuirá la intensidad de tráfico sobre los viarios actualmente más saturados.

En conjunto, la Alternativa 1 genera un impacto positivo sobre la movilidad del ámbito, mejorando la conectividad interna, reforzando la accesibilidad peatonal y permitiendo una futura reorganización más eficiente del sistema circulatorio. Su implantación constituye un paso decisivo para corregir la fragmentación actual del barrio y avanzar hacia un modelo viario más seguro, cohesionado y adaptado a las demandas funcionales del entorno.

9.6.3. Alternativa 2

9.6.3.1. Propuesta de ordenación de la Alternativa 2

La Alternativa 2 constituye una evolución de la solución planteada en la Alternativa 1, manteniendo íntegramente su esquema funcional, sus criterios de implantación y su carácter de viario a través de suelo rústico, pero ampliando su alcance mediante la prolongación adicional de la calle Granadillo desde el Paseo de Cala hasta su conexión con la calle Tijarafe.

Con ello se completa una nueva conexión transversal continua entre los tres ejes longitudinales del ámbito—Zumacal, Los Zarzales y Tijarafe—mejorando significativamente la permeabilidad interna y la continuidad funcional de la red viaria local.

Al igual que en la Alternativa 1, el nuevo viario discurre íntegramente por suelo rústico, sin que la actuación confiera ni pueda conferir la condición de suelo urbano a las parcelas adyacentes, conforme a lo dispuesto en la LSENPC. La presencia de infraestructuras urbanas existentes —especialmente en el Paseo de Cala— no altera esta clasificación ni genera consolidación urbanística.

La alternativa se articula en las siguientes actuaciones:

- **Prolongación de la calle Granadillo hasta la calle Tijarafe**, completando la conexión transversal iniciada en la Alternativa 1.
- **Reconocimiento del Paseo de Cala**, en los mismos términos que en la alternativa anterior, incorporándolo funcionalmente al sistema viario municipal.
- **Creación de un eje transversal continuo entre las calles Zumacal, Los Zarzales, Paseo de Cala y Tijarafe**, mejorando de forma sustancial la accesibilidad interna del ámbito.

- **Reorganización del tráfico mediante la habilitación de anillos circulatorios de sentido único**, posibilitando que los desplazamientos internos se realicen de manera más eficiente y reduciendo la dependencia funcional actual del Camino Los Guanches.
- **Refuerzo de la movilidad peatonal**, incorporando una senda accesible en el nuevo tramo entre Paseo de Cala y calle Tijarafe, con continuidad respecto del itinerario planteado en la Alternativa 1.

La Alternativa 2 mantiene íntegramente el trazado descrito en la Alternativa 1 entre la calle Granadillo y el Paseo de Cala. La diferencia esencial reside en que el nuevo viario continúa hacia el este desde el Paseo de Cala, apoyándose nuevamente en trazas de bancales y senderos preexistentes hasta alcanzar la calle Tijarafe. Este tramo adicional permite cerrar la continuidad transversal del sistema, generando un nuevo corredor que articula directamente los tres ejes longitudinales.

En el siguiente plano de ordenación se representan las alineaciones resultantes y las afecciones derivadas del nuevo tramo. En verde se identifican aquellos tramos apoyados en elementos físicos de la realidad existente, y en rojo los que requieren ocupaciones o ajustes puntuales. Así mismo, se acompaña de una tabla con las superficies por usos de la ordenación planteada.



Imagen 195. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

USOS Y TIPOLOGÍAS DE LA ALTERNATIVA 2 DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4		
USO CARACTERÍSTICO	USO PORMENORIZADO / TIPOLOGÍAS	SUPERFICIE (m ²)
Infraestructuras	Viario	9.731,26
Residencial	Residencial en Edificación Cerrada (EC2)	9.003,24
	Residencial en Borde de Camino (BC)	7.665,51
Primario	Agrario	4.4376,85
SUPERFICIE TOTAL		70.776,86

Tabla 50. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 2 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, la ampliación hacia la calle Tijarafe no incrementa de forma sustancial las afecciones respecto a la Alternativa 1, manteniéndose dentro de un rango compatible con la implantación en suelo rústico y sin incidencia significativa sobre edificaciones.

Las secciones propuestas son idénticas a las de la Alternativa 1, incorporándose estas al nuevo tramo hasta la calle Tijarafe:

- **Sección Tipo de la prolongación de la Calle Granadillo:** Viario de un sentido de circulación, con un ancho mínimo total de 6,00 m, distribuido en una calzada de circulación de vehículos de 3,50 m y arcén de 0,50 m; y senda peatonal delimitada de 2,00 m, que garantiza un ancho libre de paso superior a 1,80 m conforme a la ORDEN TMA/851/2021.

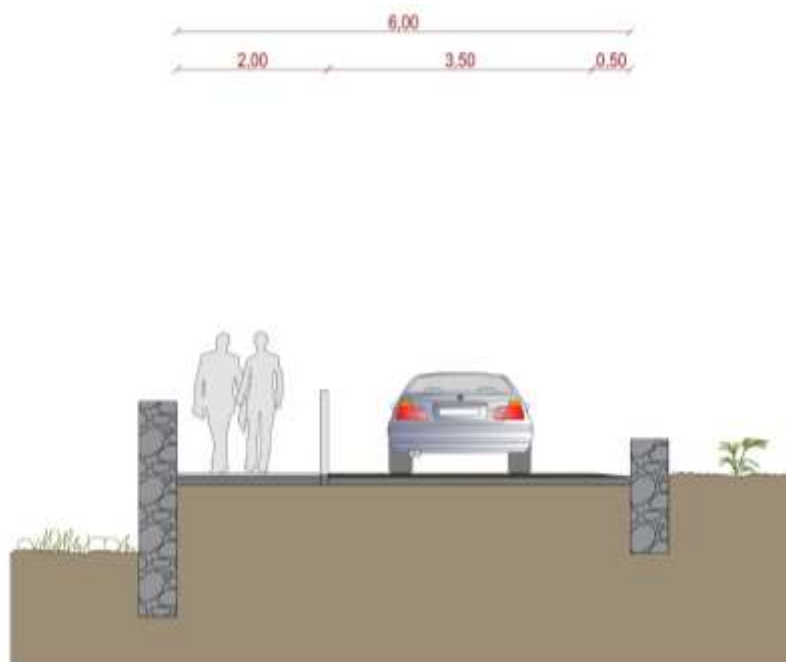


Imagen 196. Sección viaria tipo de la prolongación de la calle Granadillo. Fuente: Elaboración propia.

- **Sección Tipo del Paseo de Cala:** Se reconoce su ancho viario en todo su recorrido, en el mismo se podrá delimitar al menos, una calzada de circulación de vehículos de 3,50 m y arcén de 0,50 m; y senda peatonal delimitada de 2,00 m, que garantiza un ancho libre de paso superior a 1,80 m conforme a la ORDEN TMA/851/2021.

