

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Febrero 2013

E. MEMORIA DE ORDENACION PORMENORIZADA 2

E5. LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE GUAMASA

ÍNDICE

1. AUH-0501: GUAMASA CASCO -----	4
1.1. Delimitación y descripción general -----	4
1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	5
1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	5
1.3.1. Ordenación Estructural-----	5
1.3.2. Trama urbana-----	7
1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	8
1.3.4. Condiciones de la edificación -----	9
1.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	10
1.3.6. Segunda ordenación del ámbito de gestión asistemática de modalidad A7 -----	12
1.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0501_2: “La Trilladora”-----	13
1.3.8. Ámbito de gestión sistemática 0501_3: “Guamasa Casco” -----	14
1.3.9. Ámbito de gestión sistemática 0501_4: “El Candil” -----	15
2. AUH-0502: LA CORDILLERA -----	17
2.1. Delimitación y descripción general -----	17
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	17
2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	18
2.3.1. Ordenación Estructural-----	18
2.3.2. Trama urbana-----	19
2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos -----	20
2.3.4. Condiciones de la edificación -----	20
2.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	21
2.3.6. Ámbitos de gestión sistemática 0502_1 y 0502_2-----	22
3. AUH-0503: SUERTES LARGAS 1 -----	26
3.1. Delimitación y descripción general -----	26
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	26
3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	28
3.3.1. Ordenación Estructural-----	28
3.3.2. Trama urbana-----	30
3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	31
3.3.4. Condiciones de la edificación -----	32
3.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	33
3.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0503_10: Suertes Largas 1 -----	35
4. AUH-0505: SUERTES LARGAS 2 -----	39
4.1. Delimitación y descripción general -----	39



4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	40
4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	41
4.3.1. Ordenación Estructural-----	41
4.3.2. Trama urbana-----	43
4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	44
4.3.4. Condiciones de la edificación -----	44
4.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	46
4.3.6. Sector de suelo urbanizable 0505_1: Suertes Largas 2.-----	47
5. AUH-0506: EL BOQUERÓN-----	52
5.1. Delimitación y descripción general -----	52
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	53
5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	54
5.3.1. Ordenación Estructural-----	54
5.3.2. Trama urbana-----	56
5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	57
5.3.4. Condiciones de la edificación -----	58
5.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	60
5.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0506_8: Camino del Majano -----	62
5.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0506_1: Camino Garimba -----	64
6. AUH-0507: TABARES -----	67
6.1. Delimitación y descripción general -----	67
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	68
6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	69
6.3.1. Ordenación Estructural-----	69
6.3.2. Trama urbana-----	72
6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	72
6.3.4. Condiciones de la edificación -----	73
6.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	75
6.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0507_7: La Cochera -----	76
7. AUH-0508: GARIMBA-----	80
7.1. Delimitación y descripción general -----	80
7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	81
7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	81
7.3.1. Ordenación Estructural-----	81
7.3.2. Trama urbana-----	82
7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	83
7.3.3. Condiciones de la edificación -----	83
7.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	84

8. AUH-0509: EL CHARCÓN-----	85
8.1. Delimitación y descripción general -----	85
8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	86
8.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación -----	87
8.3.1. Ordenación Estructural-----	87
8.3.2. Trama urbana-----	87
8.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	88
8.3.4. Condiciones de la edificación -----	88
8.3.5. Condiciones de gestión urbanística-----	90
8.3.6. Ámbito de gestión 0509_2-----	91



1. AUH-0501: GUAMASA CASCO

1.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Guamasa Casco (AUH-0501), se dispone al norte de la Autopista del Norte TF-5, en el extremo oeste del término municipal lindando con Tacoronte. Sus límites quedan definidos como sigue:

- Al noreste, el Camino Santa Rosa de Lima que marca el límite con las vecinas AUH Suertes Largas 1 y Suertes Largas 2.
- Al sur, la Autopista del Norte (TF-5) que marca el límite con las vecinas AUH Rodeo 1 y Rodeo 2.
- Al oeste, el Camino del Majano (en contacto en su extremo sur con el Municipio de Tacoronte) que define el límite con el AUH El Boquerón.

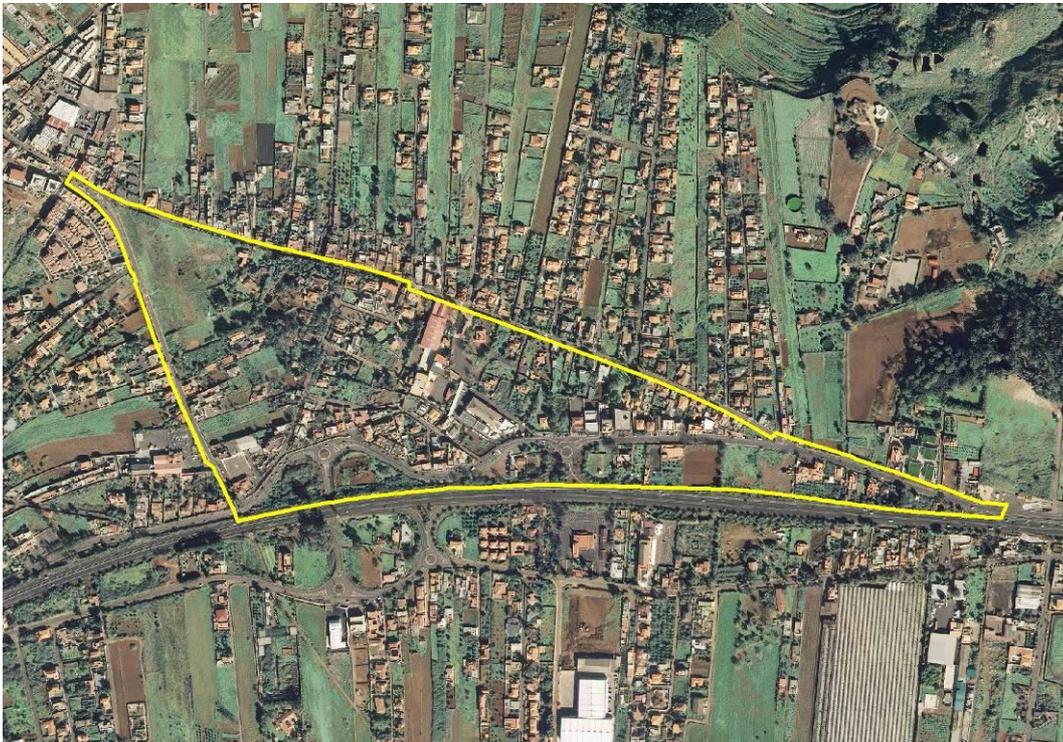


Figura 1: Delimitación del AUH-Guamasa Casco

La estructura de esta AUH es “triangular” y se basa en tres ejes estructurantes, Camino Santa Rosa de Lima, Camino del Majano y la Carretera General del Norte, en torno a los que ha ido situándose la edificación. Se detecta una mayor concentración edificatoria (viviendas unifamiliares), en los terrenos situados en el interior, con mayor intensidad en la superficie incluida entre el Paseo de las Acacias y el Camino Santa Rosa de Lima, donde se sitúa el “centro urbano de Guamasa”. El origen de estas parcelas edificadas es agrario, basado en suertes largas dirección norte-sur en los terrenos situados entre el Camino Santa Rosa de Lima y el Paseo de las Acacias y este-oeste en los terrenos entre el Paseo de las Acacias y el Camino del Majano. Esta estructura originaria permanece en el AUH, sin existir viarios transversales a las servidumbres longitudinales originales que en ocasiones, siguen utilizándose para acceder a las edificaciones que han surgido en el interior de las piezas edificadas.

En esta AUH se concentran la mayor parte de las dotaciones existentes del núcleo de Guamasa, abarcando el C.E.I.P. Santa Rosa de Lima, el Tanatorio municipal, el Pabellón municipal y Terrero de Lucha y el Consultorio médico de Guamasa. De manera centralizada y junto a estas dotaciones se sitúa el equipamiento religioso (Iglesia de Santa Rosa).

1.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La parcelación del AUH genera la siguiente problemática:

- a) Escasez de viarios perpendiculares al Camino Santa Rosa de Lima y al Camino del Majano debido a la ocupación tradicional de esta AUH basada en viviendas situadas al borde de los ejes viarios.
- b) Insuficiente sección y diseño de los ejes estructurantes para albergar el actual tránsito peatonal y rodado.
- c) Concentración de las áreas libres y de los equipamientos públicos en el “centro urbano”, en torno a la iglesia.
- d) Falta de conexión con los terrenos situados al sur del AUH por el paso de la TF-5.

El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello el criterio general es dotar a los viarios actuales de una sección adecuada que permita albergar el tráfico rodado con el peatonal. A su vez se pretende la mejora de la trama urbana mediante de la creación de nuevos trazados viarios que permitan el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes y la creación de nuevas piezas de dotaciones. Se asumen cuatro escalas para los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala territorial se recoge la conexión con la nueva variante de la Autopista del Norte (TF-5) y se mejora el nudo existente que conecta con los terrenos situados al sur (en el otro extremo de la TF-5).
- b) A escala del conjunto del AUH se pretende completar la trama urbana existente, dotar a la misma de los servicios necesarios y llevar a cabo la propuesta del Avance que ha sido aceptada tras el periodo de información pública y sectorial, que consiste en transformar la Autopista TF-5 que pierde su carácter territorial desde la altura del aeropuerto hasta Padre Anchieta (Avenida de la Trinidad).
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.

Respecto a la ordenación de la edificación el objetivo es homogeneizar en la medida de lo posible las distintas zonas del AUH regulando las futuras edificaciones, tanto las destinadas al uso residencial como las que se destinan al uso terciario y al dotacional.

Esta AUH está afectada por la huella sonora del Aeropuerto de Los Rodeos (Tenerife Norte), por lo que este PGO no contempla nuevas áreas de desarrollo residencial con respecto a la propuesta del PGO-2004.

1.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

1.3.1. Ordenación Estructural

La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado y los terrenos situados en el extremo oeste del AUH se categorizan como suelo urbano no

consolidado, al igual que lo hacía el PGO-2004, aunque no exactamente con la misma delimitación. Del mismo modo, se han delimitado dos nuevos ámbitos de suelo urbano no consolidado en el interior del AUH con la finalidad de completar la trama urbana y permitir la colmatación de la misma por la edificación.

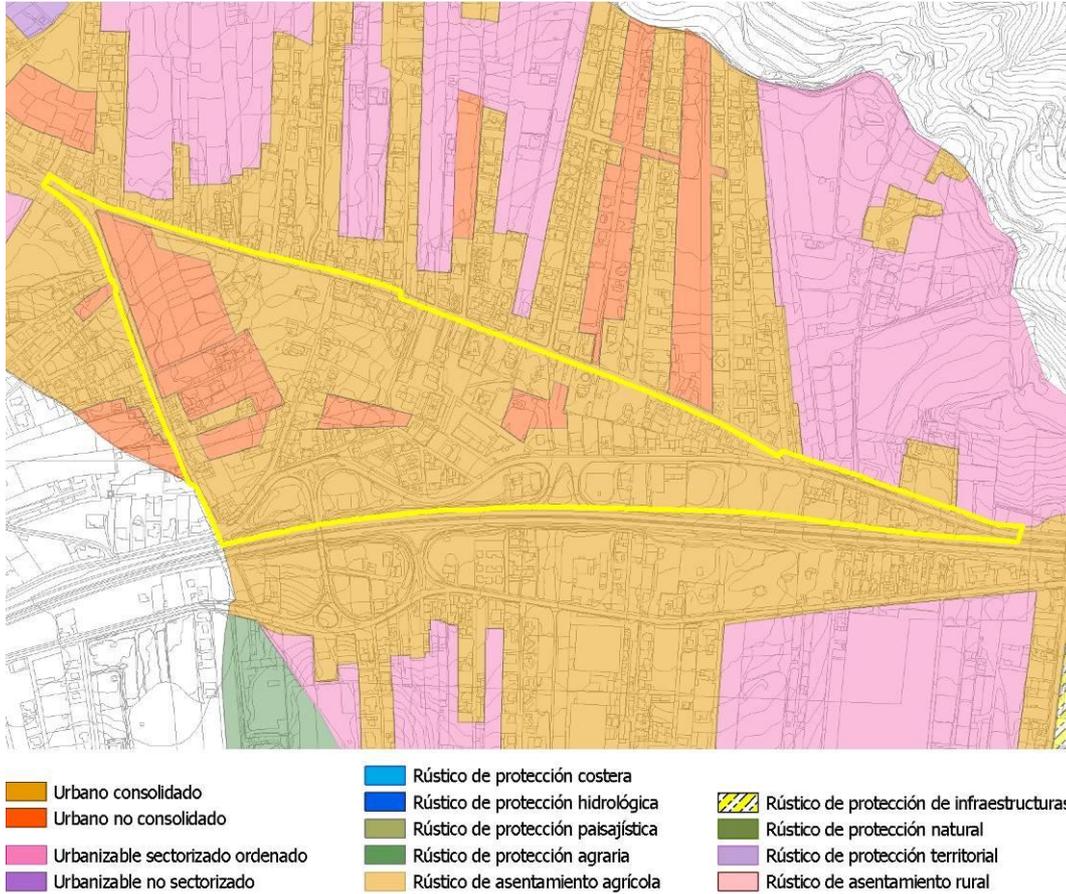


Figura 2: Categorización del suelo del AUH-Guamasa Casco

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) Camino del Majano, que parte en su extremo sur de la TF-5 y desemboca en su extremo norte en el encuentro de la Carretera El Boquerón-Valle Guerra y el Camino Garimba. Dado el carácter de eje estructurante que conecta la TF-5 con la Carretera El Boquerón-Valle Guerra, y en el cual se apoya la edificación tanto de esta AUH como la de El Boquerón, tiene la consideración de viario territorial de nivel 1. El presente PGO modifica el diseño de su sección en función de este carácter.
- b) Carretera General del Norte, que parte de la TF-5 (en dirección este-oeste), hasta el Camino del Majano, tiene la consideración de viario urbano principal de nivel 1. El presente PGO interviene sobre este eje ampliando su sección a 15 metros de ancho por medio de afecciones no programadas, con la finalidad de mejorar su funcionalidad acorde con las funciones que ha de desempeñar como vía de servicio de la TF-5 y canalizador de los principales tráficos urbanos.
- c) Camino Santa Rosa de Lima, que nace en su extremo sureste de la Carretera General del Norte en su encuentro con la Calle Isla del Hierro y desemboca en su extremo noroeste en el Camino del Majano. Dado su carácter de eje estructurante en el que se apoya la edificación de esta AUH y de las áreas vecinas, de donde parte el resto de

los viarios transversales, este viario tiene la consideración de viario urbano principal de nivel 1. El presente PGO interviene sobre este eje ampliando su sección a 10 metros de ancho mediante afecciones no programadas, para mejorar su funcionalidad.

En esta AUH se califican dos piezas como elementos estructurantes, el equipamiento privado Sánchez Bacallado (escuela de hostelería y turismo y servicios de restauración) ubicado en la Carretera General del Norte, próximo al enlace con la Autopista TF-5 y la dotación prevista para ejecutar un intercambiador de transporte en el interior de la nueva rotonda.

1.3.2. Trama urbana

La trama urbana existente en el AUH es bastante escasa y discontinua al concentrarse la edificación en torno a los ejes estructurantes. Los pocos viarios transversales a estos ejes carecen de continuidad, son de escasa sección o no cumplen con los requisitos mínimos de urbanización establecidos. En el entorno de la iglesia, donde se concentran la mayor parte de los equipamientos de la zona, se ha pretendido generar un espacio peatonal por lo que es necesario desviar el tráfico rodado del Pasaje Emilia Oliver (viario sin salida) mediante la creación de un nuevo viario incluido en un ámbito de gestión sistemática.

En el interior de la ordenación las vías se estructuran mediante viarios urbanos secundarios que organizan los tráficos dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario urbano local. Se trata de la Calle de la Trilladora con su prolongación paralela al Camino del Majano, y el Camino del Candil con su prolongación al norte hasta el Camino Santa Rosa de Lima. Estos viarios secundarios junto con el viario urbano principal conforman agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanizanas” destinadas a albergar el tráfico motorizado principal. Dentro de las “macromanizanas” se ubican los viarios locales enfocados al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivadores de los tráficos de paso y altas velocidades, obligando al uso de los viarios secundarios y principales.

Las alineaciones se definen respetando en la medida de lo posible las existentes aunque en algunos tramos, dada la escasa dimensión de la sección de los viarios, se hace imposible y se ha optado reducir la edificación a los espacios libres de las parcelas para evitar afecciones. Aún así las rectificaciones que se establecen son en la mayoría de los casos no programadas, por lo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

El Camino del Majano y el Camino Santa Rosa de Lima se consideran viarios estructurantes por soportar un importante tráfico rodado (uno de ellos es un eje de conexión territorial). Para garantizar un buen funcionamiento de los mismos y dotarles de una dimensión y diseño que refuerce ese carácter se ha estimado necesario ampliar su sección entre los 10 y 12 metros de ancho. En el Paseo de las Acacias se ha establecido una sección máxima de 8 metros de ancho, variable en función de la presencia de edificaciones, con el objetivo de albergar el tráfico peatonal existente con el posible tráfico rodado generado en el interior.

En la Autopista del Norte (TF-5) se ha ampliado su sección para permitir la conexión de la misma con la nueva variante a ejecutar. Por otro lado, se rediseña la rotonda situada en el extremo sur del Camino del Majano para mejorar la conexión con los terrenos situados al otro lado de la TF-5. La ordenación del viario se realiza mediante los siguientes criterios:

- a) Los viarios urbanos principales del AUH, Camino Santa Rosa de Lima y la Carretera General del Norte, se ordenan mediante las secciones P.03 y S.03:
 - a1. El Camino Santa Rosa de Lima se ordena mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, aparcamiento en línea cuando el ancho lo permite y aceras en sus laterales.



- a2. La Carretera General del Norte se ordena mediante una sección tipo P.03, con una calzada unidireccional con dos carriles, aceras en sus laterales, sin aparcamiento y con un carril bici en una de las aceras.
- b) Para el viario secundario se propone una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional y aparcamientos en línea donde se dispone de ancho suficiente (en la planta de ordenación es posible visualizar una propuesta aproximada del resultado).
- c) Los viarios locales interiores de las macromanzanas se ordenan mediante secciones tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten tráficos de paso y altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.
- d) Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales salvo en las piezas que lindan con el viario territorial (actual TF-5) o cuya accesibilidad dependa de la ejecución de los nuevos viarios incluidos en ámbitos de gestión.

1.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En todas las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre.

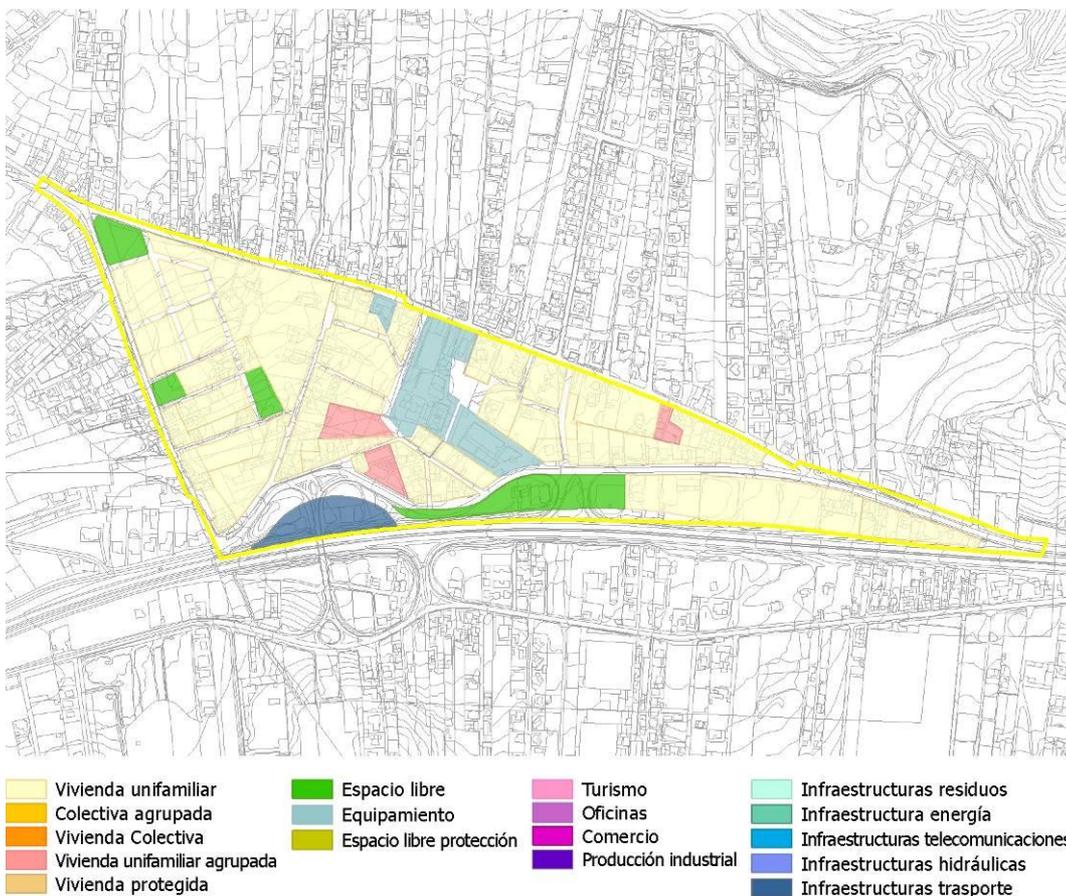


Figura 3: Esquema de ordenación AUH-Guamasa Casco

Los terrenos incluidos en los nuevos ámbitos de gestión (SUNC) se encuentran afectados por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte, sin embargo el PGO-2004 ya

contemplaba su uso residencial, por lo que las piezas resultantes de su ordenación se destinan al mismo uso al no suponer incremento alguno. La ordenación de estos suelos se desarrolla en los epígrafes 1.3.7, 1.3.8 y 1.3.9 de la presente Memoria.

Se reconocen las piezas existentes destinadas al uso equipamiento y de espacio libre, concentrándose todas en el “centro urbano”, en torno a la iglesia. Las nuevas reservas de espacio libre y de dotaciones se localizan en los ámbitos de desarrollo con unas dimensiones que cumplen con lo exigido legalmente. Se califica una pieza con uso de infraestructura de transporte ligada a la ejecución de un pequeño intercambiador (parada de guaguas y aparcamientos) en la zona central de la nueva rotonda de Guamasa.

1.3.4. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado, por encontrarse casi en su totalidad edificado, se han mantenido, como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004, sin embargo, en función de la ubicación de cada pieza, de la realidad existente, y/o cuando los objetivos de la ordenación lo exigieran, se establecen nuevos parámetros parcelarios y edificatorios.

Para la regulación de las futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y la longitud mínima de lindero frontal, salvo en ciertas piezas en las que se establece el círculo mínimo inscribible. Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general la ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos:

- a) Las piezas 0501_8, 0501_19, 0501_20, 0501_21, 0501_22, 0501_23, 0501_29, 0501_32 y 0501_41 se sitúan principalmente en el Camino Santa Rosa de Lima y en el Paseo de las Acacias. Para su ordenación se ha establecido una superficie de parcela mínima de 500 m²s y una longitud mínima a lindero frontal de 15 m, salvo en las piezas 0501_19 y 0501_20 donde, dada su profundidad, se ha establecido un círculo mínimo inscribible de 15 m. La separación mínima a lindero frontal se fija en 5 m o de manera gráfica, salvo en la pieza 0501_29 situada en la trasera al Camino Santa Rosa de Lima, donde se ha establecido en 3 m. La separación mínima al resto de los linderos se establece en 3 m y el porcentaje máximo de ocupación en un 25%.
- b) Las piezas 0501_25, 0501_26, 0501_27, 0501_39, 0501_40 y 0501_42 se sitúan en el Camino del Majano y en la Carrera General del Norte. Para su ordenación se ha establecido una superficie de parcela mínima de 200 m²s y una longitud mínima a lindero frontal de 8 m, separación mínima a lindero frontal y posterior de 3 m y porcentaje máximo de ocupación en 50% con el fin de reconocer la realidad existente.
- c) Las piezas 0501_33 y 0501_34 se sitúan al norte de la Carretera General del Norte. Para su ordenación se fija una superficie de parcela mínima de 350 m²s y una longitud mínima a lindero frontal de 12 m, separación mínima a lindero frontal de 3 m o de manera gráfica y separación mínima al resto de los linderos de 3 m. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 50% con el fin de reconocer la realidad existente.
- d) Las piezas 0501_9 y 0501_12, se sitúan en el Camino del Candil. Para su ordenación se fija una superficie de parcela mínima de 350 m²s, longitud mínima a lindero frontal de 12 metros, separación mínima a todos sus linderos de 3 metros y porcentaje máximo de ocupación en un 35%, como en el PGO-2004 y en reconocimiento de la realidad existente.



- e) Las piezas 0501_28 y 0501_36 se destinan al uso residencial agrupado con la finalidad de reconocer las parcelas existentes con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. En ellas se ha establecido la parcelación vinculante y el número máximo de unidades. El porcentaje máximo de ocupación se establece en un 50% y la disposición de la edificación varía en función de la pieza.
- f) Las piezas situadas al sur de la Carretera General del Norte (0501_37 y 0501_44) se encuentran afectadas por la servidumbre de Carreteras de la TF-5. Por esta razón, el presente PGO establece un fondo máximo edificable variable entre 20 y 25 metros en función de la profundidad de las mismas. Para futuras subdivisiones se ha establecido una superficie mínima de parcela de 300 metros y una longitud mínima de lindero frontal de 12 metros. La separación mínima a lindero frontal y lateral se establece en 3 metros y el porcentaje máximo de ocupación en un 35%.
- g) Las piezas 0501_7, 0501_31 y 0501_38 se destinan al uso de equipamiento público, y las piezas 0501_6 y 0501_10 al uso de equipamiento privado, igual que lo hacía el PGO-2004. Para su regulación se ha establecido una separación mínima a lindero frontal de 5 metros y de 3 metros al resto de los linderos, salvo en la pieza 0501_6 que se establecen de manera gráfica. La separación mínima entre edificaciones se establece en 6 metros y la edificabilidad máxima en 1,00 m²c/m²s.

En general se establece una altura máxima de 2 plantas en todas las piezas, excepto en las piezas 0501_6, 0501_7 y 0501_38 destinadas a equipamientos, donde se permite una altura máxima de 3 plantas al igual que lo hacía el PGO-2004.

1.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Para realizar la ordenación planteada se delimitan varios ámbitos de gestión. Según la categoría de suelo en la que se establecen se distingue entre procedimientos asistemáticos (para la mejora y urbanización del suelo urbano consolidado), y sistemáticos (para la ejecución de los nuevos ámbitos de desarrollo). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias descritas en el apartado 1.3.2. Corresponden a ámbitos de gestión A1 cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa con expropiación para la obtención de suelo cuando procede, que se delimitan como ámbitos de gestión A2. En este AUH se han delimitado 2 ámbitos:
 - b1. El 0501_13, delimitado para urbanizar los terrenos situados junto al pabellón municipal y al Colegio Santa Rosa de Lima, que son necesarios para conectar el Camino del Candil con el Camino Santa Rosa de Lima y dar salida a los viarios transversales existentes que provienen del Paseo de las Acacias.
 - b2. El 0501_14, delimitado para obtener los terrenos necesarios para la ampliación y reurbanización del encuentro entre la Carretera General y la TF-5 y la ejecución del nuevo nudo de conexión. Esta actuación se asigna al Cabildo de Tenerife.
- c) Las consistentes en la obtención, ejecución y/o urbanización de nuevos viarios necesarios para conectar los nuevos ámbitos de desarrollo con la trama urbana existente. Éstos se disponen sobre suelos urbanos consolidados y se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se han delimitado siete ámbitos (0501_5, 0501_6, 0501_7, 0501_8, 0501_9, 0501_10 y 0501_11), necesarios para conectar la nueva trama viaria del suelo urbano no consolidado con la existente.



- d) Las consistentes en la mejora de la trama urbana interior mediante la ampliación y reurbanización de los viarios que no cumplan los servicios mínimos imprescindibles para que sus parcelas adquieran la condición de solar. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios de parcelas con frente a los mismos. Se delimita un ámbito de gestión asistemática A6 para completar la urbanización de la Calle de la Trilladora, un viario sin salida y la transversal al Camino del Majano.
- e) Se delimita un ámbito de ordenación alternativa (doble ordenación), gestión asistemática A7 contemplando los objetivos de mejora planteados para esa zona, de manera que se obtiene suelo para espacios libres obteniendo un aprovechamiento más concentrado. Su ordenación se describe y justifica en el apartado 1.3.6.

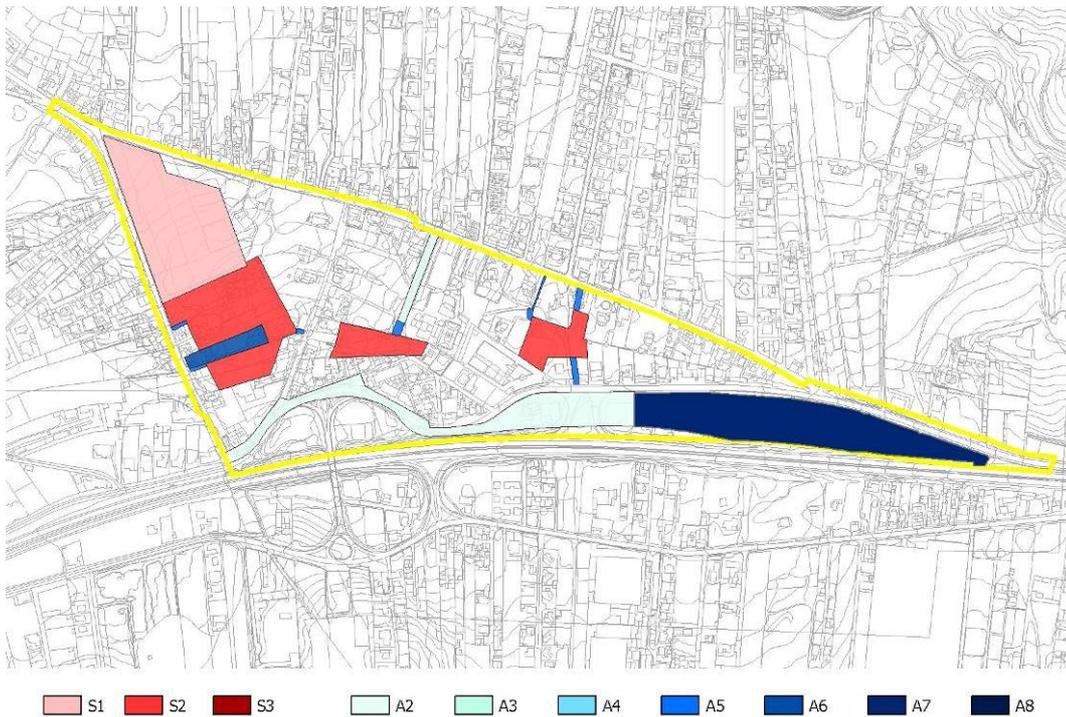


Figura 4: Esquema de gestión del AUH – Guamasa Casco

Se han delimitado cuatro ámbitos de suelo urbano no consolidado (gestión sistemática):

- a) 0501_1: situado en el extremo norte del AUH, en el encuentro del Camino Santa Rosa de Lima y el Camino del Majano. Proviene del PGO-2004 y se encuentra en curso de ejecución (en aprobación inicial pendiente de contestación de alegaciones), por lo que se mantienen las condiciones de ordenación y gestión previamente vigentes hasta su completa culminación. Existe un pequeño ajuste del viario en la esquina norte del ámbito, en la pieza de espacio libre, ya que en la intersección del Camino del Majano y Santa Rosa de Lima se hace necesario incorporar una rotonda.
- b) 0501_2: situado en el Camino del Majano, en el extremo oeste del AUH y junto al ámbito de gestión 0501_1. Su ordenación se describe y justifica en el apartado 1.3.7.
- c) 0501_3: abarca parte de los terrenos entre el Camino Santa Rosa de Lima y la Carretera General del Norte. Su ordenación se describe y justifica en el apartado 1.3.8.
- d) 0501_4: situada entre el Camino Santa Rosa de Lima y la Carretera General del Norte. Su ordenación se describe y justifica en el apartado 1.3.9.



