

**EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE LAS  
PALMAS DE GRAN CANARIA**

**GESTION URBANISTICA DE LAS PALMAS, S.A.**

**PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL  
BARRIO DE SAN CRISTOBAL**

**DOCUMENTO DEFINITIVO**

**MARZO 1994**

MEMORIA

PLAN ESPECIAL  
DE REFORMA INTERIOR  
DEL BARRIO DE  
SAN CRISTOBAL

# PERI SAN CRISTOBAL

## INDICE

### CAP. I: INFORMACION Y ANALISIS

- 0.- Equipo redactor.
- 1.- Introducción.
- 2.- Antecedentes.
  - 2.1.- Históricos.
  - 2.2.- Urbanísticos. Actuaciones públicas.
- 3.- Características geomorfológicas de la zona.
  - 3.1.- Situación, límites y relación con la ciudad.
    - 3.1.1.- Situación.
    - 3.1.2.- Límites.
    - 3.1.3.- Relación con la ciudad.
  - 3.2.- Origen del Barrio.
  - 3.3.- Topografía.
  - 3.4.- Formas de asentamientos.
  - 3.5.- El paisaje: valor y problemática.
- 4.- Estructura de la propiedad.
  - 4.1.- Características generales.
  - 4.2.- Evolución y transformación.
  - 4.3.- El deslinde marítimo-terrestre.
  - 4.4.- Dimensión y forma de la Propiedad.
  - 4.5.- Estado legal de la Propiedad.

5.- Estado de la Infraestructura

5.1.- Características generales.

5.2.- Infraestructura urbanística.

5.2.1.- Infraestructura viaria.

5.2.2.- Infraestructura de saneamiento.

5.2.3.- Infraestructura de abastecimiento.

5.2.4.- Infraestructura de alumbrado.

6.- Equipamientos y zonas libres.

7.- Usos globales del suelo.

8.- Características tipológicas de la vivienda.

9.- Análisis poblacional.

10.- Resumen de datos estadísticos del área.

11.- Resumen de la información.

CAP. II. PROPUESTA DE INTERVENCION.

1.- Objetivos.

2.- Descripción de la propuesta.

2.1.- Vial de servicios. Accesos.

2.2.- Viales interiores.

2.3.- Avenida marítima.

2.4.- Dotaciones y espacios libres.

2.5.- Infraestructuras de instalaciones urbanas.

2.5.1.- Saneamiento.

2.5.2.- Otras redes de servicios.

3.- Datos estadísticos de la propuesta.

- 4.- Ordenanza de edificación residencial.
  - 4.1.- Ordenanza de uso residencial.
  - 4.2.- Ordenanza para parcela de uso dotacional.
- 5.- Obtención del suelo para equipamientos y espacios libres.
  - 5.1.- El sistema de actuación.
  - 5.2.- Propiedades afectadas por la expropiación.

ANEXO I. ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

ANEXO II. PROGRAMA DE ACTUACION

CAP. I: INFORMACION Y ANALISIS

## PERI DE SAN CRISTOBAL

### I.- INFORMACION.

#### 0.- Equipo Redactor.

Figura como Equipo Redactor del presente PERI, EL Equipo técnico de la Entidad Pública Gestión Urbanística de Las Palmas (Gestur, S.A.) a instancias de la Consejería de Política Territorial y el M.I. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

## 1.- Introducción.

El Barrio de San Cristóbal, (tradicional), es uno de los Barrios más antiguos de la Ciudad, con apenas transformaciones urbanas a lo largo del tiempo si lo comparamos con el resto de los Barrios de la Ciudad.

En consecuencia es un Barrio que ha quedado muy al margen de lo que ha significado el desarrollo de la Ciudad, donde incluso actuaciones de carácter territorial han ido en deterioro del mismo (autovía del Sur) y que los Planeamientos anteriores, no lo han considerado de forma especial. Es a partir, de la Aprobación del P.G.O.U. de Las Palmas del año 89, cuando ya se le considera con planeamiento especial, quedando remitido a Plan Especial de Reforma Interior, motivo que desarrolla el presente Documento.

El PERI de San Cristóbal, viene, pues, a ser fruto de la ejecución del Plan General, formando parte del paquete de los Planeamientos especiales, que tienden a dar forma urbana y arquitectónica a los Barrios y dotarlos de equipamientos, infraestructuras y espacios libres necesarios.



## 2.- Antecedentes.

### 2.1.- Históricos.

El Barrio se haya situado en un enclave de la Ciudad, reconocido por una fortaleza-castillo, que desde tiempos de la Conquista de las Islas, colaboró en la defensa de la isla de Gran Canaria, y que trataba de proteger la Ciudad por su parte Este, en colaboración con las murallas que protegían el núcleo histórico de Las Palmas.

Este tipo de fortaleza es característico de los Puertos estratégicos de la costa Este de la Isla de Gran Canaria, como es el caso de la torre de Gando.

Son zonas que posibilitaban los desembarcos a foráneos y enemigos de las Islas, debido a las características orográficas de la costa y la proximidad a la Ciudad.

Por tanto, históricamente ya existen datos que justifican unas características especiales de la zona y que hacen del lugar un punto atractivo a los asentamientos poblacionales cuyo fin principal es para habitantes habitualmente dedicados a la pesca artesanal.

### 2.2.- Urbanísticos y de actuaciones públicas.

El Barrio, en cuanto al desarrollo y tratamiento urbanístico y de las actuaciones públicas

no ha sido considerado de una forma global.

Lo que da oportunidad a un desarrollo de un PERI, es precisamente la carencia de una coordinación de las diferentes actuaciones puntuales de la Administración en el Barrio, sin tener en cuenta otras consecuencias, dando como fruto un Barrio heterogéneo, con un desarrollo de tipo anárquico, y con actuaciones puntuales descoordinadas.

Como ha quedado claro, los diferentes Planeamientos del término municipal de Las Palmas, no han detenido su estudio en el Barrio, objeto de este PERI, si no es ya con el Plan General de Ordenación Urbana del 89, el que le da la consideración de Plan Especial, y que ya fija una serie de determinaciones muy concretas, como superficies, edificabilidad, objetivos, etc...

Al margen del Planeamiento que ya le tiene en cuenta, el Barrio tiene una serie de carencias que justifican la Redacción de un Plan Especial, a saber:

1. Problemas de accesibilidad, y conexión con la Autovía del Sur.
2. Problema de conexión con el litoral, sin un tratamiento de la Costa, por falta de perimetración y relación con el mar -visual y física-. No existe fachada marina, ni paseo costero.

3. Heterogeneidad del volumen edificatorio, ofreciendo una imagen urbana de poco valor paisajístico, debido a la cantidad de volúmenes añadidos a las viviendas primitivas y alturas oscilando entre una planta y tres plantas.
4. Jerarquización y tratamientos de las vías internas, como el acceso al Muelle y las distintas conexiones interiores del Barrio. Distinción entre zonas peatonales y rodadas.
5. Escasez de dotaciones:
  - Falta de plazas escolares.
  - Equipo socio-cultural.
  - Equipamiento pesquero-artesanal.
  - Espacios libres (plazas, parques, jardines).
6. Mal estado de las viviendas. Al ser un Barrio antiguo y de bajo nivel adquisitivo, hace que las viviendas estén en muy mal estado, incluso, en muchos casos, ya de ruina total. Todo ello agravado con la dureza del ambiente agresivo marino.
7. No existe un mínimo de calidad, desde el punto de vista de la habitabilidad, existiendo viviendas interiores, mal ventiladas, etc...
8. Abandono de zonas de atención especial, como el Muelle, para uso comercial y deportivo; y por otro lado, la zona del Castillo, al que sería necesario potenciar con elementos urbanos.

### 3.- Características geomorfológicas de la zona.

#### 3.1.- Situación, límites y relación con la Ciudad.

##### 3.1.1.- Situación:

El Barrio de San Cristóbal se halla situado al Nordeste de la Isla y en el extremo Sur de la ciudad de Las Palmas, ocupando una pequeña plataforma costera, que es prolongación de la explanada que conforma la Vega de San José que sobresale hacia el Mar. Y a una distancia aproximada de 3 Km., de lo que es el Barrio de Vegueta (núcleo de formación de la Ciudad).

Su localización se encuentra en el lateral izquierdo de la Autovía en dirección al Sur, y perfectamente reconocible por la ubicación de la fortaleza, llamada castillo de San Cristóbal.

##### 3.1.2.- Límites:

Los límites de lo que es el PERI de San Cristóbal, vienen determinados por el Plan General de Ordenación Urbana, en los planos de Regulación del Suelo Urbano, y que quedan identificados por las siguientes descripciones físicas:

- a) Por el borde exterior de la Autovía.
- b) Por la franja costera formada por la pleamar y bajamar.

- c) Al Sur por la calle "La Marina" y
- d) Al Norte, por el final de la última manzana que da a la calle "Santiago Tejera".

En resumen, queda delimitado como un núcleo de asentamientos urbanos, en forma alargada y comprendido entre la Autovía y el Mar.

### 3.1.3.- Relación con la Ciudad.

El Barrio históricamente ha nacido como asentamiento poblacional de origen pesquero-artesanal, y por consiguiente, por su proximidad al mar.

Con ello, se entiende, que no ha sido un Barrio, al margen de una vía de paso, sino más bien su relación con la Ciudad, ha sido mediante una carretera de acceso al mismo desde el Barrio de Vegueta, dado que la primera carretera de acceso, al Barrio, era un ramal de la antigua Carretera del Sur, que en su momento era el Paseo de San José.

En la actualidad, tal como se ve en los esquemas, el Barrio queda en uno de los márgenes de la Autovía del Sur, produciendo un estreñimiento en el mismo, provocando problemas de funcionamiento, sobre todo en la calle principal por su parte Norte.

### 3.2.- Origen del Barrio.

Tal como ha quedado patente a lo largo de la presente memoria el origen del Barrio no es otro, que el tipo pesquero artesanal.

Su principal asentamiento, lo fue de tipo defensivo, como bien lo demuestra el Castillo que se conserva en la actualidad, aunque en un estado de casi ruina total. Pero desde el punto de vista urbanístico, este asentamiento queda como una simple anécdota, toda vez que no es determinante para el origen del Barrio.

Entonces, serán elementos, como el clima, la topografía, la proximidad a la Ciudad, los que hacen la explanada marítima de San Cristobal apta a los asentamientos urbanos, cuyo fin primordial es vivir de la pesca.

Los primeros asentamientos del Barrio, surgen a fines del siglo pasado, apareciendo posteriormente una serie de edificaciones, que van conformando lo que es el Barrio en la actualidad.

Además de una actividad pesquera, es digno de

mención, algunos asentamientos que aparecen como segunda residencia de "ocio" y de vacaciones, que utilizaban cierta población de Las Palmas para veranear.

### 3.3.- Topografía.

El Barrio se sitúa sobre una explanada costera, que forma parte de la llanura de la "Vega de San José", en su prolongación al mar.

La altitud topográfica es bastante adecuada a los asentamientos urbanos, y no presenta grandes desniveles topográficos, a excepción de la Autovía del Sur, que ha sido elevada de cota, con respecto al Barrio, siendo necesario el empleo de muros de contención que en algunos casos alcanza los 5 metros de altura, produciendo un elemento impactante en lo que es la imagen urbana de la calle Santiago Tejera.

Las cotas topográficas en lo que es el área de delimitación del PERI, oscilan entre la cota 0,00 y la cota 5,00, siendo la cota media de la Autovía la cota 10,00.

El espacio ocupado por viales y edificación se halla entre la cota 2,80 y la cota 5,00. Ello da idea de lo pequeños que son los desniveles dentro del Barrio.

Las secciones de los gráficos adjuntos, ayuda a clarificar los datos expuestos:

#### 3.4.- Formas de asentamiento.

El Barrio adopta dos formas diferenciadas de asentamiento, en función del ancho de la plataforma que tenemos entre el mar y la Autovía, límites muy definidos al Este y Oeste respectivamente.

Las zonas más anchas son las del muelle y la de enfrente del Castillo, predominando la primera sobre la segunda. Las dos se caracterizan por un trazado regular y los asentamientos se producen conformando unas zonas de tejido urbano tradicional.

Otra forma de asentamiento es la que se produce con tipología en "hilera", sin respetar alineaciones, en gran parte, y se caracteriza por ser edificaciones "añadidas", una al lado de la otra.