La Alternativa 2 aporta un salto cualitativo respecto a la Alternativa 1, al completar la conexión transversal del ámbito y permitir una reorganización circulatoria más eficiente y estructurada. La intervención favorece la cohesión territorial, reduce desplazamientos forzados y genera un viario continuo que facilita la movilidad interna y la accesibilidad peatonal.

Todo ello se logra sin incrementar de forma significativa las afecciones y manteniendo la coherencia territorial y jurídica derivada de su implantación sobre suelo rústico.

A efectos de una mejor comprensión de la ordenación, se muestra a continuación un esquema conceptual del posible diseño viario y de la integración entre el tránsito rodado y peatonal.

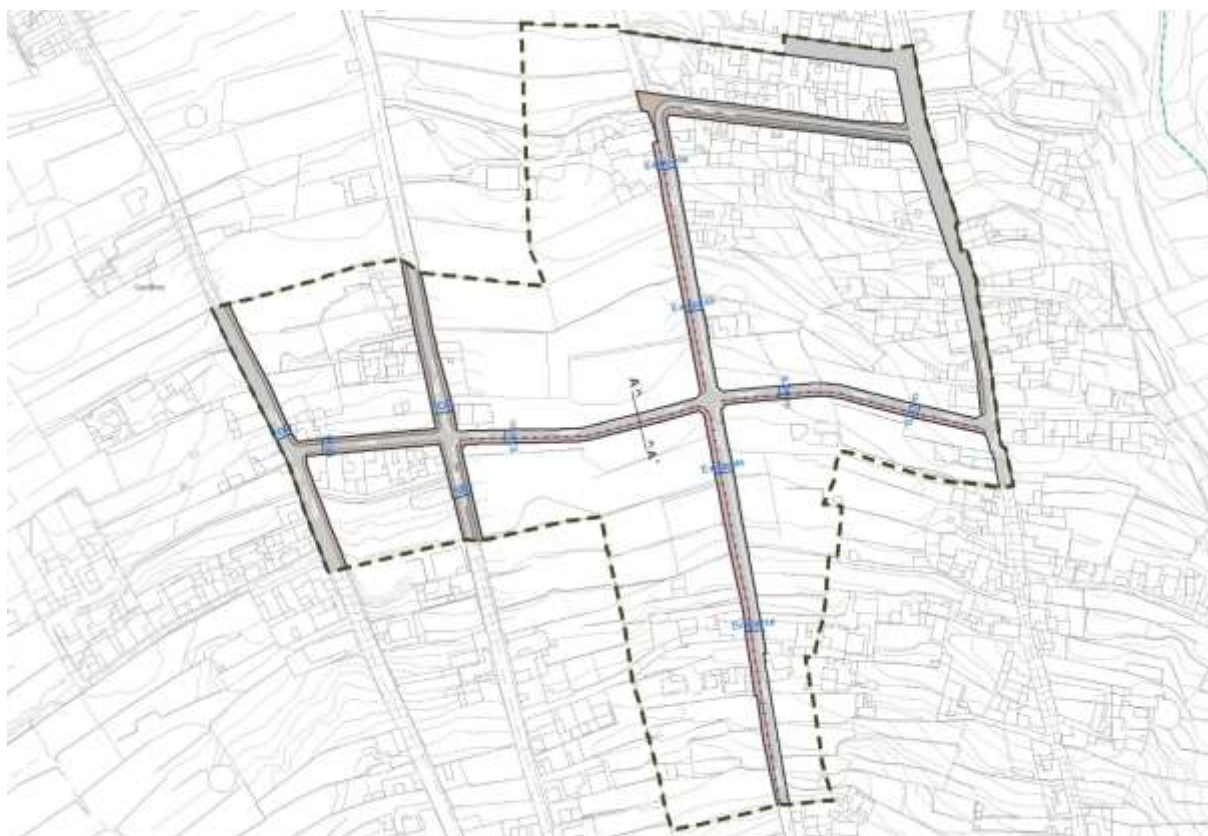


Imagen 197. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

9.6.3.2. Integración física de la Alternativa 2

La integración física de la Alternativa 2 mantiene en gran medida las condiciones descritas para la Alternativa 1, al reproducir íntegramente su trazado entre la calle Granadillo y el Paseo de Cala y conservar su carácter de viario implantado sobre suelo rústico. No obstante, la ampliación del trazado hasta la calle Tijarafe introduce un nivel adicional de articulación territorial, incrementando la continuidad transversal del sistema viario y reforzando la conexión entre los tres ejes longitudinales del ámbito.

El nuevo tramo entre el Paseo de Cala y la calle Tijarafe se apoya, al igual que la prolongación inicial, en elementos físicos preexistentes —bordes de banales, caminos rurales y límites parcelarios—, lo que permite una implantación geométrica proporcionada y coherente con la morfología del terreno. Esta estrategia reduce la necesidad de grandes movimientos de tierras, facilita la adaptación topográfica del viario y limita las afecciones sobre parcelas agrícolas o muros tradicionales.

La intervención mantiene su condición de viario en suelo rústico, sin generar ni poder generar derechos urbanísticos para las parcelas colindantes, con independencia de la existencia puntual de infraestructuras básicas en algunos tramos —especialmente en el Paseo de Cala—. La actuación se concibe por tanto como una infraestructura funcional al servicio de la permeabilidad del territorio, sin efectos urbanizadores.

La conexión final con la calle Tijarafe se resuelve mediante un enlace directo, cuya geometría permite garantizar la maniobrabilidad y la seguridad de la circulación rodada. La continuidad física del eje transversal mejora la legibilidad del sistema, reduce la fragmentación existente y refuerza la coherencia general del entramado viario del ámbito.

En conjunto, la Alternativa 2 presenta una integración física equilibrada, adaptada a la topografía y a la estructura parcelaria, con un nivel de afección reducido y compatible con su implantación en suelo rústico. La ampliación hacia la calle Tijarafe añade continuidad funcional sin generar impactos desproporcionados en el territorio, consolidando una solución coherente y proporcionada desde el punto de vista geométrico, territorial y paisajístico.

9.6.3.3. Afección a la movilidad de la Alternativa 2

La Alternativa 2 introduce una extensión del viario previsto en la Alternativa 1, lo que permite completar una conexión transversal entre las calles Granadillo, Paseo de Cala y Tijarafe. Esta continuidad tiene efectos sobre la estructura circulatoria del ámbito, al generar un recorrido adicional que facilita determinados desplazamientos internos y reduce la necesidad de realizar trayectos exclusivamente longitudinales.

Desde la perspectiva del tráfico rodado, la prolongación del viario hasta la calle Tijarafe habilita un itinerario alternativo a los existentes, pudiendo absorber parte de los desplazamientos locales que actualmente se canalizan a través del Camino Los Guanches o de la TF-217. La configuración del nuevo trazado como viario de sentido único facilita su integración en un posible esquema circulatorio en anillo, vinculado a los ejes Zumacal – Los Zarzales – Paseo de Cala – Tijarafe, proporcionando una opción adicional para la redistribución de los flujos internos sin alterar la jerarquía viaria existente.