1.3.6. Segunda ordenación del ámbito de gestión asistemática de modalidad A7

Se delimita un área de doble ordenación (gestión asistemática de modalidad A7) dividida en 3 ámbitos en función de la propiedad, para facilitar su gestión y ejecución. Dicho ámbito se delimita sobre el suelo urbano consolidado con la finalidad de obtener cesiones de suelo a cambio de un mayor aprovechamiento urbanístico en las piezas resultantes. El presente PGO ha realizado una doble ordenación de los ámbitos delimitados que contempla los objetivos de mejora planteados para esa zona.

El documento de Avance planteaba varias propuestas de ordenación del entorno de la Autopista del Norte (TF-5). Tras el periodo de información pública y de información sectorial se optó por transformar el entorno de la TF-5, a su paso por los núcleos de El Rodeo y de Guamasa, en una “vía-parque” en la que se mezclaran los espacios libres comunes con las posibles dotaciones y/o los edificios lucrativos destinados al uso terciario.

Actualmente las piezas del AUH en contacto con la TF-5 se encuentran afectadas por la huella sonora del aeropuerto y por la servidumbre de carreteras, lo que limita el uso y dimensión de los edificios resultantes. No existe una fachada a la TF-5 por lo que su contacto es un borde residual en el que las edificaciones han volcado sus traseras. La propuesta de esta fase de Aprobación Inicial mantiene los objetivos de ordenación del Avance:

- Recuperar el espacio de dominio público de afecciones para usos lucrativos y espacios libres públicos ajardinados.
- Renovar la fachada urbana y sus tipologías.
- Mejorar la accesibilidad, la movilidad y la continuidad en los usos y actividades.
- Situar usos urbanos demandados que proporcionen actividad, economía y desarrollo al barrio, buscando la cohesión.

Se ha establecido la “vía-parque” en los terrenos situados entre la Carretera General del Norte y la TF-5, destinándose las 7 piezas resultantes al uso comercial (marrón en fig. 5). Las piezas 0501_1, 0501_2, 0501_3, 0501_4, 0501_5, 0501_6 y 0501_7 se destinan al uso comercial. Para regular las futuras parcelaciones se fija una superficie mínima de 200 m²s y una edificabilidad máxima de 3 m²c/m²s. Son pequeñas piezas en las que se prevé la ocupación total por la edificación por lo que no se establecen condiciones de disposición. Se fija una altura máxima de 3 plantas en todas las piezas.



Figura 5: Esquema de segunda ordenación

Tras la ordenación se prevé una nueva superficie de vía-parque de aproximadamente 19 ha. En cuanto al viario existente, Carretera General del Norte, viario urbano principal, se amplía y rediseña su sección a 15 metros de anchura, separando el tránsito rodado del peatonal por medio de la vegetación. Para el diseño, orientación y configuración de las edificaciones y sus patios se utilizarán parámetros bioclimáticos para obtener el mayor confort posible.



1.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0501_2: “La Trilladora”

Este ámbito de suelo urbano no consolidado se sitúa en el extremo oeste del AUH como continuación del ámbito de gestión 0501_1 que proviene del PGO-2004. Su delimitación alberga los terrenos interiores al Camino del Majano y ocupa una superficie aproximada de 17.534 m²s. El PGO-2004 categorizaba estos terrenos como suelo urbano consolidado contemplando el uso principal residencial y la ejecución de nuevos tramos viarios sin incluirlos en ningún ámbito de gestión. Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización y de requerimientos urbanísticos, estos terrenos se delimitan como una unidad de actuación en suelo urbano no consolidado.

La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viario interior de carácter local, que permita no sólo la ocupación urbana del mismo, sino también la conexión entre el viario a ejecutar en el vecino ámbito de gestión 0501_1 y el viario existente. La ordenación que se plantea tiene como objetivo resolver la problemática señalada por lo que se han ampliado y urbanizado los viarios existentes, se han generado nuevos viarios y se ha establecido un uso y tipología edificatoria acorde con el entorno.

Este ámbito se encuentra incluido dentro de la huella sonora del Aeropuerto Norte (como gran parte de Guamasa) lo cual limita la implantación de nuevos usos residenciales. No obstante, en el PGO-2004 ya se establecía este uso y en este PGO no se contempla un aumento del aprovechamiento residencial en la zona, por lo que no se incumplen los condicionantes legales aeronáuticos, como se justifica en el Documento I2 de ese PGO.

El trazado de la nueva trama viaria de este ámbito corresponde al establecido en el PGO-2004, basado en la continuación de la trama viaria. Se plantean por tanto dos viarios transversales al Camino del Majano (continuación del Camino de la Trilladora y del Camino José Feliciano) y otro paralelo (continuación del nuevo viario contemplado en el ámbito de gestión sistemática 0501_1 limítrofe). Se trata de viarios urbanos locales, por lo que se ha diseñado una sección continua de 8 metros acorde con este carácter. En el tramo final del Camino de la Trilladora, en su contacto con el Paseo de las Acacias y debido a la presencia de edificaciones, se ha mantenido una sección de 6 metros. Para poder conectar la nueva trama viaria con la existente se han delimitado 3 ámbitos de gestión asistemática (A5) para la obtención y/o urbanización de parte de ellos con cargo a la nueva área de desarrollo.

Todas las piezas resultantes del trazado de la nueva trama viaria se destinan al uso residencial, estableciéndose dos reservas de espacio libre, una en el Camino del Majano, para que pueda dar servicio tanto a la presente AUH como a la vecina AUH El Boquerón, y otra interior próxima al Paseo de las Acacias, con la intención de centralizarla y dar servicio a todo el AUH. Todas las alineaciones se consideran principales.

Resultan cuatro piezas lucrativas (0501_15, 0501_16, 0501_17 y 0501_18), en las que las condiciones de ordenación establecidas buscan la armonización con el entorno, por lo que se ha establecido una superficie mínima de parcela para futuras subdivisiones de 500 m²s y una longitud mínima del lindero frontal de 15 m. La separación mínima a lindero frontal se establece en 5 m y en 3 m al resto de los linderos. El porcentaje máximo de ocupación es del 25%, permitiéndose una altura máxima de 2 plantas. Con estos parámetros la capacidad estimada de las piezas es de 6, 5, 2 y 6 viviendas respectivamente.

Las piezas 0501_13 y 0501_14 se destinan a espacio libre público, con una superficie de 2.039,76 m²s y 1.310,83 m²s respectivamente. Esta reserva cumple con lo exigido en el Artículo 36 de la LOTENC, existiendo un exceso de reserva que podrá compensar las carencias de espacio libre de otros ámbitos de gestión sistemática del núcleo de Guamasa.



Figura 6: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0501_2

1.3.8. Ámbito de gestión sistemática 0501_3: “Guamasa Casco”

Este ámbito de gestión abarca parte de los terrenos situados entre el Camino Santa Rosa de Lima y la Carretera General del Norte con una superficie aproximada de 4.956 m²s. Con su ordenación se pretende otorgar la condición de solar a las parcelas resultantes y resolver la problemática existente de falta de continuidad en la trama viaria creándose un nuevo viario transversal que conecta el Camino Santa Rosa de Lima con la Carretera General. En su delimitación se han incluido todos los terrenos sin acceso viario y parte de parcelas cuya profundidad no les permite ser edificables (es el caso de las parcelas con frente al Camino Santa Rosa de Lima o a la Carretera General del Norte).

La configuración de la trama se concreta en un esquema viario sencillo en forma de T, donde se traza un nuevo viario transversal a los dos ejes estructurales donde se desvía el tránsito rodado del Pasaje Emilia Oliver (véase punto 3.2 de la presente Memoria). Ambos tramos viarios se consideran viarios urbanos locales, por lo que se ha establecido una sección continua de 8 metros acorde con este carácter. Para la ejecución de este nuevo viario se han delimitado tres ámbitos de gestión asistemáticos A5.

Con el esquema viario descrito quedan conformadas dos piezas (0501_30 y 0501_35), que complementan otras existentes, por lo que se destinan al uso principal residencial unifamiliar a fin de integrar las piezas con su entorno inmediato. Del mismo modo, al establecer



los parámetros de ordenación de las mismas se ha buscado la homogeneidad de la zona, estableciéndose para futuras subdivisiones una superficie mínima de parcela de 500 m²s y un frente mínimo a lindero frontal de 15 m. En la pieza 0501_30, dada su profundidad, se ha establecido un círculo mínimo inscribible de 15 m. Con respecto a la disposición de la edificación se fija una separación mínima a todos los linderos de 3 m. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación es del 25%, permitiéndose una altura máxima de 2 plantas. Con estos parámetros la capacidad estimada de las piezas es de 5 y 1 vivienda respectivamente.



Figura 7: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0501_3

En este ámbito de gestión, dada su ubicación y dimensión, no se ha establecido ninguna pieza de reserva de espacio libre ni de dotaciones. Esta carencia se compensa con la reserva excesiva del ámbito de gestión 0501_2.

1.3.9. Ámbito de gestión sistemática 0501_4: “El Candil”

Este ámbito de gestión abarca parte de los terrenos situados entre el Camino Santa Rosa de Lima y el Camino del Candil (junto al C.I.P. Santa Rosa de Lima) con una superficie aproximada de 4.295 m²s. Con su ordenación se pretende otorgar condición de solar a las parcelas resultantes y resolver la problemática existente de falta de continuidad en la trama viaria, creándose un nuevo viario que une el viario transversal existente y sin urbanizar, perpendicular al Camino Santa Rosa de Lima, con el Camino del Candil. En su delimitación se han incluido todos los terrenos sin acceso viario, por lo que no pueden ser edificables.



La trama viaria se reduce a un pequeño trazado que conecta el viario perpendicular al Camino Santa Rosa de Lima (actualmente sin urbanizar) con el Camino del Candil. Este tramo se considera viario urbano local y se le ha establecido una sección viaria en continuidad con el viario existente transversal al Camino Santa Rosa de Lima. Para la ejecución de este nuevo viario se ha delimitado un ámbito de gestión asistemático (A5) para la obtención y urbanización de parte del mismo con cargo a la nueva área de desarrollo.



Figura 8: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0501_4

El esquema viario descrito conforma dos piezas (0501_24 y 0501_43) que complementan otras existentes, por lo que al establecer el uso y los parámetros de ordenación se ha buscado la homogeneidad de la zona integrando las piezas con su entorno inmediato.

- a) La pieza 0501_24 se destina al uso residencial agrupado por su gran profundidad, creándose accesos comunes para poder ocupar las parcelas resultantes. En ellas se ha establecido parcelación vinculante y número máximo de unidades. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 25% y la disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal de 5 m y de 3 m al resto de los linderos.
- b) La pieza 0501_43 se destina al uso de equipamiento público en contacto con el existente. Para su regulación se ha establecido una separación mínima a todos sus linderos de 3 metros y una edificabilidad máxima de 1,00 m²c/m²s.

En ambas piezas la altura máxima se establece en 2 plantas.

En este ámbito de gestión, dada su ubicación y dimensión, sólo se ha establecido una pieza de reserva de dotaciones. La carencia de espacios libres para el cumplimiento del artículo 36 de la LOTENC se compensa con la reserva excesiva del ámbito de gestión 0501_2.

2. AUH-0502: LA CORDILLERA

2.1. Delimitación y descripción general

El AUH de La Cordillera, en Guamasa, se encuentra al norte de la Autopista TF-5, cerca de la cabecera noroeste del aeropuerto, limitando al sur con la Carretera General del Norte, al oeste con la Calle Isla del Hierro, al norte y noreste con el Camino Nombre de Dios y el Municipio de Tegueste, y al este incluye las viviendas de la Calle del Roque.



Figura 9: Delimitación del AUH

En el interior del área hay cuatro pequeños núcleos urbanos. En tres de ellos predominan las viviendas unifamiliares aisladas y en el cuarto, junto a la Carretera General del Norte, el uso principal es el comercial.

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La mayor parte del área son terrenos urbanizables y la trama urbana es precaria debido al escaso tamaño y la dispersión de los núcleos urbanos. Uno de los criterios de ordenación es dotar de ancho suficiente a las vías y completar la trama. No hay espacios libres ni equipamientos en la zona y los que se obtengan tendrán que situarse de manera que sirvan a toda el área y se pongan en relación con el espacio natural al otro lado del límite municipal.

En parte del área nueva, por limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora), se establecen como principales los usos terciarios, tal como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector. En una distancia inferior a 35m desde la arista exterior de la calzada de la Autopista Norte (TF-5) no está permitida la edificación por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias, lo que se tiene en cuenta en los parámetros de las dos piezas afectadas.

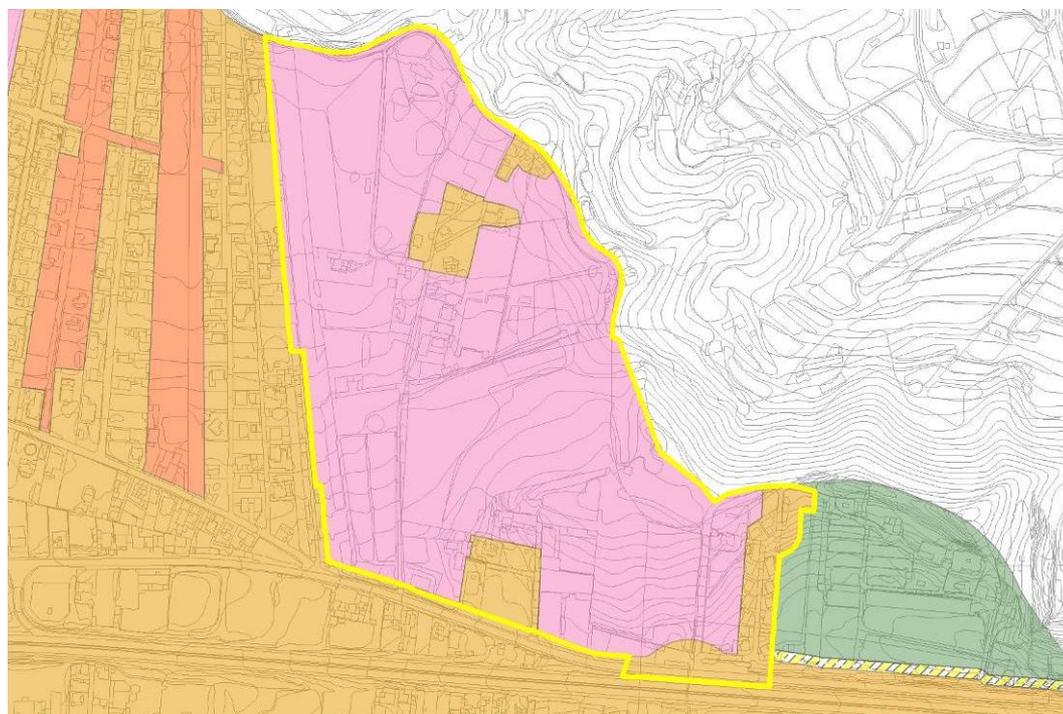


Figura 10: Huella sonora aeroportuaria.

En el interior del área existe un sector boscoso, testimonio de la vegetación de La Cordillera, que se encuentra limitado por terrenos de cultivo por un lado y edificaciones por el otro. Está catalogado y se incluye en una pieza de espacio libre con el fin de preservarlo.

2.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

2.3.1. Ordenación Estructural



- | | | |
|----------------------------------|------------------------------------|---|
| Urbano consolidado | Rústico de protección costera | Rústico de protección de infraestructuras |
| Urbano no consolidado | Rústico de protección hidrológica | Rústico de protección natural |
| Urbanizable sectorizado ordenado | Rústico de protección paisajística | Rústico de protección territorial |
| Urbanizable no sectorizado | Rústico de protección agraria | Rústico de asentamiento rural |
| | Rústico de asentamiento agrícola | |

Figura 11: Categorización del suelo

La mayor parte del área se categoriza como suelo urbanizable sectorizado ordenado. Sólo cuatro pequeños ámbitos se categorizan como suelo urbano consolidado.

El viario estructural está compuesto por la Carretera General del Norte, el Camino Santa Rosa de Lima, el nuevo trazado del Camino de la Cordillera y el viario paralelo al Camino Santa Rosa de Lima al norte (desde el AUH Suertes Largas 1), todos viarios urbanos principales de nivel 1.

Se califican como sistema general y elementos estructurantes las piezas de dotacional y espacio libre situadas en la parte central del área, junto al límite municipal, previstas para la conservación de la vegetación existente y la ejecución de un campo de fútbol.

2.3.2. Trama urbana

La trama urbana es precaria y está compuesta por la Carretera General del Norte y los Caminos el Roque, La Colina, Nombre de Dios, La Cordillera y su transversal. La ordenación interna está conformada por viarios de tipo urbano secundario que organizan los tráfico dentro de la trama urbana del AUH, como la prolongación del Camino Padilla Alta, al norte del AUH, y los nuevos viarios de borde de las manzanas industriales y comerciales (ampliación de la Calle del Roque y el Camino de la Colina, viarios transversales a la Carretera General del Norte).

Las actuaciones previstas en el suelo urbanizable completarán la trama urbana mejorando la accesibilidad general del área. La ordenación del viario se realizará mediante los siguientes criterios:

- a) Los viarios urbanos principales se ordenan mediante secciones tipo P.01 y P.03:
 - a1. En la ampliación del Camino de la Cordillera se plantea una sección tipo P.01, con una rambla central de 7 metros, calzadas laterales unidireccionales, aparcamiento en línea y aceras con un ancho mínimo 3 metros. La rambla y la banda de aparcamiento dispondrán de vegetación.
 - a2. El viario paralelo al Camino Santa Rosa de Lima, al norte, se ordena con una sección tipo P.03, con una calzada de doble sentido y aceras en sus laterales.
- b) En los viarios urbanos secundarios se propone una sección tipo S.03 de único sentido de circulación y aparcamientos en línea o en batería según el ancho disponible (en la planta de ordenación se puede ver una propuesta aproximada del resultado).
- c) El viario urbano local se ordena de dos maneras:
 - c1 El viario que bordea el AUH por el norte, prolongación de la Calle Padilla Alta hasta el Camino Nombre de Dios, se ordena mediante una sección tipo L.05 con una calzada unidireccional, aparcamiento cuando el ancho de la calle lo permite y banda ajardinada en contacto con el suelo rústico.
 - c2. El resto de viario urbano local se ordena mediante una sección tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la calle garantizará la adopción de medidas necesarias que eviten los tráfico de paso además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

Las afecciones no programadas en las alineaciones se producen para aumentar el ancho actualmente insuficiente de la transversal a La Cordillera y poder trazar el ramal de la Autopista TF-5 que llega a la rotonda de Guamasa. Las otras dos afecciones están recogidas en el ámbito de gestión A5 0502_4.

Con respecto a las alineaciones de los tramos viarios, todas se consideran principales.

2.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos

En el suelo urbano consolidado las piezas residenciales son de vivienda unifamiliar. Hay una pieza de uso comercial junto a la Carretera General del Norte y no hay ninguna pieza de espacio libre ni de equipamiento.

En el suelo urbanizable se plantean piezas de vivienda unifamiliar en las zonas donde ya existe ese uso, además de piezas de vivienda colectiva y de vivienda protegida. En la zona afectada por la huella sonora del aeropuerto el uso que se da a las piezas es terciario, comercial e industrial.

Completan el ámbito seis piezas de espacios libres, además del espacio libre viario, dos piezas de dotaciones y otra de equipamiento privado.

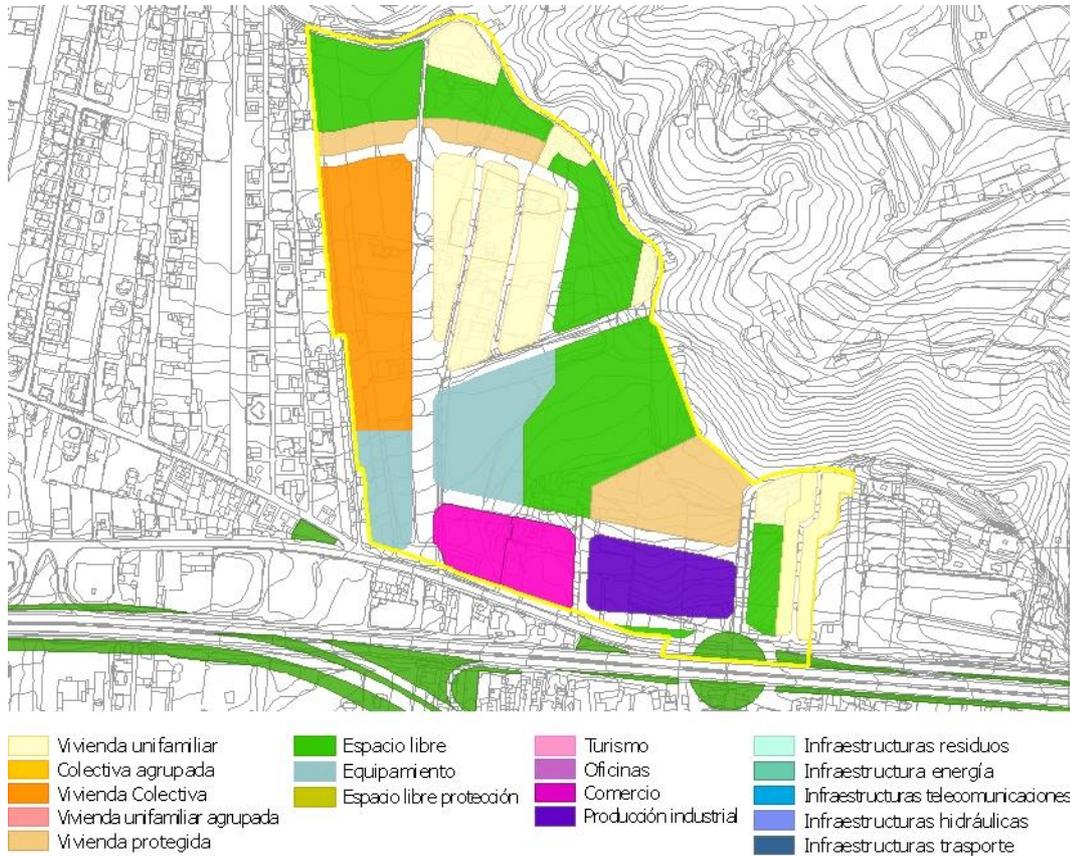


Figura 12: Usos pormenorizados de las piezas

2.3.4. Condiciones de la edificación

En suelo urbano, para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela, se establecen con carácter general los siguientes parámetros: ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos.

- a) En las piezas cuyo uso es vivienda unifamiliar se establece un porcentaje máximo de ocupación del 35% y una altura máxima de 2 plantas. La separación mínima a todos los linderos es de 3 metros. En la pieza 0502_16 se establece la separación mínima al lindero frontal gráfica. En el extremo sur de la pieza se corresponde con la línea

límite de la edificación en Autopista. Para evitar la parcelación excesiva el círculo mínimo inscribible es de 12 metros y la superficie mínima de parcela es de 350 m²s.

- b) En la pieza 0502_11, de uso comercial, la altura máxima es de 2 plantas, la edificabilidad máxima de 1,5 m²c/m²s, la separación mínima al lindero frontal de 3 m, el círculo mínimo inscribible en la parcela de 15 m y la superficie mínima de 500 m²s.

En el suelo urbanizable:

- a) Las piezas de vivienda unifamiliar tienen los mismos parámetros que las del suelo urbano.
- b) En la pieza de vivienda colectiva se establece una altura máxima de 3 plantas, una ocupación máxima del 50%, una separación mínima al lindero frontal de 3 m y se fija de forma gráfica la separación mínima al lindero posterior. La superficie mínima de parcela de 3000 m²s.
- c) En las piezas de vivienda protegida se fija una altura máxima de tres plantas. En las piezas 0502_1 y 0502_23, que tienen forma alargada y lindan con espacios libres al norte, se fija una ocupación máxima del 70%, una separación mínima del lindero frontal de 3m y de forma gráfica del lindero lateral. En la pieza 0502_26, con mayor ancho que las anteriores, el porcentaje máximo de ocupación es del 60% y la separación mínima a los linderos frontal y posterior es de 5m. En estas tres piezas la superficie mínima de parcela es de 500 m²s, con un círculo mínimo inscribible de 15m.
- d) En las piezas de uso comercial e industrial la altura máxima es de 2 plantas y la edificabilidad máxima de 1,5 m²c/m²s. La separación mínima al lindero frontal es de 3 m, el círculo mínimo inscribible 15 m y la superficie mínima de parcela 500 m²s.
- e) En las piezas 0502_24 y 0502_25 de equipamientos la altura máxima es de 3 plantas y el porcentaje máximo de ocupación del 50%. La separación mínima al lindero frontal es de 3 metros y al posterior, de 5 metros. En la pieza 0502_26, donde iría el campo de fútbol, se ha fijado una edificabilidad máxima de 1.

2.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Para hacer viable la ordenación de esta AUH se delimitan diferentes ámbitos de gestión, tanto con procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado) como con procedimiento sistemático (en suelo urbanizable). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 2.3.2., que corresponden a ámbitos de gestión A1.
- b) Las consistentes en la obtención y ejecución de nuevos viarios en suelos urbanos consolidados pero que son necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente por lo que se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se han delimitado dos ámbitos de gestión A5:
 - b1. (0502_3): obtener y urbanizar el tramo viario necesario para la rotonda que une el ámbito de gestión sistemática 0502_1 y la Carretera General del Norte.
 - b2. (0502_4): obtener y urbanizar el tramo viario necesario para completar la trama del ámbito de gestión 0502_2 a través de suelo urbano consolidado, además de obtener y urbanizar del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0502_2 con la trama urbana en el AUH Suertes Largas 1.
- c) Las consistentes en la mejora de las condiciones de urbanización y en el paso a propiedad pública de las vías que dan acceso a grupos de parcelas unifamiliares, con la



finalidad de que los propietarios las realicen solidariamente a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Ámbitos de gestión A6 (0502_5 y 0502_6).

Además en esta AUH se delimitan dos ámbitos de gestión sistemática, el 0502_1 y el 0502_2, con el fin de completar la trama viaria y que los terrenos que han quedado vacíos adquieran la condición de solar y se puedan edificar. La obtención y urbanización del Sistema General de Equipamiento Comunitario se adscribe al sector.

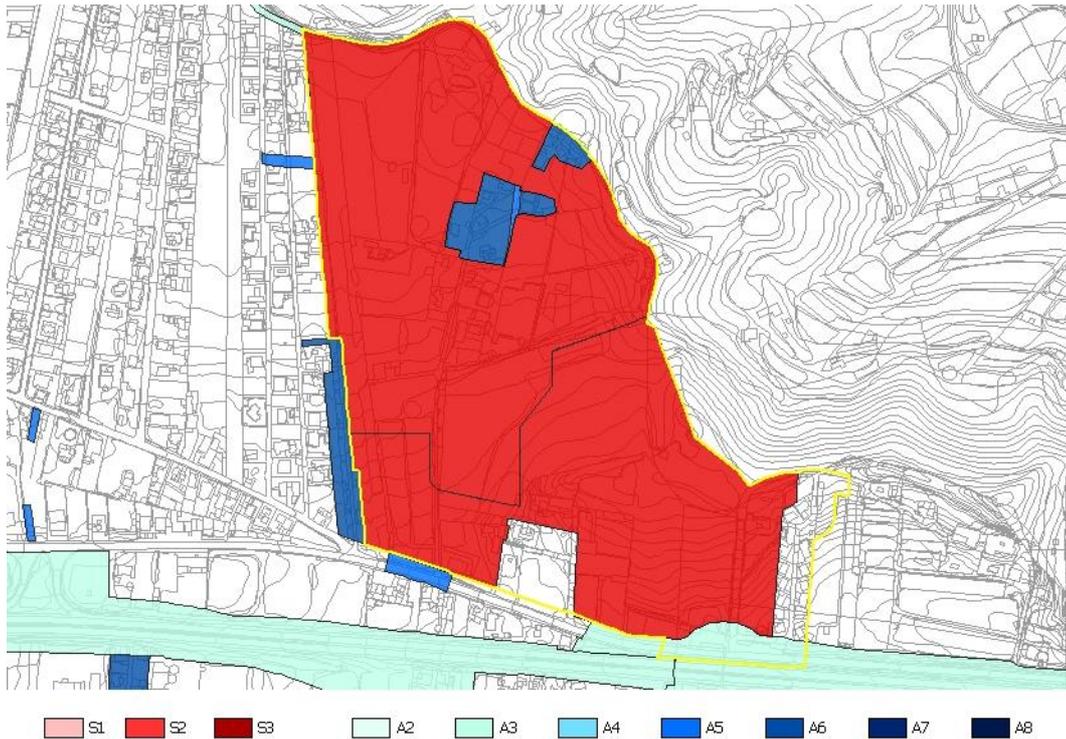


Figura 13: Esquema ámbitos de gestión

2.3.6. Ámbitos de gestión sistemática 0502_1 y 0502_2

El ámbito 0502_1, situado junto a la Carretera General del Norte, comprende el suelo urbanizable del sur del AUH afectado en su mayoría por la huella sonora del aeropuerto, lo que limita los usos que pueden darse. Este ámbito se ha dedicado principalmente al uso terciario. Para ello se amplían el Camino de la Colina y el Camino del Roque y se plantea una avenida paralela a éstos que continúa en el ámbito 0502_2 y se articula con la Carretera General del Norte, viario urbano principal de nivel 1, mediante una rotonda, ámbito de gestión asistemático 0502_3. Una transversal une estas tres vías. Dentro de este ámbito queda parte del bosque de La Cordillera, incluida en una pieza de espacio libre para su conservación, dentro del Sistema General de Espacios Libres y Equipamientos. En la zona que no está afectada por la huella sonora del aeropuerto, se plantea una pieza de vivienda protegida.

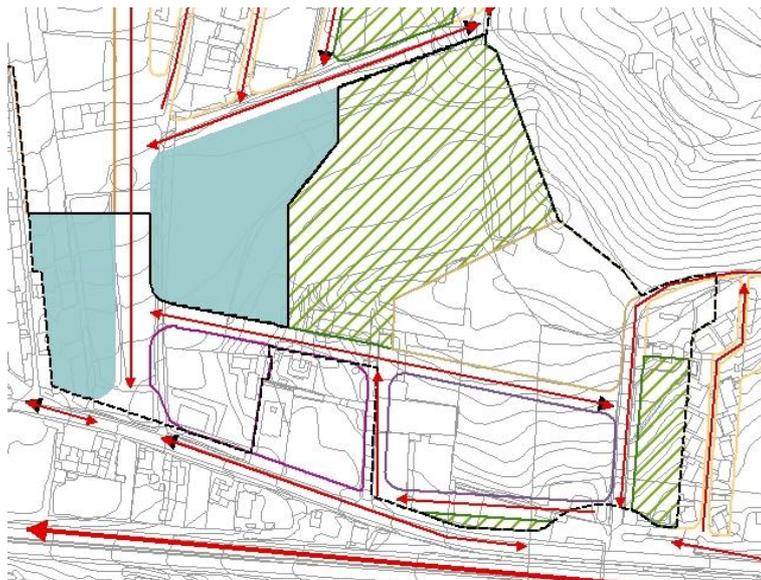


Figura 14: Esquema de ordenación del ámbito de gestión 0502_1

El ámbito 0502_2 se sitúa en el centro y norte del AUH, fuera de la huella sonora del aeropuerto. El uso de las piezas es residencial, tanto unifamiliar como colectiva y protegida. En este ámbito se prolonga la avenida del ámbito anterior hasta enlazarla con la vía que viene de Suertes Largas mediante una rotonda. También se prolonga el Camino Nombre de Dios dando continuidad a los tramos de vía existentes. El Camino de la Cordillera mantiene su trazado ensanchando su sección. A esta unidad de actuación está adscrita la pieza de equipamiento en la que se proyecta el campo de fútbol, dentro del Sistema General de Espacios Libres y Equipamientos.