Esta forma de ocupación responde al nivel adquisitivo de sus habitantes, puesto que la edificación de mayor calidad se da en las zonas de tejido regular, y, en algunos casos, como es la zona frente al Castillo, aunque las edificaciones son bastante antiguas, dejan patente que han pertenecido a propietarios de mayor nivel social. Por lo general la zona intermedia de viviendas en hilera, es zona de carácter más marginal. Este tema quedará más claro en el estudio tipológico de las viviendas.

### 3.5.- Análisis del paisaje: valor y problemática.

En cuanto al paisaje urbano que presenta el barrio de San Cristóbal, se puede analizar desde dos puntos de vista:

a) General: exterior al Barrio.

b) Particular: interior al Barrio.

a) El paisaje urbano general, es el que se presenta desde la zona más transitada y más reconocible por la población. La imagen es bastante pobre sobre todo por dos problemas:

1. La anarquía en las volumetrías. Aparición de volúmenes añadidos a las viviendas, con muy mala calidad de acabados.

Ello se agudiza bastante, por tener el plano de referencia más alto que las viviendas, que es la propia Autovía, y lo primero

que salta a la imagen humana, son esta cantidad de irregularidades volumétricas, sin control de ningún tipo, y que en la mayoría de los casos son cuartos añadidos en azoteas.

2. Abuso de la colocación de vallas publicitarias, siendo éstas de dimensiones desmesuradas y excesivas. Todo ello agravado por la gran cantidad que existen de las mismas.

En consecuencia, estos son los dos problemas fundamentales a atacar en la propuesta del PERI, para mejorar dicha imagen, realzando las fachadas de las viviendas, con su color y ese elemento, de tipo histórico, como es la imagen del Castillo, considerado como símbolo del Barrio.

- b) En cuanto al paisaje urbano más particular, el principal problema, radica en el estado de la edificación, que al ser edificaciones antiguas y bastante castigadas por el medio ambiente marino, dan una imagen de un paisaje de ruina total.

Por tanto es fundamental, el tratamiento de las fachadas de las edificaciones, que junto con los elementos de infraestructura y amueblamiento urbano, cambiarían por total el paisaje urbano de la Calle, y de su fachada al mar, siendo ésta donde más se agudiza el problema de la degradación de las fachadas, por ser tratadas como traseras en vez de como tales fachadas.

#### 4.- Estructura de la Propiedad.

##### 4.1.- Características generales.

Al estar el Barrio prácticamente consolidado, el régimen de la Propiedad ya aparece bastante fragmentado, dando como fruto una parcelación de tipo urbano en tejido tradicional, conformando manzanas.

Por consiguiente la parcelación existente está directamente relacionada con la edificación, que como ya se ha comentado, la consolidación hace que apenas existan parcelas sin edificar.

##### 4.2.- Evolución y transformación.

La parcelación, al igual que la edificación, y como se comentaba en la descripción del paisaje, por su ocupación, forma, etc..., se distinguen en las dos zonas: aquella más regular (zona del Muelle y el Castillo) y otra más irregular, que es la franja intermedia entre el Mar y la Autovía.

La primera responde a la existencia de un loteo de los terrenos, con un mínimo de respeto a la proporcionalidad entre la Calle y la Manzana.

En cuanto a la franja marina intermedia, responde a una parcelación anárquica, sin previa parcelación, sin guardar relación con el viario, y ni siquiera relación de regularidad formal.

#### 4.3.- El deslinde Marítimo-terrestre.

Uno de los linderos claros de la propiedad es el formado por el deslinde Marítimo-terrestre, que a partir de que éste existe, ha controlado que las edificaciones no continúen creciendo hacia el mar, aunque en algunos casos, éste ha sido rebasado. Dicho rebase se ha producido, por algunas edificaciones, que bien existían cuando se planteó el deslinde, o que por falta de control lo han ocupado posteriormente.

La importancia de este límite, aparece a partir del cumplimiento de la Ley de Costas de Julio del 88, que se adopta como referencia para limitar las edificaciones en una franja de 20.00 metros, permitiendo sólo las actuaciones que el PERI considere convenientes, y de tipo público, espacios libres o equipamientos.

#### 4.4.- Dimensiones y forma de la Propiedad.

Existen variadas tipologías de parcela en cuanto a formas y dimensiones, pero lo que se trata de analizar en este apartado es de hacer una distinción en cuanto aquellas con carácter predominante.

La parcela que predomina en el Barrio, es la que guarda relación con la tipología edificatoria. Como tenemos viviendas entre medianeras conformando manzanas en su mayoría , pues la parcela gira en

torno a unas dimensiones de 15 x 8 metros.

Pero no se puede generalizar, puesto que como ha quedado claro, hay una gran parte de las parcelas que son muy irregulares, que en unos casos supera dichas dimensiones y, en otros casos, se quedan por debajo.

Así mismo, se continúa manteniendo la distinción, entre la zona con forma urbana de trama regular y por consiguiente, con parcelación de forma rectangular y de óptima disposición, en manzanas alargadas. Y por otro lado, la zona irregular que no permite hacer una jerarquización, ni clasificación de las parcelas, que responde a la zona intermedia de la franja marina, de viviendas en hilera. Esta forma de la parcelación, provoca que para acceder a algunas parcelas, hay que hacerlo mediante pasadizos-callejones.

Por tanto, la Propiedad aparece bastante segregada y subdividida. No obstante, existen dos parcelas de grandes dimensiones, que son significativas, pertenecientes a un solo propietario cada una de ellas y que curiosamente no son destinadas a uso residencial. Tales son las ocupadas por el E.G.B., y la ocupada por la Industria del Agua de San Roque, constituyendo cada una de ellas una manzana. La superficie de esta última es aproximadamente de unos 1.770 m<sup>2</sup>., con una longitud de 77

metros, y un ancho medio de 23 m.

Con todo esto, pues, tenemos una idea de las dimensiones de las distintas propiedades que conforman el ámbito del PERI.

#### 4.5.- Estado Legal de la Propiedad.

Estamos ante una situación de muchos propietarios, y en general de pequeñas cuantías, y dado que las mismas son lo bastante antiguas, son perfectamente reconocibles, por estar recogidas en los Planos Catastrales de Hacienda, con detalle de cada una de ellas, en cuanto al propietario, situación, superficie y valores catastrales. Se adjunta copia del plano catastral.

Ello da idea de que, en cuanto a Propiedad se refiere, la situación es bastante legal, con todas las características al objeto de las Contribuciones Urbanas. No entramos a valorar la situación legal en aquellos aspectos de carácter Administrativo-Jurídico, tanto en cuanto no se ha investigado si las fincas están o no inscritas en el Registro Público.

En cuanto, a lo que es el límite del deslinde Marítimo-terrestre, la mayoría de las propiedades se ajustan al mismo, a excepción de algunas (reflejadas en Plano), que están en situación precaria por estar dentro de dicho deslinde.

## 5.- Estado de la infraestructura.

### 5.1.- Características generales.

La infraestructura en general es bastante mala y deficiente, en especial el saneamiento. Ello es debido a que no ha habido un programa municipal, que las estudie en su globalidad, y generalmente, son resultado de intervenciones puntuales e improvisadas que dan solución a pequeñas deficiencias y muy localizadas, olvidando el resultado global de lo que es el ámbito del Barrio.

En conclusión, de todos los capítulos de infraestructura urbana, existe algo y generalmente en mal estado, que analizaremos más detalladamente en los apartados que siguen.

### 5.2.- Infraestructura urbanística.

#### 5.2.1.- Infraestructura viaria.

En primer lugar, no existe una jerarquización de viales, sin tener en cuenta vías principales, ni sus accesos y conexión con la Autovía.

En cuanto al viario, es muy importante la conexión del Barrio con la Autovía, solucionando sus accesos con la misma, tanto de entrada como de salida, dado que dicha calle, la llamada Santiago Tejera hace de

"espina dorsal" de la trama urbana y es en la que se establecen la mayoría de los servicios, en especial el comercial.

El problema fundamental de esta vía, es que su acceso, proviene de una vía muy rápida, sin ni siquiera tener un carril de desaceleración, que hace muy peligroso la entrada a los vehículos. En cuanto a la salida, ésta se produce en la mitad de la calle, con el mismo problema que el acceso, y además dejando gran parte del Barrio (la parte Norte), sin acceso a nivel de rasante, puesto que el muro de la Autovía ha inundado la calle, dejando una distancia de apenas dos metros a las fachadas.

Otro problema es la cantidad de espacios intersticiales que quedan como residuales por el trazado tan irregular de la calle Santiago Tejera.

El resto del viario existente, se produce en sentido transversal a ésta última, que permite el acceso a las viviendas interiores del Barrio.

De estas transversales, tenemos, por un lado, las rodadas de tipo normal, con aceras y bordillos; y otras, que permiten el acceso a vehículos, pero que no reúnen las condiciones para ello, pues son muy estrechas



y sin acabado previsto para el paso de carruaje.

Las calles que son rodadas actualmente, son las siguientes:

- Principal:

Santiago Tejera Osavarry

- Transversales:

Calle Marina (Sur)

Calle Elora

Calle Popa

Calle Estribor

Calle Babor

Calle Proa

Todas están situadas en la punta del muelle, zona sur del Barrio.

En cuanto a dimensiones se refiere, a excepción de la principal (Santiago Tejera), que tiene un ancho viable y siempre por encima de lo normal, el resto oscilan entre 6 y 8 metros de ancho.

#### 5.2.2.- Saneamiento.

La Red de saneamiento, es la infraestructura más deficiente del Barrio. La causa, no es por su inexistencia, sino más bien, por la falta de cotas de altura que no permiten una solución fácil para que las aguas negras circulen por gravedad.

El estado actual de la red de saneamiento, es que, por los problemas expuestos anteriormente, es malo por ser antiguo, y de escaso nivel técnico. Todo ello, con el agravante, de que la pequeña estación de bombeo existente no funciona, y cuando lo hace funciona mal.

El problema del alcantarillado del Barrio, además de lo que supone su mal funcionamiento (malos olores, humedades en calles y en las viviendas, etc...) trae consigo la contaminación de las aguas que bañan su límite costero, y que actualmente son usadas como playas, lo cual da una idea de lo grave y lo urgente de adoptar una solución global de todo el Barrio.

#### 5.2.3.- Abastecimiento.

La red de abastecimiento del Barrio, queda en un segundo término, si la comparamos con la red de alcantarillado. Los problemas del abasto de agua a las viviendas son más puntuales, y todo pasa por una posible renovación de la misma.

En consecuencia, esta infraestructura no plantea problemas importantes, y sus soluciones son muy sencillas.

#### 5.2.4.- Alumbrado.

El alumbrado del Barrio, es bastante deficiente, con puntos de luz mal distribuidos y escasos para las necesidades lumínicas del Barrio. Todo ello añadido a la falta de diseño urbano de farolas y cableados. Los recorridos de los cables pasando por la fachada de las viviendas, dan un aspecto nada agradable al paisaje urbano, máxime con aquellas fachadas en estado de mala conservación.

#### 5.2.5.- Otros servicios.

El resto de los servicios infraestructurales: baja tensión y telefonía, sobre todo, están incompletos, y también emplean las fachadas de las casas para los cableados, provocando, junto a los cables de alumbrado público, una gran amalgama de cables negros, que distorsionan la composición de las fachadas.

## 6.-Equipamientos y zonas libres.

Las dotaciones del Barrio en cuanto a equipamiento son las siguientes:

- Local Social de la zona Sur
- Colegio de E.G.B.
- Centro Parroquial-Iglesia

Y en cuanto a espacios libres, plazas o pequeños espacios urbanos, tenemos:

- Plaza frente al local social (zona Sur).
- Pequeño parque lineal entre la calle Santiago Tejera y la Autovía (espacio intersticial).
- Zona de juego de niños en la trasera del Colegio.

Teniendo en cuenta la población del Barrio, las dotaciones de equipamientos y espacios libres son muy escasos, y los espacios libres no funcionan como tal a excepción de la plaza frente al Local Social. Tanto la plaza como el local son fruto de una actuación conjunta promovida por el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas recientemente, y que poseen gran valor arquitectónico.