En cuanto a la movilidad peatonal, la alternativa permite extender el itinerario accesible previsto en la Alternativa 1, completándolo hasta la calle Tijarafe y favoreciendo la

continuidad peatonal entre distintos sectores residenciales. Este tramo adicional mejora la visibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie dentro del tejido urbano disperso, sin modificar de manera sustancial los patrones de movilidad peatonal ya existentes.

La intervención mantiene las características propias de un viario implantado íntegramente sobre suelo rústico, sin generar nuevas centralidades ni inducir procesos de transformación urbana en su entorno inmediato. Su función es básicamente complementaria, ofreciendo una opción adicional de circulación y distribuyendo parte de los movimientos internos sin afectar de forma significativa a los accesos estructurantes ni al funcionamiento general del área.

En conjunto, la Alternativa 2 aporta una ampliación del esquema circulatorio derivado de la Alternativa 1, generando una conexión transversal continua que puede facilitar determinados desplazamientos internos y mejorar la articulación local entre los distintos ejes viarios. No obstante, su contribución se enmarca dentro de un papel complementario, siendo su incidencia sobre la movilidad global más limitada y condicionada por su carácter de viario rústico y por su función accesoria en relación con la estructura viaria principal del ámbito.

9.7. Evaluación de la idoneidad de las diferentes alternativas de ordenación

9.7.1. Definición de los indicadores de valoración de las alternativas

Para analizar y valorar cada una de las alternativas propuestas en base a principios de desarrollo sostenible se definen los siguientes indicadores de valoración cuyo objetivo no es otro que el de determinar su grado de aptitud, desde perspectivas funcionales, sociales, económicas y ambientales.

A partir de los siguientes indicadores, se ponderan las diferentes alternativas:

- **IND-1. Funcionalidad viaria.** Se valora desde esta perspectiva, que la solución propuesta sea más o menos funcional en relación con los tráficos peatonales y rodados teniendo en cuenta el trazado, la sección del viario propuesto y su relación con la estructura viaria principal.
- **IND-2. Coherencia de la ordenación.** Con este indicador se valora la coherencia de la ordenación viaria de cada alternativa, en relación con los criterios legales, funcionales y de coherencia interna de la ordenación.
- **IND-3 Seguridad desde el punto de vista de género.** Se valora con este indicador, que la solución propuesta plantee recorridos seguros para el acceso a los usos calificados en el planeamiento. Se valora que los recorridos sean más visibles e iluminados, desde las zonas más transitadas y desde los viarios públicos rodados.
- **IND-4 Indicador económico de obtención.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de obtención de suelo.

- **IND-5 Indicador económico de ejecución.** Con este indicador se pretende comparar las alternativas en relación al coste económico de la ejecución de las obras necesarias para materializar las propuestas.

Se valorará cada alternativa de ordenación de acuerdo con los criterios económicos definidos, asignando a cada una de ellas una puntuación entre 0 y 10, correspondiendo la máxima valoración a los menores costes derivados tanto de la obtención del suelo como de la ejecución de las obras necesarias. De este modo, se penalizan las soluciones que conllevan mayores requerimientos económicos, garantizando una comparación homogénea y coherente entre las distintas opciones analizadas.

Por su parte, las variables ambientales asociadas a cada alternativa se examinan de manera específica en el Documento Ambiental Estratégico que acompaña a este Documento Borrador. En dicho documento se valoran de forma detallada los posibles efectos sobre los recursos ambientales y territoriales, integrándose posteriormente sus conclusiones en la evaluación global de las alternativas, conforme a lo establecido en la normativa aplicable en materia de evaluación ambiental.

9.7.2. Valoración de las alternativas

A continuación se presenta la valoración comparada de las tres alternativas de ordenación analizadas para la Modificación Menor 4, conforme a los indicadores definidos en el apartado anterior. La evaluación se ha realizado aplicando una escala de 0 a 10 puntos para cada indicador, asociando mayor puntuación a aquellas soluciones más funcionales, coherentes, seguras y económicamente proporcionadas. La suma de estas valoraciones permite construir un marco comparativo homogéneo entre las alternativas consideradas.

La siguiente tabla resume la puntuación obtenida por cada alternativa:

VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4			
USO CARACTERÍSTICO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
IND-1. Funcionalidad viaria	2	8	9
IND-2. Coherencia de la ordenación	3	9	8
IND-3. Seguridad desde el punto de vista de género	2	8	8
IND-4. Indicador económico de la obtención	10	8	7
IND-5. Indicador económico de la ejecución	10	7	6
VALORACIÓN ALTERNATIVAS	27	40	38

Tabla 51. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

La **Alternativa 0**, que mantiene la situación actual sin introducir mejoras en la estructura viaria, obtiene la valoración más reducida en los indicadores funcionales, de coherencia y de seguridad. La ausencia de una conexión transversal efectiva entre los ejes Zumacal – Los Zarzales – Paseo de Cala – Tijarafe penaliza de manera significativa su puntuación. Solo presenta valores elevados en los indicadores económicos, al no requerir obtención de suelo ni ejecución de obras. En conjunto, **se configura como una opción insuficiente para resolver las necesidades detectadas en el ámbito.**

La **Alternativa 2 muestra un comportamiento funcional favorable**, al completar una conexión transversal continua hasta la calle Tijarafe, lo que permite una mejora apreciable en la permeabilidad interna. No obstante, **esta ganancia funcional se acompaña de un incremento de los costes de ejecución y de obtención**, al extender la actuación sobre un tramo adicional de suelo rústico. Su valoración en coherencia y seguridad se mantiene elevada, pero ligeramente por debajo de la Alternativa 1, al no aportar una mejora cualitativa proporcional al incremento de obra requerida. En consecuencia, obtiene una calificación global alta, aunque no la más equilibrada.

La **Alternativa 1 presenta la valoración global más equilibrada**. Su actuación se centra en la prolongación de la calle Granadillo hasta el Paseo de Cala, mejorando la conectividad transversal entre los ejes principales del ámbito y permitiendo una reorganización circulatoria más eficiente. Esta alternativa destaca por su elevada coherencia con la ordenación vigente, su capacidad para reforzar la movilidad peatonal y su proporción adecuada entre los beneficios obtenidos y los costes derivados de la intervención. Además, las afecciones sobre parcelas y edificaciones son reducidas y compatibles con una implantación en suelo rústico. Aunque no completa el enlace hasta la calle Tijarafe, **ofrece una solución plenamente funcional para las necesidades del ámbito, con una intervención más proporcionada y sostenible**.

A la vista de los resultados obtenidos, **la Alternativa 1 se configura como la opción más adecuada para la Modificación Menor 4**, al ser la que mejor combina mejoras funcionales, coherencia técnica, seguridad y proporcionalidad económica, ofreciendo una solución viable, equilibrada y suficientemente resolutive en relación con los objetivos de la modificación.