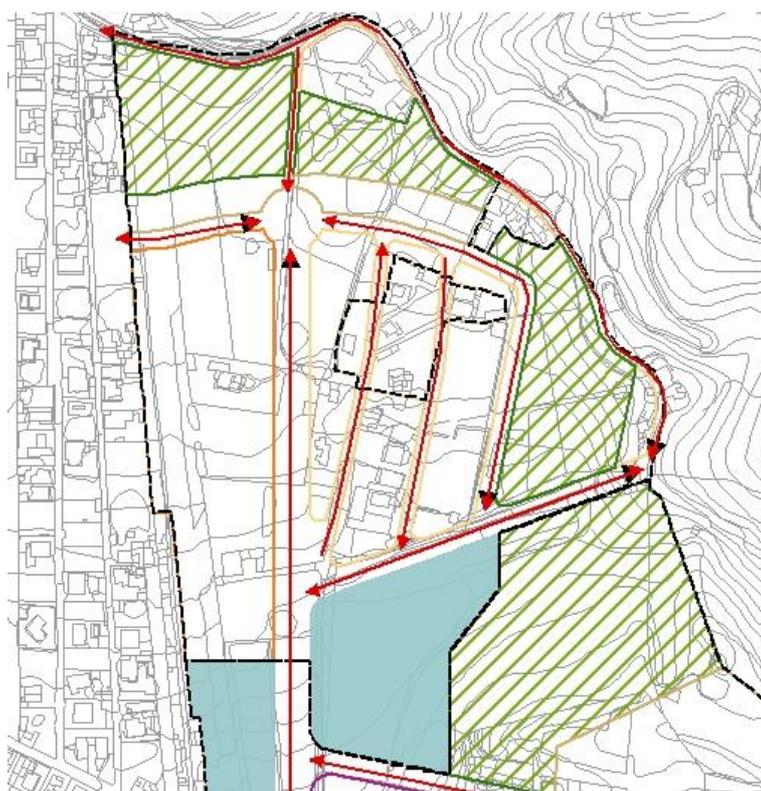


Figura 15: Esquema de ordenación del ámbito de gestión 0502_2

- a) Las piezas 0502_13 (ámbito de gestión 0502_1), 0502_3, 0502_9, 0502_18, 0502_20, 0502_21 y 0502_22 (ámbito de gestión 0502_2), cuyo uso es vivienda unifamiliar, tienen una altura máxima de 2 plantas y una ocupación máxima del 35%. La separación mínima a todos los linderos es de 3 metros. Para evitar una parcelación excesiva se fija una superficie mínima de parcela de 350 m²s y un círculo mínimo inscribible de 12 metros.
- b) En la pieza 0502_5, de vivienda colectiva, se establece una altura máxima de 3 plantas, una ocupación máxima del 50%, una separación mínima al lindero frontal de 3 m y se fija de forma gráfica la separación mínima al lindero posterior. La superficie mínima de parcela de 3000 m²s.
- c) En las piezas de vivienda protegida, se fija una altura máxima de tres plantas. En las piezas 0502_1 y 0502_23, que tienen forma alargada y lindan con espacios libres al norte, se fija una ocupación máxima del 70%, una separación mínima del lindero frontal de 3m y de forma gráfica del lindero lateral. En la pieza 0502_26, con mayor ancho que las anteriores, el porcentaje máximo de ocupación es del 60% y la separación mínima a los linderos frontal y posterior es de 5m. En estas tres piezas la superficie mínima de parcela es de 500 m²s, con un círculo mínimo inscribible de 15m.
- d) En la pieza 0502_10 de uso comercial y en la pieza 0502_12 de uso industrial, la altura máxima es de 2 plantas y la edificabilidad máxima de 1,5 m²c/m²s. La separación mínima al lindero frontal se fija en 3 metros. El círculo mínimo inscribible es de 15 metros y la superficie mínima de parcela de 500 m²s.
- e) En la pieza 0502_24 de dotación y en la pieza 0502_25 de equipamiento privado, en el ámbito 0502_1, la altura máxima es de 3 plantas, el porcentaje máximo de ocupación del 50%, la separación mínima al lindero frontal de 3 m y la posterior de 5 m. En la pieza 0502_26, donde se proyecta, el campo de fútbol, se ha fijado una edificabilidad máxima de 1 y pertenece a un Sistema General.
- f) Las piezas 0502_14, 0502_17 y 0502_30 (ámbito de gestión 0502_1), 0502_2, 0502_4 y 0502_29 (ámbito de gestión 0502_2) son espacios libres. La pieza 0502_30 pertenece a un Sistema General.

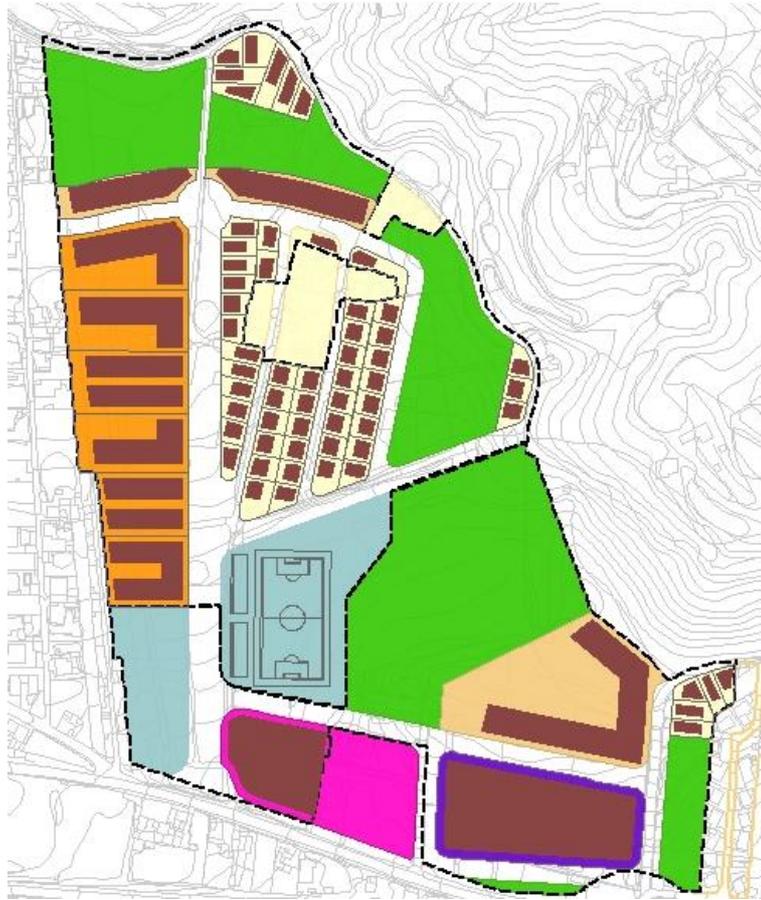


Figura 16: Imagen ordenación ámbitos de gestión



3. AUH-0503: SUERTES LARGAS 1

3.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Suertes Largas 1, se sitúa en el extremo noreste del núcleo de Guamasa, en contacto con el Municipio de Tegueste. Sus límites quedan definidos por:

- a) Al norte la Calle Padilla Alta, que a su vez limita con el Municipio de Tegueste.
- b) Al este, la Calle Isla del Hierro, marcando el borde con el AUH-0502: La Cordillera.
- c) Al sur, el Camino Santa Rosa de Lima, que a su vez delimita el borde del AUH-0501: Guamasa Casco.
- d) Al oeste, el Camino de la Era, que limita con el AUH-0505: Suertes Largas 2.

Esta AUH tiene su origen en parcelas agrarias lineales de gran longitud dirección norte-sur, que parten desde la Calle Padilla Alta, en el límite con Tegueste, hasta el Camino Santa Rosa de Lima. Estas parcelas han sufrido numerosas divisiones parcelarias a las que se accedía por serventías agrarias que se han transformado en viarios urbanos. Esta estructura originaria aún permanece, sin apenas existir viarios transversales a los originales longitudinales. Las parcelas resultantes han sido ocupadas por viviendas unifamiliares quedando aún numerosas parcelas vacantes y viarios sin urbanizar, sobre todo en el centro y el norte del AUH.



Figura 17: Delimitación del AUH

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La problemática del AUH deriva del origen de su parcelación, lo cual genera:

- a) Escasa existencia de calles transversales que posibiliten acortar los largos viarios longitudinales que dan lugar a manzanas residenciales de unos 500 metros. En ese



sentido, el PGO-2004 refleja un nuevo viario transversal central al AUH que comunica con las áreas de La Cordillera y Suertes Largas 2.

- b) Escasez de áreas libres y equipamientos públicos en la zona. Las únicas reservas de espacio libre que contempla el PGO-2004 se sitúan en torno al nuevo viario a ejecutar y pertenecen a tres nuevas áreas de desarrollo.
- c) Falta de continuidad y de urbanización de la trama viaria, limitándose a una calzada asfáltica sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- d) Escasa sección de los viarios existentes en los que, a pesar de no soportar excesivo tráfico, se mezcla la circulación peatonal con la de los vehículos, con tránsitos rodados en doble sentido.

El objetivo de ordenación es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios para garantizar una funcionalidad suficiente de los actuales usos y su eventual crecimiento. El criterio general es dotarlos de una sección adecuada que permita combinar el tráfico rodado con el peatonal y proporcionar los servicios mínimos urbanísticos exigidos para que las parcelas existentes adquieran la condición de solar. A su vez, mejorar la trama urbana creando nuevos trazados viarios que permitan el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes y conecten el AUH con el resto de las áreas colindantes. Para ello se asumen tres escalas en cuanto a los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala del núcleo urbano de Guamasa es necesario conectar la trama urbana del AUH-Suertes Largas 1 con la de las AUH La Cordillera y Suertes Largas 2 para mantener la estructura viaria, como ya se establece en el PGO-2004.
- b) A escala del conjunto del AUH se pretende completar la estructura viaria interior mediante tres ámbitos de gestión, con los que además se dotará al área de nuevos espacios libres y dotaciones.
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.



Figura 18: Clasificación del suelo PGO Tegueste

Esta AUH limita con el Municipio de Tegueste en el que, según el PGO vigente de este Municipio, se clasifican y categorizan los terrenos colindantes como suelo rústico de protección paisajística y de protección agraria. Por tanto, en la ordenación del presente PGO, no será necesario prever conexiones de la trama urbana con el Municipio limítrofe aunque sí se tendrá especial cuidado en el contacto del suelo urbano y el suelo rústico.

Respecto a la ordenación de la edificación, el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones, no sólo destinadas a uso residencial sino también al dotacional.

3.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

3.3.1. Ordenación Estructural

El AUH se categoriza en su mayor parte como suelo urbano consolidado, como en el PGO-2004, aunque no con la misma delimitación. Para completar la trama urbana y dotar al viario de las mínimas condiciones exigidas legalmente, se han delimitado 3 ámbitos longitudinales de suelo urbano no consolidado situados de manera centralizada en el AUH. Estos ámbitos provienen del PGO-2004 y se mantienen en el Plan vigente modificando apenas su delimitación al no haber sido aún ejecutados, aunque actualmente están en vía de desarrollo.

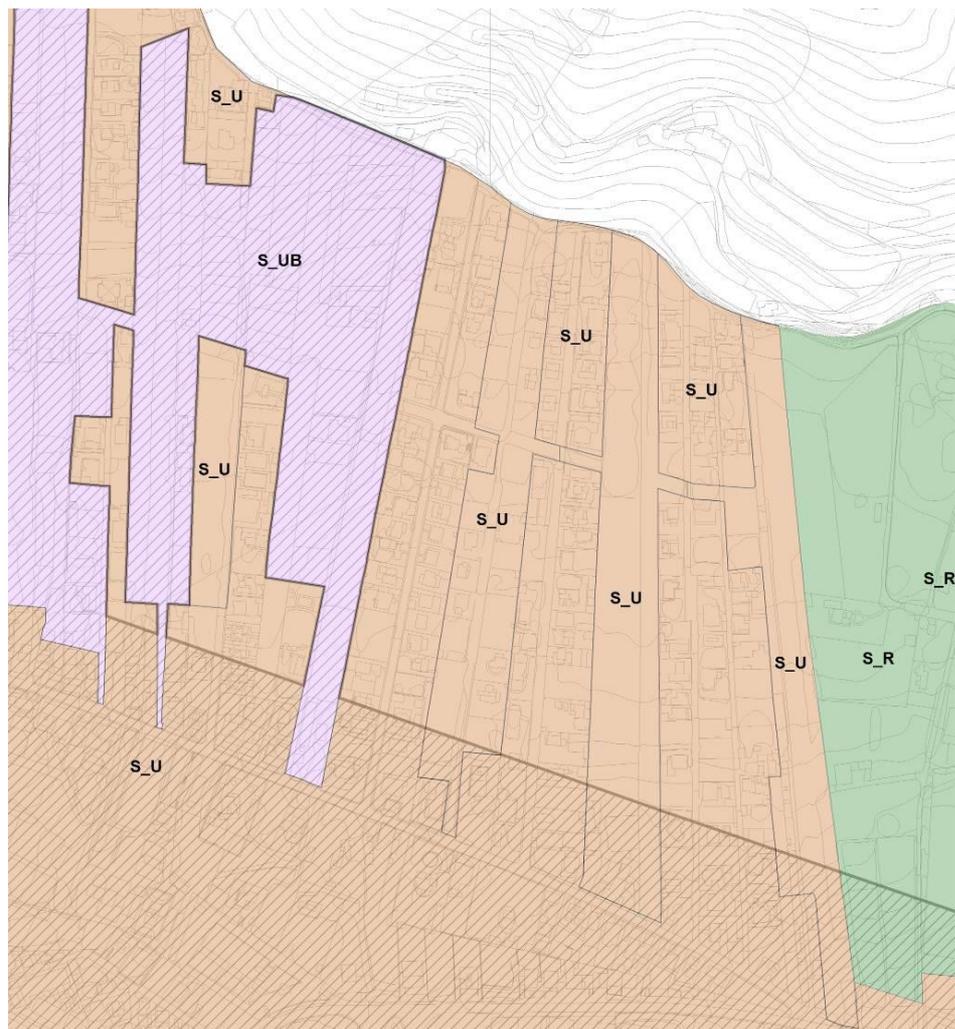
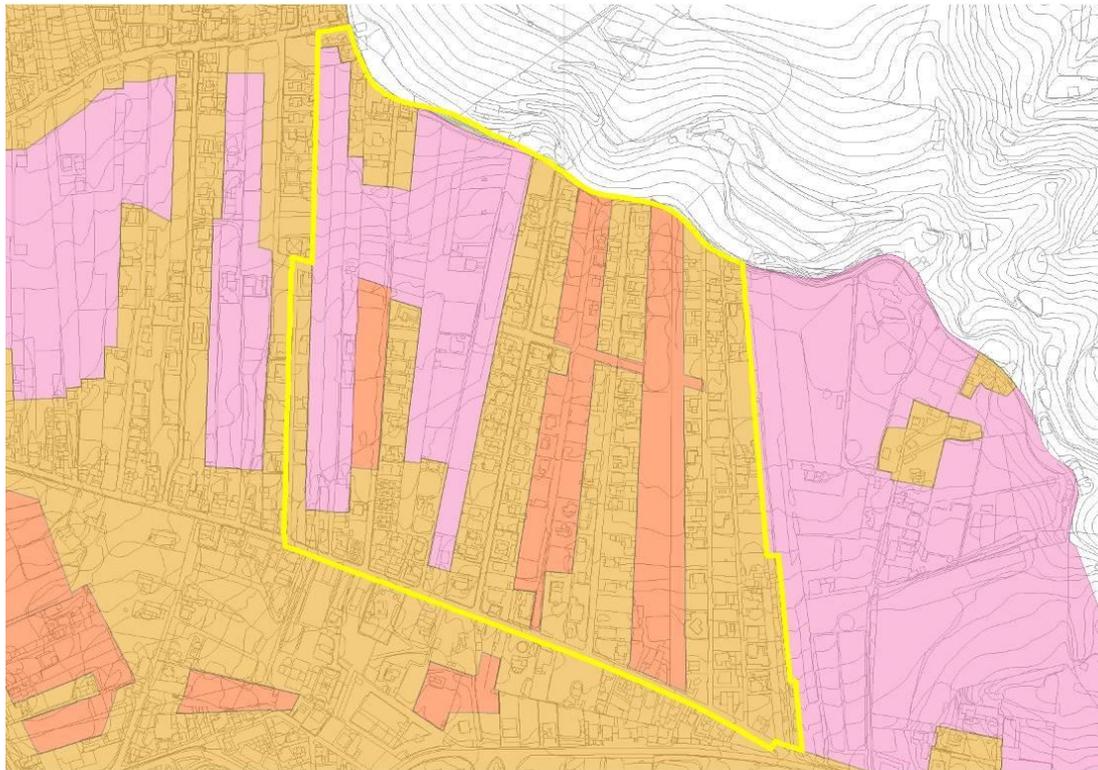


Figura 19: Categorización del suelo del PGO 2004.

Por otro lado, el PGO-2004 delimitaba un suelo urbanizable sectorizado no ordenado al oeste del AUH. Su ubicación dentro del área se considera estratégica por tratarse de una zona céntrica y de contacto con la vecina AUH Suertes Largas 2. Así, la necesidad de completar la trama urbana y de dotar a la zona de equipamientos y espacios libres públicos ha propiciado la ordenación del sector, con lo que el suelo se recategoriza por este PGO como suelo urbanizable sectorizado ordenado y se modifica ligeramente su delimitación con respecto al PGO-2004 para ajustarse a la realidad.



Urbano consolidado	Rústico de protección costera	Rústico de protección de infraestructuras
Urbano no consolidado	Rústico de protección hidrológica	Rústico de protección natural
Urbanizable sectorizado ordenado	Rústico de protección paisajística	Rústico de protección territorial
Urbanizable no sectorizado	Rústico de protección agraria	Rústico de asentamiento rural
	Rústico de asentamiento agrícola	

Figura 20: Categorización del suelo.

Los viarios estructurantes de esta AUH son:

- a) El Camino Santa Rosa de Lima, que nace en el extremo sureste de la Carretera General del Norte en su encuentro con la Calle Isla del Hierro y desemboca en su extremo noroeste en el Camino del Majano. Este viario se considera viario urbano principal de nivel 1. El presente PGO interviene sobre este eje ampliando su sección mediante afecciones no programadas con la finalidad de mejorar su funcionalidad.
- b) El nuevo viario a desarrollar a modo de eje urbano centralizado en el AUH, conecta la trama urbana del mismo con las AUH de La Cordillera y Suertes Largas 2. Por su función de eje conector, se considera viario urbano principal de nivel 1, por lo que se prevé una sección variable de 12 a 15 m y un diseño acorde con este carácter.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

3.3.2. Trama urbana

La ordenación del AUH se basa en los siguientes viarios secundarios que junto con los principales citados en el apartado anterior (3.3.1) configuran la red viaria principal:

- a) La Calle Padilla Alta, al norte del AUH en contacto con el Municipio de Tegueste, que conecta las AUH de La Cordillera, Suertes Largas 1 y Suertes Largas 2. Dado su carácter de eje conector, este viario se considera viario urbano secundario. Para garantizar su funcionalidad se han rectificado sus alineaciones a fin de ampliar su sección a 7 m mediante ámbitos de gestión que varían en función del tramo viario: gestión asistemática (A6), actuaciones públicas (A2) y gestión sistemática (S1y S2).
- b) El nuevo Camino Dorta, prolongación del existente y de trazado transversal a los otros tres ejes viarios mencionados anteriormente, se incluye casi en su totalidad en el SUSO. Se pretende que dicho viario sea el eje de conexión de los otros tres, por lo que se diseña y redimensiona (la parte ejecutada) para que tenga una sección homogénea de 10,50 metros que permita su funcionalidad como eje urbano secundario.
- c) El Camino de la Era, ampliación del viario del Camino de la Lucha hacia el norte y el nuevo viario paralelo situado entre la Calle Transversal Santa Rosa de Lima y la Calle Leopoldo Morales que, al igual que el Camino Dorta, unen los tres ejes longitudinales Padilla Alta, el nuevo viario intermedio localizado en la banda central del AUH y la Calle Santa Rosa de Lima, organizan los tráfico dentro de la trama urbana del AUH y los canalizan hasta el viario urbano local.
- d) La calle propuesta, paralela a la Calle Leopoldo Morales por el oeste, une los tres ejes longitudinales, Padilla Alta, el nuevo viario intermedio y la Calle Santa Rosa de Lima.

Esta red viaria está destinada a albergar el tráfico motorizado principal y conforma agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanzanas”, con un tráfico final de acceso a las residencias; dispondrán de aparcamiento y el peatón será el principal protagonista. Dentro de las “macromanzanas” se ubican los viarios locales que tendrán sentidos enfrentados y un tratamiento claramente residencial, desincentivador de los tráfico de paso.

Los viarios existentes mantienen sus trazados aunque en muchos tramos, dada la escasa dimensión de sus secciones, se rectifican las alineaciones para ampliarlos evitando siempre afecciones a los edificios, lo cual ha impedido en varios tramos lograr secciones con las dimensiones deseadas. Estas rectificaciones no son programadas de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

Se crea un eje de nuevo trazado, ya recogido en el PGO-2004, para articular el interior del AUH y conectar con las áreas adyacentes. Su sección varía entre 12 y 15 metros, con una sección tipo P.03 a fin de albergar doble sentido de circulación (carriles de 3.25 metros), zonas de aparcamiento (en las zonas con ancho superior a los 12 metros) y el tránsito peatonal mediante aceras de 2,75 metros de ancho, en las que se instalen alcorques o jardineras. Además, se han rectificado las alineaciones de todos los tramos viarios del Camino Santa Rosa de Lima, para darles unas secciones de entre 10 y 12 metros de ancho, a fin de garantizar el buen funcionamiento de los mismos mediante rectificaciones de alineaciones no programadas y dotarlos de una sección del tipo S.03, con un único sentido de circulación, aparcamiento en línea en un margen y aceras segregadas.

La Calle Padilla Alta y el resto de viarios secundarios del AUH, se ordenan mediante sección del tipo S.03. En la Calle Padilla Alta se intenta no afectar a las edificaciones exis-



tentes ni invadir excesivamente los terrenos del Municipio vecino de Tegueste, por lo que se ha establecido su sección en 7 metros para albergar un único sentido de circulación y tráfico peatonal. Esta ampliación de la sección se ejecuta por medio de actuaciones públicas contempladas en los ámbitos de gestión 0503_14, 0503_15 y 0503_16. Hay que señalar que el trazado viario actual de dicha calle invade el Municipio de Tegueste y simplemente se ha ampliado para garantizar su funcionalidad.

El viario urbano local en el interior de las macromanzanas se ordena con secciones del tipo L.04 de coexistencia. El diseño de la Calle garantizará la adopción de medidas necesarias para evitar altas velocidades mejorando la calidad ambiental al dotarla de vegetación.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales, salvo las 0503_182, 0503_183, 0503_185 y 0503_186 ligadas a la Calle Isla del Hierro y su cierre con la Calle Rodríguez, que se consideran secundarias. Estas alineaciones se han considerado secundarias para evitar posibles futuras segregaciones que den frente a este estrecho viario en su cierre con la Calle Rodríguez, ya que dicha calle linda en un tramo con un ámbito de gestión sistemático en el AUH 0502-La Cordillera.

3.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas del suelo urbano del AUH el uso principal es el residencial unifamiliar no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre.

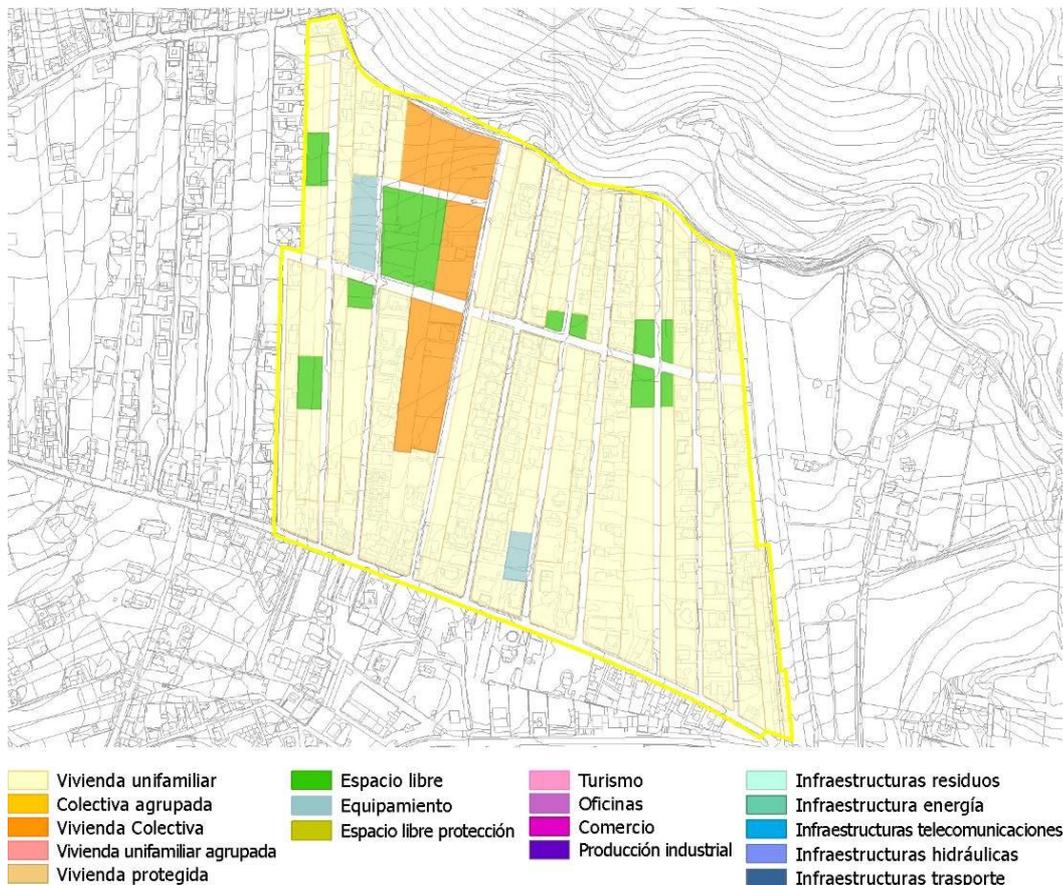


Figura 21: Esquema de ordenación AUH-Suertes Largas 1.

En el nuevo ámbito de desarrollo (SUSO) se han establecido 3 piezas de uso residencial colectivo con una ubicación centralizada en el AUH, a fin de generar mayor calidad de los espacios interiores de las manzanas y facilitar la gestión de los mismos buscando la liberación del suelo y la calidad del paisaje.

Los usos públicos dotacionales y de espacios libres calificados en esta AUH se localizan de manera centralizada en los ámbitos de gestión sistemática delimitados en cumplimiento de lo dispuesto legalmente.

3.3.4. Condiciones de la edificación

Al ser la mayor parte de su extensión suelo urbano consolidado, se han mantenido, como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación del AUH, dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza. Para la regulación de las futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y longitud mínima de lindero frontal, salvo en ciertas piezas en las que además, se establece el círculo mínimo inscribible. Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela, por tratarse de piezas destinadas al uso residencial unifamiliar, se establecen con carácter general los parámetros de ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos.

A continuación se describen y justifican brevemente las variaciones que se realizan en los parámetros de las piezas con respecto a la ordenación del PGO-2004:

- a) En las piezas 0503_46 y 0503_50, el PGO-2004 establece una superficie de parcela mínima de 500 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 15 metros. Se han modificado los parámetros para lograr homogeneidad con respecto a las nuevas piezas resultantes del ámbito de desarrollo colindante, fijando una superficie mínima de parcela de 300 m²s y manteniendo la longitud mínima de lindero frontal. La disposición de la edificación se regula con un retranqueo de 3 metros a todos sus linderos y una ocupación máxima del 35%, permitiéndose el pareado lateral.
- b) En las piezas en contacto con el viario principal, Camino Santa Rosa de Lima, (0503_1, 0503_3, 0503_7, 0503_8, 0503_23, 0503_24, 0503_28, 0503_33, 0503_36 y 0503_38), se ha eliminado la tipología “edificación mixta” que contemplaba el PGO-2004. Se pretende homogeneizar las piezas y la disposición de la edificación en todo el eje estructural por lo que se fija una superficie de parcela mínima para futuras subdivisiones de 500 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 15 metros. La ocupación máxima se fija en un 25% y la disposición de la edificación se regula con separación mínima a lindero frontal de 5 metros y de 3 metros al resto de los linderos, excepto en la pieza 0503_38 en la que se establece de manera gráfica.
- c) En la pieza 0503_39 se han eliminado los parámetros correspondientes a la disposición de la edificación. Al ampliar la sección de la Calle Isla del Hierro se ha intentado no afectar a la edificación existente, por lo que no se establece separación a linderos para compensar el aprovechamiento urbanístico de las parcelas afectadas.
- d) En la pieza 0503_40 se han modificado los parámetros de ordenación del PGO-2004 para evitar parcelas vacantes en su interior como ocurre en la actualidad. Se han regulado las futuras subdivisiones con una superficie mínima de parcela de 300 m²s, longitud mínima de lindero frontal de 15 m y círculo mínimo inscribible de 12 m. La ocupación máxima se fija en un 35% y la separación mínima a lindero frontal de 2 m y 3 m al resto de los linderos, permitiéndose el pareado lateral.



- e) En las piezas 0503_12 y 0503_14, el PGO-2004 fija una superficie mínima de parcela de 350 m²s, una longitud mínima a lindero frontal de 10 metros y una separación mínima al mismo de 3 metros. Para ajustarse a la realidad existente se ha modificado la superficie de parcela mínima a 500 m²s y la longitud mínima a lindero frontal a 15 metros. Así mismo, se establece la separación mínima a lindero frontal en 5 metros, manteniéndose el resto de los parámetros.
- f) En el extremo este del AUH, en su contacto con el AUH-La Cordillera, el PGO-2004 establecía un ámbito de gestión sistemática que no se ha ejecutado. El presente PGO ha eliminado este ámbito con la intención de agilizar la gestión del mismo. Así, se ha eliminado la reserva de suelo destinada a espacio libre correspondiente al ámbito de gestión sistemática, ampliándose la pieza residencial 0503_7.

En el SUC se ha establecido, de manera general, una altura máxima de 2 plantas.

3.3.5. Condiciones de gestión urbanística

En esta AUH se han delimitado varios ámbitos de gestión con el objetivo de hacer viable la ordenación establecida. En suelo urbano consolidado se establecen actuaciones de mejora urbanística que se llevarán a cabo mediante gestión asistemática. Por el contrario, en el suelo urbano no consolidado y en el urbanizable se llevarán a cabo mediante procedimiento de gestión sistemática. Las actuaciones asistemáticas delimitadas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias ya descritas en el apartado 3.3.2. Corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede) que se delimitan como ámbitos de gestión A2. Se ha delimitado un ámbito (0503_15) para obtener los terrenos resultantes del ajuste de alineaciones de la Calle Padilla Alta y ampliar su sección a 7 metros de ancho.
- c) Las consistentes en la obtención y ejecución de nuevos viarios necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente. Se disponen sobre suelos urbanos consolidados y se delimitan como recintos de modalidad A5:
 - c1. 0503_12: Para la obtención y urbanización de la ampliación del tramo viario del Camino Dorta que da acceso al ámbito de gestión sistemática 0503_10.
 - c2. 0503_13: Corresponde a la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0503_10 con la Calle Padilla Alta.
 - c3. 0503_17: Para la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0502_1 del AUH La Cordillera con el nuevo viario central del AUH 0503.
- d) Para ampliar y urbanizar los tramos viarios desde los que se accede a las parcelas unifamiliares del suelo urbano consolidado, y que adquieran condición de solar. Se delimitan 5 ámbitos de gestión A6 (azul figura 22), para que los propietarios solidariamente mejoren las condiciones de los viarios con los servicios mínimos exigibles:
 - d1. 0503_4: comprende las parcelas con acceso desde el tramo sur del Camino Valeriano Pérez, una pista asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios mínimos requeridos.
 - d2. 0503_5: comprende las parcelas con acceso desde el tramo norte del Camino Valeriano Pérez, una pista asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios mínimos requeridos.