Otras dotaciones importantes, son la culminación del Refugio pesquero, con una explanada y su correspondiente espigón, así como la futura cofradía de pescadores. La dotación de servicios pesqueros provoca un punto neurálgico del Barrio, e intentará concentrar en una zona concreta toda la actividad pesquera, evitando que aparezcan barcas y desechos de la actividad en toda la costa, pues en la actualidad aparecen barcas, materiales y reparaciones de las mismas en cualquier parte del área del Barrio, y en cualquier solar o callejón, etc.

## 7.- Usos globales del suelo.

Como se ha comentado en apartados anteriores, el Barrio tiene un alto grado de consolidación, con lo que se deduce la escasez de espacios públicos y libres.

Esta consolidación tiene un uso predominantemente residencial.

Por tanto, los usos globales son:

- Residencial
- Industrial-almacén.
- Comercial
- Equipamientos

El residencial, es todo aquel suelo ocupado por viviendas que abarca un 90 % del Barrio.

Como uso industrial, tenemos la parcela propiedad del Agua de San Roque, cuyo uso es el de almacén de botellas de agua mineral y sus oficinas. Asimismo, existen otras pequeñas, cuyo uso es el de almacén de pescado.

El uso comercial, es el de pequeño comercio a nivel de Barrio: tiendas de comestibles, bazares, bares-restaurantes, que normalmente no son usos exclusivos de la parcela, sino que ocupan una

planta baja o parte de ella como local comercial. Y en otros casos ocupan la primera crujía de la vivienda, por ser estas del tipo "terrera", o de una sola planta.

Y en lo que se refiere a equipamientos y espacios libres ha quedado definidos en el apartado anterior.

## 8.- Características tipológicas de la vivienda.

Las características tipológicas de las viviendas se analizan bajo los conceptos siguientes:

Por el número de viviendas en la parcela.

\* Unifamiliares

\* Colectivas

Por la ocupación en planta.

\* Unifamiliar-regular. Terrera.

\* Unifamiliar-irregular. Dos plantas.

Colectivas: Son aquellas que surgen en una misma parcela con un único acceso. Es decir, con una caja de escaleras que da a varias viviendas, siendo compartido el acceso. Estas están concentradas en la zona sur del Barrio, y llegan a alcanzar hasta 4 plantas de altura, en tipología de bloque.

Unifamiliares: Son el tipo de viviendas más común del Barrio y se dan en toda la zona. Estas se distinguen en dos tipos y en función de la forma de ocupar la parcela:

- Tipo regular: Obedece a una ocupación al 100 % de la parcela, y forma parte de una intervención única. Normalmente están situadas en un tipo de parcelas de forma regular, en este



caso, rectangular de dimensiones 8x15 metros, En muchos casos suelen tener dos plantas.

- Tipo irregular: Se caracterizan por ocupar parte de la parcela, generalmente la primera crujía, apareciendo el resto de la edificación muy disgregada, con dependencias añadidas. La forma de la vivienda es fruto de muchas transformaciones en el tiempo, pero la vivienda original, generalmente muy antigua, constaba de un programa mínimo y son las conocidas como "terreras". A nivel parcelario, esta tipología se distingue por la irregularidad de la parcela.

A nivel general, las viviendas presentan unas fachadas con un mínimo nivel arquitectónico con composiciones desequilibradas, no dándose con frecuencia casos de fachadas de barrios marginales, por ejemplo, apenas existe la tipología de "salón y vivienda". Lo que si es verdad es que el estado de las fachadas está muy deprimido. Este estado, es motivado por dos razones: una, por lo antiguo de las viviendas, y otra, por el ambiente agresivo de la brisa marina, que es muy duro para que sea resistido por los materiales tradicionales empleados en las edificaciones.

## 9.- Análisis poblacional.

Estamos ante un Barrio muy antiguo, por tanto su crecimiento ha sido fruto de un proceso muy lento.

Los asentamientos poblacionales, no se producen por un factor determinado, como pueden ser: suelo barato o proximidad a la Ciudad, ni tampoco por ningún atractivo del empleo. Por tanto, el asentamiento poblacional se entiende que ha sido como consecuencia de proximidad familiar.

En cuanto al tipo de población que se ha establecido en el Barrio, han existido dos:

- Población flotante: que ha utilizado la vivienda para fin de semana o jornadas estivales.
- Población residente: que es la que utiliza la vivienda con carácter habitual.

Ya hemos comentado, que en épocas anteriores, existía un atractivo en el Barrio, para albergar población en épocas de vacaciones, procedente de la Ciudad. Actividad que en estos momentos está prácticamente desaparecida, ya que el Barrio se ha deteriorado bastante, no teniendo mucho atractivo para el visitante, máxime con la gran acogida del Sur, como lugar de veraneo para el ciudadano de Las Palmas y que con la Autovía del Sur se halla a 30

minutos de la Ciudad.

La población actual es prácticamente residente en la zona. Pues en su mayoría son habitantes del Barrio de toda la vida, y otros, como la población joven, que terminan residiendo ahí, por sus nexos familiares. Ello es lo que ha provocado que, junto con el poco nivel adquisitivo, las viviendas antiguas no se rehabilitan y lo único que surge son dependencias adicionales en patios y azoteas, agravando cada vez más las condiciones de habitabilidad y estéticas.

La ocupación de los habitantes del barrio de San Cristóbal es muy diversa. Sus orígenes fueron de dedicación pesquera, pero con el paso del tiempo y por las causas generales de la Isla, la población se vuelca al sector "servicios", quedando una minoría que aún trabaja en la pesca artesanal.

En cuanto a factores numéricos de la población, tenemos los siguientes y de forma aproximada, según datos de Catastros:

Existen unas 260 familias y unas 230 viviendas, que albergan a una población de 1.236 habitantes, población que se distribuye de la siguiente manera:

1. Población de derecho según sexo:

hombres:	611	
mujeres:	625	
	-----	
Total:	1.236	habitantes

## 2. Población según sexo y estado civil.

	Hombres	Mujeres
Solteros	327	316
Casados	265	262
Viudos	12	35
Divorciados	7	12
	---	---
TOTAL	611	625

## 3. Población según grupos de edad:

Edad	Población	%
De 0 a 14	352	28
De 15 a 29	389	32
De 30 a 44	196	16
De 45 a 59	164	13
De 60 a 74	89	7
> 75	46	4
	-----	---
TOTAL	1.236	100

De todos estos datos se desprende la existencia de un alto porcentaje de jóvenes, concretamente el 60% de la población, que añadido al porcentaje de población soltera que es un 50%, se deduce la posibilidad de una gran demanda de viviendas y por consiguiente de equipamientos.

10.- Resumen de datos estadísticos del Area.

- Suelo residencial.....	22.499 m <sup>2</sup>
- Suelo de uso industrial.....	1.694 m <sup>2</sup>
- Equipamientos:	
* Iglesia .....	550
* E.G.B.....	634
* Local Social.....	139
Total equipamientos.....	1.323 m <sup>2</sup>
- Plaza y peatonal.....	1.472 m <sup>2</sup>
- Area del Muelle y explanada.....	3.131 m <sup>2</sup>
- Suelo libre apto para edificar.....	3.447 m <sup>2</sup>
- Suelo ocupado por viales (calles y callejones).....	8.942 m <sup>2</sup>
- Resto de suelo (litoral y espa- cios varios).....	13.747 m <sup>2</sup>
	-----
SUPERFICIE TOTAL	58.916 m <sup>2</sup>

## 11.- Resumen de la Información.

De todos los aspectos analizados del barrio de San Cristóbal, destacamos a continuación lo más importante:

1. El carácter entrañable del Barrio, por su antigüedad y por su proximidad al Mar, así como por su actividad pesquera artesanal, hacen del mismo, un área atractiva, que con un buen tratamiento urbanístico se podría conseguir un barrio residencial de gran calidad.
2. El Barrio cobra importancia al estar próximo a la Ciudad, con una vía directa de comunicación.
3. Plantea problemas de conexión con la Autovía y falta de jerarquización y ordenación del viario interior.
4. La edificación se encuentra en muy mal estado que necesita de un programa de rehabilitación de las viviendas para mejorar la calidad de vida y la imagen urbana del Barrio.
5. El Barrio siempre ha dado la espalda al mar, carece de una fachada al mismo y la necesidad de crear un borde marino o avenida que delimite su encuentro con el mar.
6. Las posibilidades de grandes intervenciones urbanas son muy limitadas dado el alto grado de

consolidación de la edificación, así como por el estado tan segregado de la propiedad.

7. Son notorias las carencias de infraestructura y equipamientos, cobrando especial importancia la red de saneamiento, que precisa de un estudio detallado para que funcione bien.

CAP. II: PROPUESTA DE INTERVENCION



## II.- PROPUESTA DE INTERVENCION.

### 1.- Objetivos.

Los objetivos que se plantean, son dar respuesta a la problemática resultante del análisis urbano realizado en el Barrio.

Por un lado, es necesario una intervención de este calibre en el Barrio, para impedir que continúe deteriorándose y pierda el carácter entrañable y marinero, cuyo uso primordial es el residencial.

Por consiguiente, la propuesta persigue los siguientes objetivos:

1. Resolver la vía de servicios y de circulación interior paralela a la Autovía, de forma cómoda y segura, así como sus enlaces, entrada y salida al Barrio.
2. Ordenar el viario y alineaciones en función de la vía de servicios anterior, y de los usos que se proponen.
3. Ordenar el Barrio, para que mire al mar, con tratamiento de sus fachadas y apoyado por una avenida que haga de borde y de encuentro con el mar.

4. Dotar al Barrio de los equipamientos necesarios, así como de espacios libres, aprovechando los espacios degradados y que no son aptos a la edificación.
5. Estudio detallado de las infraestructuras, fundamentalmente las instalaciones urbanas, como son saneamiento, abastecimiento, alumbrado y telefonía.
6. Insistir en la rehabilitación de la gran parte de las viviendas existentes, con tratamiento adecuado de sus fachadas y las volumetrías, para conseguir una imagen urbana de calidad, mediante una ordenanza reguladora.

## 2.- Descripción de la propuesta.

La propuesta de intervención en el área pretende dar respuesta a cada uno de los objetivos planteados en el apartado anterior. Los puntos de mayor relevancia, y que son motivo de intervención son los siguientes:

1. Vía de Servicio interior. Accesos con la Autovía.
2. El viario interior. Viales rodados y peatonales.
3. El encuentro con el Mar. El Borde marino. La avenida.
4. Complementar las dotaciones. Ubicación y obtención del suelo.
5. Las instalaciones urbanas.
6. Regulación del volúmen edificatorio. Fachadas. Ordenanzas.

### 2.1.- La vía de servicio interior. Accesos a la Autovía.

Dicha vía se resuelve, planteándola con toda la entidad como vía de servicios que recorra toda la longitud del Barrio.

Para ello se ha creado un carril de deceleración, desde el acceso procedente del Sur. Ello significa crear un nuevo carril dentro de la Autovía actual, a costa de estrechar la mediana central en la curva. Tal solución ha sido comentada

con el Organismo de Obras Públicas relativo a Carreteras, la cual han asumido y han incluido dentro del estudio que se realiza actualmente para el cruce a distinto nivel de Hoya de la Plata.

Este vial, tiene actualmente un trazado irregular, y se trata por tanto de mejorar el mismo, dotándole de aparcamientos y aceras con entidad suficiente, para aprovechar pequeños espacios libres exteriores.

Como criterio general, se adopta un vial de 4 metros de ancho, en un solo sentido, con 2 metros por cada uno de los laterales para aparcamientos.

Este vial a partir de la calle Timonel hacia el Norte, hasta su salida, toma un trazado totalmente lineal, paralelo a la directriz de la Autovía. Ello se ejecutaría, colocando un muro pantalla

en el borde de la Autovía, con un remate de protección, para ganar ancho al vial.

Además dicho trazado, exige en un momento determinado un cambio de alineación, en el punto más crítico de la Calle, entre la actual salida y el E.G.B. Esta actuación es muy posible porque las viviendas que se han de retranquear son muy antiguas y alguna se halla en estado ruinoso.

Está muy justificada esta intervención porque pasada la salida de dicho vial, se ha producido el que el muro de la Autovía ha quedado a escasamente 2 metros de la fachada de las casas. Lo que ha dado como resultado un callejón estrecho y que ha anulado las condiciones de habitabilidad de las viviendas.