9.8. Alternativa seleccionada

9.8.1. Justificación de la alternativa seleccionada

En base a todo lo expuesto, se concluye que la alternativa más idónea es la **Alternativa 1** en base a las siguientes consideraciones:

- **Adecuada proporcionalidad entre los beneficios funcionales y los costes asociados.** La alternativa mejora la conectividad transversal del ámbito, habilita una nueva articulación entre los ejes longitudinales y permite reorganizar el tráfico en condiciones óptimas, todo ello con unos costes de obtención y ejecución moderados y compatibles con el alcance de una modificación menor.
- **Coherencia con la estructura territorial y con la ordenación vigente.** La alternativa se apoya en elementos físicos existentes y reconoce formalmente el tramo del Paseo de Cala actualmente en uso, integrándolo en la malla viaria municipal sin alterar la clasificación de suelo ni generar expectativas urbanísticas no previstas por el planeamiento.
- **Intervención compatible con la condición de suelo rústico.** El nuevo viario discurre íntegramente por suelo rústico y mantiene esta condición en todo su recorrido, asegurando que ninguna de las parcelas colindantes adquiera la

condición de suelo urbano por la mera existencia de la infraestructura, incluso en presencia de infraestructuras y servicios puntuales en el Paseo de Cala.

- **Mejora efectiva de la accesibilidad y de la movilidad local.** La alternativa introduce una conexión transversal que reduce desplazamientos forzados hacia el Camino Los Guanches y la TF-217, posibilita el establecimiento futuro de un sistema circulatorio en sentido único y mejora las condiciones de seguridad y legibilidad de los itinerarios peatonales.
- **Minimización de afecciones y adecuada integración física.** El trazado propuesto ajusta las alineaciones a la realidad parcelaria existente, apoyándose en muros, bancales y elementos estructurales del terreno, evitando afecciones a edificaciones y garantizando una implantación respetuosa con el paisaje agrario.
- **Solución equilibrada frente a la Alternativa 2.** Aunque la Alternativa 2 presenta una mayor conectividad al prolongarse hasta la calle Tijarafe, la mejora funcional obtenida no resulta proporcional a los costes y afecciones adicionales que implica. La Alternativa 1 ofrece un balance más razonable entre funcionalidad, impacto territorial y viabilidad económica.

9.8.2. Ámbito de ordenación de la modificación menor

El ámbito de la Modificación Menor 4 comprende los terrenos necesarios para materializar la ordenación prevista en la Alternativa seleccionada (Alternativa 1), destinada a prolongar la calle Granadillo hasta su conexión con el Paseo de Cala y a reconocer formalmente el tramo de este último que, pese a no estar recogido en el planeamiento vigente, integra funcionalmente la red viaria municipal.

A continuación, se presenta la delimitación gráfica del ámbito de ordenación junto con la tabla de su superficie



Imagen 198. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

ÁMBITO DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4	
	SUPERFICIE (m ²)
MM-4. Prolongación de la calle Granadillo	57.021,37
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO	57.021,37

Tabla 52. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

9.8.3. Ordenación propuesta

La ordenación resultante de la Alternativa seleccionada —Alternativa 1— establece un nuevo trazado de prolongación de la calle Granadillo hacia el este hasta su conexión con el Paseo de Cala, incorporando asimismo el reconocimiento formal del tramo de este viario que, pese a encontrarse pavimentado y dotado de ciertos servicios básicos, no queda recogido actualmente por el planeamiento vigente. La actuación posibilita una nueva conexión transversal entre los ejes Zumacal – Los Zarzales – Paseo de Cala, que mejora la cohesión interna del ámbito y mantiene en todo momento la condición de viario a través de suelo rústico, sin conferir categoría de urbano a las parcelas colindantes.

A continuación, se incorpora el plano de ordenación pormenorizada, donde se representan las actuaciones previstas en la adecuación del nuevo trazado y la definición precisa de alineaciones, así como la tabla resumen de superficies correspondientes a la ordenación propuesta.



Imagen 199. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

Fuente: Elaboración propia.

DOCUMENTO BORRADOR

La Modificación Menor 4 mantiene, con carácter general, la clasificación y categorización del suelo establecidas por el planeamiento vigente, sin introducir alteraciones estructurales en la ordenación del ámbito. La única variación deriva de la necesidad de adecuar la condición del nuevo trazado viario planteado, tanto la prolongación de la calle Granadillo como el tramo del Paseo de Cala incorporado a la ordenación, se adscriben a la categoría de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI), al tratarse de un viario que discurre íntegramente a través de suelo rústico y que, en ningún caso, puede generar consolidación urbana ni conferir condición de suelo urbano a las parcelas colindantes.

A continuación, se incorpora el plano de clasificación y categorización del suelo, junto con la tabla de superficies correspondientes a cada clase y categoría.