- d3. 0503_6: comprende las parcelas con acceso desde el tramo sur del Camino La Lucha. Se trata de una pista de tierra que no cuenta con los servicios mínimos requeridos y que da acceso al nuevo ámbito de gestión sistemática 0503_10.
- d4. 0503_8: comprende las parcelas con acceso desde la Calle Isla del Hierro. Se delimita para ampliar la sección y completar la urbanización del tramo viario de características muy similares a las anteriores.
- d5. 0503_9: comprende las parcelas con acceso desde el tramo sur del Camino Dorta, que desemboca en el ámbito de gestión sistemática 0503_10. Se delimita para la mejora del tramo viario que actualmente cuenta con una capa de asfalto.

Además, en esta AUH se delimitan los siguientes cuatro ámbitos de gestión sistemática:

- a) El 0503_1, que engloba parte del Camino Valeriano Pérez. Proviene del PGO-2004 y se encuentra en curso de ejecución. En consecuencia, se mantienen las condiciones de ordenación y gestión previamente vigentes hasta su completa culminación.
- b) El 0503_2, céntrico en el AUH, proviene del PGO-2004 y contempla la creación de un nuevo viario longitudinal que da acceso a varias piezas destinadas a uso residencial unifamiliar y a espacio libre público. Se encuentra en curso de ejecución y se mantienen sus condiciones de ordenación y gestión hasta su completa culminación.
- c) El 0503_7 que contempla la urbanización de la Transversal Santa Rosa de Lima y la creación de nuevas piezas de uso residencial unifamiliar y de espacio libre público, proviene del PGO-2004 y se encuentra en curso de ejecución. Se mantienen sus condiciones de ordenación y gestión hasta su completa culminación.
- d) El 0503_10, cuya ordenación se describe y justifica en el siguiente apartado 3.3.6.

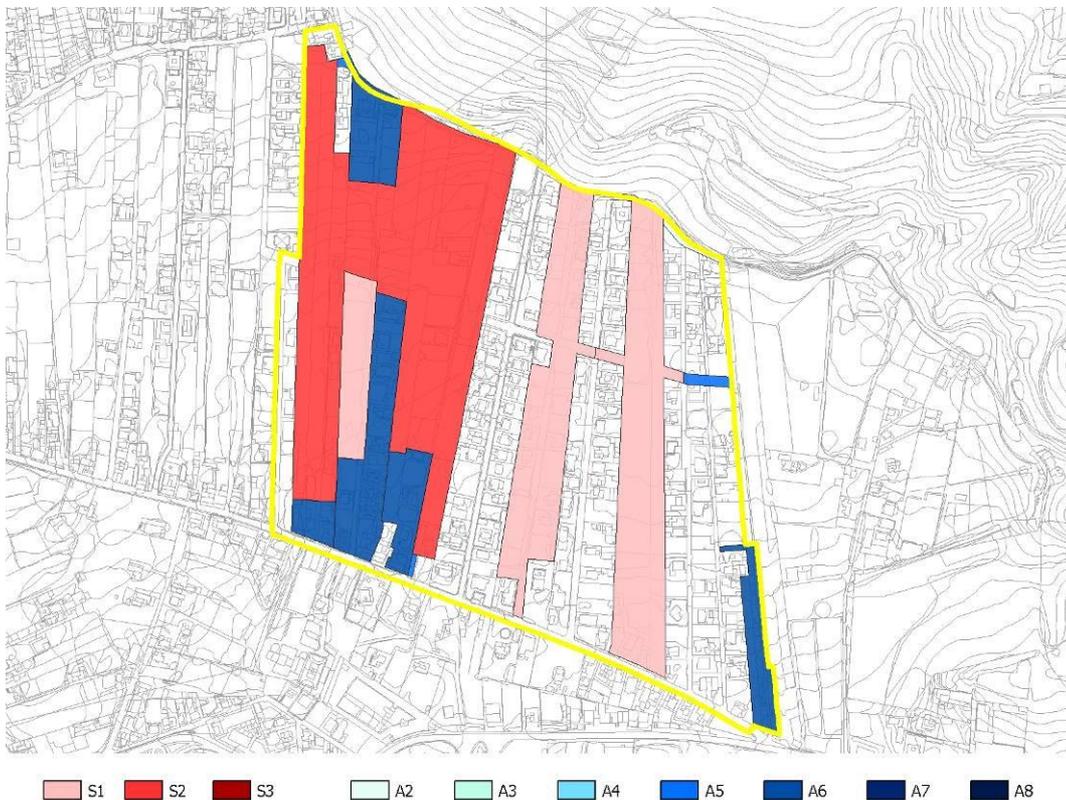


Figura 22: Esquema de gestión del AUH-Suertes Largas 1.

3.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0503_10: Suertes Largas 1

Este ámbito, situado en el extremo este del AUH, comprende los terrenos interiores situados entre el Camino Dorta y el Camino de la Lucha. Limita al norte con el Municipio de Tegueste y al sur con suelo urbano y ocupa una superficie de 72.388 m²s. Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización y la escasa ocupación del suelo por la edificación, estos terrenos se delimitan como un sector de suelo urbanizable ordenado por el presente PGO. El PGO-2004 ya delimitaba este ámbito pero con un perímetro ligeramente distinto y lo categorizaba como suelo urbanizable sectorizado no ordenado. Tal y como se justifica en la Memoria General, este PGO ha estimado necesario el desarrollo urbanístico de este ámbito.

Los terrenos que componen este ámbito se encuentran sin urbanizar, por lo que es necesario plantear una ordenación que complemente y conecte la trama urbana con el suelo urbano limítrofe. Por otro lado, la zona sur se encuentra incluida dentro de la huella sonora del Aeropuerto Tenerife Norte lo cual limita la implantación de nuevos usos residenciales. Este PGO ha realizado una redelimitación del suelo urbanizable que se contemplaba en el PGO-2004, de tal modo que se han recalificado los terrenos en contacto con el Camino Santa Rosa de Lima para cumplir con los requisitos establecidos para el suelo urbano consolidado. Las condiciones urbanísticas de las parcelas, de su entorno inmediato y ubicación, hacen necesario destinarlas a la construcción de viviendas unifamiliares. El PGO-2004 contemplaba el uso global residencial para el sector de suelo urbanizable. Este PGO ha mantenido el uso establecido además de reducir la superficie del sector, con lo que no se contempla un aumento residencial en la zona afectada por la huella sonora. Por tanto, no se incumplen los condicionantes legales aeronáuticos, tal como se justifica en el Documento I2 de este PGO.

El objetivo de ordenación es crear una trama viaria que sea continuación de la existente y que dé acceso a las distintas piezas resultantes. Los usos comunes se establecerán de modo centralizado de tal manera que den servicio no sólo al nuevo ámbito de gestión en el que se incluyen, sino también al resto del AUH.

La ordenación establecida se basa en un eje principal transversal, viario urbano principal de nivel 1, que une el ámbito de gestión con el suelo urbano consolidado y a su vez con la vecina AUH Suertes Largas 2. En este eje principal de una sección de 12 metros (y de 15 metros en su parte central), desembocarán los otros tres viarios longitudinales (Camino Dorta, Camino Valeriano Pérez y Camino de la Lucha). Así mismo, el Camino Dorta se plantea como el viario longitudinal de mayor importancia (eje secundario), por lo que se le da una sección continua de 10,50 metros de ancho, que permita esta funcionalidad. El contacto con el vecino Municipio de Tegueste se resuelve mediante la ampliación y mejora de la Calle Padilla Alta, viario urbano secundario, de un único sentido, a la que se le da una sección variable en torno a los 7 metros de ancho. Su trazado continúa hacia el Camino de la Era por medio de un nuevo tramo viario de 10,50 metros de ancho, calzada unidireccional y aparcamiento en línea. Para la ejecución de este nuevo tramo, se delimitan dos ámbitos de gestión asistemáticos, con cargo a la nueva área de desarrollo.

Las piezas resultantes se destinan mayoritariamente al uso residencial unifamiliar, concentrándose los usos comunitarios de mayor importancia en torno al nuevo eje estructurante. Se han destinado tres piezas centralizadas en el AUH para uso residencial comunitario con la intención de concentrar la edificabilidad y obtener una calidad paisajística mediante la liberación de espacio en el interior de las parcelas. Además la dimensión, morfología y situación de las mismas (en ocasiones de tránsito entre el espacio libre y la edificación) las hacen idóneas para albergar esta tipología edificatoria.

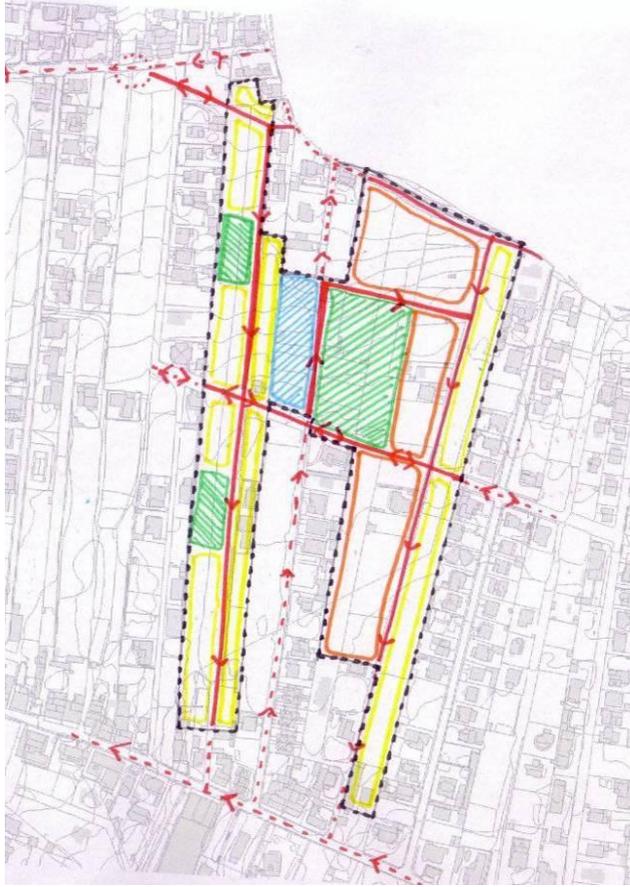


Figura 23: Esquema de ordenación del ámbito de gestión 0503_10.

Resultan así doce piezas lucrativas cuya ordenación pretende armonizar con el entorno fijando una altura máxima variable según el uso permitido, de entre 2 y 3 plantas.

- a) Las piezas 0503_4, 0503_49, 0503_52, 0503_54 y 0503_55, situadas a lo largo del Camino de la Lucha, dadas sus características y ubicación, se destinan al uso residencial unifamiliar (chalet) con la finalidad de integrarlas en el entorno inmediato. Se establece una superficie mínima de parcela de 500 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 15 metros. Con respecto a la disposición de la edificación se establece una separación mínima a lindero frontal de 5 metros y al resto de los linderos de 3 metros. La ocupación máxima de la edificación es del 25% con una altura máxima de 2 plantas. Se estima que la capacidad máxima es de 4, 1, 5, 4 y 5 viviendas, respectivamente.
- b) Las piezas 0503_44, 0503_47, 0503_51 y 0503_53, situadas a lo largo del Camino de la Lucha y del Camino Dorta, dadas sus características morfológicas (poca profundidad) y a su ubicación (en contacto con el SUC), se destinan al uso residencial unifamiliar (pareados), con la finalidad de obtener el mayor aprovechamiento posible de las mismas junto a su integración en el entorno inmediato. Se ha establecido una superficie mínima de parcela de 300 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 15 metros. La separación mínima a lindero frontal se establece en 5 metros en las piezas 0503_47 y 0503_51 y de manera gráfica en el resto. La separación al resto de los linderos se establece en 3 metros, permitiéndose el pareado lateral. La ocupación máxima de la edificación es del 35% con una altura máxima de 2 plantas. Se estima que la capacidad máxima es de 7, 16, 10 y 12 viviendas, respectivamente.



- c) Las piezas 0503_6, 0503_42 y 0503_43, se destinan al uso residencial colectivo por su ubicación y morfología (gran tamaño y profundidad) para generar grandes bolsas de espacio libre interior de uso privado. Se fija una superficie mínima de parcela de 2.000 m²s, salvo en la pieza 0503_43 (de menor tamaño) que es de 1.500 m²s, la longitud mínima del lindero frontal en 30 m, separación mínima a todos los linderos en 5 m y separación entre edificios en 10 m. La ocupación máxima es del 40%, con altura máxima de 3 plantas y edificabilidad máxima de 0,90 m²c/m²s (limitada para generar volúmenes a distinta altura e integrar la edificación con el entorno inmediato). La capacidad estimada es de 58, 52 y 28 viviendas respectivamente.



Figura 24: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0503_10



- d) La pieza 0503_2 se dispone en el centro del ámbito, apoyada en el eje estructurante, viario urbano principal de nivel 1, comentado en los puntos 3.1 y 3.2 de la presente memoria. Por su ubicación se destina al uso público de equipamiento comunitario. Los parámetros que la regulan son: superficie mínima de parcela de 800 m²s, separación mínima de 5 metros a todos sus linderos, una edificabilidad máxima de 1,00 m²c/m²s y una altura máxima de 2 plantas.
- e) La pieza 0503_41, situada en el centro del AUH y apoyada en su eje estructural, se destina a espacio libre público, con una superficie de 6.558 m²s. Al mismo uso se destinan las piezas 0503_56 y 0503_57, situadas en el Camino de la Lucha con la finalidad de romper con la sucesión de viviendas unifamiliares de las piezas colindantes, creando dos áreas de desahogo y de uso local de 1.562 m²s y 1.509 m²s, respectivamente. Se ha hecho una reserva total de espacio libre de 9.630 m²s de modo que se cumple con lo exigido en el Artículo 36 de la LOTENC.



4. AUH-0505: SUERTES LARGAS 2

4.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Suertes Largas 2 (AUH-0505), se sitúa en el núcleo de Guamasa, al oeste del término municipal. Sus límites son:

- a) Al norte, el Camino Tabares, que marca el límite con el AUH-0507: Tabares.
- b) Al este, el Camino de la Era, que a su vez delimita el borde del AUH-0503: Suertes Largas 1.
- c) Al sur, el Camino Santa Rosa de Lima, que a su vez delimita el borde del AUH-0501: Guamasa Casco.
- d) Al oeste, la Calle del Eucalipto, que a su vez limita con el AUH-0507: Tabares.

La estructura de esta AUH se basa en parcelas agrarias lineales y de gran longitud en dirección norte-sur que parten de los dos ejes estructurantes que la limitan: el Camino Tabares y el Camino Santa Rosa de Lima. Estas parcelas longitudinales han sufrido numerosas divisiones interiores a las que se accede por medio de serventías agrarias que, en ocasiones, se han transformado en viarios urbanos donde se ha ido apoyando la edificación. Se detecta una mayor concentración edificatoria (viviendas unifamiliares) en los terrenos situados al borde del AUH (en torno a los ejes transversales que la limitan), apreciándose un vacío en el interior de la misma. La estructura originaria aún permanece en el AUH, sin apenas existir viarios transversales a las servidumbres longitudinales originales.

A pesar de estar formada predominantemente por parcelas agrarias, éstas se encuentran abandonadas, por lo que el uso principal es el residencial.

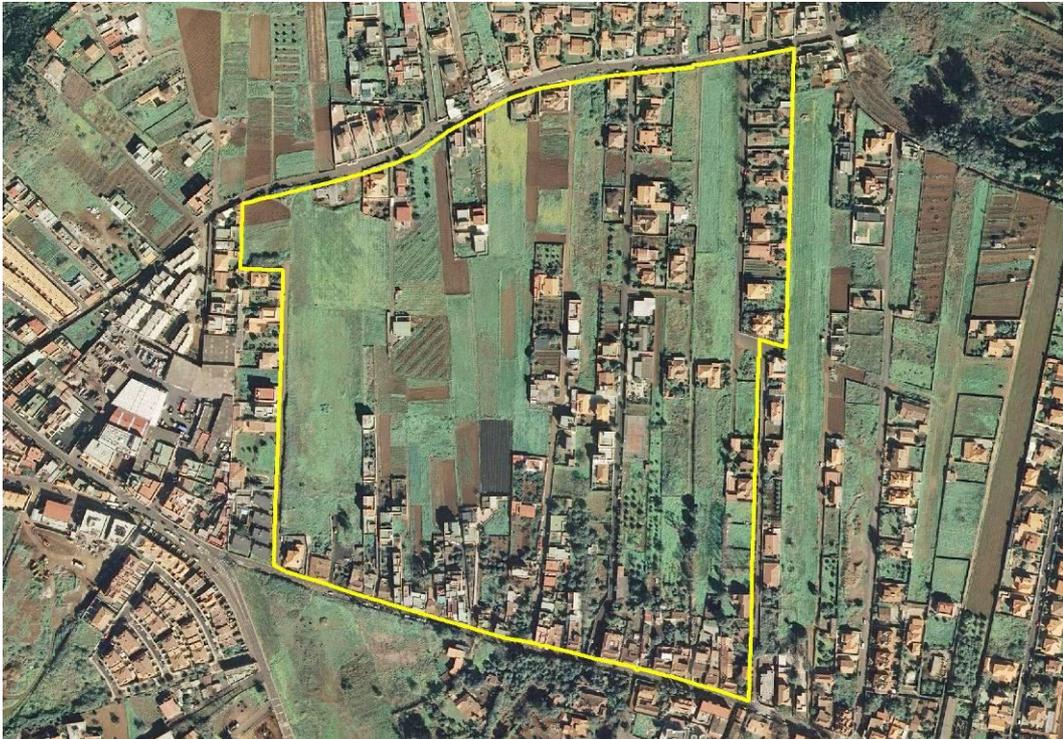


Figura 25: Delimitación del AUH

4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La problemática del AUH deriva del origen de la parcelación que genera:

- a) Falta de continuidad de los viarios transversales al Camino Tabares y al Camino Santa Rosa de Lima. Esta problemática deriva de la ocupación tradicional de esta AUH basada en viviendas al borde de los caminos para posteriormente, ir abriéndose nuevos e insuficientes viarios transversales que ocupan las parcelas interiores.
- b) Falta de urbanización de la escasa trama viaria interior, limitándose a una calzada asfáltica sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- c) Escasa sección de los viarios existentes en los que, a pesar de no soportar excesivo tráfico, se mezclan las circulaciones peatonales con la de los vehículos, lo que además se complica con tránsitos rodados en doble sentido.
- d) Escasez de áreas libres y equipamientos públicos en la zona. La única pieza de espacio libre que contempla el PGO-2004 se sitúa de manera central y apoyada en las calles Lorenzo Hernández Abad y La Helechera.
- e) En el Camino Santa Rosa de Lima existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores y, por lo tanto, no podrían ser edificables.
- f) Falta de homogeneidad de la tipología edificatoria existente.

El objetivo de ordenación que se plantea es propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios, a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello, el criterio general es dotar a los viarios actuales de una sección adecuada que permita combinar el tráfico rodado con el peatonal y de los servicios mínimos urbanísticos exigidos para que las parcelas existentes adquieran la condición de solar. Mejorar también la trama urbana por medio de la creación de nuevos trazados viarios que permitan el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes y conecte el AUH con el resto de las áreas colindantes.

Se asumen cuatro escalas en lo que se refiere a los criterios específicos de ordenación:

- a) A escala del núcleo urbano de Guamasa es necesario conectar la trama urbana del AUH Suertes Largas 2 con la de Suertes Largas 1 y Tabares, a fin de buscar una continuación de la estructura viaria.
- b) A escala del conjunto del AUH se pretende completar la estructura viaria interior por medio de cuatro ámbitos de gestión, a través de los cuales además, se dotará al área de nuevos espacios libres y de dotaciones.
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.
- d) Con respecto a las serventías privadas existentes, el criterio general es mantener su reconocimiento y titularidad, correspondiendo a la propiedad a la que sirve su mantenimiento y adecuación.

Respecto de la ordenación de la edificación, el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones, no sólo destinadas a uso residencial sino también al dotacional.



4.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

4.3.1. Ordenación Estructural

El suelo en contacto con las AUH colindantes se categoriza como suelo urbano consolidado, como lo hacía el PGO-2004, pero no exactamente con la misma delimitación.

El suelo situado en el interior del AUH se categoriza como suelo urbanizable sectorizado ordenado. Este nuevo sector está compuesto por dos bolsas de suelo centralizadas en el AUH. Así, parte de este sector corresponde al suelo categorizado en el PGO-2004 como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, situado al este del AUH. La parte del sector situado al oeste se categoriza en el PGO-2004 como suelo rústico de protección agraria tradicional (SRPAT). La ubicación de estos suelos dentro del AUH se considera estratégica de cara a crear una conexión con las vecinas AUH Suertes Largas 1 y Tabares y como desarrollo del suelo urbano consolidado existente. Además, el uso agrario en el suelo rústico del PGO-2004 se encuentra prácticamente abandonado, por lo que se ha considerado su recategorización y ordenación directa por el presente PGO. Ambas partes del sector se han vuelto a delimitar, modificándolas ligeramente con respecto al PGO-2004, para ajustarlas a la realidad.

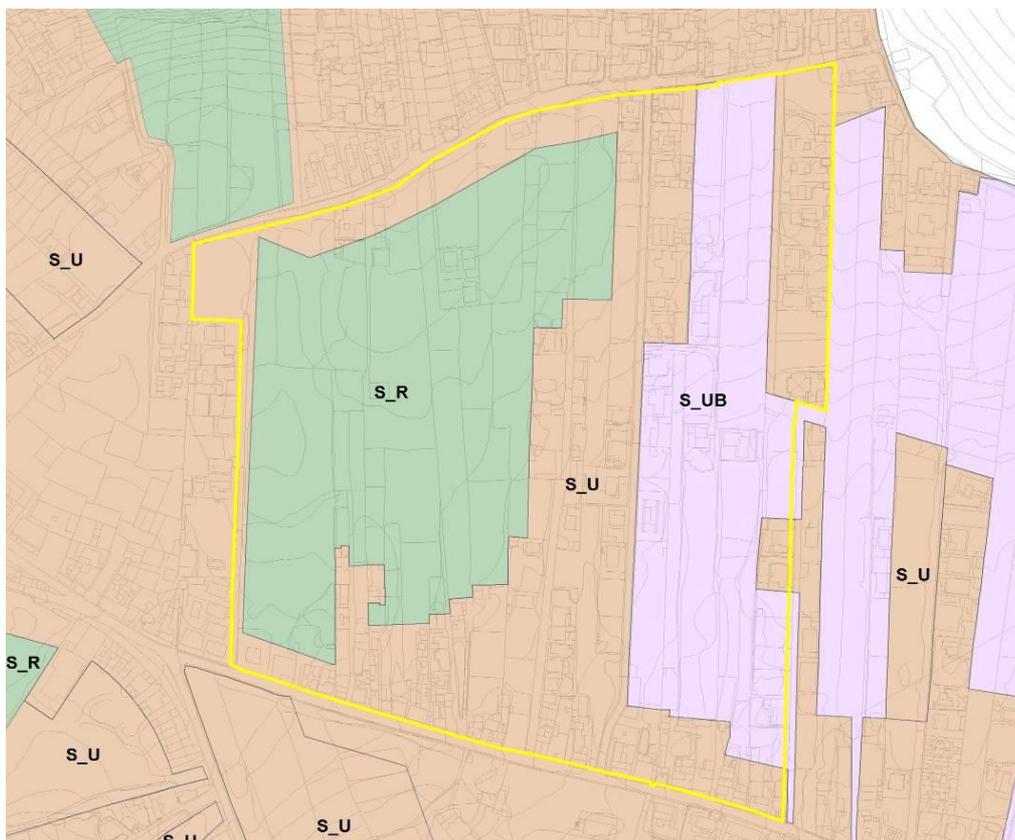
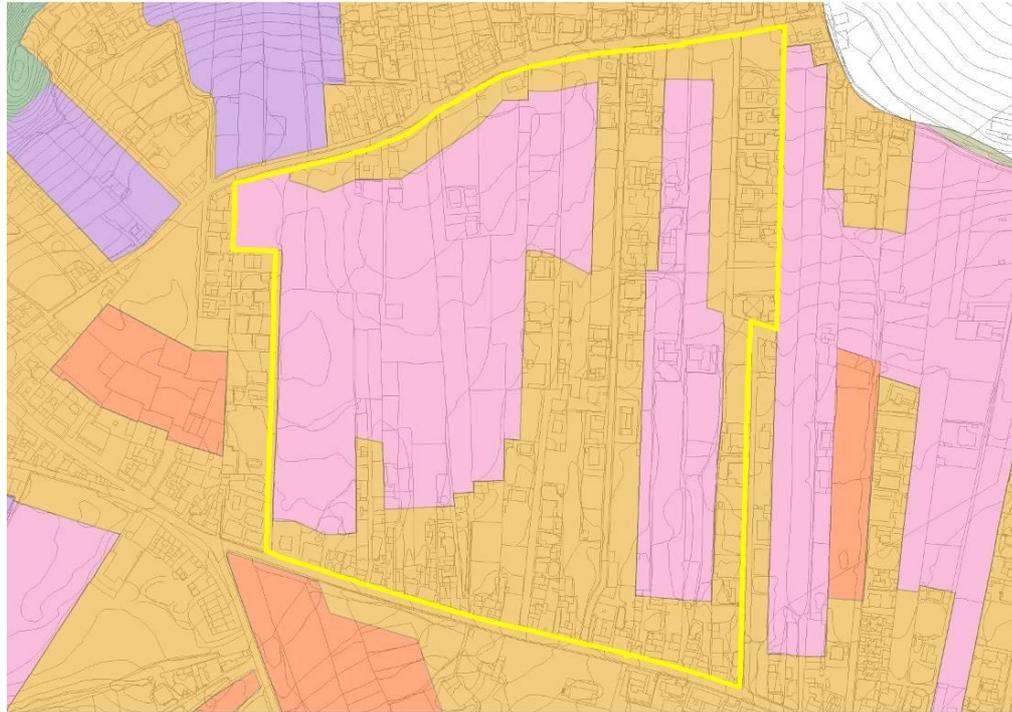


Figura 26: Categorización del suelo del PGO 2004.



Urbano consolidado	Rústico de protección costera	Rústico de protección de infraestructuras
Urbano no consolidado	Rústico de protección hidrológica	Rústico de protección natural
Urbanizable sectorizado ordenado	Rústico de protección paisajística	Rústico de protección territorial
Urbanizable no sectorizado	Rústico de protección agraria	Rústico de asentamiento rural
	Rústico de asentamiento agrícola	

Figura 27: Categorización del suelo.

En esta AUH se han definido los siguientes viarios estructurantes:

- a) El Camino Santa Rosa de Lima, (fuera del perímetro del AUH) nace en su extremo sureste de la Carretera General del Norte en su encuentro con la Calle Isla del Hierro y desemboca en su extremo noroeste en el Camino del Majano. Dado el carácter de eje estructurante en el que se apoya la edificación, tanto de esta AUH como de las vecinas, este viario punto de partida del resto de los viarios transversales, tiene la consideración de viario urbano principal de nivel 1. El presente PGO interviene sobre este eje ampliando su sección a 10 metros de ancho mediante afecciones no programadas, con el fin de mejorar su funcionalidad.
- b) El nuevo viario a desarrollar dentro del sector como eje urbano centralizado en el AUH, conecta la trama urbana con las AUH limítrofes de Tabares y Suertes Largas 1. Dado su carácter de eje conector, se considera viario urbano principal de nivel 1 previéndose una sección de 15 metros y un diseño acorde con esta funcionalidad.
- c) La Calle Eucalipto, en el extremo oeste del área en su contacto con el AUH Tabares, nace al sur del Camino Santa Rosa de Lima y desemboca al norte en el Camino Tabares. Funciona como conector entre ambos viarios estructurantes y desvía el tráfico del Camino Tabares hasta el Camino Santa Rosa de Lima. Se considera eje urbano principal de nivel 1 ampliando su sección a 10 m y continuando su trazado y urbanización en su extremo norte, incluyendo su gestión en el sector de suelo urbanizable.

El Camino Tabares nace al este, en el encuentro con la Calle Padilla Alta, y desemboca al suroeste en la Carretera del Boquerón. En el borde de esta AUH en el encuentro con el nuevo viario estructurante y la Calle Eucalipto se propone una rotonda. El Camino Tabares se sitúa al norte del AUH y es el eje que limita con el AUH de Tabares. Tiene la considera-

ción de viario urbano principal de nivel 1 el tramo comprendido entre la Carretera el Boquerón y la intersección con la Calle Eucalipto. El resto del viario que se desarrolla hacia el este, hacia la Calle Padilla Alta, se considera viario urbano secundario. Para garantizar su funcionalidad se han rectificado sus alineaciones a fin de ampliar su sección a 12 metros mediante afecciones no programadas y evitando afectar a las edificaciones existentes, reduciendo los jardines delanteros de las parcelas afectadas.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

4.3.2. Trama urbana

Como se ha explicado anteriormente, la trama urbana del AUH está formada por escasos viarios existentes, por tanto es discontinua y apenas tiene conexión con el viario de las áreas colindantes. Uno de los objetivos principales de este PGO, tal y como se ha explicado en el epígrafe 4.2, es la mejora de la misma, por lo que se ha previsto no sólo la creación de nuevos viarios, sino la ampliación y urbanización de los existentes. Así, en algunos viarios, aunque se ha mantenido su trazado, ha sido necesario ampliar la sección debido a sus escasas dimensiones. Para ello se han rectificado sus alineaciones, evitando en la medida de lo posible, la afección a la edificación existente. Estas rectificaciones son no programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

Existe una red secundaria que se apoya en la principal (estructurante) y que organiza la trama viaria en el AUH, y está conformada por:

- a) El nuevo viario a desarrollar dentro del sector de suelo urbanizable parte en su extremo este del Camino de la Era y desemboca en su extremo oeste en el Camino Tabares (a través del AUH Tabares). Su ubicación es estratégica para recoger el tráfico que procede de los viarios transversales al eje viario del Camino Santa Rosa de Lima. Además, su función es conectar la trama urbana del AUH Tabares con la de Suertes Largas 1, por lo que se le considera viario urbano secundario. Para ello se ha previsto una sección continua de 12 metros y un diseño acorde con éste carácter.
- b) La Calle Elías Afonso y su prolongación hasta el Camino Tabares permite la unión del viario descrito en el párrafo anterior con el Camino Tabares, generando una agrupación de manzanas internas a estos viarios.

Esta agrupación de las redes secundaria y principal se encarga de organizar los tráfico dentro de la trama urbana del AUH, canalizando los tráfico rodados hasta el viario urbano local. Esta nueva red, además de canalizar los tráfico, conforma agrupaciones de manzanas, que en el plan se recogen como “macromanizas”. Ya en el interior de las “macromanizas” se ubican los viarios urbanos locales, con un tratamiento claramente enfocado al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivador de los tráfico de paso, que tendrán sentidos enfrentados en la continuidad de la macromaniza adyacente obligando al uso del viario secundario y principal.

Aquellos viarios existentes en los que ha sido imposible mantener una sección mínima que permita el tráfico rodado debido a la existencia de edificación a ambos lados del mismo, se han integrado en el interior de las piezas de viviendas unifamiliares agrupadas (Pasaje de los Jorges y Pasaje de los Carpinteros) o se han reconocido como viarios peatonales (Calle Elías Afonso). En este último caso, ha sido inevitable la afección a la vivienda existente debido a la escasa sección del viario en esos puntos (<3metros). En cualquier caso, se trata de una afección a edificación no programada.

Con respecto a los nuevos viarios estructurantes incluidos en el ámbito de gestión sistemática, se ha previsto una sección y un diseño acorde con este carácter. De este modo, se ha establecido una sección variable entre 10 y 15 metros, en función de la importancia del mismo dentro del sector. A continuación se procede a establecer la ordenación de los mismos, según el tipo de vía.