Con la realización del muro pantalla, que hemos comentado, se consigue ganar anchura en la calle, y por supuesto, dejar un ancho mínimo de 6 metros delante de estas viviendas. Es decir, la operación consiste en bajar el vial al nivel de rasante de las calles según el siguiente esquema:

Posteriormente, la salida para retomar nuevamente la Autovía, se soluciona de una forma más natural y saliendo tangencialmente a la Autovía, una vez pasada la última vivienda al Norte del Barrio, con pendiente muy ligera.

Es de especial mención, que actualmente se realizan obras en este extremo Norte, a fin de ensanchar la Avenida peatonal Marítima en el margen derecho de la Autovía en dirección Las Palmas. Es lógico pensar que la solución de conexión con la Autovía planteada en el presente PERI, exige la demolición de las mismas.

Con esto queda descrita la solución que se da al vial de servicios del barrio de San Cristóbal, mejorando de forma sustancial la existente.

2.2.- El viario interior. Viales rodados y peatonales.

Una vez solucionado el vial de servicio, a partir de éste parten el resto de los viales del Barrio, tanto los rodados como los peatonales.

El esquema rodado es el siguiente:

Se propone como rodado, tan sólo dos calles con una sola dirección, en esquema de anillo y que da acceso al Muelle o Refugio Pesquero. Dicho anillo se produce entrando por la calle Estribor y saliendo por la calle Babor, conectado por el frente marítimo, o calle La Marina, que actualmente no permite el acceso rodado. De aquí se accedería a la explanada del Muelle, y de esta forma se culmina el capítulo de viales rodados.

El resto de los viales del Barrio, se proponen para uso exclusivo del tránsito peatonal. No obstante en los peatonales superiores a 4 metros, se permitirán el acceso puntual de vehículos, en el caso de que existan garajes o comerciales.

Los viales peatonales, llevarán un acabado con material apto a tal fin, tipo loseta de adoquines o similar. Existe un material cuyo empleo es cada vez mayor para este tipo de paseo peatonal, que es de hormigón, imitando al adoquín, con una gran gama de formas, color y texturas, llamado GUMANITE, y que es el propuesto para el presente caso.

Dichos viales son importante dotarlos de amueblamiento urbano, que realcen la imagen urbana de los mismos, bien sea con alcorques, jardines, bancos, farolas, etc...

2.3.- El encuentro con el Mar. El borde marino. La Avenida.

En este apartado tocamos con uno de los temas más apetecibles a la labor del quehacer urbanístico desde el punto de vista del diseño.

Ha quedado suficientemente claro, la necesidad de dotar al Barrio de un borde marino, y por consiguiente una fachada al mar.

Dicho borde marino, lo va a solucionar el planteamiento de una Avenida Marítima, que permita el paseo contemplativo del Mar, y que conecte lo que hoy es trasera del Barrio.

Dada la estrechez del espacio que nos queda entre el agua y las fachadas, es bastante conflictivo solucionar una Avenida Marítima protegida a las batimetrías del Mar en tiempos extremos, puesto que hay momentos en que el agua toca las casas.

Por tanto plantear una Avenida que proteja las crecidas del Mar, sería muy costosa, siendo necesario el empleo de diques sumergidos o una gran escollera, soluciones que no son factibles económicamente y estéticamente.

Como consecuencia, se propone una solución que exija un mínimo de Obra Marítima, de coste considerable.



Dicha solución se propone de acuerdo al informe emitido por el Organismo de la Demarcación de Costas de Canarias y tal como sugieren los técnicos de dicho organismo.

El sistema consiste en lo siguiente:

Se ampliará la Playa mediante aportación de grava o cantos rodados protegiendo eficazmente las edificaciones.

Se contemplará el paseo marítimo como una pequeña adaptación del terreno natural, es decir, de la playa de cantos rodados, para que se pueda transitar sobre ella con cierta comodidad, no desvirtuando el estado actual del litoral y consiguiendo que la funcionalidad pretendida sea compatible con las disposiciones de la Ley de Costas.

También con ello se conseguiría ubicar la canalización del saneamiento sencillamente enterrada junto a las fachadas, con un riesgo muy controlado de que pueda ser dañada por la acción del mar, pues ello depende de un correcto diseño de la aportación de áridos antes citada.

Por consiguiente el paseo marítimo, más que concebido de una forma tradicional y un acabado de vial propiamente dicho, se contemplará como algo menos artificial, tal como se ha dicho, adaptán-

dose a la forma natural del terreno, que permita un tránsito peatonal con cierta comodidad. Elo se podría conseguir con un diseño escueto de piezas urbanas y muy blandas apenas superpuestos sobre el terreno natural.

Dada la fase de avance en que se encuentra el presente documento, no se especifica en los planos adjuntos la formalización de la idea propuesta, sino que será en el Documento definitivo en el que se matizará con detalle la solución adoptada.

A modo de diversión marina, se colocarán unas pasarelas aéreas, a modo de pantalán que se introducen en el mar, sobre pilotes. Dichas pasarelas permiten el introducir al viandante en el mar, y hacer posible el paseo y baños, o amarre de pequeñas embarcaciones.

Dicha Avenida conecta todos los posibles viales transversales del Barrio, de tipo peatonal, y por otro lado, conecta los distintos espacios libres existentes en el área.

Su comienzo es, desde la Explanada del Muelle, pasando por la zona de equipamientos, donde está actualmente el Agua de San Roque, pasando a su vez por otros espacios en todo el recorrido del mismo, y desemboca en una zona de juegos de niños

en la trasera del E.G.B. y posteriormente se remata con el espacio libre frente al Castillo.

#### 2.4.- Dotaciones y espacios libres.

A las dotaciones y espacios libres existentes en el Barrio, se añadirán los que se proponen en el presente Documento:

1. Ampliación plaza actual, delante del Local Social.
2. Equipamientos para uso deportivo y cultural de pesca en la calle Estribor.
3. Equipo de Cofradía de pescadores (actualmente en construcción).
4. Equipo socio-cultural y deportivo y espacio libre en la manzana entre las calles Proa y Timonel (actualmente almacén del Agua San Roque).
5. Equipo social al lado de la Iglesia, vivienda nº 65 de la calle Santiago Tejera.
6. Pequeño parque entre las viviendas nº 35 y 37, de la calle Santiago Tejera.
7. Zona de juegos junto al E.G.B.
8. Equipamiento sociocultural frente al Castillo.
9. Espacio libre frente al Castillo.
10. Espacio libre de remate Norte del Barrio.
11. Recuperación de la Ruina del Castillo.
12. Espacio para futuro E.G.B., en el Sur del

Barrio.

Dichos espacios se cuantifican en el cuadro de superficies de la propuesta y se ubican en planos adjuntos.

#### 2.5.- Instalaciones urbanas.

Las instalaciones urbanas son las siguientes:

1. Red de Saneamiento.
2. Red de Abastecimiento.
3. Red de baja tensión.
4. Red de Alumbrado público.
5. Red de telefonía.

##### 2.5.1.- Red de Saneamiento.

Es en síntesis, la principal infraestructura, en cuanto a solución, porque es vital su funcionamiento para un Barrio de estas características. La solución pasa por ejecutar una red global, que se dimensionará en fase de proyecto de urbanización.

La solución ha de ser mediante estaciones de impulsión, debido a la escasez de cotas que hagan que las aguas corran por gravedad.

Con ello se conseguiría que se acaben de una vez por todas, lo que son los vertidos al mar, y los malos olores e insalubridad de la zona.

Se colocará una estación de bombeo en la explanada del Muelle y otra en la explanada

frente al Castillo, y desde ahí a la zona de enfrente del Barrio, con conexión a colector general.

#### 2.5.2.- Resto de las redes.

El resto de las infraestructuras de redes, consiste en una reposición de las existentes y ejecución de los nuevos, de tal forma que la mayoría de las instalaciones queden canalizadas por vías subterráneas.

Ello es fundamental, sobre todo, en las eléctricas y de cables, a fin de que queden ocultas -y no aparezcan por la fachadas de las casas, afeando las mismas-.

Es importante el considerarlas en próximo Proyecto de Urbanización.

### 3.- Datos estadísticos de la propuesta.

Superficie total.....	58.916 m <sup>2</sup>
- Suelo residencial.....	24.877 m <sup>2</sup>
- Equipamientos	
* Existentes	
Local Social.....	139 m <sup>2</sup>
Cofradía de Pescadores (en ejecución).....	299 m <sup>2</sup>

Iglesia.....	550	m <sup>2</sup>
Colegio de E.G.B.....	634	m <sup>2</sup>

\* Propuestos

Recreativo cultural de pesca.....	378	m <sup>2</sup>
Sociocultural-usos múltiples.....	704	m <sup>2</sup>
Deportivo-canchas.....	597	m <sup>2</sup>

Equipo Social del Castillo.....	461	m <sup>2</sup>
---------------------------------	-----	----------------

TOTAL Superficie equipamientos.....	3.762	m <sup>2</sup>
-------------------------------------	-------	----------------

Equipamiento existente.....	1.622	m <sup>2</sup>
Equipamiento propuesto.....	2.140	m <sup>2</sup>

TOTAL.....	3.762	m <sup>2</sup>
------------	-------	----------------

- Espacios libres

\* Existentes: como lugar de ocio y esparcimiento.

Plaza frente a Local Social y peatonal.....	1.472	m <sup>2</sup>
Explanada del Muelle.....	3.131	m <sup>2</sup>
Pérgola en Autovía.....	1.385	m <sup>2</sup>

<hr/>	
	5.988 m <sup>2</sup>

\* Propuestos

Ampliación Plaza actual.....	600	m <sup>2</sup>
Avda. Playa del Muelle.....	434	m <sup>2</sup>
Espacio junto al Deportivo.....	1.325	m <sup>2</sup>
Plaza entre los n <sup>o</sup> 35 y 37 de Santiago Tejera.....	120	m <sup>2</sup>
Plaza entre los n <sup>o</sup> 30 y 32 de Santiago Tejera.....	105	m <sup>2</sup>
Zona de juegos trasera de E.G.B.....	588	m <sup>2</sup>
Explanada frente al Castillo.....	960	m <sup>2</sup>
Zona de remate Norte.....	590	m <sup>2</sup>
Avda. Marítima-paseo.....	3.060	m <sup>2</sup>
	<hr/>	
	7.782	m <sup>2</sup>

TOTAL espacios libres.....13.770 m<sup>2</sup>

- Resto superficie viales.....16.507 m<sup>2</sup>

Vial rodado.....7.743 m<sup>2</sup>

Viales peatonales.....8.764 m<sup>2</sup>

#### 4.- Ordenanza de edificación residencial.

##### 4.1.- Ordenanza de uso residencial.

Para las parcelas destinadas a uso residencial se propone la ordenanza B2 SC (B2 San Cristobal), señalada en el plano de usos y ordenanzas.

Dicha ordenanza viene a coincidir con la B2, establecida por el Plan General para Barrios, excepto matizaciones de carácter estético. En síntesis, la ordenanza, siendo la única en todo el Barrio, se concreta en lo siguiente:

##### 4.1.1.- Generalidades.

Es de aplicación en esta zona por semejanza en la alta ocupación del espacio edificable, en parcelas normalmente con poca fachada y abundante fondo, y superficies que generalmente oscilan entre los 80 m<sup>2</sup> y los 150 m<sup>2</sup> en su mayoría.

Se pretende, regularizar los volúmenes actuales, y mejorar las condiciones de habitabilidad de las viviendas y así mismo recuperar el estilo compositivo de las fachadas actuales, no permitiendo nuevas tipologías edificatorias que rompan la unidad



urbana del Barrio.

#### 4.1.2.- Regulación de la edificación.

##### 4.1.2.1. Condiciones de la parcela.

- Superficie mínima: cien (100) metros cuadrados.
- Fachada mínima: seis (6) ml.
- Círculo inscribible en la parcela: seis (6) metros de diámetro.

Cuando se trata de parcelas cuyos linderos medianeros o traseros den a edificaciones existentes, no serán de aplicación las anteriores condiciones.

##### 4.1.2.2. Posiciones de la edificación en la parcela.

La edificación deberá realizarse con la línea de fachada sobre alineación exterior y con los linderos laterales sobre líneas de medianería: pudiendo abrirse patios a estos últimos.