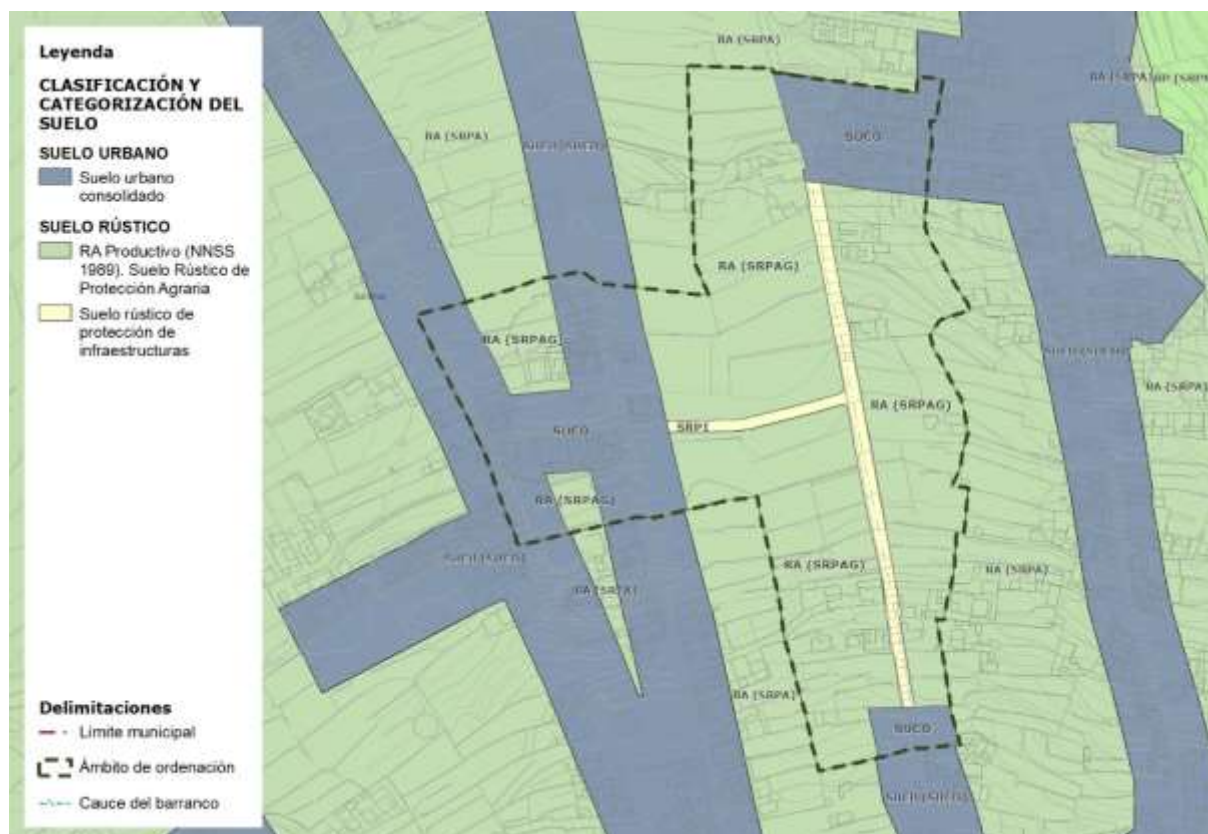


Imagen 201. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO DE LA MODIFICACIÓN MENOR 4		
CLASE Y CATEGORÍA		SUPERFICIE (m ²)
SUCO	Suelo urbano consolidado	15.655,28
RA (SRPAG)	Productivo (Suelo rústico de protección agraria)	38.564,69
SRPI	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras	2.801,40
SUPERFICIE TOTAL		57.021,37

Tabla 54. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.

La ordenación propuesta en la Modificación Menor 4 configura una solución equilibrada y adecuada para mejorar la conectividad transversal del ámbito, reforzando la cohesión entre los distintos tejidos residenciales sin alterar la estructura territorial ni la clasificación del suelo vigente. La prolongación de la calle Granadillo y el reconocimiento del Paseo de Cala como viario funcional permiten reducir desplazamientos innecesarios, facilitar la movilidad peatonal y posibilitar futuras mejoras en la ordenación del viario urbano mediante sentidos únicos y mayor seguridad para residentes y peatones.

Todo ello se logra con un nivel de afección limitado y con plena coherencia jurídica y territorial, resultando una intervención proporcionada y compatible con los objetivos de ordenación municipal.

En Santa Cruz de Tenerife.

Índice de Tablas

Tabla 1. Índice de planos de la Modificación. Fuente: Elaboración propia.	23
Tabla 2. Población por núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2010 y 2024). Fuente: Elaboración propia. INE.	29
Tabla 3. Saldo vegetativo. Santa Úrsula (2010-2021). Fuente: Elaboración propia. INE.	31
Tabla 4. Saldo migratorio. Santa Úrsula (2010-2021). Fuente: Elaboración propia. INE.	31
Tabla 5. Indicadores demográficos. Santa Úrsula (2022). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	33
Tabla 6. Escenarios supuestos aplicables a las proyecciones de población. Santa Úrsula (2010-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	33
Tabla 7. Estimación de las proyecciones de población. Santa Úrsula (2025*-2034*). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	34
Tabla 8. Centros asistenciales de la Zona Básica de Salud de Santa Úrsula (2025). Servicio Canario de Salud. Gobierno de Canarias.	39
Tabla 9. Centros educativos. Santa Úrsula (2025). Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes. Gobierno de Canarias.	40
Tabla 10. Empleo registrado según sectores económicos. Santa Úrsula (2009-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	44
Tabla 11. Paro registrado según sectores económicos. Santa Úrsula (2011-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	46
Tabla 12. Número de empresas según su tamaño. Santa Úrsula (2012-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	47
Tabla 13. Número de empresas según sectores económicos. Santa Úrsula (2012-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	48
Tabla 14. Superficie cultivada según tipos de cultivos herbáceos (ha y %). Santa Úrsula (2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	50
Tabla 15. Superficie cultivada según tipos de cultivos permanentes (ha y %). Santa Úrsula (2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	51
Tabla 16. Número de explotaciones ganaderas según tipos de ganado. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	52
Tabla 17. Número de comercios según tipos de actividades. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. Zona Comercial Abierta – Santa Úrsula.	58
Tabla 18. Establecimientos y plazas turísticas. Santa Úrsula (2025). Fuente: Elaboración propia. Consejería de Turismo y Empleo.	59
Tabla 19. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.	134
Tabla 20. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.	136
Tabla 21. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-1. Fuente: Elaboración propia.	138
Tabla 22. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.	164
Tabla 23. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 2 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.	169

Tabla 24. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.	174
Tabla 25. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.	177
Tabla 26. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.	178
Tabla 27. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.	179
Tabla 28. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.	191
Tabla 29. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.	193
Tabla 30. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.	195
Tabla 31. Superficie de los usos y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.	219
Tabla 32. Superficie de los usos y tipologías de la Alternativa 2 de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.	224
Tabla 33. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.	229
Tabla 34. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.	231
Tabla 35. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.	233
Tabla 36. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.	234
Tabla 37. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.	247
Tabla 38. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.	250
Tabla 39. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-3. Fuente: Elaboración propia.	252
Tabla 40. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.	272
Tabla 41. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 2 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.	278
Tabla 42. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.	283
Tabla 43. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.	286
Tabla 44. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.	287
Tabla 45. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.	288

<i>Tabla 46. Estructura de la propiedad de las parcelas urbanas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.</i>	302
<i>Tabla 47. Estructura de la propiedad de las parcelas rústicas. Fuente: Elaboración propia. Catastro.</i>	306
<i>Tabla 48. Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de la MM-4. Fuente: Elaboración propia.</i>	308
<i>Tabla 49. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 1 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	331
<i>Tabla 50. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías de la Alternativa 2 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	336
<i>Tabla 51. Valoración de las Alternativas de Ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	340
<i>Tabla 52. Superficie del ámbito de ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	343
<i>Tabla 53. Superficie de los usos pormenorizados y tipologías del ámbito Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	345
<i>Tabla 54. Clase y categoría del suelo. Superficies de la ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	346