Las características de la urbanización del viario urbano principal son las siguientes:

- a) El nuevo viario a desarrollar dentro del sector, a modo de eje urbano centralizado en el AUH, conecta la trama urbana con las AUH limítrofes de Tabares y Suertes Largas 1 y se ordena mediante una sección tipo P.03, con una calzada de dos sentidos, aceras en ambos márgenes y una banda de aparcamiento en un lateral.
- b) La Calle Eucalipto se ordena mediante una sección tipo S.03, con calzada de un único sentido, aceras en ambos márgenes y una banda de aparcamiento en un lateral.

Respecto al viario secundario de esta AUH se propone de manera generalizada la utilización de una sección del tipo S.03, con un único sentido de circulación y aparcamientos en los tramos donde se dispone de ancho suficiente.

Por último, el viario local que se ubica en el interior de las macromanzanas y debido a las limitaciones de anchuras entre edificaciones, se ordena con secciones tipo L.04 de coexistencia en las que el peatón es el principal protagonista.

Todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales.

4.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En todas las piezas del suelo urbano de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre.

En el nuevo ámbito de desarrollo (SUSO) se han establecido de manera centralizada tres piezas de uso residencial colectivo con la intención de generar mayor calidad de los espacios interiores de las manzanas, facilitando la gestión y el mantenimiento de los mismos a fin de liberar suelo y mejorar la calidad del paisaje. También se califican dos piezas con uso unifamiliar agrupada dentro del sector de suelo urbanizable, completando dos manzanas en suelo urbano consolidado con uso unifamiliar.

La reserva de espacio libre y de dotaciones de esta AUH se localiza en el sector de suelo urbanizable, con unas dimensiones de piezas que cumplen con lo exigido legalmente.

4.3.4. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado, casi en su totalidad edificado, se han mantenido, como criterio general, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Sin embargo, en función de la ubicación de cada pieza, de la realidad existente, y/o cuando los objetivos de la ordenación lo exigieran, se establecen nuevos parámetros parcelarios y edificatorios.

En general, para la regulación de las futuras divisiones parcelarias se fija superficie mínima de parcela y longitud mínima de lindero frontal. Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela, al ser piezas para uso residencial unifamiliar se fijan con carácter general la ocupación máxima, altura máxima en plantas y separación mínima a lin-



deros. Las variaciones realizadas en los parámetros de las piezas del suelo urbano consolidado respecto a la ordenación del PGO-2004 son las siguientes:

- Las piezas 0505_4, 0505_12, 0505_20, 0505_29, 0505_38, 0505_45, 0505_46 y 0505_49, en el Camino Santa Rosa de Lima, mantienen los parámetros del PGO-2004, salvo la separación mínima a lindero lateral fijada en 0 para que las futuras edificaciones puedan adosarse. Para homogeneizar la separación a lindero frontal del Camino Santa Rosa de Lima (cuyo tratamiento es diferente al de los viarios transversales), se establece de manera gráfica la separación mínima a lindero frontal.
- En la pieza 0505_41, situada en el Camino Tabares, debido a la afección no programada que se realiza en el presente PGO, se establece la separación mínima a lindero frontal de manera gráfica, mientras que el PGO-2004 la reflejaba en 5 metros.
- En las piezas 0505_33, 0505_35, 0505_36, 0505_37 y 0505_47, en el Camino Santa Rosa de Lima, se establece el uso residencial unifamiliar agrupado a fin de legitimar los grupos de parcelas existentes con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. Los parámetros que se fijan son parcelación vinculante, número máximo de unidades y porcentaje máximo de ocupación del 50%. La separación mínima a lindero frontal es gráfica, excepto en la pieza 0505_33 (situada en la Calle Elías Afonso) en la que no se establece.

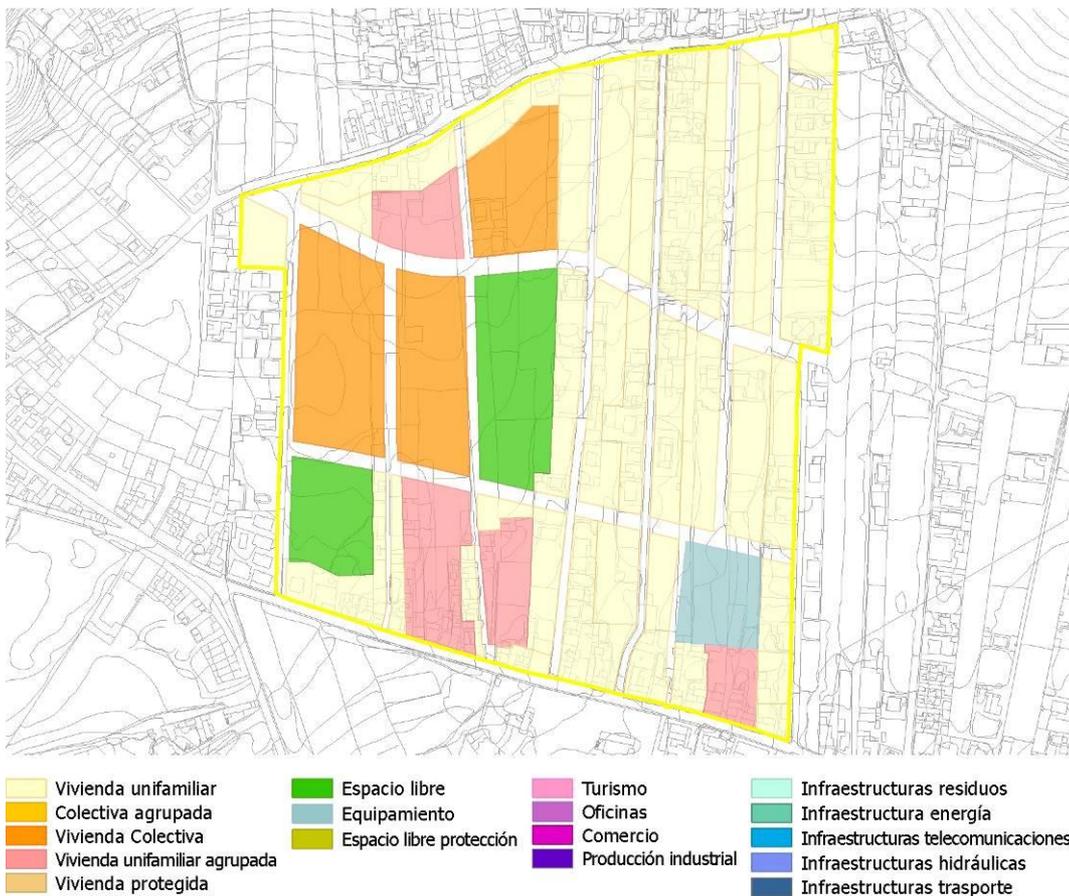


Figura 28: Esquema de ordenación AUH – Suertes Largas 2.



4.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Se han delimitado varios ámbitos de gestión dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada. Según la categoría de suelo en la que se establecen, se puede distinguir entre los procedimientos asistemáticos (destinados a la mejora y urbanización del suelo urbano consolidado), y los sistemáticos (destinados a la ejecución de los nuevos ámbitos de desarrollo). Las actuaciones asistemáticas delimitadas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 4.3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las consistentes en la obtención, ejecución y/o urbanización de nuevos viarios que son necesarios para conectar los nuevos ámbitos de desarrollo con la trama urbana existente. Éstos se disponen sobre suelos urbanos consolidados y se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se han delimitado los siguientes ámbitos:
 - b1. (0505_4): Para la obtención y urbanización del tramo viario al norte del ámbito de gestión 0505_1, cuya función es darle acceso desde el Camino Tabares.
 - b2. (0505_5): Para la obtención y urbanización de los terrenos necesarios para la ampliación del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0505_1 con el nuevo eje transversal del AUH Suertes Largas 1.
 - b3. (0505_7): Para obtener y urbanizar el nuevo tramo viario que da acceso al ámbito de gestión sistemática 0505_1 desde la Calle Lorenzo Hernández Abab.
 - b4. (0505_11): Para obtener y urbanizar el nuevo tramo peatonal al sur del ámbito de gestión sistemática 0505_1, cuya función es dar acceso al mismo desde el Camino Santa Rosa de Lima.
 - b5. (0505_12): Para la obtención y urbanización del nuevo tramo viario que da acceso al ámbito de gestión sistemática 0505_1 desde el Camino de la Era.
 - b6. (0505_6): Para obtener y urbanizar el nuevo tramo viario al este del ámbito de gestión sistemática 0505_2, que conecta el nuevo eje estructural con el resto de la trama urbana.
 - b7. (0505_8): Para obtener y urbanizar el nuevo tramo viario al este del ámbito de gestión sistemática 0503_10, que le da acceso desde el Camino Tabares, gestión a cargo de dicho ámbito de gestión ubicado en el AUH Suertes Largas 1.
 - b8. (0505_9): correspondiente a la obtención y urbanización del nuevo tramo viario situado al este del ámbito de gestión sistemática 0505_2, cuya función es dar acceso al mismo desde la Calle La Helechera y la Calle Lorenzo Hernández Abab.
- c) Las consistentes en ampliar y urbanizar el tramo viario desde el que se accede a un grupo de parcelas unifamiliares en suelo urbano consolidado, para que éstas adquieran la condición de solar. Los propietarios incluidos en los ámbitos de gestión de modalidad A6 mejorarán de manera solidaria las condiciones de los viarios, para dotarlos de los servicios mínimos exigibles. Se delimita el ámbito (0505_3) de este tipo y comprende las parcelas con acceso desde el tramo central de la Calle de la Helechera que no cuenta con todos los servicios urbanísticos necesarios.

En esta AUH se ha delimitado un único sector de suelo urbanizable (ámbito de gestión sistemática) que se ha dividido en tres unidades de actuación (0505_1, 0505_2 y 0505_10) con la finalidad de facilitar su gestión y ejecución. La ordenación del sector 0505_1, que abarca gran parte del AUH, se describe y justifica en el siguiente apartado 4.3.6.

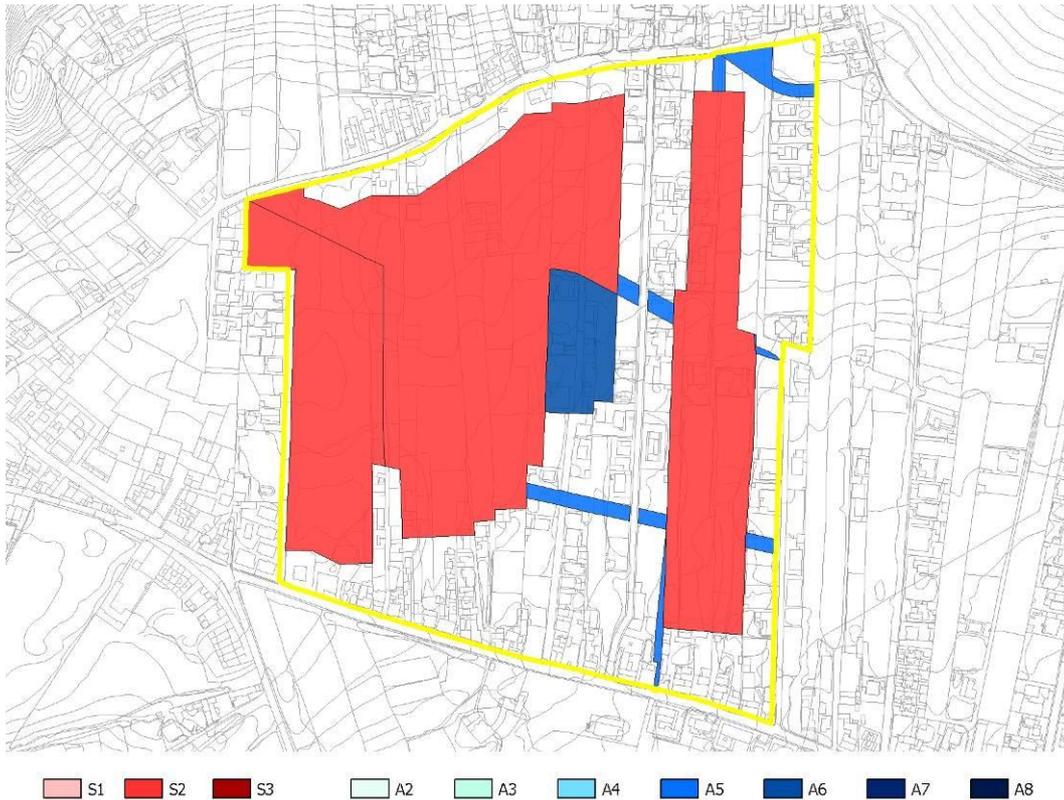


Figura 29: Esquema de gestión del AUH - Suertes Largas 2.

4.3.6. Sector de suelo urbanizable 0505_1: Suertes Largas 2.

El sector de suelo urbanizable 0505_1: Suertes Largas 2, comprende los terrenos interiores del AUH. Limita en todos sus bordes con el suelo urbano consolidado y ocupa una superficie de 96.098 m²s. Parte de estos terrenos estaban clasificados en el PGO-2004 como suelo urbanizable sectorizado no ordenado y el resto como suelo rústico de protección agraria tradicional estando actualmente en desuso, por lo que en el presente PGO se recategorizan ambos suelos como suelo urbanizable sectorizado ordenado. La trama viaria del suelo urbano consolidado del AUH carece de continuidad y no existen dotaciones y espacios libres que den servicio a la población. La ubicación estratégica del sector lo hace idóneo para resolver, mediante su ordenación, la problemática existente.

La zona sur del ámbito está incluida dentro de la huella sonora del Aeropuerto Tenerife Norte limitando la implantación de nuevos usos residenciales. Sin embargo el entorno inmediato del nuevo ámbito de desarrollo se destina al uso residencial, y dado que la afección de la huella sonora se limita al extremo sur del mismo se mantiene el uso global residencial en el sector. Para facilitar su gestión y ejecución se ha dividido en tres Unidades de Actuación:

- a) (0505_10): Corresponde a los terrenos comprendidos entre el Camino de los Marreros y la Calle del Eucalipto.
- b) (0505_2): Corresponde a los terrenos comprendidos entre el Camino de los Marreros y la Calle de la Helechera.
- c) (0505_1): corresponde a los terrenos categorizados por el PGO-2004 como suelo urbanizable sectorizado no ordenado. En este PGO se ha redelimitado el suelo urbanizable, reclasificando los terrenos en contacto con los caminos Tabares y La Era y la



Calle Lorenzo Hernández Abab para cumplir con los requisitos establecidos para el suelo urbano consolidado (Artículos 50.1.a y 51.1.a) de la LOTENC).

El objetivo de ordenación es resolver la problemática existente mediante la creación de un nuevo ámbito de desarrollo residencial que complemente y conecte con la trama urbana del suelo limítrofe, dando acceso a las distintas piezas resultantes. Los usos comunes se establecerán de modo centralizado para que den servicio, no sólo al nuevo ámbito de gestión en el que se incluyen, sino también al resto del AUH. Se han establecido tres viarios estructurantes que articulan la nueva ordenación, para lo cual se ha previsto una sección y un diseño acorde a este carácter y que varía en función de la importancia del viario dentro del sector:

- a) Nuevo viario transversal, viario urbano principal de nivel 1, continuación del existente en el PGO-2004. Este viario conecta el AUH Suertes Largas 1 con el AUH Tabares y en él desembocan todos los viarios longitudinales de esta AUH. Dada la importancia del mismo (eje principal), se le ha asignado una sección continua de 15 metros de ancho a fin de albergar doble sentido de circulación, zonas de aparcamiento y el tránsito peatonal.
- b) Nuevo viario transversal que conecta el Camino Tabares con el Camino de la Era (eje secundario). Se le asigna una sección continua de 12 metros a fin de albergar la circulación de vehículos y el tránsito peatonal.
- c) Calle Eucalipto, que conecta los ejes del Camino Tabares y Camino Santa Rosa de Lima (viario urbano principal de nivel 1). El tramo inicial, de aproximadamente 30 metros de longitud a partir del Camino Santa Rosa de Lima, se mantiene con una sección de 8 metros en el que se alberga el tránsito de vehículos y el peatonal. El resto del viario mantiene una sección continua de 10 metros hasta su encuentro con el Camino Tabares, añadiendo de este modo los aparcamientos en hilera.

En base a lo anterior, la ordenación establecida se basa en dos ejes principales transversales que unen el ámbito de gestión con el suelo urbano consolidado y a su vez con las AUH vecinas de Suertes Largas 1 y Tabares y con un eje secundario que complementa su función situado al norte (Camino Tabares). Las piezas resultantes se destinarán, en función de su localización y geometría, al uso residencial. Las piezas de uso comunitario se establecen de tal forma que sirvan no sólo al uso del propio sector sino al resto del suelo urbano limítrofe, por lo que se localizan preferiblemente apoyadas en los nuevos ejes estructurantes.

La afección de la huella sonora ha condicionado la localización de estos usos comunitarios, por tanto, como criterio general, se ha mantenido el uso residencial donde ya se establecía en el PGO-2004, sin suponer un aumento residencial en la zona afectada. Sin embargo, en la pieza 0505_15, donde ya existía el uso residencial (2 viviendas unifamiliares), se ha aumentado el número de viviendas en 4 con la intención de colmatar y homogeneizar la manzana resultante. Este aumento residencial puntual no supone un incremento con respecto al PGO-2004 en el núcleo de Guamasa (en la ordenación de otras AUH, se ha reducido el mismo en la zona de afección). Por tanto, no se incumplen los condicionantes legales aeronáuticos, tal como se justifica en el Documento I2 de este PGO.

Con la intención de concentrar la edificabilidad y en la búsqueda de una calidad paisajística por medio de la liberación de espacio en el interior de las parcelas, se han destinado tres piezas centralizadas en el AUH, al uso residencial comunitario. La dimensión, morfología y situación de las mismas (en ocasiones de tránsito entre el espacio libre y la edificación) las hacen idóneas para albergar esta tipología edificatoria.

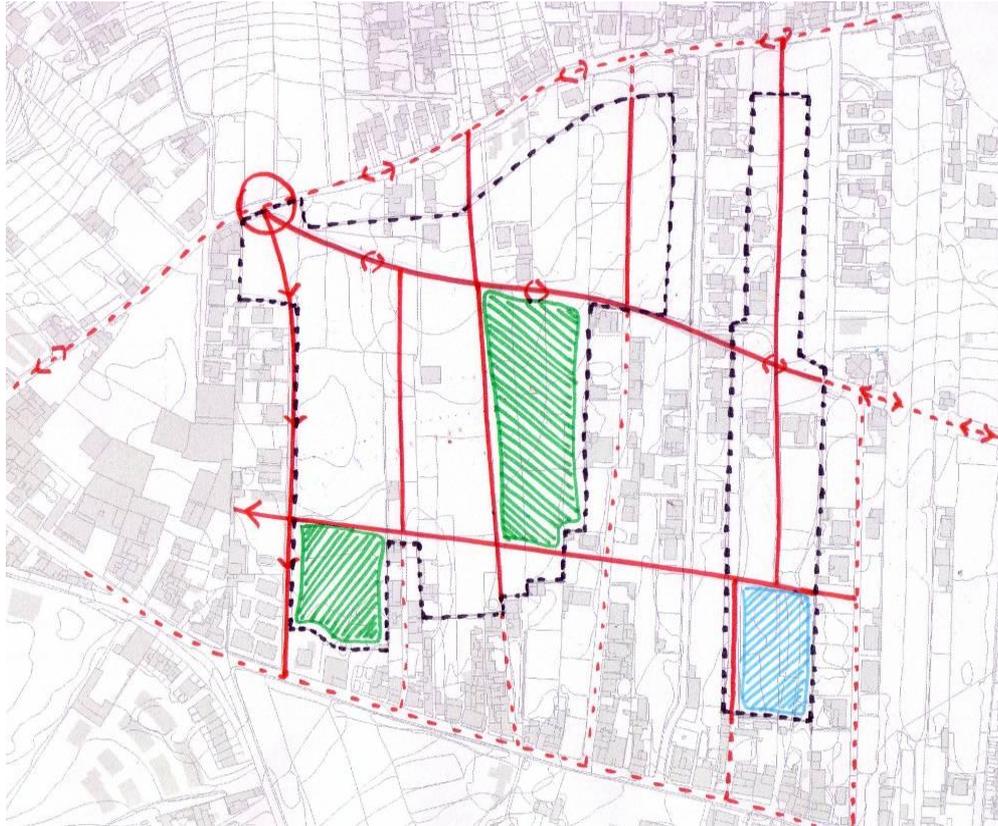


Figura 30: Esquema de ordenación del Sector 0505_1.

Resultan 18 piezas en las que las condiciones de ordenación establecidas buscan armonizar con el entorno, con una altura máxima de entre 2 y 3 plantas según el uso permitido.

- a) Las piezas (0505_10, 0505_11, 0505_22, 0505_31, 0505_42 y 0505_43), situadas en el nuevo viario longitudinal, en el eje principal y en la Calle La Helechera, dadas sus características urbanísticas y ubicación (en contacto con piezas existentes en el suelo urbano consolidado destinadas al mismo uso) se destinan al uso residencial unifamiliar (chalet) para integrarlas en el entorno inmediato. Se establecen unos parámetros parcelarios y edificatorios similares a los de las piezas existentes que se destinan al mismo uso. Se ha fijado una superficie mínima de parcela de 500 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 15 m. Con respecto a la disposición de la edificación se establece una separación mínima a lindero frontal de 5 m y al resto de los linderos de 3 m. La ocupación máxima de la edificación es del 25% con una altura máxima de 2 plantas, permitiéndose el pareado lateral en la pieza 0505_42. Se estima que la capacidad máxima es de 7, 8, 5, 8, 3 y 1 viviendas, respectivamente.
- b) Las piezas (0505_26, 0505_27 y 0505_34), situadas en el nuevo viario longitudinal y en el nuevo eje transversal secundario, dadas sus características morfológicas (poca profundidad) y a su ubicación (en contacto con el SUCU), se destinan al uso residencial unifamiliar (pareados), con la finalidad de obtener el mayor aprovechamiento posible de las mismas, junto a su integración en el entorno inmediato. Así, se ha establecido una superficie mínima de parcela de 300 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 15 metros. La separación mínima a todos sus linderos se establece en 3 metros, permitiéndose el pareado lateral. La ocupación máxima de la edificación es del 35% con una altura máxima de 2 plantas. Se estima que la capacidad máxima es de 2 viviendas en la pieza 0505_34 y de 9 viviendas en el resto.



- c) Las piezas (0505_14, 0505_17 y 0505_39) se destinan al uso residencial colectivo por su ubicación y morfología (piezas de gran tamaño y profundidad) y con la intención, tal y como se explicó anteriormente, de generar grandes bolsas de espacio libre interior de uso privado. En ellas, se ha establecido una superficie mínima de parcela de 2.000 m²s y una longitud mínima del lindero frontal de 30 metros. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a todos sus linderos de 5 metros y de 10 metros entre edificios. La ocupación máxima de la edificación es del 40%, con una altura máxima de 3 plantas. Con estas condiciones, la capacidad estimada es de 47, 74, 57 y 34 viviendas respectivamente.

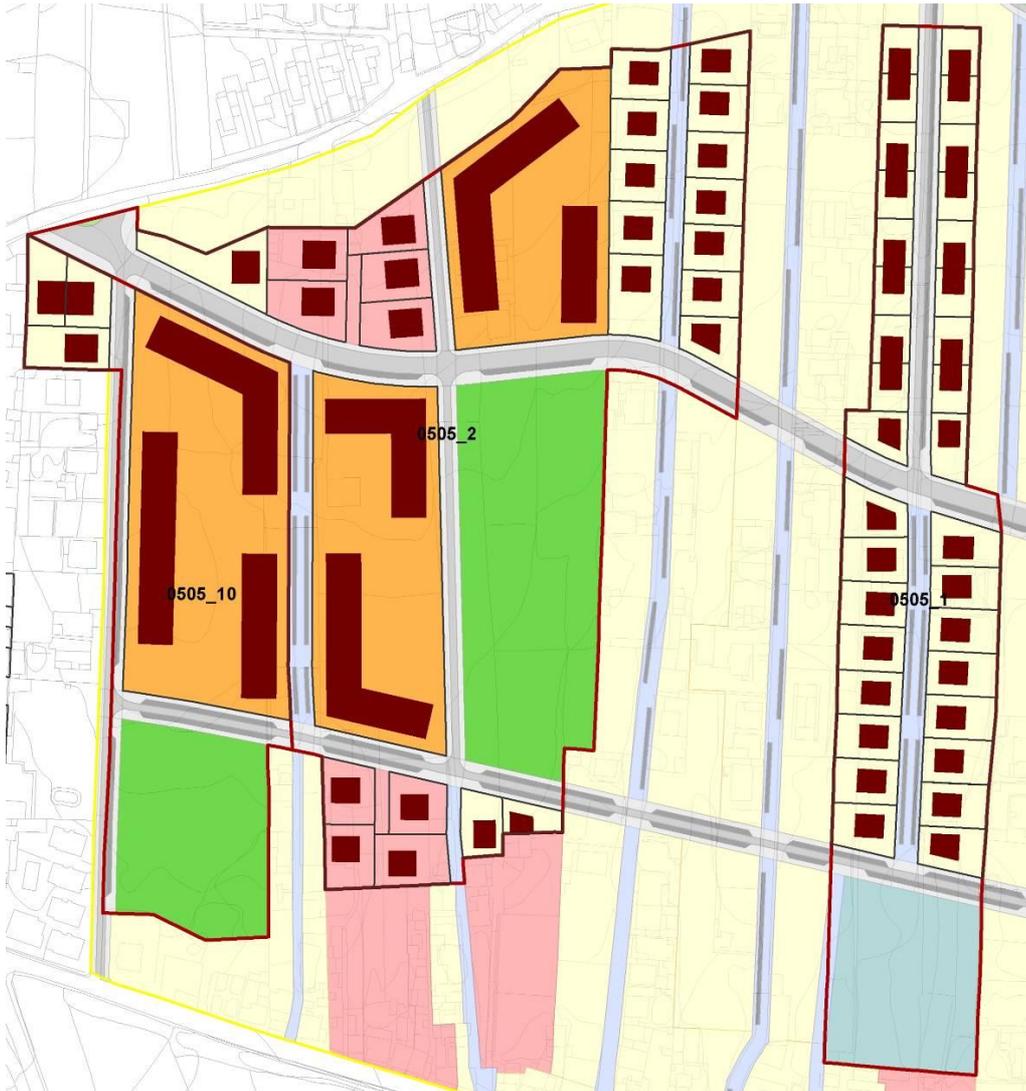


Figura 31: Imagen de ordenación del Sector 0505_1.

- d) Las piezas (0505_15 y 0505_18) se destinan al uso residencial unifamiliar agrupado por tratarse de viviendas que comparten zonas privadas comunes. Estas piezas se sitúan en los dos ejes transversales de nueva creación y en contacto con parte del suelo urbano consolidado de similares características. En ellas se establece la parcelación vinculante y un número máximo de unidades. Se fijan como condiciones de parcelación la de superficie mínima de parcela, de 1.000 m²s y 1.500 m²s respectivamente. La ocupación máxima de la edificación es del 25%, con una altura máxima de 2 plantas y como condiciones de disposición se establecen separaciones mínimas

a linderos, frontal de 5 metros, lateral y posterior de 3 metros y separación mínima entre edificios de 6 metros. Con estas condiciones la capacidad estimada es de 4 y 5 viviendas respectivamente.

- e) La pieza (0505_32) se dispone en esquina en el encuentro de la prolongación del paseo Las Acacias con el nuevo eje transversal secundario, al sur del Sector, en el contacto con el suelo urbano consolidado. Por su ubicación (afectada por la huella sonora del aeropuerto), se destina al uso público de equipamiento comunitario. Los parámetros que la regulan son: separación mínima de 5 metros al lindero frontal y de 3 metros al resto de los linderos, una edificabilidad máxima de 1,00 m²c/m²s y una altura máxima de 2 plantas.
- f) Las piezas (0505_13 y 0505_28) situadas en los nuevos ejes transversales, se destinan a espacio libre público con una superficie total de 15.228 m²s, de modo que se cumple con lo exigido en el artículo 36 de la LOTENC. El espacio libre se ha dividido en dos piezas con la finalidad de repartir el mismo entre las distintas Unidades de Actuación como solución a la afección de la huella sonora (pieza 0505_28 situada al sur del Sector) y con la intención de centralizar el uso (pieza 0505_13).

5. AUH-0506: EL BOQUERÓN

5.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea El Boquerón (AUH-0506), se dispone en el extremo suroeste del núcleo de Guamasa, en su contacto con el municipio vecino de Tacoronte. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al este, el Camino El Majano, que marca el borde con el AUH Suertes Largas 2.
- b) Al noreste, la Carretera del Boquerón (TF-156, de Guamasa a Valle de Guerra), que define el límite con el AUH-0507: Tabares.
- c) Al noroeste, por el Camino del Pajar (que continua en Tacoronte con el nombre de Camino del Trazo) y, al otro lado del Camino de Garimba, el borde trasero de los suelos consolidados entre aquél y la Carretera del Boquerón. Por este lado el área linda con el AUH-0508: Garimba y con terrenos clasificados como suelo rústico.
- d) Al sur, el límite municipal con Tacoronte desde el Camino del Majano hasta unos 60 metros pasada la Calle del Hornillo; a partir de ese punto el borde gira en sentido norte, sensiblemente transversal al Camino Garimba, y continua hacia el oeste más o menos paralelo a éste para recoger las edificaciones consolidadas en su margen.

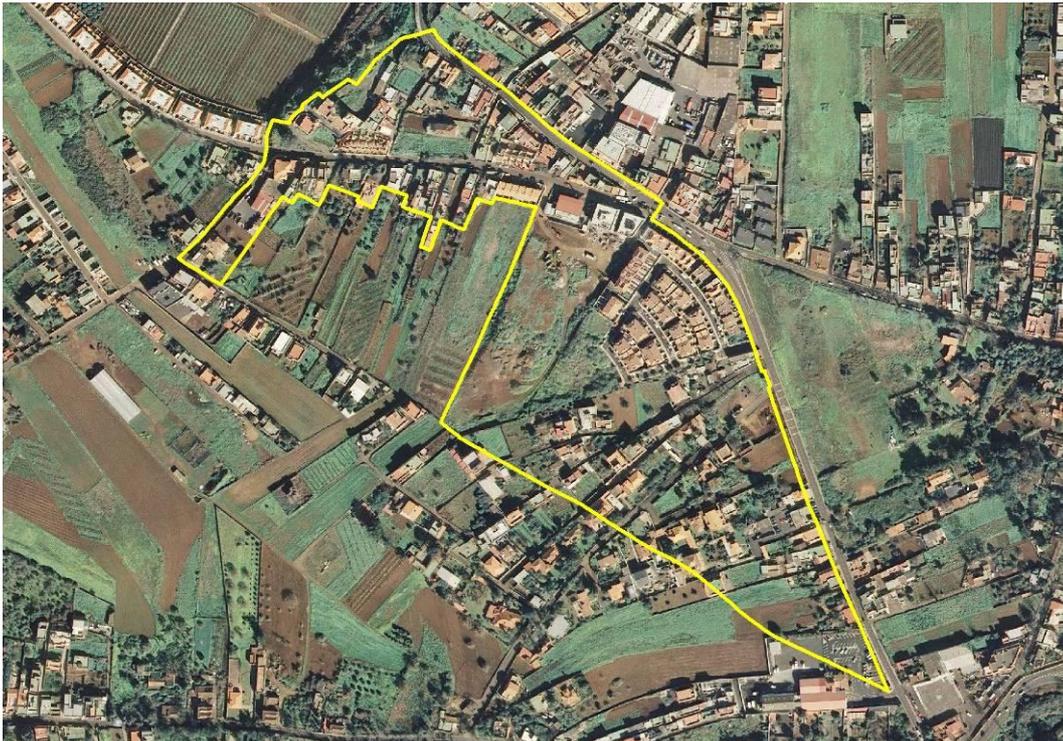


Figura 32: Delimitación del AUH

Esta AUH forma parte de una unidad territorial agraria situada en la mayor parte de su extensión en el término municipal de Tacoronte y estructurada por los caminos de Garimba, La Caridad y el Trazo. En base a estos ejes de origen rural se han ido abriendo varios transversales (en muchos casos serventías) de escasas dimensiones y bajos niveles de funcionalidad, que han permitido la ocupación edificatoria, mayoritariamente con viviendas unifamiliares aisladas, aunque en el entorno del cruce con la Calle Santa Rosa de Lima se promovió una urbanización de adosados. Aún así, quedan terrenos vacantes, sobre todo en el noroeste.