Se permitirán retranqueos respecto a la línea oficial de fachada solo en la última planta ordenancista con una dimensión mínima, en su

caso, de tres metros.

Fondo edificable: no se establece.

#### 4.1.2.3. Ocupación en planta.

Se establecen las siguientes por cada planta:

- Plantas bajas: cien por cien (100%) máximo.
- Plantas altas: noventa por cien (90%) máximo.

#### 4.1.2.4. Altura del edificio.

Se establecen las siguientes alturas respecto a la rasante de acera tomada en todo caso en el punto medio de la longitud de la fachada.

Zona B-2 SC: dos plantas máximas. No excediendo nunca de más de siete (7,00) metros de altura a la cara superior del segundo forjado.

#### 4.1.2.5. Edificabilidad permitida.

En zona B-2 SC: uno coma noventa m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> (1,90 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>)

La edificabilidad se computará a partir de la rasante de la

caso, de tres metros.

Fondo edificable: no se establece.

#### 4.1.2.3. Ocupación en planta.

Se establecen las siguientes por cada planta:

- Plantas bajas: cien por ciento (100%) máximo.
- Plantas altas: cien por ciento (100%) máximo.

#### 4.1.2.4. Altura del edificio.

Se establecen las siguientes alturas respecto a la rasante de acera tomada en todo caso en el punto medio de la longitud de la fachada.

Zona B-2 SC: dos plantas máximas. No excediendo nunca de más de siete (7,00) metros de altura a la cara superior del segundo forjado.

#### 4.1.2.5. Edificabilidad permitida.

En zona B-2 SC: dos (2,00) m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

La edificabilidad se computará a partir de la rasante de la

calle o de la rasante media entre las calles a que dé fachada, cuando dé a más de una. No computarán los sótanos.

#### 4.1.2.6. Tratamiento de las cubiertas.

En cuanto al tratamiento de las cubiertas, se prohíben la aparición sobre la misma de elementos volumétricos salientes o añadidos, a excepción de aquellos derivados de las cajas de escaleras.

Las dimensiones y ubicación del volumen saliente de cajas de escaleras quedarán sujetas a lo establecido en la Normas generales del Plan General.

Los pretilos de azoteas no superarán la altura de un (1) metro, medido desde la cara superior del forjado de cubierta. El acabado de la cubierta será en material cerámico tipo "atoba" en su color natural.

Los proyectos de edificación de nueva planta, detallarán lo exigido para cubiertas de la presente norma-

tiva, en el que quede explícito la obra perfectamente rematada en la planta de cubierta.

#### 4.1.2.7. Edificación en manzana completa.

Cuando la parcela a edificar conforme una manzana completa, será obligatorio dejar en su centro un patio de superficie mínima 1/10 de la de la parcela y lado mínimo de cuatro metros que llegue hasta el piso de planta baja, sea de uso común y tenga acceso desde zona común o caja de escaleras.

#### 4.1.3.- Regulación de usos.

Usos permitidos:

Residencial: colectivo, entre medianeras y comunitario.

Industrial: ligera o pequeña.

- Almacenes: tipos A y B.
- Comercial: tipos A y C.
- Artesanal: tipos A y B.
- Oficinas: Tipos A y B.
- Hostelerías: tipos C y D.
- Dotacional: todos excepto incompatibles.

#### 4.1.4.- Condiciones estéticas.

Las condiciones estéticas se refieren a normas que han de cumplir las fachadas de los edificios en cuanto a criterios compositivos, materiales a emplear y acabados. Así de esta forma se pretende conservar y crear un frente de calle único, integrado en la imagen urbana y morfológica del Barrio.

Por consiguiente se establece lo siguiente:

##### 4.1.4.1. Dimensiones de los huecos.

Los huecos de puertas y ventanas, tendrán una relación en horizontal y vertical de "a" y "2a", respectivamente. Siendo "a" la dimensión del ancho del hueco, y siempre mayor de 80 cm o inferior de 1,10 cm.

Sólo se permite un hueco de puerta de garaje en plantas bajas por cada parcela. Dicho hueco no superará las dimensiones de 2,50 de ancho y de 2,50 de alto.

No se permiten elementos volados mayores de 45 cm . Se prohíben los balcones cerrados y su longitud

coincidirá con la del hueco del que se accede.

#### 4.1.4.2. Elementos compositivos.

La composición de las fachadas constará, además de los huecos de puertas y ventanas, de un zócalo y una cornisa-pretil.

El zócalo será como mínimo de 1 metro de altura, pudiendo llegar a ocupar la altura de la planta baja, y nunca puede ser superior que dicha planta.

La cornisa y pretil, tendrán una dimensión de 1 metro de altura, siempre computando a partir del último forjado.

#### 4.1.4.3. Materiales y acabados.

Los materiales en carpintería serán todos iguales, tanto en puertas de garaje, accesos y ventanas, y del mismo color, en cada fachada, no permitiéndose los aluminios en su color natural.

Se procurará remarcar los huecos con bordeados de franja en

relieve, de 20 cms de ancho y sobresaliendo 2 cms del parámetro base.

El zócalo puede ser aplacado de piedra o bien mediante un cambio de textura, con respecto al resto de la fachada.

En cuanto a colores, en general, se prohíbe el uso del color blanco, como dominante de la fachada, debiéndose usar los colores vivos tradicionales de la zona. Sólo se permite el blanco en bordes de los huecos y en cornisas o cualquier otro elemento compositivo de la fachada.

Se prohíben los balcones cerrados.

Las fachadas traseras, en especial, las que den al paseo marítimo, tendrán un tratamiento idéntico que las fachadas principales.

#### 4.2.- Ordenanza para parcelas de uso dotacional.

##### 4.2.1.- Usos deportivos y espacios libres.

La edificabilidad del equipa-



miento deportivo será igual o inferior a  $0,5 \text{ m}^2$  y la edificabilidad de los espacios libres será igual o inferior a  $0,05 \text{ m}^2$ .

#### 4.2.2.- Otros usos dotacionales.

Se regularán por la ordenanza de la zona, en lo referente a las características físicas de la edificación (posición, altura, forma, ocupación y edificabilidad). En edificios de equipamientos se permitirá rebasar la altura con elementos simbólicos de los mismos (cúpulas, frontones, lucernarias, etc.), no sobrepasando la altura de 9 metros.

El equipamiento social del castillo tendrá una ocupación máxima del 50%, debiendo integrarse el espacio libre resultante de la ordenación de la parcela con el espacio libre situado frente al castillo de San Cristobal.

5.- Obtención del suelo para equipamientos y espacios libres.

5.1.- Sistema de actuación.

El sistema de actuación para la obtención de los suelos necesarios para ubicar los distintos equipamientos y espacios libres es el de la Expropiación.

Dicho sistema es el único posible dado que tenemos un área donde existe una consolidación total y no hace posible el proponer unidades de actuación, para actuar por compensación. Así de esta forma se evitarían los grandes problemas que produce la gestión de un polígono por Compensación o Cooperación en zonas consolidadas, donde ya se conocen resultados negativos de la actuación mediante estos sistemas en zonas muy consolidadas, al no existir unas plusvalías muy notables después de la actuación.

No obstante, siempre se da prioridad a la compra directa de los terrenos, por medio del justo precio de la propiedad, teniendo como límite el valor urbanístico. Esto sería mediante acuerdo entre Propietario y Administración, planteando una compra directa, o bien por convenio urbanístico.

## 5.2.- Propiedades afectadas por la expropiación.

En el estudio económico financiero de este plan especial de Reforma Interior (Anexo I) se ha procedido a valorar las propiedades afectadas por expropiación, habiéndose obtenido su coste a través de las tablas de valores del centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria de Las Palmas.

## 6.- Paseo marítimo de San Cristóbal.

El trazado definido en planta para el paseo del barrio de San Cristóbal y que se ha formalizado en los diferentes planos de Ordenación de este documento es a todos los niveles indicativo, debiendo el "PROYECTO DE PASEO MARITIMO" definir la concreción formal y definitiva del paseo a todos los niveles (secciones , materiales, anchos, trazado...). El Proyecto que se redacte deberá respetar la solución propuesta en el apartado 2.3 de esta memoria y atenerse a todos los informes de costas que respecto al paseo marítimo de San Cristóbal se han realizado.

Las Palmas a 29 de Marzo de 1994

GESTION URBANISTICA DE LAS PALMAS



CONTESTACION AL INFORME DE COSTAS RELATIVO AL PERI DE SAN CRISTOBAL DE CARA A SU APROBACION DEFINITIVA

Por el director General de Urbanismo, se pide contestación a los apartados 2 y 4 del Informe de Costas emitido con fecha 9 de Febrero de 1994 relativo al PERI DE SAN CRISTOBAL.

A tal respecto, se contesta al citado informe en los siguientes términos:

1.- Apartado 2 del Informe de Costas solicitando aclaración sobre la fase de tramitación del PERI así como su diligencia:

El PERI de San Cristobal se encuentra aprobado Inicialmente debiendo el Ayuntamiento de Las Palmas diligenciar la APROBACION INICIAL del documento.

2.- Apartado 4a del Informe de Costas solicitando rectificación de alineaciones de cara a que ninguna de las edificaciones invadan el dominio público:

Se rectifica las alineaciones solicitadas.

Apartado 4b del Informe de Costas solicitando rectificación de la zona escolar ubicada en el extremo sur del barrio.

La zona escolar ha sido borrada de los planos de zonificación toda vez que no pertenecen al ámbito del PERI y pueden provocar confusión.

Apartado 4c del Informe de Costas solicitando adecuación entre la memoria y los planos en lo relativo al diseño del paseo marítimo.

Se incluye en todos los planos de ordenación una leyenda donde se indica que el trazado realizado por el PERI para el paseo marítimo es indicativo. Así mismo, se incluye en la memoria un apartado con el número 6 donde se señala que el proyecto del paseo se debe de adaptar a las prescripciones de costas sobre su tratamiento blando y de transición.

Apartado 4f del Informe de Costas solicitando título habilitante para el Equipamiento Social de Pesca ubicado en el dominio público.

El PERI recoge como equipamiento pesquero un edificio **ya existente** y construido sobre la plataforma del puerto, todo el ubicado en dominio público. Se grafía en los planos que este equipamiento existe para evitar confusión al respecto.

Las Palmas a 4 de Marzo de 1994

Fdo: JESÚS LUNA FERRER. Arquitecto.



## **ANEXO I**

# **ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE SAN CRISTOBAL**



# INDICE DE LAS ACTUACIONES

## ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE SAN CRISTOBAL

---

### I. PROYECTOS DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

- ACTUACION 1 = MURO AVENIDA MARITIMA
- ACTUACION 2 = PASARELA SOBRE AVENIDA MARITIMA
- ACTUACION 3 = PASEO MARITIMO Y REGENERACION DE PLAYA
- ACTUACION 4 = URBANIZACION DEL BARRIO

### II. PROYECTOS DE DOTACIONES

- ACTUACION 1 = ESPACIO LIBRE (Ampliación de Plaza)
- ACTUACION 2 = ESPACIO LIBRE (junto al paseo marítimo)
- ACTUACION 3 = CENTRO PESQUERO (junto a la lonja)
- ACTUACION 4 = CENTRO CULTURAL (junto a la C/Proa)
- ACTUACION 5 = CANCHAS DEPORTIVAS (junto a la C/Proa)
- ACTUACION 6 = CENTRO CULTURAL (junto al Castillo)

### III. PROYECTOS DE EXPROPIACION DE SUELO

- EXPROPIACION DE SUELO Nº 1
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 2
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 3
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 4
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 5
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 6
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 7
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 8
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 9
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 10
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 11
- EXPROPIACION DE SUELO Nº 12



# DESCRIPCION, MEDICION Y PRESUPUESTO DE LAS ACTUACIONES

## I. PROYECTO DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

### ACTUACION 1.1: MURO DE AVENIDA MARITIMA DEL NORTE (AUTOVIA)

#### DESCRIPCION DE LAS OBRAS

La actual entrada al barrio de San Cristobal desde la Avenida Marítima se produce a través de una pequeña conexión, no contando la misma con las necesarias condiciones de visibilidad. La salida del barrio de San Cristobal a Avenida Marítima se produce en condiciones aún mas complejas si cabe que la entrada toda vez que es necesario realizar un STOP para incorporarse a uno de los carriles de la autovía.