Índice de Ilustraciones

<i>Imagen 1. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-1. Fuente: Elaboración propia.</i>	25
<i>Imagen 2. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.</i>	25
<i>Imagen 3. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-3. Fuente: Elaboración propia.</i>	26
<i>Imagen 4. Situación y emplazamiento del ámbito de la MM-4. Fuente: Elaboración propia.</i>	26
<i>Imagen 5. Renta neta media de los hogares por secciones. Santa Úrsula (2022). Fuente: INE.</i>	35
<i>Imagen 6. Índice de Gini por secciones. Santa Úrsula (2022). Fuente: INE.</i>	36
<i>Imagen 7. Mapa sanitario del Servicio Canario de Salud. Santa Úrsula (2025). Gobierno de Canarias.</i>	40
<i>Imagen 8. Centros educativos. Santa Úrsula (2025). Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes. Gobierno de Canarias.</i>	41
<i>Imagen 9. Zonas o espacios industriales. Santa Úrsula (2022). Censo del suelo industrial. Visor IDE Canarias.</i>	53
<i>Imagen 10. Zona Industrial El Calvario. Santa Úrsula (2022) Censo del suelo industrial. Visor IDE Canarias.</i>	54
<i>Imagen 11. Zona Industrial Las Palmeras. Santa Úrsula (2022). Censo del suelo industrial. Visor IDE Canarias.</i>	55
<i>Imagen 12. Comercios situados en la Carretera Provincial, Santa Úrsula. Zona Comercial Abierta – Santa Úrsula.</i>	58
<i>Imagen 13. Comercios situados en la Carretera España, Santa Úrsula. Zona Comercial Abierta – Santa Úrsula.</i>	59
<i>Imagen 14. Coordenadas de las viviendas vacacionales. Santa Úrsula (2025). Fuente: Elaboración propia. Consejería de Turismo y Empleo.</i>	60
<i>Imagen 15. Plano de distribución básica de los usos. Fuente: Elaboración propia.</i>	69
<i>Imagen 16. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM1.</i>	71
<i>Imagen 17. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM2.</i>	72
<i>Imagen 18. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM3.</i>	73
<i>Imagen 19. Plano de distribución básica de usos PIOT en el ámbito de estudio de la MM4. Fuente: PIOT</i>	74
<i>Imagen 20. Plano de volumen de residuos anual por municipios. Fuente: PTEOR.</i>	75
<i>Imagen 21. Localización de la EDAR de Acentejo (planificada). Fuente: PTEOR.</i>	76
<i>Imagen 22. Plano de susceptibilidad volcánica. Fuente PTEOPRE.</i>	79
<i>Imagen 23. Plano de susceptibilidad frente a de incendios forestales en la Comarca de Acentejo. Fuente PTEOPRE.</i>	80
<i>Imagen 24. Plano de susceptibilidad frente a riesgos asociados a dinámica de vertientes en la Comarca de Acentejo. Fuente PTEOPRE.</i>	81
<i>Imagen 25. Ficha de la Infraestructura de Telecomunicaciones URS_01. Fuente PTEOIT.</i>	84
<i>Imagen 26. Ficha de la Infraestructura de Telecomunicaciones URS_02. Fuente PTEOIT.</i>	85
<i>Imagen 27. Ficha de la Infraestructura de Telecomunicaciones URS_02. Fuente PTEOIT.</i>	86

<i>Imagen 28. Inventario de captaciones de agua subterránea en Santa Úrsula. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.</i>	87
<i>Imagen 29. Infraestructura de abastecimiento de agua a poblaciones en Santa Úrsula. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.</i>	88
<i>Imagen 30. Infraestructura de saneamiento de agua residual prevista en Santa Úrsula. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.</i>	89
<i>Imagen 31. Suministro de agua para riego en el Noreste. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.</i>	89
<i>Imagen 32. Red básica del transporte del agua en el Noreste. Fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.</i>	90
<i>Imagen 33. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-1. Fuente: Elaboración propia.</i>	93
<i>Imagen 34. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-2. Fuente: Elaboración propia.</i>	94
<i>Imagen 35. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-3. Fuente: Elaboración propia.</i>	95
<i>Imagen 36. Plano de ordenación general de las NNSS Santa Úrsula 1989. Ámbito de información de la MM-4. Fuente: Elaboración propia.</i>	96
<i>Imagen 37. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración Propia.</i>	99
<i>Imagen 38. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	100
<i>Imagen 39. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración Propia.</i>	101
<i>Imagen 40. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	102
<i>Imagen 41. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración Propia.</i>	103
<i>Imagen 42. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	104
<i>Imagen 43. Plano de categorización del suelo del PGO 2004 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración Propia.</i>	105
<i>Imagen 44. Plano de ordenación pormenorizada. Alturas, tipologías y usos del PGO 2004. Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	106
<i>Imagen 45. Modelo de Estructura Urbana. Fuente: PIOT.</i>	109
<i>Imagen 46. Plan de Ordenación Pormenorizada. Alturas, tipologías y usos 1 Fuente: PGO Santa Úrsula 2004.</i>	122
<i>Imagen 47. Derecha. Tramo 1 de la calle Finca Pastor. Izquierda. Tramo 2 de la calle Finca Pastor Fuente: Propia.</i>	123
<i>Imagen 48. Derecha: Tramo final de la calle Fuente Pastor. Izquierda: Calle Víctor Zurita a la altura de la conexión planteada por PGO Santa Úrsula 2004 Fuente: Propia.</i>	124
<i>Imagen 49. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 1 Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.</i>	127
<i>Imagen 50. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	128

<i>Imagen 51. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	129
<i>Imagen 52. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	137
<i>Imagen 53. Izquierda. Detalle de las edificaciones en la Carretera España TF-217. Derecha. Detalle de las edificaciones de la calle Cuatro Caminos. Fuente: Propia.</i>	139
<i>Imagen 54. Plan de Ordenación Pormenorizada PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.</i>	140
<i>Imagen 55. Ortofoto histórica del ámbito de estudio. Vuelo año 1982. Fuente: Grafcan.</i>	140
<i>Imagen 56. Izquierda. CEIP San Fernando. Derecha. Campo Municipal de Fútbol Argelio Tabares. Fuente: Propia.</i>	141
<i>Imagen 57. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.</i>	142
<i>Imagen 58. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie. Fuente: Elaboración propia.</i>	143
<i>Imagen 59. Derecha. Carretera TF-213. Izquierda: Acceso de la calle Finca Pastor desde la carretera TF-213. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	144
<i>Imagen 60. Derecha. Calle Finca Pastor a la altura del Pabellón. Izquierda. Estrechamiento de la calzada en el tramo inicial calle Finca Pastor. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	144
<i>Imagen 61. Tramo final de la calle Finca Pastor. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	145
<i>Imagen 62. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	146
<i>Imagen 63. Señales de prohibición de aparcar en tramos horarios definidos en la calle Finca Pastor. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	148
<i>Imagen 64. Aparcamiento informal en la TF-217. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	148
<i>Imagen 65. Aparcamiento informal en la Calle Víctor Zurita. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	149
<i>Imagen 66. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	150
<i>Imagen 67. Obstáculos en aceras. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	150
<i>Imagen 68. Zona de descanso peatonal ubicada en los aparcamientos de una vía sin infraestructura. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	151
<i>Imagen 69. Infraestructura viaria del municipio de Santa Úrsula dentro de los ámbitos de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	152
<i>Imagen 70. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	154
<i>Imagen 71. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	156
<i>Imagen 72. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	159
<i>Imagen 73. Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	160