Tras la participación pública sobre las alternativas del Avance, se acordó incorporar como área de crecimiento del núcleo de Guamasa el ámbito vacante comprendido al sur del Camino de Garimba, entre el Camino del Pajar y la urbanización unifamiliar citada. Sin embargo, durante el proceso de concertación posterior, la casi totalidad de los propietarios de suelo (a excepción de la finca del extremo oriental) manifestaron al Ayuntamiento su voluntad de mantener la clasificación de suelo rústico sobre sus terrenos, opción que fue asumida por la Corporación y que explica la exclusión de los mismos de esta AUH.

5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de integrarse en una estructura parcelaria y de caminos rurales del vecino Municipio de Tacoronte que "colisiona" con el núcleo más compacto de Guamasa. De hecho, la "unidad territorial" a la cual pertenece esta AUH queda delimitada por el Camino Garimba (en La Laguna), la Carretera del Norte, el Camino de La Caridad (en Tacoronte) y el Camino del Trazo-El Pajar. La ocupación tradicional de este ámbito territorial se ha basado en viviendas al borde de los ejes citados para posteriormente ir abriéndose nuevos (e insuficientes) viarios transversales y ocupar el interior del mismo. El mayor grado de urbanidad derivado de la colindancia a Guamasa ha permitido más recientemente, la aparición de nuevas tipologías, mayoritariamente adosados, como la promoción compacta en el entorno de cruce con el Camino de Santa Rosa de Lima y otras de menor entidad. La progresiva colmatación edificatoria del AUH, sin la necesaria previsión de nuevos viarios interiores, hace que a estas alturas resulte muy difícil conformar una mínima trama urbana que resuelva los evidentes problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte. Las manifestaciones más notables de este problema de base son, entre otras:

- a) Escasa sección de los viarios transversales, en los que se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido y posibilidad de aparcar en secciones demasiado estrechas.
- b) Falta de continuidad de la trama viaria con abundantes viarios en fondo de saco.
- c) En algunos tramos viarios la edificación se ha ubicado de manera desordenada, lo que da por resultado secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos, que en ocasiones se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- d) En el Camino Garimba (al noroeste del AUH) existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores.
- e) La promoción residencial antes citada, ubicada en una posición clave del área, se convierte con su trama cerrada sobre sí misma, en un "tapón" que dificulta gravemente cualquier actuación de estructuración viaria. Un problema similar, aunque de menor gravedad, se deriva del alto grado de colmatación en la cara sur del Camino Garimba, en el que la cercanía de las edificaciones entre sí y al propio camino hace extremadamente difícil el trazado de nuevos viarios transversales, así como la ampliación de la sección de este eje estructurante.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es propiciar un mejor encaje en la unidad territorial en la que se integra y desde esta base, plantear unas limitadas intervenciones para completar y mejorar los viarios a fin de garantizar la suficiente funcionalidad de los mismos como soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos. Para ello se asumen tres escalas en lo que se refiere a los criterios específicos de ordenación:



- a) A escala territorial es necesario reforzar la integración de la estructura viaria con la del vecino término de Tacoronte, para lo cual se han tenido en cuenta las determinaciones del documento de aprobación inicial del PGO de ese Municipio.
- b) A escala del conjunto de la AUH, completar la estructura viaria interior en dos ámbitos de gestión, así como garantizar que, de producirse la urbanización del ámbito de suelo urbanizable no sectorizado, se refuerce el viario estructurante transversal (continuación del Camino Tabares hacia Tacoronte) y longitudinal (enlace de la vía que discurre en Tacoronte junto al límite municipal hasta el Camino Garimba).
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la progresiva ampliación de las secciones viarias mediante rectificaciones de alineaciones no programadas.

Respecto a la ordenación de la edificación, el objetivo es homogeneizar en la medida de lo posible las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones, no sólo destinadas a uso residencial sino también al industrial-terciario y dotacional.

5.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

5.3.1. Ordenación Estructural

La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, como en el PGO 2004, si bien con ligeros cambios en la delimitación. Los terrenos interiores en el extremo sur del AUH se conforman como un pequeño ámbito de suelo urbano no consolidado ya que no cuentan con las condiciones exigidas legalmente. La finca adyacente al noroeste a la promoción unifamiliar ya citada se categoriza como suelo urbanizable sectorizado ordenado con el carácter de área de ensanche del núcleo. Los terrenos comprendidos entre esta finca, las bandas de suelo urbano al borde de los caminos Garimba y del Pajar y el término municipal de Tacoronte, se categorizan como suelo urbanizable no sectorizado. La exclusión de este ámbito del crecimiento urbano de Guamasa obedece a la voluntad de los propietarios, asumida por la Corporación municipal; si no se categorizan como suelo rústico de protección agraria se debe a que el área adyacente en Tacoronte está clasificada como suelo urbano. La opción del SUNS permite el mantenimiento de los usos agrarios en las actuales fincas y garantiza la reserva de estos terrenos para su eventual incorporación al núcleo urbano en el futuro, contribuyendo en su día a la mejora de la estructura viaria del conjunto.

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) Carretera del Boquerón (TF-156, desde el nudo de la Autopista del Norte hasta Valle de Guerra), considerado viario territorial de nivel 1.
- b) El Camino Garimba, viario territorial de nivel 1.
- c) El tramo propuesto entre los dos anteriores.

El PGO interviene sobre este eje trazando un nuevo tramo por el borde noroccidental del AUH que enlaza la actual carretera con el Camino Garimba, desdoblado el viario general del siguiente modo: desde Santa Rosa de Lima hasta el nuevo tramo el tráfico será en sentido oeste con carácter de travesía urbana. El nuevo tramo será en sentido sur y en el tramo del Camino Garimba (que pasa a formar parte de este eje estructurante, también con carácter de travesía) la circulación será en sentido este. Al llegar a Santa Rosa de Lima se dispone una glorieta y desde ahí sigue como travesía, por el actual Camino del Majano (borde del AUH) en el que se rectifican las alineaciones para mejorar la sección viaria.

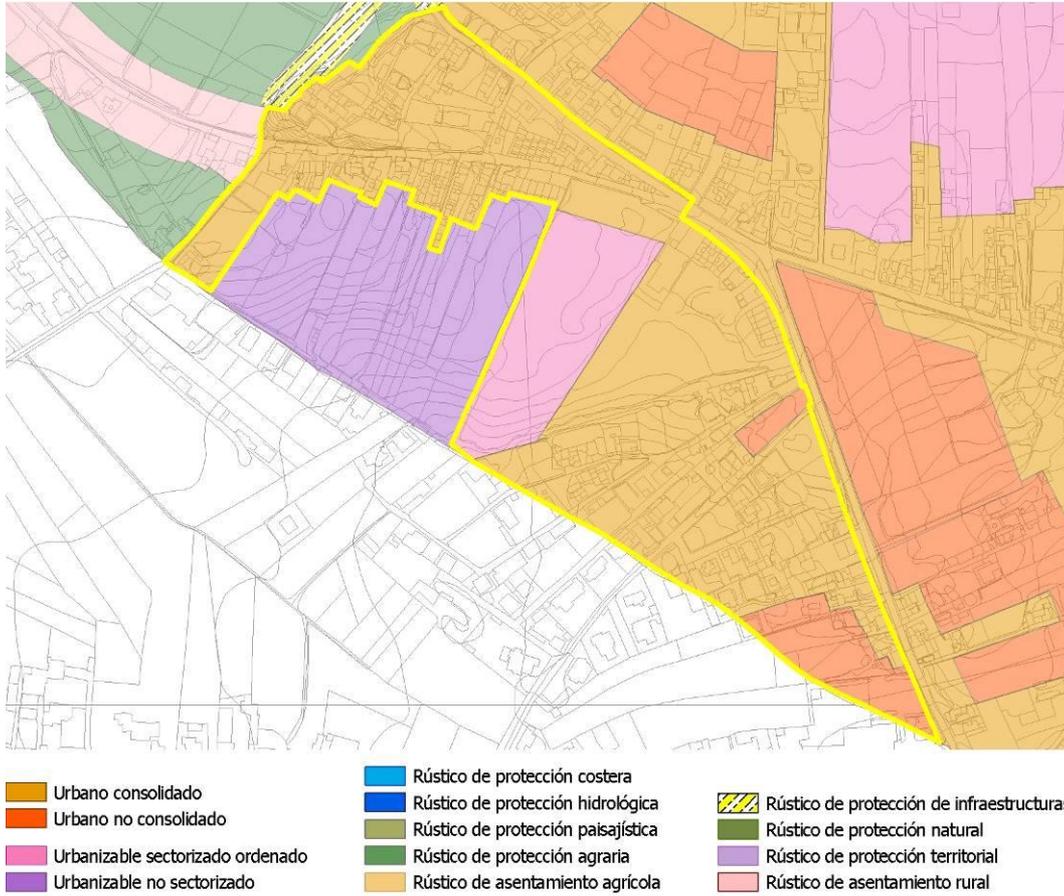


Figura33: Categorización del suelo

En todo caso, para entender la estructura viaria de esta AUH no basta con los elementos descritos, sino que han de mencionarse los que discurren (o han de discurrir de acuerdo con su ordenación urbanística) por el adyacente Municipio de Tacoronte. Deben señalarse al menos los siguientes ejes viarios:

- El Camino de la Caridad, que cierra por el sur la "unidad territorial" en que se integra la presente AUH.
- El Camino del Trazo, prolongación del lagunero del Pajar y del nuevo tramo de desdoblamiento de la Carretera del Boquerón, ambos ya citados.
- La pista asfaltada que discurre en Tacoronte, adyacente al límite municipal. De sectorizarse el ámbito al sur de esta AUH este eje deberá ensancharse en el Municipio de La Laguna y prolongarse hacia el oeste hasta enlazar con el Camino Garimba. Ello permitiría en su momento, una mejor funcionalidad viaria y un acceso por el sur al núcleo de Guamasa.
- El nuevo eje previsto en el PGO de Tacoronte que va desde el Camino de La Caridad hasta el límite municipal, más o menos en el punto en que confluiría con la prolongación del Camino Tabares (c). En esa confluencia, de sectorizarse el ámbito al sur de esta AUH, habría de disponerse una glorieta que distribuyera los tráficoes entre Guamasa y esa zona de Tacoronte.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

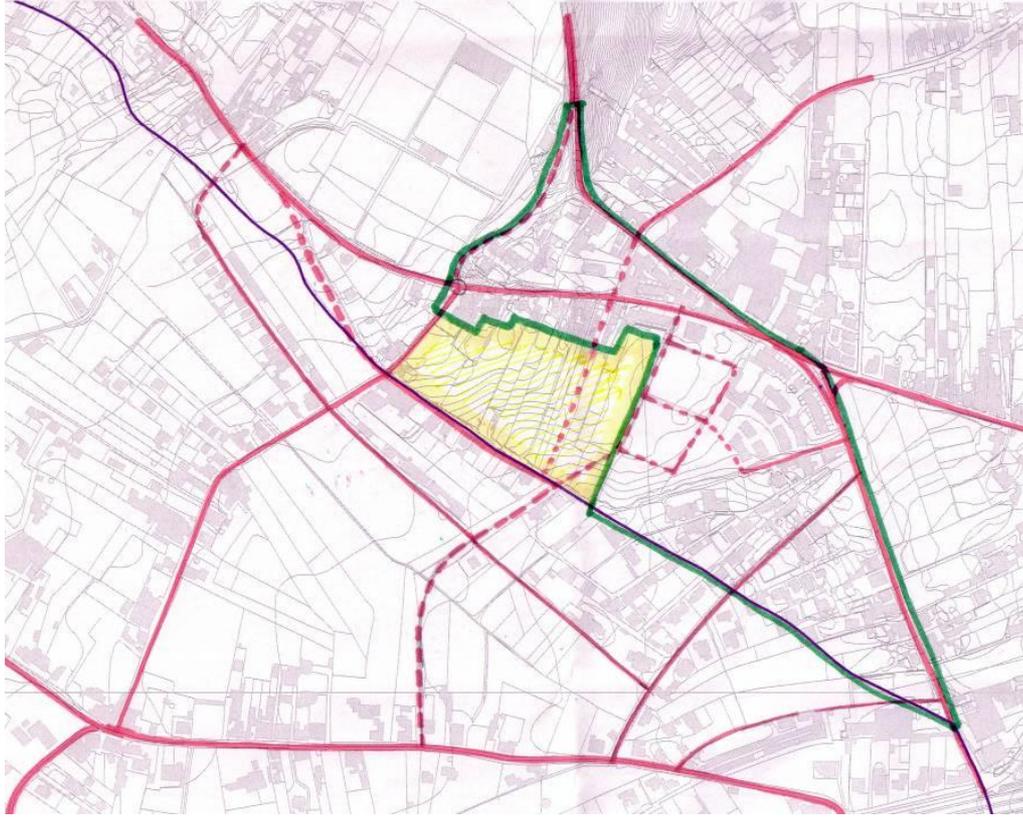


Figura 34: Esquema red viaria

5.3.2. Trama urbana

Las vías existente que se incorporan a la trama como viario urbano secundario son:

- El Camino del Pajar (en el límite noroccidental), viario urbano secundario que se prolonga, en el término de Tacoronte, por el Camino del Trazo culminando con el de Garimba en una intersección a nivel con preferencia del tráfico que circula desde El Boquerón, para dar continuidad al tramo que desdobra la Carretera del Boquerón. El PGO rectifica las alineaciones de este tramo para posibilitar una progresiva ampliación de sección.
- La Calle de la Ñamera, (prolongación del Camino Tabares), eje urbano de segundo nivel en la que se amplía su sección a 10 m de ancho por exigencias funcionales. Dada la importancia de este tramo para completar el eje estructurante, se programa como una actuación pública directa (A2) delimitando el correspondiente ámbito de gestión asistemática (0506-3). Si se sectoriza el ámbito SUNS al sur del AUH, este eje se prolongará hasta el que discurre en Tacoronte junto al límite municipal.

En la mayoría de los viarios existentes (incluyendo aquéllos que no cuentan con todas las condiciones de urbanización requeridas legalmente) se mantienen sus trazados, si bien en muchos tramos, dada la escasa dimensión de sus secciones, se rectifican las alineaciones para ampliarlos, evitando siempre afecciones a los edificios (lo cual ha impedido en varios tramos lograr secciones de dimensión suficiente). Estas rectificaciones no son programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

Todos estos viarios se consideran de jerarquía urbana local, con anchos de 6 metros (e incluso 5), diseñados con secciones previstas para la coexistencia en los tráfico peatonales y vehiculares.

Se crea un eje de nuevo trazado para articular el interior de la parte sur del AUH, "co-siendo" los estrechos viarios transversales a los Caminos del Majano y Garimba. En este eje, con sentido único de circulación hacia el noroeste, cabe distinguir los siguientes tramos:

- a) El primero nace transversal desde el Camino del Majano (enfrentado a la Calle de la Trilladora), luego gira en dirección norte hasta llegar a la Calle Guaydil. Se dimensiona con un ancho de 10 metros y discurre en casi toda su longitud en la unidad de actuación 0506-8 (de SUNC), salvo la última parte que engancha en la Calle José Feliciano y se prolonga hasta la Calle Guaydil como recinto A2 (0506-15).
- b) El segundo tramo viene conformado por las partes más occidentales de las calles Guaydil y del Platanal cuya sección debe ampliarse hasta 10 metros, en el marco de las gestiones asistemáticas A6 del recinto 0506-11 y A3 del recinto 0506-9.
- c) El tercer tramo es de nuevo trazado y enlaza la Calle del Platanal con la Calle Balo al sur de la manzana de adosados de esa promoción. Se trata del recinto de actuación pública A2 (0506-15), dentro del ámbito de gestión asistemática A3 0506-9.
- d) El cuarto tramo discurre dentro de la promoción de adosados, coincidiendo con la calle actual y prolongándose hacia el noroeste a través de una parcela vacante municipal para permitir el enlace con el sector de suelo urbanizable adyacente. Esta parcela corresponde a la cesión del 10% de aprovechamiento de la citada promoción, justificándose su cambio de uso de acuerdo a lo regulado en el artículo 36 LOTENC.
- e) El quinto y último tramo programado por el PGO es un viario transversal del sector de suelo urbanizable industrial-terciario adyacente, cuya ejecución se resolverá en el marco de la gestión sistemática de dicho ámbito (0506-1).
- f) Además, en el caso de que se sectorice el ámbito de SUNS al sur de esta AUH, este viario habrá de prolongarse hasta llegar al Camino del Pajar, con al menos un cruce intermedio en el eje transversal que daría continuación al Camino Tabares.

Se han rectificado las alineaciones de todos los viarios que tienen carácter estructurante, para darles unas secciones entre 10 y 12 m de ancho a fin de garantizar el buen funcionamiento de los mismos. Salvo en el caso de la Calle de la Ñamera y del nuevo trazado viario que parte del Camino Majano, las demás rectificaciones de alineaciones son no programadas.

Por último, ha de señalarse que prácticamente todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales. Hay, no obstante, unas pocas excepciones puntuales, debido a que las características del tráfico o la topografía del territorio no hacen viable ni conveniente el acceso a las piezas desde las mismas.

5.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas del suelo urbano del AUH el uso principal es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre. En la nueva área de expansión (urbanizable), por limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora) se establecen como principales los usos industriales y comerciales, tal como se describe y justifica en el capítulo específico sobre este sector.

Los usos públicos dotacionales y de espacios libres calificados en esta AUH se localizan casi todos en los ámbitos de gestión sistemática delimitados en cumplimiento de lo dispuesto legalmente. Aparte, se califica como equipamiento (uso principal obligatorio) la parcela triangular situada al suroeste de la promoción de adosados citada, en la cual se ha ejecutado una escuela infantil municipal.

5.3.4. Condiciones de la edificación

Al tratarse en su mayor extensión de suelo urbano, se han mantenido, como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación del AUH, y dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza.

Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela, se establecen con carácter general los parámetros de ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos. Para la regulación de futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y el círculo mínimo inscribible, salvo en ciertas piezas en las que se establece la longitud mínima del lindero frontal.

A continuación se describen y justifican brevemente las condiciones de edificación establecidas en las piezas de esta AUH:

- a) En las piezas con uso unifamiliar 0506_5, 0506_11, 0506_2 y 0506_30, situadas entre la Carretera del Boquerón y el Camino Garimba, dadas las características de la parcelación y la edificación, se ha establecido una superficie de parcela mínima para futuras subdivisiones de 150 m²s y un círculo mínimo inscribible de 8 m. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se fija en un 60%. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal que varía entre 2 m con la finalidad de homogeneizar la fachada del Camino Garimba. En la pieza 0506_5, se ha establecido una separación mínima a lindero frontal de manera gráfica en las parcelas orientadas a la Carretera Boquerón-Valle de Guerra.
- b) En las piezas con uso unifamiliar, 0506_3, 0506_4, 0506_12, 0506_16, 0506_19, 0506_38, situadas en los viarios transversales al Camino del Majano, se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie de parcela mínima de 200 m²s y un círculo mínimo inscribible de 8 metros. Así mismo, se ha establecido un porcentaje máximo de ocupación del 50% por la edificación, que se dispondrá con una separación mínima a lindero frontal y posterior de 3 metros en todas las piezas.
- c) En las piezas con uso unifamiliar 0506_1, 0506_2, 0506_17, 0506_18, 0506_39 y 0506_40, situadas también en los viarios transversales al Camino del Majano, se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie de parcela mínima de 350 m²s y un círculo mínimo inscribible de 12 metros. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación se establece en un 35% y se dispondrá con una separación mínima de 3 metros a todos sus linderos.
- d) En las piezas con uso unifamiliar 0506_6, 0506_9, 0506_13, 0506_20, 0506_31 y 0506_35, se establece una superficie de parcela mínima de 150 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 5 m. El porcentaje máximo de ocupación se fija en un 50%. Para la disposición de la edificación se fija una separación mínima al lindero frontal y posterior de 3 m en las piezas 0506_6, 0506_20 y 0506_31. En las piezas 0506_9 y 0506_13, en el Camino Garimba, la separación mínima a lindero frontal será de 2 m para homogeneizar el tratamiento del viario. En la pieza 0506_35 no se establecen parámetros que regulen la disposición de la edificación en las parcelas resultantes. En estas piezas se permite el uso residencial unifamiliar agrupado.
- e) En las piezas 0506_10 y 0506_14, situadas en el Camino Garimba, se establece para futuras subdivisiones parcelarias una longitud mínima de lindero frontal de 8 m y una superficie de parcela mínima de 150 m²s. La disposición de la edificación se re-



gula con separación mínima a lindero frontal de 2 m y de 3 m al posterior. En estas piezas se admite el uso unifamiliar agrupado.

- f) La pieza con uso unifamiliar 0506_7 es de régimen transitorio, por lo que se ha respetado la ordenación establecida en el PGO-2004: longitud mínima de lindero frontal en 5 m, superficie mínima de parcela de 150 m²s, círculo mínimo inscribible de 6 m, separación mínima a lindero frontal y posterior de 3 m, separación mínima entre edificios de 8 m y ocupación máxima de la edificación del 50%.
- g) Se han delimitado dos piezas con el uso residencial unifamiliar agrupado para legitimar grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que comparten usos comunes. En las piezas 0506_32 y 0506_33, en el Camino Garimba, con serventías de acceso desde la vía pública a las parcelas interiores, se establece parcelación vinculante para garantizar el mantenimiento de los espacios comunes, fijando el número máximo de viviendas por pieza (para regular futuras subdivisiones) y separación mínima de 2 m al lindero frontal, (para posibilitar la rectificación de la alineación al Camino Garimba).
- h) En la pieza 0506_28 de uso equipamiento comunitario se mantienen los parámetros del PGO-2004 fijando una separación mínima a todos sus linderos de 5 m y una ocupación máxima por la edificación del 50%.

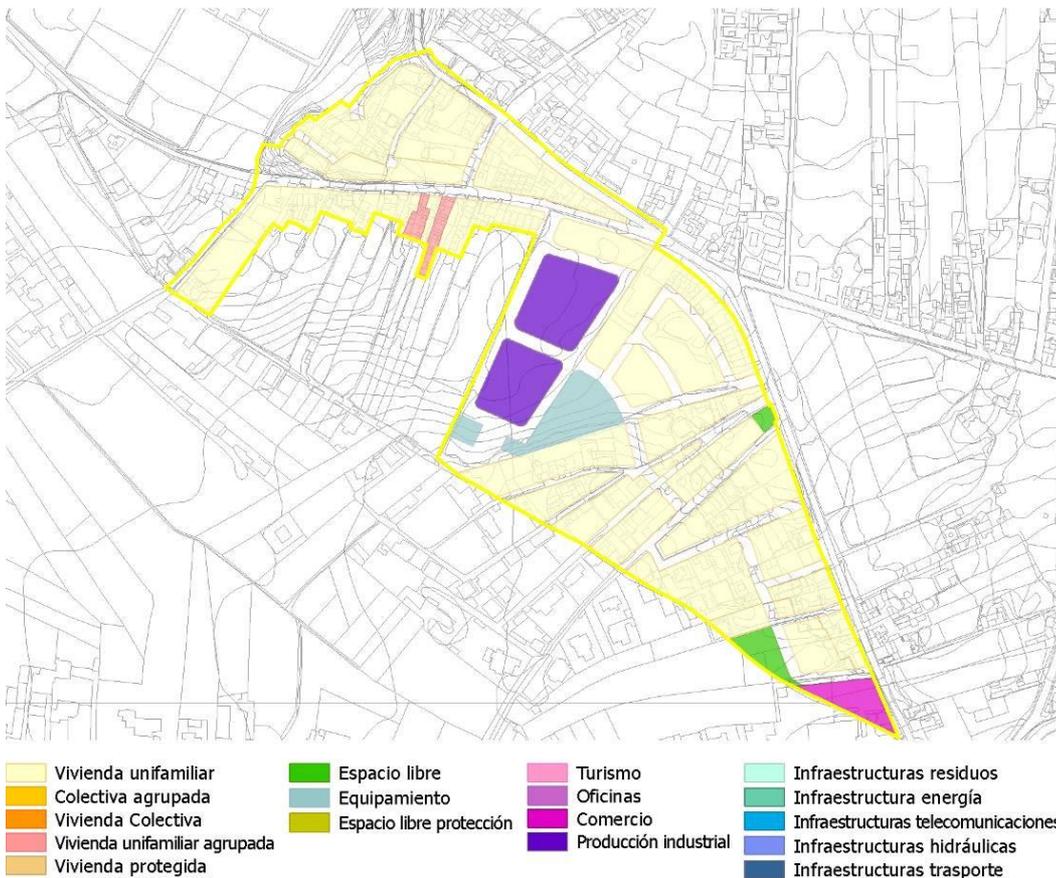


Figura 35: Esquema de ordenación AUH – El Boquerón



5.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH se delimitan varios ámbitos de gestión, distinguiéndose entre los que se han de llevar a cabo mediante procedimientos asistemáticos (actuaciones de mejora urbanística en suelos urbanos consolidados) y a través de procedimientos sistemáticos (en suelos urbanos no consolidados y el sector urbanizable). Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 5.3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede) que se delimitan como ámbitos de gestión A2. En el AUH se han delimitado tres de estos ámbitos:
 - b1. El 0506_16, que comprende la ejecución del nuevo ramal de desdoblamiento de la Carretera del Boquerón hasta su enlace con el Camino Garimba (incluyendo la nueva glorieta). Esta actuación se asigna al Cabildo de Tenerife.
 - b2. El 0506_3, delimitado para obtener los terrenos resultantes del ajuste de alineaciones de la Calle de la Ñamera, para ampliar su sección a 10 metros de ancho.
 - b3. El ámbito de gestión 0506_15, que pese a incluirse dentro de un ámbito de modalidad A6 y un ámbito de gestión A3 queda excluido de la gestión del mismo. Su finalidad es obtener los terrenos y ejecutar las obras necesarias del tercer tramo del nuevo eje interior, tal como se describe en el apartado 5.3.2.
- c) Las consistentes en la obtención y ejecución de nuevos viarios que se disponen sobre suelos urbanos consolidados pero necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente, y consiguientemente, se delimitan como recintos de modalidad A5. En esta AUH se han delimitado los siguientes tres ámbitos de gestión A5:
 - c1. El 0506_5: correspondiente a la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0506_1 con el Camino Garimba.
 - c2. 0506_6: correspondiente a la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0506_1 con la Calle Balo.
 - c3. 0506_13: correspondiente a la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática 0506_8 con el Camino del Majano
- d) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3 (0506_9), dada su complejidad funcional, donde muchas de las parcelas tienen frente a varios viarios, con la finalidad de mejorar y reurbanizar dicho viario. Este ámbito con forma trapezoidal adyacente al sur de la promoción de adosados, que comprende varias parcelas unifamiliares (edificadas aproximadamente en un 50%) con acceso desde las calles el Hornillo, los Diegos, Rosalía de Estévez y el Platanal. Son viarios públicos asfaltados pero en malas condiciones de urbanización y con anchos insuficientes, que habrán de reurbanizarse (y ampliarse puntualmente) de acuerdo a la sección de coexistencia establecida en el PGO. De este ámbito se excluye el ya citado 0506_15.
- e) Finalmente, se delimitan grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso, a fin de que los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios, a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado adquiriendo las parcelas la condición de solar. Los ámbitos de esta modalidad A6 que se delimitan en la AUH son los siguientes:



- e1. 0506_2: comprende las parcelas con acceso desde el Pasaje de la Máquina, una pista asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.
- e2. 0506_7: el objeto de la delimitación es acondicionar la actual pista desde la que se accede a unas edificaciones (y una parcela vacante) en el extremo norte del AUH. El remate de la pista se resuelve con un fondo de saco.
- e3. 0506_11: comprende las parcelas con acceso desde la Calle Guaydil, de características muy similares a las anteriores pero que además, debe completarse en el tramo de tierra que llega hasta el Camino del Majano.
- e4. 0506_12: se delimita para completar la urbanización de la Calle José Feliciano, de características muy similares a las restantes de este entorno. Se excluye también el ámbito 0506_15, de modalidad A2.

Se delimitan los siguientes tres ámbitos de gestión sistemática:

- a) El 0506_10, que proviene del PGO-2004 y se encuentra en curso de ejecución. En consecuencia, se mantienen las condiciones de ordenación y gestión previamente vigentes hasta su completa culminación.
- b) El 0506_1, en el extremo sur del AUH, cuya ordenación se describe y justifica en el siguiente apartado 5.3.6.
- c) El 0506_8, al sur del Camino Garimba, cuya ordenación se describe y justifica en el siguiente apartado 5.3.7.

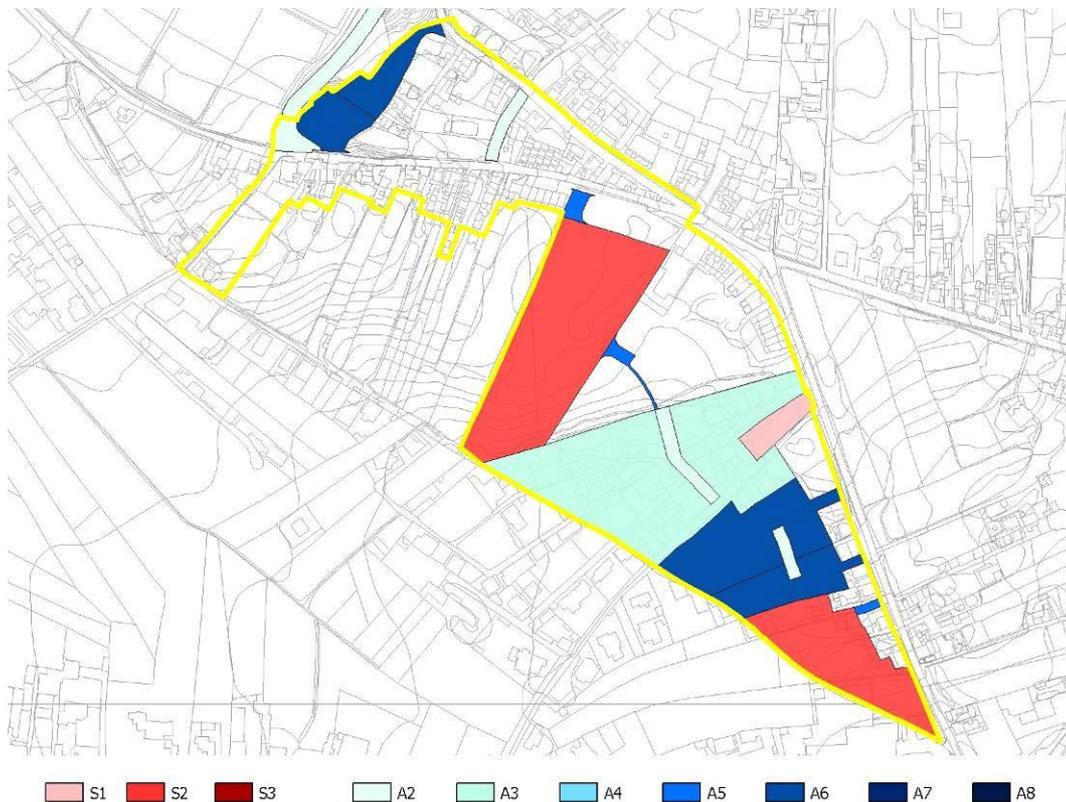


Figura 36: Esquema ámbitos de gestión AUH



5.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0506_8: Camino del Majano

Este ámbito, situado en el extremo sur del AUH, comprende los terrenos interiores entre el Camino del Majano, viario urbano de nivel 1 y el límite municipal con Tacoronte, formando un polígono sensiblemente triangular (se excluye la banda de parcelas unifamiliares con frente al Camino del Majano) de 7.410 m²s. Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización así como los requerimientos urbanísticos, estos terrenos se delimitan como una unidad de actuación en suelo urbano no consolidado, abarcando seis parcelas privadas (el PGO-2004 también los categorizaba como SUNC, pero con un perímetro ligeramente distinto).