Para solucionar el problema del acceso al barrio, el PERI propone habilitar un carril de deceleración corrigiendo 300 ml de mediana de la autovía actual y parte de la acera.

Para solucionar el problema de la salida del barrio y su conexión con la autovía, el PERI propone prolongar la calle Santiago Tejera Osvarry hasta el final del barrio, disponiendo en el margen poniente de la prolongación de esta calle, un muro pantalla de hormigón. La construcción de este muro permitirá la ampliación de un angosto tramo de la calle Santiago Tejera Osvarry peatonal en la actualidad.



## MEDICION Y PRESUPUESTO

### 1.1 MURO DE LA AVENIDA MARÍTIMA (AUTOVÍA) (INCLUYE ACCESO SUR AL BARRIO)

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Muro anclado (long. 500 ml)	2.295 m <sup>2</sup>	36.000	82.620.000
Remate Muro	510 ml	3.000	1.530.000
Aplacado Muro	1.785 m <sup>2</sup>	4.500	8.032.500
Reposición acera (Avda.)	1.530 m <sup>2</sup>	1.996	3.053.000
Demolición de muro actual	3.570 m <sup>2</sup>	2.215	7.907.550
Corrección de mediana	300 ml	15.000	4.500.000
<b>TOTAL</b>			<b>107.643.930</b>

### ACTUACION 1.2: PASARELA SOBRE LA AVENIDA MARITIMA DEL NORTE

#### DESCRIPCION DE LAS OBRAS

El PERI propone un paso aéreo que conecte el barrio con el extremo opuesto de la avenida marítima a la altura del número 34 de la calle Santiago Tejera Osvarry.

#### MEDICION Y PRESUPUESTO

##### 1.2 Pasarela sobre la Avenida Marítima

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNICO	TOTAL
Pasarela	-	-	30.000.000





## ACTUACION 1.3: PASEO MARITIMO Y REGENERACION DE PLAYA

### MEDICION Y PRESUPUESTO

1.3 Paseo marítimo según proyecto entregado a Costas.

CONCEPTO	UNIDADES	PRECIO UNITARIO	TOTAL
DEMOLICION Y MOVIMIENTO DE TIERRAS	-	-	6.313.714
SANEAMIENTO	-	-	10.764.485
HORMIGONES Y ALBAÑILERIA	-	-	35.057.813
SOLADOS	-	-	28.614.803
ALUMBRADO	-	-	6.567.225
ORNAMENTACION	-	-	2.744.202
<b>TOTAL</b>			<b>90.062.242,00</b>

### OBRA MARINA

ESCOLLERA	<b>35.953.875</b>
PANTALANES	<b>3.980.000</b>

**TOTAL ACTUACION 1.3 : 129.996.117 Pts**

## ACTUACION 1.4: URBANIZACION DEL BARRIO

### MEDICION Y PRESUPUESTO

#### 1.4.1 URBANIZACION DE LA CALLE RODADA SANTIAGO TEJERA OSVARRY (CALLE PRINCIPAL)

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
<b>PAVIMENTACION</b>			
Aceras	3.227 m <sup>2</sup>	4.137	13.350.099
Asfaltado	6.815 m <sup>2</sup>	2.566	17.487.290
Bordillos	1.850 ml	2.184	4.040.400
Cajeado	10.042 m <sup>2</sup>	297	2.982.474
<b>SUBTOTAL</b>			<b>37.860.263</b>
<b>SANEAMIENTO</b>			
Tramo entre calle La Marina I y calle Estribor	127 ml		
Tramo entre calle Estribor y calle Babor	15 ml		
Tramo entre calle Babor y calle Proa	25 ml		
Tramo entre calle Proa y calle Timonel	27 ml		
Tramo entre calle Timonel y calle La Marina VIII	338 ml		
Tramo entre calle Marina VIII hasta final	280 ml		
Red de impulsión:			
Tramo calle Estribor a c/Marina VIII	462 ml		
Tramo calle Marina VIII a c/Marina VII	72 ml		
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1.346 ml</b>	<b>7.394</b>	<b>9.952.324</b>
<b>ABASTECIMIENTO DE AGUA</b>			
Red general	900 ml	2.139	1.925.100
Acometida a la red principal de la ciudad	1 ud	50.000	50.000
<b>SUBTOTAL</b>			<b>1.975.100</b>
<b>ALUMBRADO</b>			
Canalización	880 ml	1.623	1.428.240
Báculo y luminaria	30 ud	83.052	2.491.560
<b>SUBTOTAL</b>			<b>3.919.800</b>
<b>TOTAL</b>			<b>53.707.487</b>

### 1.4.2 URBANIZACION DE LA CALLE PEATONAL MARINA I

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	440 m <sup>2</sup>	4.603	2.025.320
SANEAMIENTO	28 ml	7.394	207.032
ABASTECIMIENTO DE AGUA	45 ml	1.839	82.755
ALUMBRADO			
Canalización	45 ml	1.524	68.580
Farola	2	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			159.376
<b>TOTAL</b>			2.474.483

### 1.4.3 URBANIZACION CALLE PEATONAL ESLORA

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	203 m <sup>2</sup>	4.603	934.409
Acera			
SANEAMIENTO	31 ml	7.394	229.214
ABASTECIMIENTO DE AGUA	50 ml	1.839	91.950
ALUMBRADO			
Canalización	50 ml	1.524	76.200
Farola	2	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			166.996
<b>TOTAL</b>			1.422.569

### 1.4.4 URBANIZACION CALLE PEATONAL POPA

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	642 m <sup>2</sup>	4.603	2.955.126
SANEAMIENTO	20 ml	7.394	147.880
ABASTECIMIENTO DE AGUA	37 ml	1.839	68.043
ALUMBRADO	-	-	-
<b>TOTAL</b>			3.171.049



#### 1.4.5 URBANIZACION CALLE RODADA ESTRIBOR

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
<b>PAVIMENTACION</b>			
Acera	390 m <sup>2</sup>	4.137	1.613.430
Asfaltado	650 m <sup>2</sup>	2.566	1.667.900
Bordillos	260 m <sup>2</sup>	2.184	567.840
Cajeado	1.040	297	308.880
<b>SUBTOTAL</b>			<b>4.158.050</b>
<b>SANEAMIENTO</b>	134 ml	7.394	990.796
<b>ABASTECIMIENTO DE AGUA</b>	268 ml	1.839	492.852
<b>ALUMBRADO PUBLICO</b>			
Canalización	250 ml	1.524	381.000
Farola	8	45.398	363.184
<b>SUBTOTAL</b>			<b>744.184</b>
<b>TOTAL</b>			<b>6.385.882</b>

#### 1.4.6 URBANIZACION CALLE RODADA BABOR

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
<b>PAVIMENTACION</b>			
Aceras	327 m <sup>2</sup>	4.137	1.352.799
Asfaltado	728 m <sup>2</sup>	2.566	1.868.048
Bordillo	268 ml	2.184	585.312
Se incluyen 47 ml de prolongación de calle	1.055	297	313.335
<b>SUBTOTAL</b>			<b>4.119.494</b>
<b>SANEAMIENTO</b>	142 ml	7.394	1.049.948
Se incluyen 47 ml de prolongación de calle			
<b>ABASTECIMIENTO DE AGUA</b>	222 ml	1.839	408.258
<b>ALUMBRADO</b>			
Canalización	190 ml	1.524	289.560
Farola	7	45.398	317.786
<b>SUBTOTAL</b>			<b>607.346</b>
<b>TOTAL</b>			<b>6.185.046</b>



#### 1.4.7 URBANIZACION CALLE PEATONAL PROA

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	468 m <sup>2</sup>	4.603	2.154.204
SANEAMIENTO	85 ml	7.394	628.490
ABASTECIMIENTO DE AGUA	85 ml	1.839	156.315
ALUMBRADO Canalización	75 ml	1.524	114.300
Farola	5	45.398	226.990
<b>SUBTOTAL</b>			<b>341.290</b>
<b>TOTAL</b>			<b>3.280.299</b>

#### 1.4.8 URBANIZACION CALLE PEATONAL TIMONEL I

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	408 m <sup>2</sup>	4.603	1.878.024
SANEAMIENTO	75 ml	7.394	554.550
ABASTECIMIENTO DE AGUA	46	1.839	84.594
ALUMBRADO Canalización	50 ml	1.524	76.200
Farola	4	45.398	181.592
<b>SUBTOTAL</b>			<b>257.792</b>
<b>TOTAL</b>			<b>2.774.960</b>

1.4.9 URBANIZACION CALLE PEATONAL TIMONEL II

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	306 m <sup>2</sup>	4.603	1.408.518
SANEAMIENTO	90 ml	7.394	665.460
ABASTECIMIENTO DE AGUA	68	1.839	125.052
ALUMBRADO			
Canalización	85 ml	1.524	129.540
Farolas	4	45.398	226.990
<b>SUBTOTAL</b>			<b>356.530</b>
<b>TOTAL</b>			<b>2.555.560</b>

1.4.10 URBANIZACION CALLE PEATONAL TIMONEL III

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	133 m <sup>2</sup>	4.603	612.199
SANEAMIENTO	-	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	43	1.839	79.077
ALUMBRADO			
Canalización	40 ml	1.524	60.960
Farolas	3	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			<b>151.756</b>
<b>TOTAL</b>			<b>843.032</b>

1.4.11

## URBANIZACION CALLE PEATONAL TIMONEL IV

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	298 m <sup>2</sup>	4.603	1.371.694
SANEAMIENTO	70 ml	7.394	517.580
ABASTECIMIENTO DE AGUA	63	1.839	115.857
ALUMBRADO			
Canalización	45 ml	1.524	68.580
Farolas	3	45.398	136.194
<b>SUBTOTAL</b>			<b>204.774</b>
<b>TOTAL</b>			<b>2.209.905</b>

1.4.12

## URBANIZACION CALLE PEATONAL TIMONEL V

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	90 m <sup>2</sup>	4.603	414.270
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	30	1.839	55.170
ALUMBRADO			
Canalización	28 ml	1.524	42.672
Farolas	2	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			<b>133.468</b>
<b>TOTAL</b>			<b>602.908</b>

1.4.13

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA II

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	126 m <sup>2</sup>	4.603	579.978
SANEAMIENTO	-	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	32	1.839	58.848
ALUMBRADO			
Canalización	23 ml	1.524	35.052
Farolas	2	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			125.848
<b>TOTAL</b>			764.674

1.4.14

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA III

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	163 m <sup>2</sup>	4.603	750.289
SANEAMIENTO	40 ml	7.394	295.760
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	-
ALUMBRADO			
Canalización	32 ml	1.524	48.768
Farolas	2	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			139.564
<b>TOTAL</b>			1.185.613



1.4.15

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA IV

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	188 m <sup>2</sup>	4.603	865.364
SANEAMIENTO	31 ml	7.394	229.214
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	
ALUMBRADO Canalización Farolas <b>SUBTOTAL</b>	50 ml 2	1.524 45.398	76.200 90.796 116.996
<b>TOTAL</b>			1.261.574

1.4.16

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA V

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	36 m <sup>2</sup>	4.603	165.708
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	11	1.839	20.229
ALUMBRADO	-	-	-
<b>TOTAL</b>			185.937

1.4.17

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA VI

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION Aceras Escaleras	120 m <sup>2</sup> 5 ml	4.603	552.360
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	-
ALUMBRADO	-	-	-
<b>TOTAL</b>			552.360



1.4.18

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA VII

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	42 m <sup>2</sup>	4.603	193.326
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	-
ALUMBRADO			
Canalización	15 ml	1.524	22.860
Farolas	1	45.398	45.398
<b>SUBTOTAL</b>			68.258
<b>TOTAL</b>			261.584

1.4.19

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA VIII

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	109 m <sup>2</sup>	4.603	501.727
SANEAMIENTO			
Aguas negras	24 ml	7.394	177.456
Red de impulsión	25 ml		
ABASTECIMIENTO DE AGUA	11	1.839	20.229
ALUMBRADO			
Canalización	15 ml	1.524	22.860
Farolas	1	45.398	45.398
<b>SUBTOTAL</b>			68.258
<b>TOTAL</b>			767.670



1.4.20

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA IX

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	39 m <sup>2</sup>	4.603	179.517
SANEAMIENTO	23 ml	7.394	170.062
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	-
ALUMBRADO			
Canalización	12 ml	1.524	18.288
Farolas	1	45.398	45.398
<b>SUBTOTAL</b>			63.686
<b>TOTAL</b>			413.265