<i>Imagen 74. Viario de borde del suelo urbano previsto por PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.</i>	162
<i>Imagen 75. Detalle del fondo de saco y panorámica de los terrenos sobre la que se plantea la prolongación de la calle Finca Pastor según PGO vigente. Fuente: Propia.</i>	163
<i>Imagen 76.. Alternativa 1. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	164
<i>Imagen 77. Sección viaria tipo A de la prolongación de la calle Finca Pastor. Fuente: Elaboración propia.</i>	165
<i>Imagen 78. Sección viaria tipo B en Camino La Chocha. Fuente: Elaboración propia.</i>	165
<i>Imagen 79. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 1 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	166
<i>Imagen 80. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	169
<i>Imagen 81. Sección viaria tipo A del nuevo viario de conexión. Fuente: Elaboración propia.</i>	170
<i>Imagen 82. Sección viaria tipo B en Camino La Chocha. Fuente: Elaboración propia.</i>	171
<i>Imagen 83. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	171
<i>Imagen 84. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	176
<i>Imagen 85. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	177
<i>Imagen 86. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	178
<i>Imagen 87. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	179
<i>Imagen 88. Estado actual de la calle El Farrobbillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	181
<i>Imagen 89. Esquema de prolongación de la calle Barranquillo. Fuente: Elaboración propia.</i>	182
<i>Imagen 90. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2 Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.</i>	185
<i>Imagen 91. Izquierda. Calle Barranquillo, al fondo los terrenos de la propuesta de prolongación. Derecha. Senda agrícola existente en la prolongación de la calle Barranquillo Fuente: Propia.</i>	186
<i>Imagen 92. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	187
<i>Imagen 93. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	188
<i>Imagen 94. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	194
<i>Imagen 95. Izquierda. Edificaciones de la calle El Farrobbillo. Derecha. Edificaciones de la calle Barranquillo Fuente: Propia.</i>	195
<i>Imagen 96. Izquierda. Edificaciones con interés patrimonial en el entorno de la carretera TF-217. Fuente: Propia.</i>	196

<i>Imagen 97. Plan de Ordenación Pormenorizada PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.</i>	197
<i>Imagen 98. Imagen de la Asociación de Vecinos El Chorro, plaza e iglesia Virgen de Fátima en la calle El Farrobillo. Fuente: Propia.</i>	197
<i>Imagen 99. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.</i>	198
<i>Imagen 100. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie. Fuente: Elaboración propia.</i>	199
<i>Imagen 101. Acceso a la calle El Farrobillo en su intersección con la carretera TF-217. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	200
<i>Imagen 102. Peatón caminando por la calzada de la calle El Farrobillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	201
<i>Imagen 103. Calle el Farrobillo a la altura de la plaza El Farrobillo. Fuente: Google Street View.</i>	201
<i>Imagen 104. Calle el Farrobillo en su conexión en la zona alta. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	202
<i>Imagen 105. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	203
<i>Imagen 106. Aparcamiento informal en calle Fuente Gonzalo. Fuente: Ser. Google Street View.</i>	205
<i>Imagen 107. Aparcamiento informal en la TF-217. Fuente: Ser. de Google Street View 2024.</i>	205
<i>Imagen 108. Aparcamiento informal en la Calle Barranquillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	206
<i>Imagen 109. Disponibilidad de aceras o itinerarios peatonales en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	207
<i>Imagen 110. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	208
<i>Imagen 111. Tramo de calle sin itinerarios peatonales establecidos. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	208
<i>Imagen 112. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	210
<i>Imagen 113. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	212
<i>Imagen 114. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	215
<i>Imagen 115. Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	216
<i>Imagen 116. Izquierda: Calle Barranquillo y al fondo los terrenos para su prolongación norte. Derecha: Parcela vacante necesaria para conectar con el sendero agrícola. Fuente: Propia.</i>	218
<i>Imagen 117. Izquierda: Conexión del sendero agrícola con la carretera TF217 Derecha: Detalle del paso existente. Fuente: Propia.</i>	218
<i>Imagen 118. Alternativa. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	219

<i>Imagen 119. Sección tipo del trazado nuevo viario. Fuente: Elaboración propia.</i>	220
<i>Imagen 120. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 1 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	221
<i>Imagen 121. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	224
<i>Imagen 122. Sección viaria tipo A del nuevo viario a través de suelo rústico. Fuente: Elaboración propia.</i>	225
<i>Imagen 123. Sección viaria tipo B del nuevo viario de conexión. Fuente: Elaboración propia.</i>	226
<i>Imagen 124. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	226
<i>Imagen 125. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	231
<i>Imagen 126. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	232
<i>Imagen 127. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	233
<i>Imagen 128. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 2. Fuente: Elaboración propia.</i>	234
<i>Imagen 129. Derecha. Calle Fuente Gonzalo. Izquierda. Calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.</i>	237
<i>Imagen 130. Ortofoto de situación del ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	238
<i>Imagen 131. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 2 Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.</i>	242
<i>Imagen 132. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	243
<i>Imagen 133. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	244
<i>Imagen 134. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	251
<i>Imagen 135. Detalle de las edificaciones en la Calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.</i>	253
<i>Imagen 136. Detalle de las edificaciones comerciales en la carretera TF-217. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	253
<i>Imagen 137. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.</i>	254
<i>Imagen 138. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie. Fuente: Elaboración propia.</i>	255
<i>Imagen 139. Estado actual Calle Lomo La Mina. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	256
<i>Imagen 140. Viario de acceso por la calle Fuente Gonzalo. Fuente: Propia.</i>	257
<i>Imagen 141. Calle el Farrobbillo en su conexión en la zona alta. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	257
<i>Imagen 142. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	259

<i>Imagen 143. Aparcamiento irregular en calle Fuente Gonzalo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	260
<i>Imagen 144. Aparcamiento irregular en camino El Monte (izquierda) y en la calle Barranquillo (derecha) Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	260
<i>Imagen 145. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	261
<i>Imagen 146. Anchos de calzada en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	262
<i>Imagen 147. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	263
<i>Imagen 148. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	265
<i>Imagen 149. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	267
<i>Imagen 150. Alternativa 0. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	268
<i>Imagen 151. Sendero prolongación actual de la calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.</i>	270
<i>Imagen 152. Parcela vacante en la intersección entre el Camino Tosca Barrios y TF-217, donde se propone la intersección con la prolongación de calle Lomo La Mina. Fuente: Propia.</i>	271
<i>Imagen 153. Alternativa 1. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	272
<i>Imagen 154. Sección tipo del trazado nuevo viario. Fuente: Elaboración propia.</i>	273
<i>Imagen 155. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 1 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	274
<i>Imagen 156. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	277
<i>Imagen 157. Sección viaria tipo A de la adecuación de la calle Fuente Gonzalo en los tramos de mayor estrechez. Fuente: Elaboración propia.</i>	278
<i>Imagen 158. Sección viaria tipo B en Camino La Chocha. Fuente: Elaboración propia.</i>	279
<i>Imagen 159. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	279
<i>Imagen 160. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	285
<i>Imagen 161. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	286
<i>Imagen 162. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	287
<i>Imagen 163. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	288
<i>Imagen 164. Derecha: Estado actual de la calle Granadillo. Izquierda: Estado actual del Paseo de Cala. Fuente: Propia.</i>	292
<i>Imagen 165. Localización y emplazamiento del ámbito de estudio de la Modificación Menor 4 Fuente: Mapa topográfico integrado de Grafcan.</i>	295