La problemática fundamental de este ámbito radica en su ausencia de viario interior que permita no sólo la ocupación urbana del mismo sino también que estos terrenos cumplan el papel de articulación tanto hacia el norte (ámbitos asistemáticos de esta AUH) como hacia el vecino término de Tacoronte al oeste. La ordenación que se plantea tiene como objetivo justamente resolver la problemática señalada y para ello, asignar suficiente aprovechamiento lucrativo que posibilite la viabilidad de este ámbito de pequeño tamaño.

De otra parte, este ámbito se encuentra incluido dentro de la huella sonora del aeropuerto norte (como gran parte de Guamasa), lo cual limita la implantación de nuevos usos residenciales. No obstante, las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno hacen obligado destinarlos, al menos parcialmente, a la construcción de viviendas unifamiliares. Toda vez que este ámbito ya tenía este uso en el PGO-2004, no se incumplen los condicionantes legales aeronáuticos, tal como se justifica en el Documento I2 de este PGO.



Figura 37: Esquema de ordenación del ámbito 0506_8

En base a lo anterior, la ordenación establecida se basa en un viario en forma de L de 10 metros de ancho que es el primer tramo del eje interior descrito en el apartado 3.2. El brazo en sentido oeste-este ocupa la franja norte de la parcela comercial existente (espacio de los



actuales aparcamientos) previéndose su prolongación hasta el Camino de la Caridad a través de un nuevo viario previsto en el PGO de Tacoronte (Documento de Aprobación Inicial). El resto de la trama se configura mediante la continuación de un viario paralelo a la Calle José Feliciano mediante la previa obtención y urbanización de parte de él, con la delimitación de un ámbito de gestión asistemático, con cargo a la nueva área de desarrollo. Se trata de un viario secundario de sentido único y 7 metros de ancho. Todas las alineaciones se consideran principales.

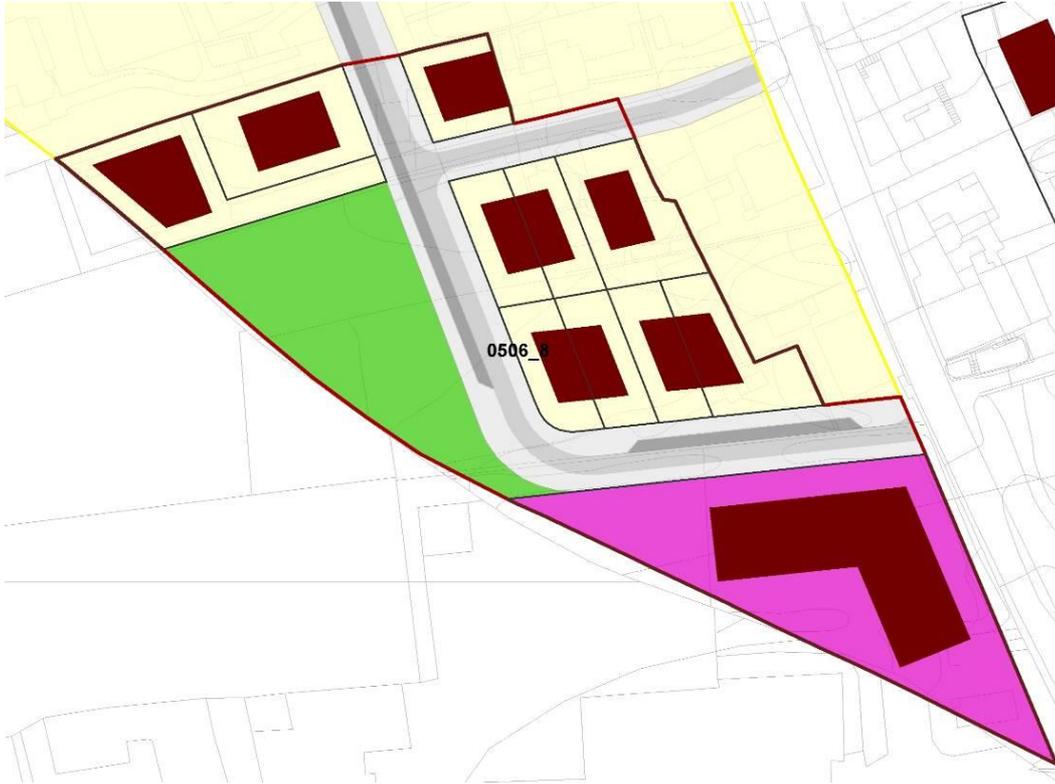


Figura 38: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0506_8

Así resultan cuatro piezas lucrativas, en las que las condiciones de ordenación, establecidas buscando la armonización con el entorno y siempre con una altura máxima de 2 plantas, son las que se describen a continuación:

- La 0506_41 queda como trasera de la manzana del ámbito A6 0506_12 y se destina al uso principal de vivienda unifamiliar (chalet), con superficie mínima de parcela de 350 m²s, porcentaje máximo de ocupación del 35% y 3 metros de separación mínima a todos los linderos. La capacidad estimada es de 2 viviendas.
- La 0506_42 completa la pieza en suelo urbano consolidado con frente al Camino Majano y se destina también al uso principal de vivienda unifamiliar, si bien permitiendo el adosamiento lateral, con superficie mínima de parcela de 200 m²s, un 50% de ocupación máxima y separación mínima de 3 metros a los linderos frontal y posterior. Con estas condiciones, la capacidad estimada es de 1 vivienda.
- La 0506_43 es la que queda comprendida entre los dos viarios nuevos de la unidad de actuación y en la misma se destina a viviendas unifamiliares pareadas. En ella se fija una superficie mínima de parcela de 200 m²s, un 50% de ocupación máxima y separación mínima de 3 metros al lindero posterior y 5 al frontal. Con estas condiciones, la capacidad estimada es de 7 viviendas.

- d) La 0506_37 se dispone al sur de la unidad de forma triangular debido a que queda cerrada al oeste por el límite municipal. Por su probable integración al resto de la parcela catastral existente se califica con el uso principal de local comercial, asignándole un porcentaje máximo de ocupación del 35% así como separaciones mínimas de 5 metros al lindero frontal y 3 a los restantes.

La última pieza, la 0506_22, se destina a espacio libre público, con una superficie de 1.235 m²s, de modo que se cumple lo exigido en el Artículo 36 de la LOTENC. Su ubicación junto al límite municipal de Tacoronte permite que el PGO de este municipio amplíe su dimensión de modo que se conforme un parque urbano de buen tamaño en posición central para todas las viviendas existentes y futuras entre el Camino Majano y el de la Caridad.

5.3.7. Ámbito de gestión sistemática 0506_1: Camino Garimba

Este ámbito se corresponde con la finca rústica adosada al oeste de la promoción de adosados y constituye la parte más oriental del área comprendida entre el límite municipal y el Camino Garimba, desde la urbanización citada hasta la Calle del Trazo, que tras la participación pública sobre las alternativas del Avance, fue propuesto como área de crecimiento del núcleo de Guamasa. Sin embargo, durante el proceso de concertación posterior, la totalidad de los propietarios de las restantes fincas manifestaron al Ayuntamiento su voluntad de mantener la clasificación de suelo rústico sobre sus terrenos, opción que fue asumida por la Corporación. En consecuencia, se ha optado por delimitar este ámbito como un único sector de suelo urbanizable sectorizado ordenado, manteniendo el resto de los terrenos en la categoría de suelo urbanizable no sectorizado, tal como se ha justificado en el apartado 3.1. La finca es en la actualidad un terreno agrícola abandonado, sin edificaciones ni instalaciones en su interior; su único acceso se produce por un estrecho paso de tierra desde el Camino Garimba (entre la gasolinera y una promoción de adosados).

El objetivo que se persigue con la incorporación de este ámbito al crecimiento del núcleo de Guamasa es contribuir a la mejor articulación de la estructura urbana de la unidad territorial a caballo entre el Municipio de La Laguna y el de Tacoronte (véase apartados 2 y 3.1). De otra parte, la inclusión de este sector dentro de la huella sonora del Aeropuerto Norte ha obligado a asignarle un destino industrial-terciario. Desde estas premisas, los criterios de ordenación se han basado en propiciar que la nueva trama viaria mejore la actual del entorno y a la vez, sea compatible con la futura, tanto la prevista en el planeamiento de Tacoronte como la que articularía el área de SUSN si eventualmente se sectorizara.

Así, la configuración de la trama se concreta en un esquema viario sencillo basado en dos calles norte-sur en los linderos laterales de la finca, completándose con tres transversales de menor longitud que dividen el sector en tres piezas. El trazado y condiciones de cada uno de estos viarios, todos con un ancho de 11 metros, se describe y justifica como sigue:

- a) La calle longitudinal, viario urbano secundario junto al lindero oeste, conecta con el Camino Garimba y en su primer tramo, que corresponde con la banda de terrenos que tienen la categoría de suelo urbano consolidado al cumplir los requisitos legales, se incluye en el ámbito de gestión asistemática 0506_5, con cargo a la gestión del sector. Este primer tramo será necesariamente de salida y de un único sentido de circulación.
- b) La calle longitudinal junto al lindero este queda comprendida entre las transversales primera y tercera, toda vez que no es posible su conexión ni al Camino Garimba ni a ningún futuro viario en su extremo sur (parcela de la guardería municipal). Toda ella es de circulación en sentido norte, con aparcamientos en línea cuando el ancho de la vía lo permite.



- c) La primera calle transversal discurre por la trasera de la banda de suelo urbano consolidado con frente al Camino Garimba, cerrando el anillo viario interior con la circulación en sentido oeste (tráficos desde la longitudinal este a la oeste y salida hacia el Camino Garimba).
- d) La segunda calle transversal es la que divide las dos manzanas lucrativas y se dispone de modo que forme parte del eje interior de nuevo trazado que viene desde el sur del AUH. Para ello, su embocadura se ha hecho coincidir con la parcela municipal de la vecina urbanización de adosados que a su vez, es el ámbito de gestión 0506_6, con cargo a la gestión del sector. Se prevé la circulación en sentido único hacia el oeste, en una sección con aparcamientos en línea en un lateral de la calzada.
- e) La tercera calle transversal es la que cierra el anillo, conectando con sentido de circulación hacia el este, las dos longitudinales. La posición en que se dispone obedece a dos motivos: de un lado el dimensionamiento de la pieza más meridional que se destina a las cesiones dotacionales del sector, y de otro a que el punto de encuentro con la longitudinal oeste es aproximadamente el que corresponde a la prolongación del nuevo eje viario previsto en el PGO de Tacoronte; de este modo, si se sectorizan los terrenos adyacentes, dicho eje podría prolongarse hasta el sector y permitir la conexión del mismo con el Camino de la Caridad.

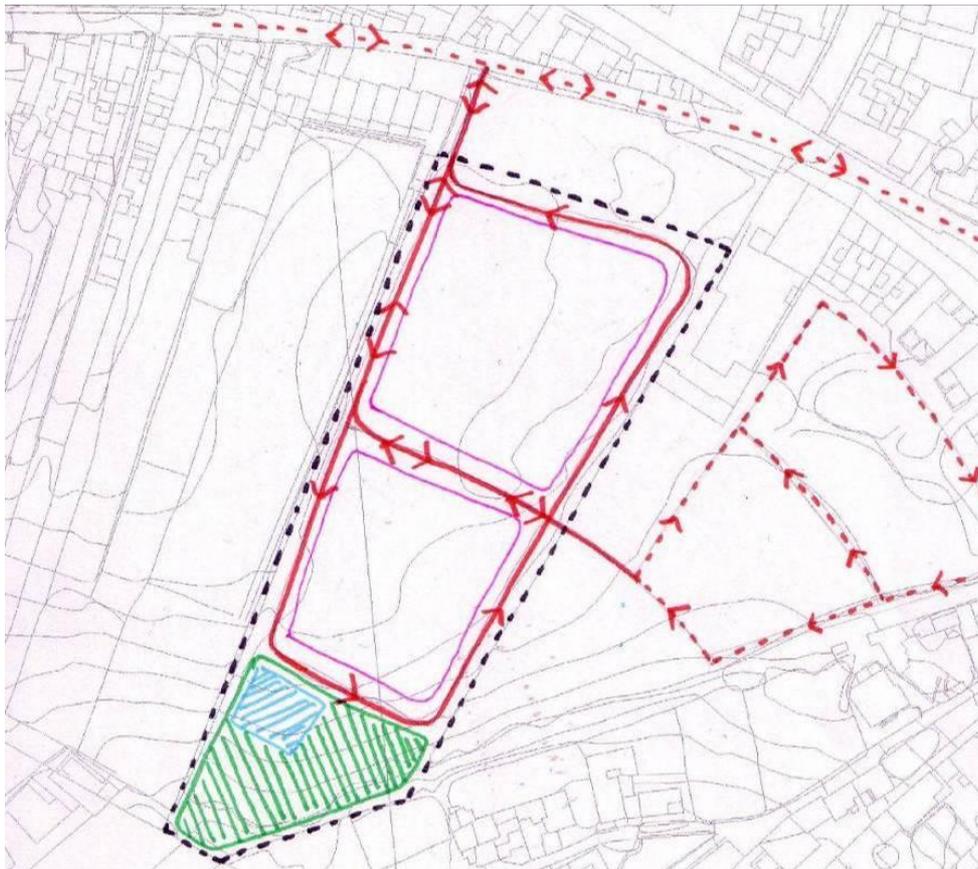


Figura 39: Esquema de ordenación del ámbito de gestión 0506_1

Con el esquema viario descrito quedan conformadas tres manzanas, dos lucrativas para usos industriales y comerciales, y la más meridional destinada al espacio libre público y los equipamientos y dotaciones exigidos legalmente. Las condiciones de ordenación edificatoria para las dos piezas lucrativas (iguales en ambas) en coherencia con su destino, se concretan en 400 m²s de superficie de parcela mínima y un círculo inscribible de 13 metros, separacio-



nes mínimas a los linderos frontal de 5 metros y posterior de 3 metros, permitiendo el adosamiento lateral; 2 plantas de altura máxima y edificabilidad máxima de 1,3m²c/m²s. En las piezas de equipamiento y dotaciones de la manzana sur tan sólo se fija una edificabilidad máxima de 1 m²c/m²s, dejando total libertad a la disposición y conformación volumétrica.

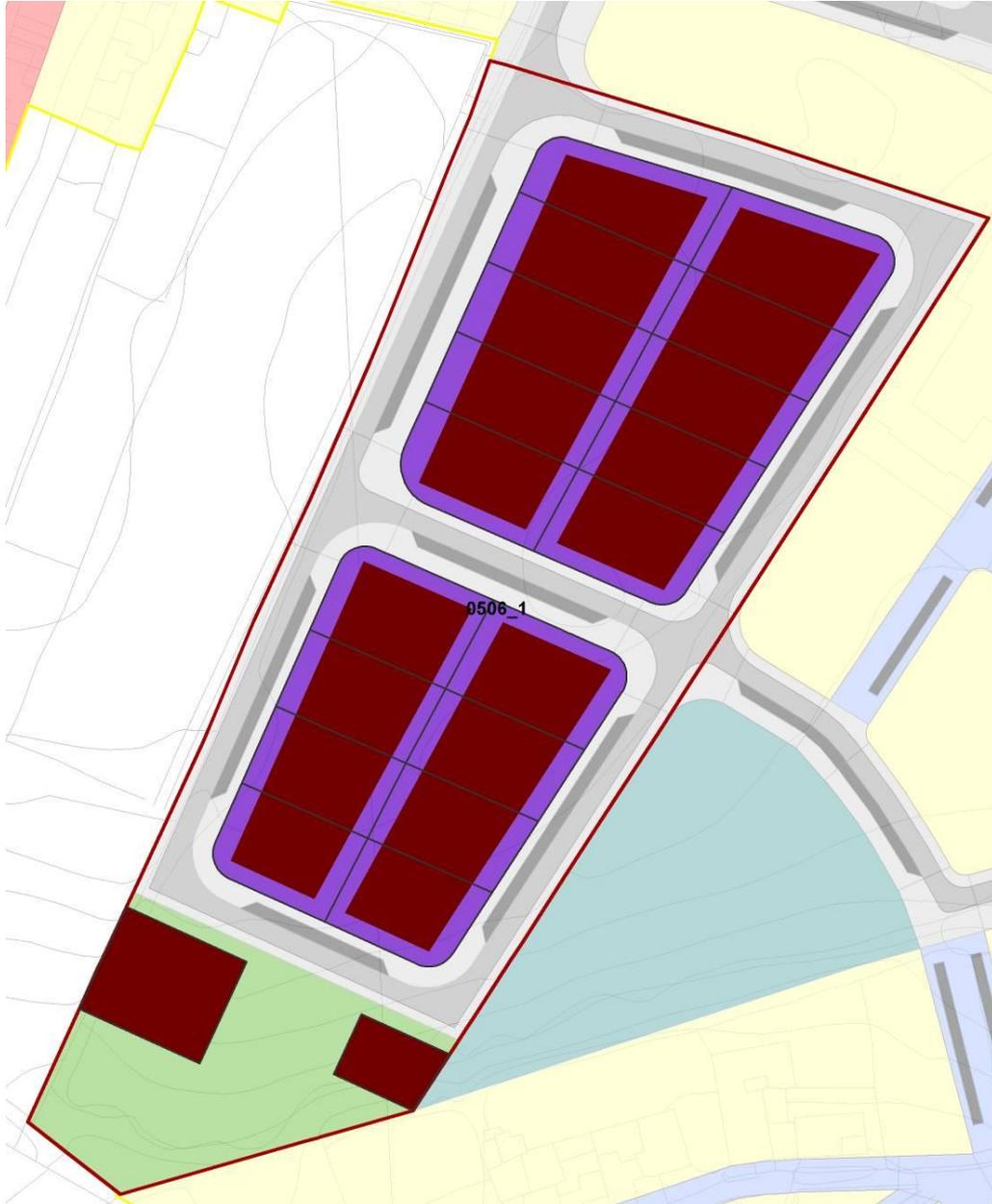


Figura 40: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0506_1



6. AUH-0507: TABARES

6.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbana Homogénea Tabares, (AUH-0507), se dispone en el extremo noroeste del núcleo de Guamasa y contacta en parte con el vecino Municipio de Tegueste. Su delimitación abarca principalmente los terrenos que se apoyan en el Camino Tabares o que acceden desde el mismo. Sus límites quedan definidos como sigue:

- a) Al norte y noroeste contacta con el suelo rústico de protección natural y agraria.
- b) Al este, la Calle Padilla Alta, que marca el linde con el Municipio de Tegueste, y la Calle Eucalipto, que marca el límite con el AUH 0505: Suertes Largas 2.
- c) Al sur, la Carretera del Boquerón (TF-156, de Guamasa a Valle de Guerra), que define el límite con el AUH-0506: El Boquerón, y por el Camino Tabares, que marca el límite del AUH 0505: Suertes Largas 2.

La estructura parcelaria de esta AUH se caracteriza por las subdivisiones de las suertes originarias, siendo muchas de ellas continuación de las procedentes del AUH vecina Suertes Largas 2. El origen de las mismas es agrario por lo que los viarios existentes son resultado de transformaciones de antiguas serventías de escasas dimensiones y bajos niveles de funcionalidad que han permitido la ocupación edificatoria mayoritariamente con viviendas unifamiliares aisladas. Aún así quedan terrenos sin edificar centralizados en el AUH, los cuales dada su situación estratégica, se ordenaron en el Avance de la Aprobación Inicial. Con el desarrollo de los mismos y la creación de nuevos ámbitos de gestión, se pretendía crear un viario trasero que permitiera el cierre de la edificación hacia el suelo rústico, ampliando así las posibilidades de conexión viaria en el extremo norte del AUH. Esta propuesta, como resultado de la participación ciudadana y posterior consulta administrativa, se ha descartado.



Figura 41: Delimitación del AUH



6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática del AUH deriva de la propia estructura parcelaria original de la zona de Guamasa, basada en suertes largas rurales que han sufrido numerosas subdivisiones y que posteriormente se han ido edificando de manera esporádica. En un inicio la edificación se había concentrado principalmente en los bordes de los viarios estructurantes y posteriormente se fue extendiendo hacia el suelo rústico limítrofe. Esto ha supuesto la necesidad de acceder a las parcelas resultantes, por lo que existen numerosas serventías rurales que se han ido transformando en viarios urbanos. Así, la trama viaria del AUH se basa en un eje estructurante, el Camino Tabares, a partir del cual parten numerosos viarios perpendiculares que organizan la disposición de la edificación. Estos viarios no tienen continuidad ni conexión entre ellos, lo cual complica la movilidad de la zona, por lo que el Camino Tabares absorbe todos los desplazamientos.



Figura 42: Categorización del suelo del PGO de Tegueste

El mayor grado de urbanidad derivado de la colindancia a Guamasa ha permitido más recientemente, la aparición de nuevas tipologías, mayoritariamente adosados, como las promociones surgidas en algunas manzanas situadas en los viarios perpendiculares al Camino Tabares. La progresiva colmatación edificatoria del AUH sin la necesaria previsión de nuevos viarios interiores, hace que a estas alturas resulte muy difícil conformar una mínima trama urbana que resuelva los evidentes problemas de insuficiencia de las infraestructuras soporte. Las manifestaciones más notables de este problema de base son, entre otras:

- a) Escasa sección de los viarios transversales al Camino Tabares en los que se mezclan las circulaciones peatonales y de vehículos, lo que además se complica con tránsitos en doble sentido y posibilidad de aparcar en secciones demasiado estrechas.
- b) Falta de continuidad de la trama viaria con abundantes viarios en fondo de saco. Además, el alto grado de colmatación de la edificación hace extremadamente difícil

el trazado de nuevos viarios transversales, así como la ampliación de la sección de los ya existentes.

- c) En algunos tramos viarios la edificación se ha ubicado de manera desordenada, lo que da por resultado secciones heterogéneas del viario sin los servicios mínimos exigidos que en ocasiones, se limitan a una calzada asfáltica, sin aceras ni ningún otro elemento de urbanización.
- d) En la Carretera del Boquerón (en el extremo sur del AUH) existen agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores.
- e) Escasez de áreas libres y equipamientos públicos en la zona.
- f) Falta de homogeneidad en la tipología edificatoria existente.
- g) Esta AUH limita en todos sus extremos con suelo urbano consolidado, excepto al norte donde los terrenos que la rodean se categorizan como suelo rústico de protección natural y agraria. Así mismo, en el PGO del Municipio de Tegueste se categoriza el suelo en contacto con esta AUH (al noroeste), como suelo rústico de protección paisajística y de asentamiento rural “Lomo de la Cruz”.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es, por medio de pequeñas intervenciones en la trama viaria, propiciar la movilidad en la cara norte del Camino Tabares. Para ello se delimitan varios ámbitos de suelo para futuros crecimientos residenciales de tal forma que, por medio de su ordenación, se dé continuidad a la trama viaria. Asimismo, se prevé la ampliación y urbanización de la mayoría de los viarios existentes, para garantizar su funcionalidad combinando el tránsito peatonal y rodado, dotándolos de los servicios mínimos requeridos para que las parcelas resultantes adquieran la condición de solar y de este modo, fomentar el crecimiento residencial a su alrededor.

Respecto a la ordenación de la edificación, el objetivo es homogeneizar, en la medida de lo posible, las distintas zonas del AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones, no sólo las destinadas al uso residencial, sino también al dotacional. Por otro lado, al ordenar los nuevos ámbitos de desarrollo que se delimiten, se deberá tener en cuenta el contacto con el suelo rústico limítrofe.

6.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

6.3.1. Ordenación Estructural

El PGO-2004 categoriza casi la totalidad de los terrenos de esta AUH como suelo urbano consolidado, excepto dos ámbitos situados al norte del Camino Tabares que se categorizan como suelo urbano no consolidado y como suelo rústico de protección natural. En el presente PGO también se categoriza la mayor parte de los terrenos como suelo urbano consolidado, si bien se modifica en parte la delimitación contemplada en el PGO-2004, en cumplimiento del Artículo 50 de la LOTENC. Así, se ha delimitado un ámbito de suelo como urbano no consolidado al sureste, para completar la urbanización.

Se contemplan dos sectores de suelo urbanizable no sectorizado que corresponden a los terrenos que en el PGO-2004 se calificaban como suelo urbano no consolidado y como suelo rústico de protección natural. Estos terrenos fueron ordenados en el Avance de la Aprobación Inicial, pero tras el periodo de información pública y la consulta administrativa del documento, se ha eliminado su ordenación reservándose para futuros desarrollos debido su estado actual, su situación estratégica para la colmatación de la trama urbana y su carácter de

ensanche del núcleo garantizándose su reserva para una eventual incorporación al núcleo en el futuro.

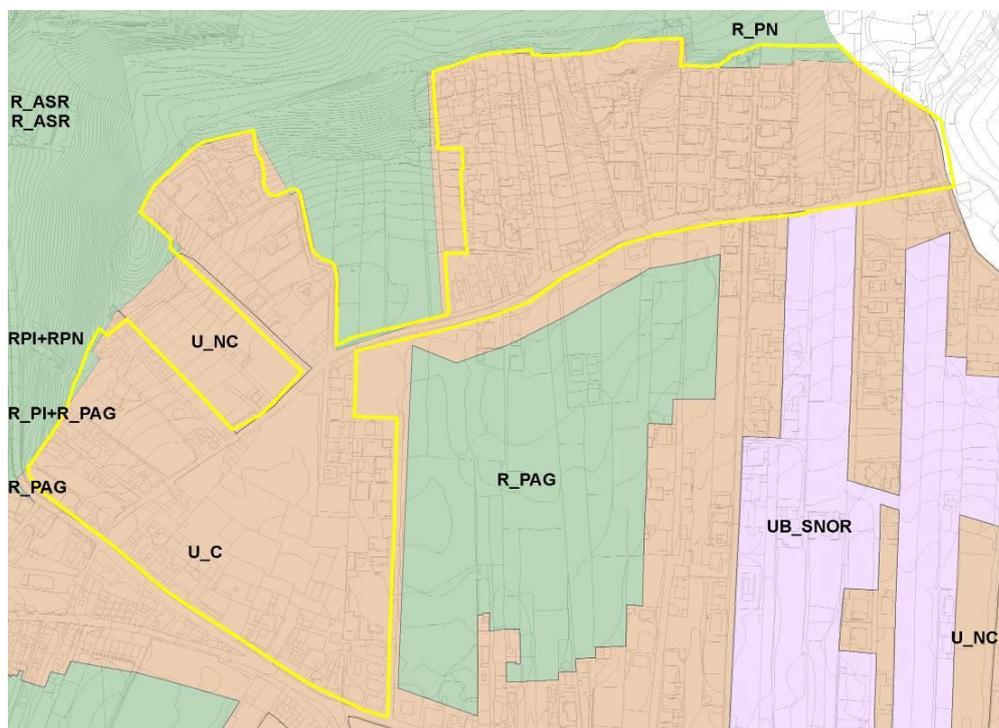
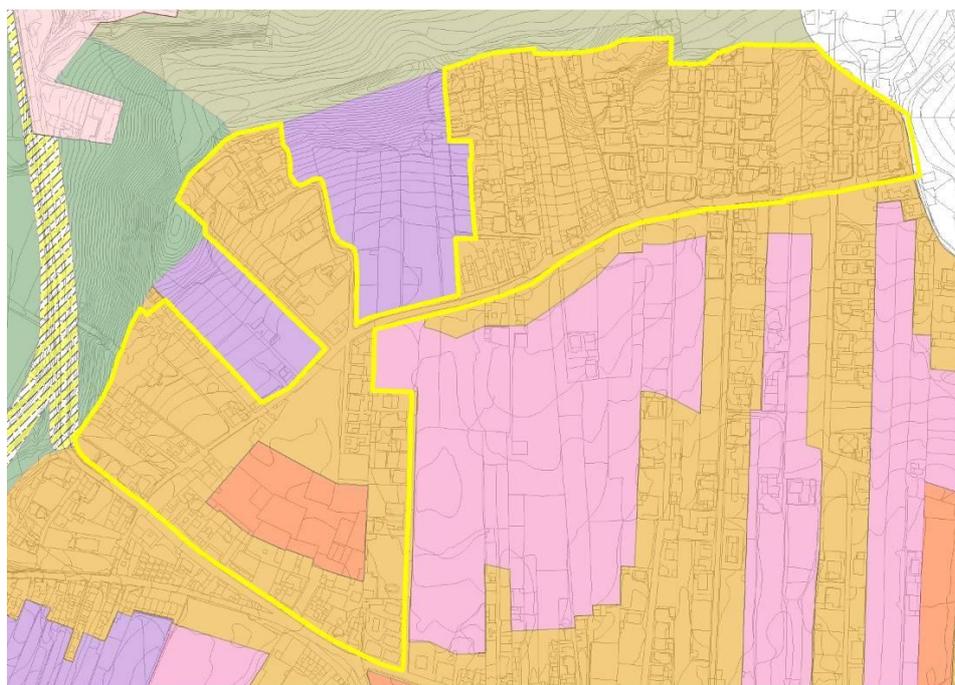


Figura 43: Categorización del suelo del PGO 2004



- | | | |
|----------------------------------|------------------------------------|---|
| Urbano consolidado | Rústico de protección costera | Rústico de protección de infraestructuras |
| Urbano no consolidado | Rústico de protección hidrológica | Rústico de protección natural |
| Urbanizable sectorizado ordenado | Rústico de protección paisajística | Rústico de protección territorial |
| Urbanizable no sectorizado | Rústico de protección agraria | Rústico de asentamiento rural |
| | Rústico de asentamiento agrícola | |

Figura 44: Categorización del suelo del AUH-Tabares

En esta AUH se definen los siguientes viarios estructurantes:

- a) Camino Tabares que parte de al Carretera Boquerón-Valle Guerra y desemboca en la Calle Padilla Alta, en el límite con el Municipio de Tegueste, recorriendo de este modo la totalidad del AUH de oeste a este. Su función dentro del AUH es de eje estructurante ya que de él parten todos los viarios transversales al mismo. A nivel territorial su función es la de viario urbano principal de nivel 1 y viario urbano secundario según los tramos, así, el tramo comprendido entre la Calle Padilla Alta y la Calle Eucalipto se categoriza como viario urbano secundario, mientras que el tramo comprendido entre la Calle Eucalipto y la Carretera del Boquerón se considera viario urbano principal de nivel 1. La ordenación de este eje se comparte con la vecina AUH Suertes Largas 2 (se amplía su sección, y se rediseña el mismo), de tal modo que se diferencian tres tramos:
 - a1. Tramo este: Corresponde al trazado que discurre entre la Calle Padilla Alta y el Camino de la Era. En este tramo, dado el estado de consolidación de la edificación a borde del mismo, se hace imposible continuar su trazado con una sección de 12 metros. Por tanto, se reduce su sección a 10 metros por medio de unas mínimas correcciones de alineaciones no programadas, de tal modo que se permita la coexistencia de vehículos y el tránsito peatonal por el mismo. Así, el tráfico de ese tramo se repartirá con el nuevo viario que se contempla en el AUH vecina Suertes Largas 2 y que desemboca en la Calle Padilla Alta.
 - a2. Tramo central: Corresponde al trazado que discurre entre la Calle Eucalipto y el Camino de la Era. Se contemplan unas mínimas correcciones de alineaciones no programadas a fin de dotar al mismo de una sección mínima de 12 metros que permita el doble sentido de circulación de vehículos y el tránsito peatonal en aceras laterales.
 - a3. Tramo oeste: Corresponde al trazado que discurre entre la Calle Eucalipto y la Carretera Boquerón-Valle Guerra. En este tramo, dado el estado de consolidación de la edificación a borde del mismo, se hace imposible continuar su trazado con una sección de 12 metros. Por tanto, se reduce su sección a 10 metros por medio de unas mínimas correcciones de alineaciones no programadas, de tal modo que se permita la circulación de vehículos en un único sentido y el tránsito peatonal en aceras laterales. Así, el tráfico de ese tramo se repartirá con la Calle Eucalipto situada en el extremo oeste en contacto con la vecina AUH Suertes Largas 2.
- b) Carretera Boquerón-Valle Guerra (TF-156, desde el nudo de la Autopista del Norte hasta Valle de Guerra), con la consideración de viario territorial de primer nivel. La ordenación de este eje se comparte con la vecina AUH El Boquerón, complicándose por la alta consolidación de la edificación en sus bordes. Se rectifican sus alineaciones para lograr una sección mínima de 10 m y un diseño acorde con su carácter territorial, donde actualmente se apoyan los usos comerciales existentes en el AUH.
- c) La Calle Eucalipto situada en el extremo este del área y ordenada por el ámbito de gestión sistemático del AUH vecina Suertes Largas 2. Su recorrido parte en su extremo sur del Camino Santa Rosa de Lima y desemboca al norte en el Camino Tabares. Se le asigna el carácter de conexión entre ambos viarios estructurantes para desviar el tráfico del Camino Tabares hasta el Camino Santa Rosa de Lima, por lo que se le otorga la consideración de eje urbano principal de nivel 1. Para ello, se amplía su sección a 10 m y se ha continuado su trazado y urbanización en su extremo norte.