1.4.21

## URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA X

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	180 m <sup>2</sup>	4.603	828.540
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	-
ALUMBRADO			
Canalización	22 ml	1.524	33.528
Farolas	1	45.398	45.398
<b>SUBTOTAL</b>			78.926
<b>TOTAL</b>			907.466



1.4.22 URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA XI

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	184 m <sup>2</sup>	4.603	846.952
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	-	-	-
ALUMBRADO			
Canalización	23 ml	1.524	35.052
Farolas	2	45.398	90.796
<b>SUBTOTAL</b>			125.848
<b>TOTAL</b>			972.800

1.4.23 URBANIZACION CALLE PEATONAL MARINA XII

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO Unitario	TOTAL
PAVIMENTACION	352 m <sup>2</sup>	4.603	1.620.256
SANEAMIENTO	0	-	-
ABASTECIMIENTO DE AGUA	46	1.839	84.594
ALUMBRADO			
Canalización	45 ml	1.524	68.580
Farola	3	45.398	136.194
<b>SUBTOTAL</b>			204.774
<b>TOTAL</b>			1.909.624



RESUMEN DE LA ACTUACION 4

URBANIZACION DEL BARRIO

CALLES	PRESUPUESTO
4.1 Santiago Tejera Osvarry	53.707.487.-
4.2 Marina I	2.474.483.-
4.3 Eslora	1.422.569.-
4.4 Popa	3.171.049.-
4.5 Estribor	6.385.882.-
4.6 Babor	6.185.046.-
4.7 Proa	3.280.299.-
4.8 Timonel I	2.774.960.-
4.9 Timonel II	2.555.560.-
4.10 Timonel III	843.032.-
4.11 Timonel IV	2.209.905.-
4.12 Timonel V	602.908.-
4.13 Marina II	764.674.-
4.14 Marina III	1.185.613.-
4.15 Marina IV	1.261.574.-
4.16 Marina V	185.937.-
4.17 Marina VI	552.360.-
4.18 Marina VII	261.584.-
4.19 Marina VIII	767.670.-
4.20 Marina IX	413.265.-
4.21 Marina X	907.466.-
4.22 Marina XI	972.800.-
4.23 Marina XII	1.909.624.-
TOTAL	94.795.747.-



## RESUMEN DE LA URBANIZACION DEL BARRIO POR CONCEPTOS

CONCEPTO	PRESUPUESTO
Total PAVIMENTACION	66.975.588.-
Total SANEAMIENTO	15.815.766.-
Total ABASTECIMIENTO	3.918.923.-
Total ALUMBRADO	8.085.470.-
<b>TOTAL</b>	<b>94.795.747.-</b>



## II. PROYECTOS DE DOTACIONES

### ACTUACION 2.1: ESPACIO LIBRE

**AMPLIACION DE PLAZA** frente al actual local social y borde marítimo en torno al muelle.

#### DESCRIPCION DE LAS OBRAS

El Excmo. Ayto. de Las Palmas ejecutó en su día el proyecto de Local Social y Plaza para San Cristobal proponiendo el PERI completar el trazado de la plaza hasta el mar resolviendo el problema de borde del muelle pesquero.

#### MEDICION Y PRESUPUESTO

AMPLIACION DE PLAZA Y PASEO (Frente al actual local social)

##### 2.1 Espacio libre

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Plaza y Paseo marítimo, incluyendo escalera hasta la plaza	1.565 m <sup>2</sup>	5.000	7.825.000

IMPORTANTE: La ejecución de esta unidad requiere expropiaciones de suelo a particulares.



**ACTUACION 2.2: ESPACIO LIBRE junto al paseo de SAN CRISTOBAL en proyecto.**

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS**

El PERI proyecta la ejecución de una plaza delimitada por las calles Timonel y Proa.

**MEDICION Y PRESUPUESTO**

**2.2 Espacio libre**

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Plaza	1.300 m <sup>2</sup>	5.000	6.500.000

IMPORTANTE: La ejecución de esta unidad requiere expropiaciones de suelo a particulares

**ACTUACION 2.3: EQUIPAMIENTO. CENTRO RECREATIVO CULTURAL ASOCIACION PESQUERA**

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS**

El PERI propone la construcción de un centro vinculado a actividades pesqueras en las inmediaciones de la lonja existente en el barrio.

**MEDICION Y PRESUPUESTO**

**2.3 Equipamiento**

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Edificio singular	567 m <sup>2</sup> c	50.000	28.350.000

IMPORTANTE: La ejecución de esta unidad requiere expropiaciones de suelo a particulares.





## ACTUACION 2.4: EQUIPAMIENTO. CENTRO SOCIO CULTURAL

### DESCRIPCION DE LAS OBRAS

El PERI propone la ejecución de un centro socio-cultural en los actuales almacenes de agua ubicados en el barrio.

### MEDICION Y PRESUPUESTO

#### 2.4 Equipamiento

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Edificio singular	1.056 m <sup>2</sup> c	50.000	52.800.000

IMPORTANTE: La ejecución de esta unidad requiere expropiaciones de suelo a particulares.

## ACTUACION 2.5: EQUIPAMIENTO CANCHAS DEPORTIVAS

### DESCRIPCION DE LAS OBRAS

El PERI propone la construcción de una serie de canchas deportivas en los actuales almacenes de agua ubicados en el barrio.

### MEDICION Y PRESUPUESTO

#### 2.5 Equipamiento

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Canchas deportivas	597 m <sup>2</sup> c	20.000	11.940.000

IMPORTANTE: La ejecución de esta unidad requiere expropiaciones de suelo a particulares.



## **ACTUACION 2.6: EQUIPAMIENTO CENTRO SOCIO-CULTURAL**

### **DESCRIPCION DE LAS OBRAS**

El PERI propone la construcción de un equipamiento cultural en las inmediaciones del Castillo de San Cristobal.

### **MEDICION Y PRESUPUESTO**

#### **2.7 Equipamiento**

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Edificio singular	691,5 m <sup>2</sup> c	50.000	34.575.000

## **ACTUACION 2.7: RECUPERACION DEL CASTILLO DE SAN CRISTOBAL**

### **DESCRIPCION DEL PROYECTO**

El PERI propone la redacción de un proyecto que permita tanto la recuperación del Castillo de San Cristobal para su visita por parte del público como las obras necesarias para el mantenimiento y conservación del mismo.

CONCEPTO	MEDICION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Recuperación del Castillo	-	-	35.000.000

## **III. PROYECTOS DE EXPROPIACION DE SUELO**

### **EXPROPIACION DE SUELO N° 1**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
Crisbal, S.A.	94558-01	226	1.203.623
	02	191	1.017.221
	03	180	958.638
Juan Toledo García	04	151	1.449.332
<b>TOTAL</b>		<b>597</b>	<b>4.628.814</b>

**EXPROPIACION DE SUELO N° 2**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
A. Ramírez Díaz	94566-01	474	2.833.575
	02	33	197.274
	03	16	95.648
	04	16	95.648
<b>TOTAL</b>		539	3.222.145

**EXPROPIACION DE SUELO N° 3**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
Desconocido	-	45	286.944

**EXPROPIACION DE SUELO N° 4**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
J. González García	93563-01	1.684	21.481.430
Cecilia Ruano Suárez	-	100	532.500
<b>TOTAL</b>			22.013.930

**EXPROPIACION DE SUELO N° 5**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
R. Farias Calixto	93589-11	50	459.646



EXPROPIACION DE SUELO Nº 6

PROPIETARIO	Nº CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
R. Hernández Fleitas	93596-04	60	452.009

EXPROPIACION DE SUELO Nº 7

PROPIETARIO	Nº CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
Fco. Peña Suárez	93591-04	103	1.032.317

EXPROPIACION DE SUELO Nº 8

PROPIETARIO	Nº CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
J. Marín Izquierdo	93601-01	62	395.082

EXPROPIACION DE SUELO Nº 9

PROPIETARIO	Nº CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
F. Canella Argüelles	92626-01	45	448.947

EXPROPIACION DE SUELO Nº 10

PROPIETARIO	Nº CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
Hnos. Bueno Quesada	92623-01	12,5	146.177



**EXPROPIACION DE SUELO N° 11**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
Blanca Baez Alemán		252	252.000

**EXPROPIACION DE SUELO N° 12**

PROPIETARIO	N° CATASTRAL	SUPERFICIE	VALOR
Amalia Rodríguez Caballero	92624-01	176	1.979.853



**ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE  
SAN CRISTOBAL**

---

**RESUMEN DEL ESTUDIO ECONOMICO**

**I. PROYECTOS DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS**

ACTUACION 1 =	MURO AVENIDA MARITIMA	107.643.930.- Pts.
ACTUACION 2 =	PASARELA SOBRE AVENIDA MARITIMA	30.000.000.- "
ACTUACION 3 =	PASEO MARITIMO Y REG. DE PLAYA	129.996.117.- "
ACTUACION 4 =	URBANIZACION DEL BARRIO	94.795.747.- "
TOTAL		362.435.794.- "

**II. PROYECTOS DE DOTACIONES**

ACTUACION 1 =	ESPACIO LIBRE (Ampliación de Plaza)	7.825.000.- Pts.
ACTUACION 2 =	ESPACIO LIBRE (junto al paseo marítimo)	6.500.000.- "
ACTUACION 3 =	CENTRO PESQUERO (junto a la lonja)	28.350.000.- "
ACTUACION 4 =	CENTRO CULTURAL (junto a la C/Proa)	52.800.000.- "
ACTUACION 5 =	CANCHAS DEPORTIVAS (junto a la C/Proa)	11.940.000.- "
ACTUACION 6 =	CENTRO CULTURAL (junto al Castillo)	34.575.000.- "
ACTUACION 7 =	RECUPERACION DEL CASTILLO	35.000.000.- "
TOTAL		176.990.000.- "

**III. PROYECTOS DE EXPROPIACION DE SUELO**

EXPROPIACION DE SUELO N° 1	4.628.814.- Pts.
EXPROPIACION DE SUELO N° 2	3.222.145.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 3	286.944.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 4	22.013.930.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 5	459.646.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 6	452.009.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 7	1.032.317.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 8	395.082.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 9	448.947.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 10	146.177.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 11	252.000.- "
EXPROPIACION DE SUELO N° 12	1.979.853.- "
TOTAL	35.317.864.- "
<b>TOTAL</b>	<b>574.743.658.- Pts.</b>



ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE  
SAN CRISTOBAL

---

RESUMEN DEL ESTUDIO ECONOMICO. ACTUACIONES PROGRAMADAS

**I. PROYECTOS DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS**

ACTUACION 1 =	MURO AVENIDA MARITIMA (Autovía)	107.643.930.- Pts.
ACTUACION 2 =	PASARELA SOBRE AVENIDA MARITIMA	30.000.000.- "
ACTUACION 3 =	PASEO MARITIMO Y REGE. DE PLAYA	129.996.117.- "
ACTUACION 4 =	URBANIZACION DEL BARRIO	94.795.747.- "
TOTAL		362.435.794.- "

**II. PROYECTOS DE DOTACIONES**

ACTUACION 1 =	ESPACIO LIBRE (Ampliación de Plaza)	7.825.000.- Pts.
ACTUACION 2 =	ESPACIO LIBRE (junto al paseo marítimo)	6.500.000.- "
ACTUACION 5 =	CANCHAS DEPORTIVAS (junto a la C/Proa)	11.940.000.- "
ACTUACION 7 =	RECUPERACION DEL CASTILLO	35.000.000.- "
TOTAL		61.265.000.- "

**III. PROYECTOS DE EXPROPIACION DE SUELO**

EXPROPIACION DE SUELO Nº 1	4.628.814.- Pts.
EXPROPIACION DE SUELO Nº 2	3.222.145.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 3	286.944.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 4	22.013.930.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 5	459.646.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 6	452.009.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 7	1.032.317.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 8	395.082.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 9	448.947.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 10	146.177.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 11	252.000.- "
EXPROPIACION DE SUELO Nº 12	1.979.853.- "
TOTAL	35.317.864.- "
<b>TOTAL</b>	<b>459.018.658.- Pts.</b>