<i>Imagen 166. Ámbito de estudio de la Modificación Menor 1. Fuente: Elaboración propia.</i>	296
<i>Imagen 167. Parcelas catastrales incluidas dentro del ámbito de Estudio de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	297
<i>Imagen 168. Usos actuales del suelo en el ámbito de estudio de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	307
<i>Imagen 169. Derecha: Calle Zumacal. Izquierda: Paseo de Cala. Fuente: Propia.</i>	308
<i>Imagen 170. Derecha: Calle Granadillo. Izquierda: Paseo de Cala. Fuente: Propia.</i>	309
<i>Imagen 171. Tramo intermedio del Paseo de Cala. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	309
<i>Imagen 172. Plan de Ordenación Pormenorizada PGO Santa Úrsula 2004. Fuente: Elaboración propia.</i>	310
<i>Imagen 173. Tiempos y distancias recorridas según grupo de población. Fuente: Elaboración propia.</i>	311
<i>Imagen 174. Accesibilidad a los servicios urbanos en una distancia a 10 minutos a pie. Fuente: Elaboración propia.</i>	312
<i>Imagen 175. Izquierda: Calle Los Zarzales. Derecha: Paseo de Cala. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	313
<i>Imagen 176. Izquierda: Conexión de la calle Granadillo con Zumacal. Derecha: Conexión de la calle Granadillo con Los Zarzales Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	313
<i>Imagen 177. Calle Granadillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	315
<i>Imagen 178. Jerarquía y sentidos de circulación de las vías en el ámbito de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	315
<i>Imagen 179. Izquierda: Intersección de la calle Zumacal y Guanches. Derecha: Intersección de la calle Los Zarzales y Guanches. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	316
<i>Imagen 180. Izquierda: Estacionamiento de vehículos en calle Los Zarzales. Derecha: Estacionamiento de vehículos en calle Zumacal. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	317
<i>Imagen 181. Estacionamiento de vehículos en calle Tijarafe. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	317
<i>Imagen 182. Izquierda: Estacionamiento de vehículos en calle Mencey. Derecha: Estacionamiento de vehículos en el Camino Los Guanches Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	318
<i>Imagen 183. Pendientes de los viarios en el ámbito de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	319
<i>Imagen 184. Izquierda: Discontinuidad de aceras en la calle Zumacal. Derecha: Falta de infraestructura peatonal en la calle Granadillo. Fuente: Servicio de Google Street View 2024.</i>	319
<i>Imagen 185. Anchos de calzada en el ámbito de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	321
<i>Imagen 186. Red de transporte público en el entorno de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	322
<i>Imagen 187. Infraestructuras y servicios presentes en el ámbito de la Modificación Menor 3. Fuente: Elaboración propia.</i>	323
<i>Imagen 188. Alternativa 0. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	326

<i>Imagen 189. Alternativa 0. Clasificación y Categorización del suelo de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	327
<i>Imagen 190. Estado actual del Paseo de Cala. Fuente: Propia.</i>	329
<i>Imagen 191. Terrenos sobre los que se plantea la prolongación de la calle Granadillo. Fuente: Propia.</i>	330
<i>Imagen 192. Alternativa 1. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	330
<i>Imagen 193. Sección viaria tipo de la prolongación de la calle Granadillo. Fuente: Elaboración propia.</i>	331
<i>Imagen 194. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	332
<i>Imagen 195. Alternativa 2. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	335
<i>Imagen 196. Sección viaria tipo de la prolongación de la calle Granadillo. Fuente: Elaboración propia.</i>	336
<i>Imagen 197. Esquema orientativo de la ordenación viaria planteada por la Alternativa 2 de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	337
<i>Imagen 198. Ámbito de Ordenación de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	343
<i>Imagen 199. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	344
<i>Imagen 200. Ordenación pormenorizada de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	345
<i>Imagen 201. Clasificación y categorización del suelo de la Modificación Menor 4. Fuente: Elaboración propia.</i>	346

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Pirámide poblacional. Santa Úrsula (2022). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	27
Gráfico 2. Evolución de la población según sexos. Santa Úrsula (2010-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	28
Gráfico 3. Población según núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	28
Gráfico 4. Número de hombres por núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2010 y 2024). Fuente: Elaboración propia. INE.	29
Gráfico 5. Número de mujeres por núcleos poblacionales. Santa Úrsula (2010 y 2024). Fuente: Elaboración propia. INE.	30
Gráfico 6. Crecimiento poblacional. Santa Úrsula (2010-2021). Fuente: Elaboración propia. INE.	32
Gráfico 7. Proyecciones de población. Santa Úrsula (2025*-2034*). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	34
Gráfico 8. Número de prestaciones concedidas. Santa Úrsula (2010-2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	37
Gráfico 9. Número de prestaciones concedidas según destinatarios. Santa Úrsula (2010-2023). Fuente: Elaboración propia. INE.	38
Gráfico 10. Número de prestaciones concedidas según temática. Santa Úrsula (2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	38
Gráfico 11. Gasto por habitante en servicios sociales. Tenerife y Santa Úrsula (2010-2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	39
Gráfico 12. Empleo registrado. Santa Úrsula (1999-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	42
Gráfico 13. Empleo registrado según sexos. Santa Úrsula (2011-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	43
Gráfico 14. Empleo registrado según situación laboral. Santa Úrsula (2011-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	43
Gráfico 15. Paro registrado. Santa Úrsula (2009-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	45
Gráfico 16. Paro registrado según sexos y grupos de edad. Santa Úrsula (2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	45
Gráfico 17. Evolución del número de empresas. Santa Úrsula (2012-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	47
Gráfico 18. Número de empresas según su naturaleza jurídica. Santa Úrsula (2012-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	48
Gráfico 19. Evolución de la superficie cultivada total y por tipos de cultivo (ha). Santa Úrsula (2012-2023). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	49
Gráfico 20. Evolución del número de explotaciones ganaderas. Santa Úrsula (2014-2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	52
Gráfico 21. Superficie construida en metros cuadrados. Tenerife (2012-2024). Fuente: Elaboración Propia. Dirección General del Catastro.	55

Gráfico 22. Valor catastral de las construcciones (€). Tenerife (2014-2024). Fuente: Elaboración propia. Dirección General del Catastro.	56
Gráfico 23. Viviendas vacacionales disponibles y reservadas (%). Santa Úrsula (01/2019-01/2024). Fuente: Elaboración propia. ISTAC.	61



Equipo Técnico de Gesplan S.A.

Diciembre 2.025