## ACTUACIONES NO PROGRAMADAS

### II. PROYECTOS DE DOTACIONES

ACTUACION 3 = CENTRO PESQUERO (junto a la lonja)	28.350.000.- Pts.
ACTUACION 4 = CENTRO CULTURAL (junto a la C/Proa)	52.800.000.- "
ACTUACION 6 = CENTRO CULTURAL (junto al Castillo)	34.575.000.- "
<b>TOTAL</b>	<b>115.725.000.- "</b>





## **ANEXO II**

# **PROGRAMA DE ACTUACION DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE SAN CRISTOBAL**



**PROGRAMA DE ACTUACION**  
**DISTRIBUCION DEL PROGRAMA POR AGENTES FINANCIADORES**

---

**I. PROYECTOS DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS**

**ACTUACION 1.1: MURO AVDA. MARITIMA NORTE**  
**(INCLUYE ACCESO-SUR AL BARRIO)**

<b>PRESUPUESTO:</b>	107.643.930.-
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	OBRAS PUBLICAS
<b>INICIO DE LA ACTUACION:</b>	1º AÑO
<b>DURACION:</b>	3 AÑOS
<b>ADQUISICION DE SUELO:</b>	NINGUNO

**ACTUACION 1.2: PASARELA**

<b>PRESUPUESTO:</b>	30.000.000.-
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	OBRAS PUBLICAS
<b>INICIO DE LA ACTUACION:</b>	3º AÑO
<b>DURACION:</b>	1 AÑO
<b>ADQUISICION DE SUELO:</b>	NINGUNO

**ACTUACION 1.3: PASEO MARITIMO Y REGENERACION DE PLAYA**

<b>PRESUPUESTO:</b>	129.996.117
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	COSTAS AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DE LA ACTUACION:</b>	1º AÑO
<b>DURACION:</b>	3 AÑOS
<b>ADQUISICION DE SUELO:</b>	P.E. NUM: 9 Y 10



**ACTUACION 1.4: URBANIZACION DEL BARRIO**

<b>PRESUPUESTO:</b>	94.795.747.-
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DE LA ACTUACION:</b>	1º AÑO
<b>DURACION:</b>	4 AÑOS
<b>ADQUISICION DE SUELO:</b>	P.E. NUM: 3,5,6,7,8



## II. PROYECTOS DE DOTACIONES

### ACTUACION 2.1: ESPACIO LIBRE AMPLIACION DE PLAZA EXISTENTE

SUPERFICIE CONSTRUIDA	1.565
PRESUPUESTO	7.825.000.-
AGENTE FINANCIADOR	AYUNTAMIENTO
INICIO DE LA ACTUACION	2º AÑO
DURACION	1 AÑO
ADQUISICION DE SUELO	EXPROPIACION Nº1, 2

### ACTUACION 2.2: ESPACIO LIBRE PLAZA MARITIMA

SUPERFICIE SUELO	1.300
PRESUPUESTO	6.500.000.-
AGENTE FINANCIADOR	AYUNTAMIENTO
INICIO DE LA ACTUACION	3º AÑO
DURACION	1 AÑO
ADQUISICION DE SUELO	EXPROPIACION Nº4

### ACTUACION 2.3: EQUIPAMIENTO CENTRO RECREATIVO-CULTURAL ASOCIADO A ACTIVIDADES PESQUERAS

SUPERFICIE CONSTRUIDA	567
PRESUPUESTO	28.350.000.-
AGENTE FINANCIADOR	CONSEJERIA PESCA
INICIO DE LA ACTUACION	FUERA DE PROGRAMA
ADQUISICION DE SUELO	EXPROPIACION Nº 2

**ACTUACION 2.4: EQUIPAMIENTO  
CENTRO SOCIO-CULTURAL**

<b>SUPERFICIE CONSTRUIDA</b>	1.056
<b>PRESUPUESTO</b>	52.800.000.-
<b>AGENTE FINANCIADOR</b>	CONSEJERIA DE CULTURA - Areas Infradotadas
<b>INICIO DE LA ACTUACION</b>	FUERA DE PROGRAMA
<b>ADQUISICION DE SUELO</b>	EXPROPIACION N° 4

**ACTUACION 2.5: EQUIPAMIENTO  
CANCHAS DEPORTIVAS**

<b>SUPERFICIE CONSTRUIDA</b>	597
<b>PRESUPUESTO</b>	11.940.000.-
<b>AGENTE FINANCIADOR</b>	CONSEJERIA DE DEPORTES
<b>INICIO DE LA ACTUACION</b>	2º AÑO
<b>DURACION</b>	1 AÑO
<b>ADQUISICION DE SUELO</b>	EXPROPIACION N° 4

**ACTUACION 2.6: EQUIPAMIENTO  
CENTRO SOCIO-CULTURAL DEL CASTILLO**

<b>SUPERFICIE CONSTRUIDA</b>	691,5
<b>PRESUPUESTO</b>	34.575.000.-
<b>AGENTE FINANCIADOR</b>	CABILDO
<b>INICIO DE LA ACTUACION</b>	FUERA DE PROGRAMA
<b>ADQUISICION DE SUELO</b>	EXPROPIACION N° 12



**ACTUACION 2.7: CASTILLO DE SAN CRISTOBAL  
PROYECTO DE RECUPERACION**

<b>SUPERFICIE CONSTRUIDA</b>	-
<b>PRESUPUESTO</b>	35.000.000.-
<b>AGENTE FINANCIADOR</b>	CONSEJERIA DE CULTURA
<b>INICIO DE LA ACTUACION</b>	1º AÑO
<b>DURACION</b>	1 AÑO
<b>EXPROPIACION DE SUELO</b>	NINGUNA



### III. PROYECTOS DE EXPROPIACIONES DE SUELO

#### EXPROPIACION N° 1

<b>PRESUPUESTO:</b>	4.628.814
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

#### EXPROPIACION N° 2

<b>PRESUPUESTO:</b>	3.222.145
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

#### EXPROPIACION N° 3

<b>PRESUPUESTO:</b>	286.944
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

#### EXPROPIACION N° 4

<b>PRESUPUESTO:</b>	22.013.930
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO



EXPROPIACION N° 5

<b>PRESUPUESTO:</b>	459.646
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

EXPROPIACION N° 6

<b>PRESUPUESTO:</b>	452.009
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

EXPROPIACION N° 7

<b>PRESUPUESTO:</b>	1.032.317
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

EXPROPIACION N° 8

<b>PRESUPUESTO:</b>	395.082
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO





EXPROPIACION N° 9

<b>PRESUPUESTO:</b>	448.947
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

EXPROPIACION N° 10

<b>PRESUPUESTO:</b>	146.177
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

EXPROPIACION N° 11

<b>PRESUPUESTO:</b>	252.000
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO

EXPROPIACION N° 12

<b>PRESUPUESTO:</b>	1.979.853
<b>AGENTE FINANCIADOR:</b>	AYUNTAMIENTO
<b>INICIO DEL PROYECTO:</b>	1° AÑO



## RESUMEN DEL PROGRAMA

---

### I. PROYECTOS DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

	INICIO DEL PROYECTO/DURACION
ACTUACION 1 = MURO AVENIDA MARITIMA	1º AÑO/3 AÑOS
ACTUACION 2 = PASARELA SOBRE AVENIDA MARITIMA	3º AÑO/1 AÑO
ACTUACION 3 = PASEO MARITIMO	1º AÑO/3 AÑOS
ACTUACION 4 = URBANIZACION DEL BARRIO	1º AÑO/4 AÑOS

### II. PROYECTOS DE DOTACIONES

ACTUACION 1 = ESPACIO LIBRE (Ampliación de Plaza)	2º AÑO/1 AÑO
ACTUACION 2 = ESPACIO LIBRE (junto al paseo marítimo)	3º AÑO/1 AÑO
ACTUACION 5 = CANCHAS DEPORTIVAS (junto a la C/Proa)	2º AÑO/1 AÑO

### III. PROYECTOS DE EXPROPIACION DE SUELO

EXPROPIACION DE SUELO Nº 1	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 2	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 3	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 4	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 5	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 6	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 7	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 8	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 9	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 10	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 11	1º AÑO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 12	1º AÑO



## RESUMEN DEL PROGRAMA POR AGENTES FINANCIADORES

---

### I. PROYECTOS DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

	<b>AGENTE FINANCIADOR</b>
ACTUACION 1 = MURO AVENIDA MARITIMA	OBRAS PUBLICAS
ACTUACION 2 = PASARELA SOBRE AVENIDA MARITIMA	OBRAS PUBLICAS
ACTUACION 3 = PASEO MARITIMO	COSTAS/AYUNTAMIENTO
ACTUACION 4 = URBANIZACION DEL BARRIO	AYUNTAMIENTO

### II. PROYECTOS DE DOTACIONES

ACTUACION 1 = ESPACIO LIBRE (Ampliación de Plaza)	AYUNTAMIENTO
ACTUACION 2 = ESPACIO LIBRE (junto al paseo marítimo)	AYUNTAMIENTO
ACTUACION 5 = CANCHAS DEPORTIVAS (junto a la C/Proa)	CONSEJERIA DE DEPORTES

### III. PROYECTOS DE EXPROPIACION DE SUELO

EXPROPIACION DE SUELO Nº 1	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 2	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 3	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 4	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 5	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 6	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 7	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 8	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 9	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 10	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 11	AYUNTAMIENTO
EXPROPIACION DE SUELO Nº 12	AYUNTAMIENTO

## DISTRIBUCION DEL PROGRAMA POR ANUALIDADES

ACTUACIONES	AGENTE FINANCIADOR	1º AÑO	2º AÑO	3º AÑO	4º AÑO
MURO AVENIDA	OBRAS PUBLICAS	PROYECTO	EJECUCION	EJECUCION	EJECUCION
PASARELA	OBRAS PUBLICAS	-	PROYECTO	EJECUCION	-
PASEO MARÍTIMO <sup>1</sup>	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	EJECUCION	EJECUCION	EJECUCION
	COSTAS	PROYECTO	EJECUCION	EJECUCION	EJECUCION
URBAN. BARRIO	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	EJECUCION	-	-
ESPACIO LIBRE	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	EJECUCION	-	-
ESPACIO LIBRE	AYUNTAMIENTO	-	PROYECTO	EJECUCION	-
CANCHAS DEP.	CONSEJ. DEPORTES	PROYECTO	EJECUCION	-	-
RECUPERACION DEL CASTILLO	CONSEJ. CULTURA	PROYECTO	EJECUCION	-	-
EXPROPIAC. DE SUELO	AYUNTAMIENTO	PROYECTO DE EXPROPIACION Y EJECUCION	-	-	-

<sup>1</sup> No se ha contabilizado la ejecución de la obra marítima.

**DISTRIBUCION ECONOMICA DEL PROGRAMA POR ANUALIDADES**

ACTUACIONES	AGENTE FINANCIADOR	1º AÑO	2º AÑO	3º AÑO	4º AÑO	TOTAL
MURO AVENIDA	OBRAS PUBLICAS	PROYECTO	35.881.310	35.881.310	35.881.310	107.643.930
PASARELA	OBRAS PUBLICAS		PROYECTO	30.000.000	-	30.000.000
PASEO MARÍTIMO	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	3.588.162	3.588.162	3.588.162	10.764.486
	COSTAS	PROYECTO	39.743.877	39.743.877	39.743.877	119.231.631
URBAN. BARRIO	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	31.598.582	31.598.582	31.598.583	94.795.747
ESPACIO LIBRE	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	7.825.000	-	-	7.825.000
ESPACIO LIBRE	AYUNTAMIENTO	PROYECTO	-	6.500.000	-	6.500.000
CANCHAS DEP.	CONSEJ. DEPORTES	PROYECTO	11.940.000	-	-	11.940.000
RECUPERACION DEL CASTILLO	CONSEJ. CULTURA	PROYECTO	35.000.000	-	-	35.000.000
EXPROPIAC. DE SUELO	AYUNTAMIENTO	PROYECTO Y EXPROPIACION	35.317.864	-	-	35.317.864
<b>TOTAL INVERSION</b>			200.894.795,00	147.311.931,00	110.811.932,00	459.018.658,00

La Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de fecha 28 JUL. 1994 acordó la APROBACION "DEFINITIVA" del presente expediente.

Las Palmas de G.C. 12 AGO. 1999

El Secretario de la Comisión,

41