En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

6.3.2. Trama urbana

Como se ha explicado en el epígrafe 6.2, la trama urbana del AUH es discontinua, con numerosos viarios que parten transversalmente del Camino Tabares y de la Carretera Boquerón-Valle Guerra terminando en fondo de saco. En líneas generales se mantiene la estructura urbana existente, mejorando los viarios por medio de rectificaciones de alineaciones no programadas, su reurbanización y/o su prolongación por medio de la creación de nuevos tramos.

Se han ampliado las secciones viarias en muchos tramos del suelo urbano consolidado debido a sus escasas dimensiones, intentando siempre no afectar las edificaciones existentes situadas en sus bordes. Estas rectificaciones no son programadas, así que no implican afectaciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Todos estos viarios, ordenados con secciones del tipo L.04, se consideran locales, con anchos mínimos de 5 m y diseñados con secciones previstas para la coexistencia de los tráficos peatonales y vehiculares. El diseño de las Calles garantizará la adopción de medidas que eviten altas velocidades además de mejorar la calidad ambiental y estética mediante la dotación de vegetación y elementos urbanos.

La ordenación para el Camino Tabares, viario urbano principal y secundario, se realiza mediante tres secciones tipo:

- a) En el tramo comprendido entre la Carretera del Boquerón y la Calle Eucalipto, viario urbano principal de nivel 1, se plantea una sección del tipo S.03, con una calzada unidireccional y banda de aparcamiento en un lateral.
- b) El tramo entre la Calle Eucalipto y el Camino de la Era se ordena mediante una sección del tipo S.02, con calzada de doble sentido de circulación y sin aparcamiento.
- c) Por último, el tramo comprendido desde el Camino de la Era y su prolongación hasta el Municipio de Tegueste se ordena con una sección del tipo L.06, donde coexiste el tráfico rodado y peatonal. Este tramo se caracteriza por alojar tráficos finalistas.

Se han rectificado las alineaciones de todos los viarios con carácter estructurante para darles unas secciones de entre 10 y 12 metros de ancho a fin de garantizar su buen funcionamiento. Estas rectificaciones son no programadas, salvo en el caso puntual del encuentro entre la Calle de la Cadena con el Camino Tabares, donde, debido a la situación de las dos edificaciones existentes que invaden parte del trazado viario, se ha afectado a gran parte de ellas, por lo que se han delimitado dos ámbitos de gestión asistemáticos A2 (expropiación).

Prácticamente todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales. Hay, no obstante, dos excepciones debido a que su uso actual no permite el acceso por dichos viarios. Estas piezas con accesibilidad secundaria puntual, han sido excluidas de los ámbitos asistemáticos (A6) que se delimitan para reurbanizar esos viarios.

6.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de la mayoría de las piezas es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados es el normal respecto de la vivienda unifamiliar libre.

En la área de desarrollo (suelo urbano no consolidado), se contempla como uso principal el residencial colectivo, reservándose la planta baja para uso comercial, como se describe y justifica en el capítulo específico sobre esta unidad de actuación. Los usos públicos dotacionales y de espacios libres calificados en esta AUH se localizan en los ámbitos de gestión sistemática delimitados, en cumplimiento de lo dispuesto legalmente.

6.3.4. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado, al estar edificado casi en su totalidad, se han mantenido, como criterio general y en la medida de lo posible, los parámetros establecidos por el PGO-2004. Aún así, cuando los objetivos de la ordenación del presente PGO lo han exigido, se establecen nuevos parámetros en función de la edificación y de la parcelación del AUH, y dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza resultante.

Como criterio general para la regulación de las futuras divisiones parcelarias se establecen como parámetros necesarios la superficie mínima de parcela y la longitud mínima de lindero frontal, salvo en ciertas piezas en las que se establece el círculo mínimo inscribible. Para la regulación de la edificación y su disposición en la parcela se establecen con carácter general los parámetros de ocupación máxima, altura máxima en número de plantas y separación mínima a linderos. El tratamiento de las piezas se ha realizado en función de su ubicación, distinguiéndose tres zonas dentro del AUH:

- a) Piezas entre el Camino Tabares y la Carretera Boquerón-Valle Guerra: La ordenación de esta zona pretende basarse en la realidad por lo que se han fomentado los locales comerciales en planta baja (uso predominante actual) en la manzana situada en primera línea de la Carretera Boquerón-Valle Guerra, destinándose las piezas al uso residencial colectivo. El resto de las piezas se destinan al uso residencial unifamiliar o al residencial unifamiliar agrupado, en función de la existencia de usos comunes.
 - a1. Piezas con uso residencial colectivo y locales comerciales en planta baja (0507_6, 0507_8 y 0507_9): Se fija la superficie mínima de parcela para futuras subdivisiones en 200 m²s y la longitud mínima de lindero frontal en 12 m. La edificación se dispondrá obligatoriamente a una distancia de 3 m con respecto a la alineación principal (línea de disposición obligatoria gráfica), adosada a sus linderos laterales con porcentaje máximo de ocupación de un 50%. En la pieza 0507_9 se ha establecido de manera gráfica la separación mínima a lindero posterior para dar fachada a las piezas limítrofes de uso residencial unifamiliar.
 - a2. Piezas con uso residencial unifamiliar (0507_5, 0507_10, 0507_11 y 0507_45): Se establecen los parámetros parcelarios y edificatorios que permitan consolidar las futuras edificaciones con la realidad existente.
 - a3. Piezas con uso residencial vivienda unifamiliar agrupada (0507_4, 0507_7 y 0507_16): Se establece parcelación vinculante y número máximo de unidades. El resto de los parámetros se han establecido en función de la realidad existente.
- b) Piezas situadas al norte del tramo noroeste del Camino Tabares: Se distinguen 3 zonas en función de su ubicación. Todas las piezas resultantes se destinan al uso residencial unifamiliar, salvo una (0507_40) que se destina al unifamiliar agrupado.
 - b1. Piezas entre las calles Peregrino y La Cadena (0507_15, 0507_31, 0507_32, 0507_33, 0507_34). Se fija la superficie mínima de parcela en 150 m²s y una longitud mínima de lindero frontal de 8 m. El porcentaje máximo de ocupación varía entre el 50% y el 60%. La disposición de la edificación variará en función del viario en el que se sitúe la pieza.
 - b2. Piezas entre la Calle La Tunera y el Camino del Laurel (0507_40, 0507_41, 0507_42, 0507_43 y 0507_44). Esta zona es la más heterogénea de todo el AUH, ya que actualmente está ocupada de manera dispersa, con una mayor concentración de la edificación al norte. La ordenación de las piezas responde a la parcelación y a la edificación existente, variando la superficie de parcela entre 150 y 500 m²s y entre 8 y 15 m la longitud mínima a lindero frontal y el círculo



mínimo inscribible, excepto la pieza 0507_40 que tiene parcelación vinculante. La separación mínima a todos los linderos se fija en 3 m. El porcentaje de ocupación máxima se fija en 35%, excepto en la pieza 0507_41 que es de un 60% en reconocimiento de la realidad existente. La pieza 0507_40 se destina al uso residencial unifamiliar agrupada por compartir las parcelas existentes un viario comunitario. En esta pieza se establece para futuras subdivisiones, la parcelación vinculante y el número máximo de unidades.

- c) Piezas al norte del Camino Tabares y extremo noreste del AUH (0507_1, 0507_3, 0507_19, 0507_20, 0507_21, 0507_22, 0507_23, 0507_24, 0507_25, 0507_26, 0507_27, 0507_28, 0507_29, 0507_46 y 0507_48): Esta zona se caracteriza por el predominio de parcelas de gran tamaño destinadas al uso residencial o al residencial agrupado. En su ordenación se ha fijado una superficie de parcela mínima que varía entre 350 y 500 m²s y la longitud mínima de lindero frontal entre 10 y 15 m. excepto la pieza 0507_48 donde se fija en 150 m²s y 8 m. respectivamente. El porcentaje máximo de ocupación varía entre un 25% y un 35%, excepto la pieza 0507_48 donde se fija en 50%, en función a la realidad existente y de la morfología parcelaria. La separación a todos sus linderos se establece en 3 m, menos el lindero frontal que se fija entre 3 y 5 m en función de la realidad. Las piezas 0507_3, 0507_22, 0507_24, 0507_28 y 0507_29, se destinan al uso residencial unifamiliar agrupado por existir en ellas viarios privados y se establece para futuras subdivisiones, la parcelación vinculante y el número máximo de unidades.

De manera general se establece una altura máxima de la edificación en 2 plantas.

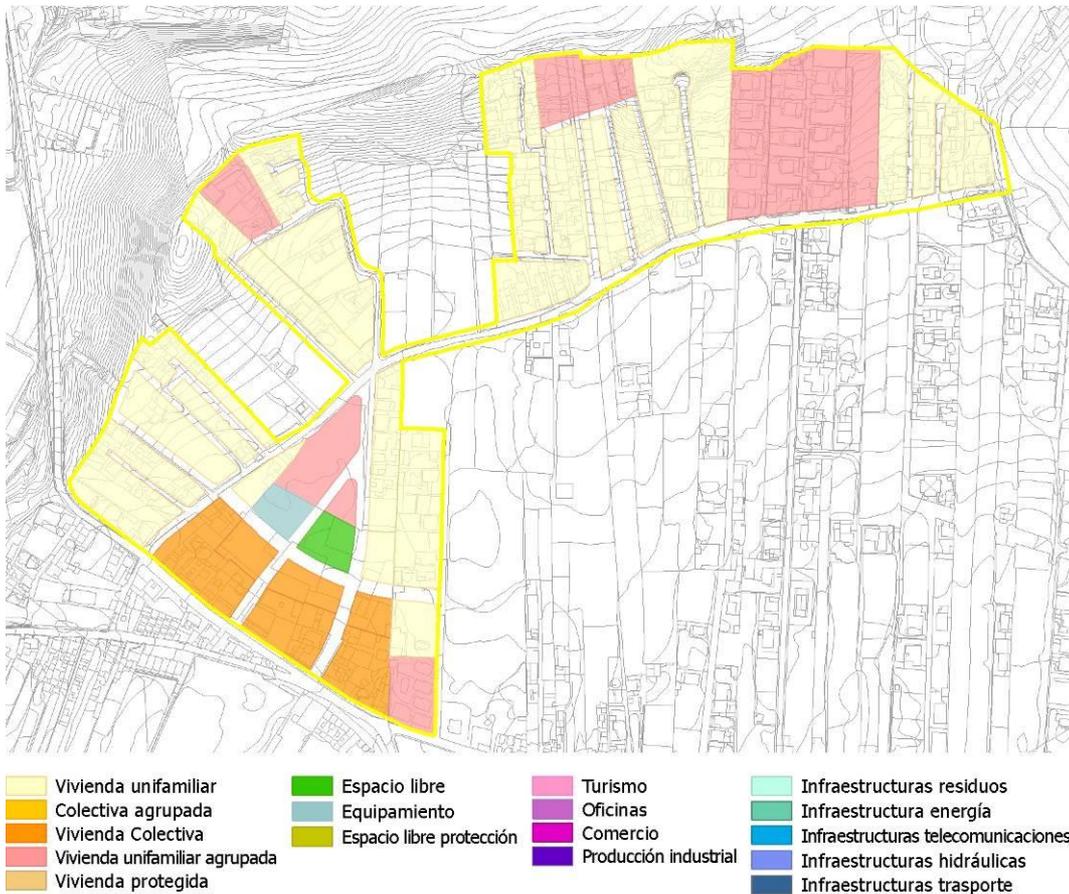


Figura 45: Esquema de ordenación AUH –Tabares

6.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Se ha delimitado varios ámbitos de gestión dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada. Según la categoría de suelo en la que se establecen, se puede distinguir entre los procedimientos asistemáticos (destinados a la mejora y urbanización del suelo urbano consolidado), y los sistemáticos (destinados a la ejecución de los nuevos ámbitos de desarrollo).

Las actuaciones asistemáticas son las siguientes:

- a) Las consistentes en las rectificaciones no programadas de alineaciones viarias, ya descritas en el apartado 6.3.2. Se corresponden a ámbitos de gestión A1, cuyos recintos no se delimitan en los planos.
- b) Las que tienen por objeto la actuación pública directa (con expropiación para la obtención de suelo cuando procede) que se delimitan como ámbitos de gestión A2. En el AUH se han delimitado dos de estos ámbitos (0507_12 y 0507_13), delimitados para obtener los terrenos resultantes del ajuste de alineaciones del Camino Tabares, para ampliar su sección a 10 metros de ancho.
- d) Se delimitan grupos de parcelas unifamiliares junto con sus viarios de acceso, con la finalidad de que solidariamente los propietarios mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios, a fin de que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado (adquiriendo las parcelas la condición de solar). Los ámbitos de esta modalidad A6 que se delimitan en el AUH (azul figura 46) son los siguientes:
 - d1. (0507_3): comprende las parcelas con acceso desde la Calle Peregrino, una pista asfaltada de escasa sección, que debe ser ampliada (rectificación no programada de sus alineaciones), reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.
 - d2. (0507_4): comprende las parcelas con acceso desde la Calle de la Cadena, una pista asfaltada, sin salida y de escasa sección, que debe ser ampliada (rectificación no programada), reurbanizada y dotada de los servicios requeridos. Se prevé darle salida mediante la apertura de un nuevo tramo viario hacia la Calle del Ganadero.
 - d3. (0507_5): comprende las parcelas con acceso desde la Calle La Haya, una pista asfaltada sin salida de reciente ejecución, que debe ser dotada de los servicios requeridos. Se prevé darle salida por medio de la apertura de un nuevo tramo viario hacia la Calle Centurión.
 - d4. (0507_6): comprende las parcelas con acceso desde la Calle Centurión, una antigua serventía de escasa sección y sin salida, que debe ser ampliada (rectificación no programada de sus alineaciones), reurbanizada y dotada de los servicios requeridos. También, se prevé dar salida a la misma por medio de la apertura de un nuevo tramo viario hacia la Calle La Haya.
 - d5. (0507_15): comprende las parcelas con acceso desde la Calle de la Pitera, una pista asfaltada de escasa sección, que debe ser ampliada (rectificación no programada de sus alineaciones), reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.
 - d6. (0507_24): comprende las parcelas con acceso desde la Calle Laurel, una pista asfaltada, sin salida, que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos. Se prevé continuar su trazado con la intención de conectar con la Calle de la Tunera.



- d7. (0507_25): comprende las parcelas con acceso desde la Calle de la Tunera, una pista asfaltada, de escasa sección y sin salida, que debe ser ampliada (rectificación no programada de sus alineaciones), reurbanizada y dotada de los servicios requeridos. Se prevé darle salida por medio de la apertura de un nuevo tramo viario hacia la Calle Laurel.
- d8. (0507_26): comprende las parcelas con acceso desde el Camino de las Cañas, pista asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.
- d9. (0507_18): comprende las parcelas con acceso desde la Calle Cactus

Se delimita un ámbito de gestión sistemática, (0507_7) situado en la zona sur del AUH, cuya ordenación se describe y justifica en el apartado 6.3.6. Por otro lado, se reservan dos ámbitos de suelo urbanizable sectorizado no ordenado para futuros desarrollos. Su ordenación deberá resolver y completar la trama viaria existente y dotar a la zona de los servicios públicos de los que ahora carece.

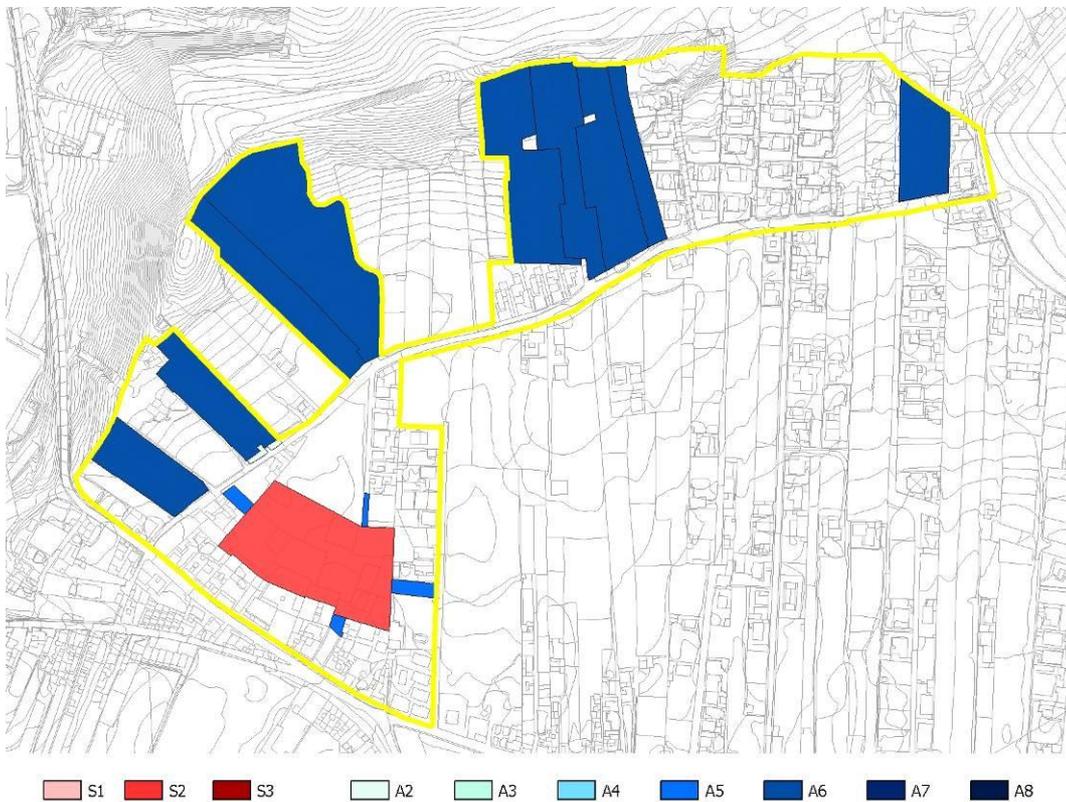


Figura 46: Esquema ámbitos de gestión del AUH – Tabares

6.3.6. Ámbito de gestión sistemática 0507_7: La Cochera

Este ámbito, situado en el extremo sur del AUH, comprende los terrenos interiores entre el Camino Tabares y la Carretera Boquerón-Valle Guerra ocupando una superficie aproximada de 10.797 m²s. Actualmente están ocupados por naves industriales de la construcción. En el PGO-2004 se categorizan como suelo urbano consolidado, contemplando el uso principal residencial y la ejecución de nuevos tramos viarios sin incluirlos en ningún ámbito de gestión (continuación del viario existente de las calles La Cochera y Pedro Gómez). Teniendo en cuenta la ausencia de urbanización así como los requerimientos urbanísticos, estos terrenos se delimitan como una unidad de actuación en suelo urbano no consolidado.



La problemática fundamental de este ámbito radica en la ausencia de viario interior que permita no sólo la ocupación urbana del mismo, sino también que estos terrenos cumplan el papel de articulación entre ambos ejes estructurantes, (al norte el Camino Tabares “viario urbano principal de nivel 1” y al sur la Carretera Boquerón-Valle Guerra, “viario territorial de nivel 1”). Asimismo, se pretende dar continuidad al nuevo viario trazado en el ámbito de gestión de la vecina AUH Suertes Largas 2, que articulará los nuevos crecimientos a modo de eje, viario urbano principal de nivel 1, y desembocará en el Camino Tabares. Por tanto la ordenación que se plantea tiene como objetivo justamente resolver la problemática señalada y, para ello, asignar suficiente aprovechamiento lucrativo que compense el valor de reposición de la edificación existente y posibilite la viabilidad de este ámbito de pequeño tamaño.

Este ámbito se encuentra incluido dentro de la huella sonora del aeropuerto norte (como gran parte de Guamasa), lo cual limita la implantación de nuevos usos residenciales. No obstante, las condiciones urbanísticas de los terrenos y de su entorno exigen que se destinen, al menos parcialmente, al uso residencial. De cualquier forma, en el PGO-2004 ya se contemplaba este uso, y en este PGO no se contempla un aumento del aprovechamiento residencial en la zona (las plantas bajas de las piezas afectadas por la huella sonora se destinan al uso comercial) por lo que no se incumplen los condicionantes legales aeronáuticos, tal como se justifica en el Documento I2 de este PGO.

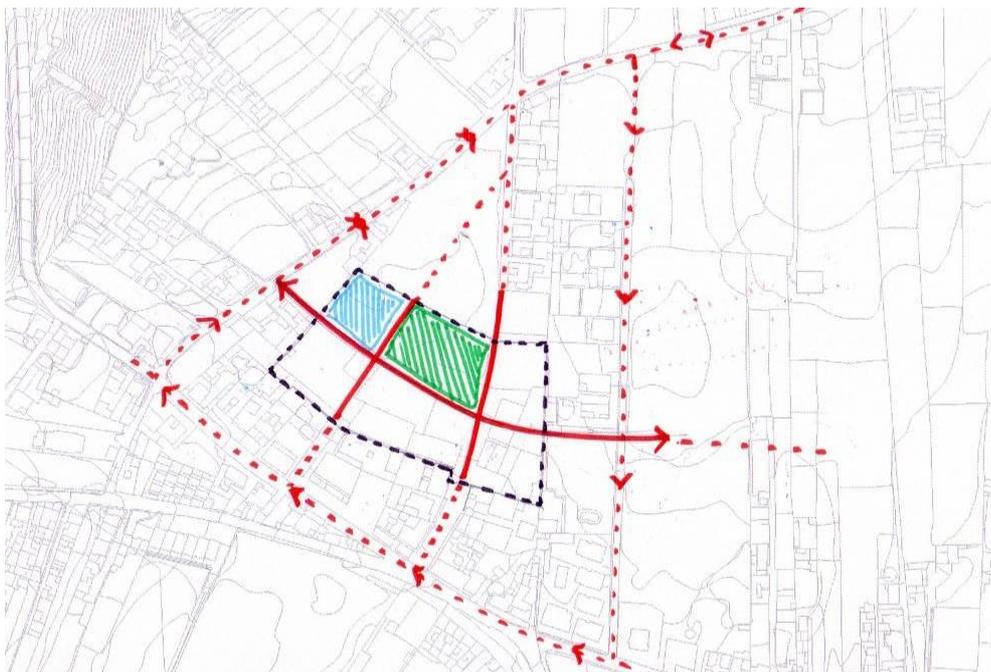


Figura 47: Esquema de ordenación del ámbito 0507_7

En base a lo anterior, la ordenación establecida se basa en un viario urbano a modo de eje, en dirección este-oeste, (continuación del nuevo viario contemplado en la ordenación del sector de suelo urbanizable 0505_1 situado en la vecina AUH Suertes Largas 2) con una sección continua de 12 metros acorde con este carácter. Para su ejecución se delimitan dos ámbitos de gestión asistemáticos (A5) para la obtención y urbanización de parte del mismo, con cargo a la nueva área de desarrollo. Asimismo, se recogen los dos viarios contemplados en el PGO-2004 (aunque no exactamente con el mismo trazado), a los que se les otorga menor jerarquía con la consideración de viario urbano local. El ancho de los mismos es continuación de los viarios existentes, previa obtención y urbanización de parte de ellos, con la delimitación de dos ámbitos de gestión asistemáticos (A5), con cargo a la nueva área de de-



sarrollo. Así, la continuación de la Calle de la Cochera se mantiene con un ancho de 11 metros y la continuación de la Calle Pedro Gómez se mantiene con una sección de 8 metros.

Todas las piezas resultantes del trazado de la nueva trama viaria se destinan al uso residencial, estableciéndose los usos dotacionales en el encuentro de estos dos viarios con el eje estructurante del ámbito de gestión. Todas las alineaciones se consideran principales.

De este modo, resultan cuatro piezas lucrativas, en las que las condiciones de ordenación establecidas buscan la armonización con el entorno:

- a) A las piezas 0507_2, 0507_13 y 0507_17, en las traseras de las piezas de la Carretera Boquerón-Valle Guerra, dada su ubicación se les asigna un uso y unos parámetros urbanísticos que las integren con su entorno inmediato, por lo que se destinan al uso residencial colectivo con uso comercial en planta baja. Se fija una superficie mínima de parcela para futuras subdivisiones de 500 m²s y una longitud mínima del lindero frontal de 20 metros. Se fija línea de disposición obligatoria a 3 metros del lindero frontal, obligándose al adosamiento lateral de la nueva edificación a las ya existentes en las piezas contiguas. El porcentaje máximo de ocupación es del 60%, se permite una altura máxima de 3 plantas y una edificabilidad máxima de 1,5 m²c/m²s. La capacidad estimada de las piezas es de 18, 10 y 12 viviendas respectivamente.
- b) La pieza 0507_12 se destina al uso unifamiliar residencial con la intención de completar la manzana urbana a la que pertenece. Para su ordenación se ha continuado con los parámetros urbanísticos de la pieza limítrofe (0507_45) de la cual es continuación. Por tanto, se establece para futuras subdivisiones una superficie mínima de parcela de 150 m²s y una longitud mínima a lindero frontal de 8 metros. Se establece una separación mínima a lindero frontal de 2 metros y de 3 metros al lindero posterior, obligándose al adosamiento lateral en las edificaciones resultantes. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación es del 50%, permitiéndose una altura máxima de 2 plantas, por lo que se estima una capacidad de 4 viviendas en la pieza.
- c) La pieza 0507_18 se destina al uso dotacional regulándose la edificación con una ocupación máxima de la parcela del 50% y una altura máxima de 2 plantas. La separación mínima a lindero frontal se establece en 2 metros y se fija en 3 metros al lindero posterior.
- d) La pieza 0507_14 por su ubicación centralizada y prácticamente exenta, se destina a espacio libre público, con una superficie de 1.499 m²s. Esta reserva junto con la del dotacional cumple con lo exigido en el artículo 36 de la LOTENC, existiendo un exceso de reserva que podrá compensar las carencias de espacio libre de otros ámbitos de gestión sistemática del núcleo de Guamasa.

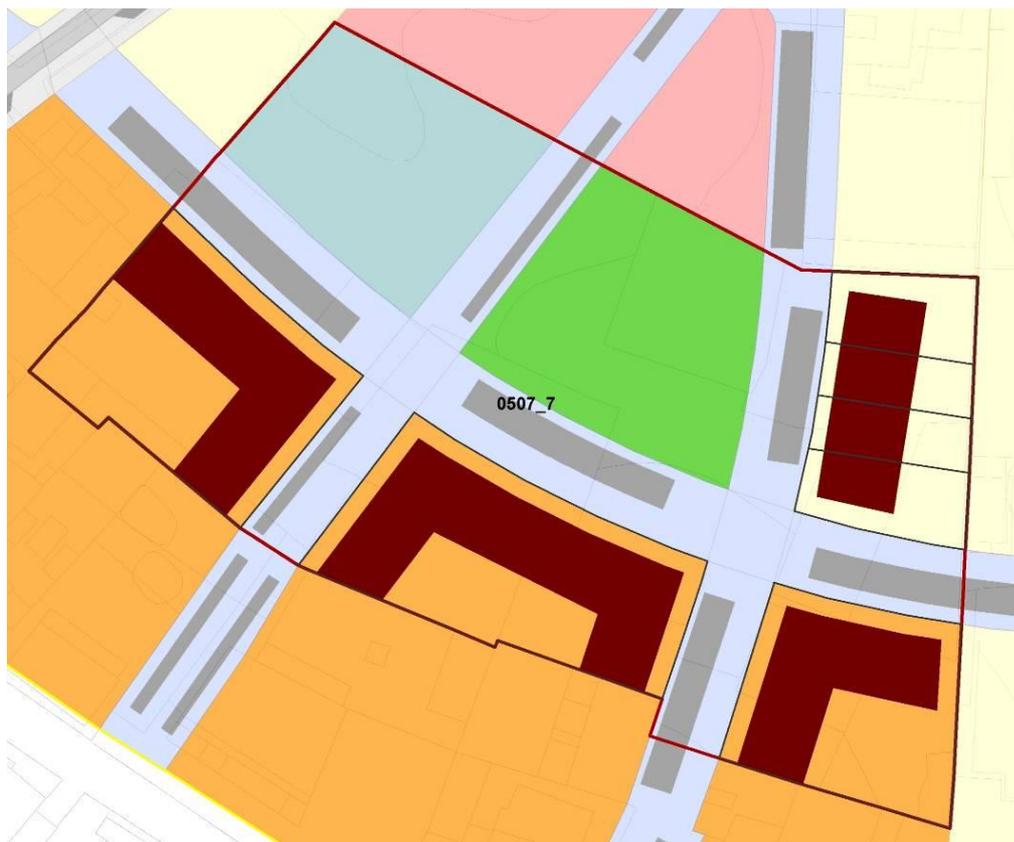


Figura 48: Imagen de ordenación del ámbito de gestión 0507_7



7. AUH-0508: GARIMBA

7.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbana Homogénea situada en el extremo oeste municipal, contacta con el Municipio de Tacoronte y comprende el conjunto de edificaciones que, con suficiente concentración, se disponen a lo largo del tramo sur del Camino Garimba. La AUH limita en su cara sur con el suelo urbano consolidado de Guamasa y el Camino del Pajar y en su cara norte con el Camino de los Pajales (figura 49).

El Camino Garimba parte en su extremo sur del núcleo urbano de Guamasa (como continuación del Camino Santa Rosa de Lima) tras su bifurcación hacia éste y hacia la Carretera del Boquerón-Valle Guerra. Su longitud aproximada es de 2 km y termina en su extremo norte en el Camino del Palmito. El tramo que atraviesa esta AUH es de especial importancia ya que es el eje organizador de este asentamiento rural. Tiene una pendiente sensiblemente descendiente hacia la costa, de sección discontinua entre 4 y 8 metros de ancho, con acabado asfáltico y presencia variable de aceras o algún otro elemento de urbanización

La delimitación propuesta responde a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: memoria de Ordenación Rstructural). Se ha tratado de reconocer la edificación existente y su disposición en el territorio, lineal y espontánea, en torno al viario estructurante Camino Garimba. Se ha incluido la edificación accesible desde el viario principal y/o desde los escasos viarios públicos perpendiculares a éste, así como las accesibles desde serventías privadas transversales al viario principal. En su delimitación se ha previsto también el espacio necesario para dotar al asentamiento rural de las dotaciones exigidas legalmente.



Figura 49: Delimitación del AUH

7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el estudio y análisis para la ordenación del AUH Garimba, se ha encontrado la siguiente problemática urbanística:

- a) En el Camino Garimba el principal problema estriba en las graves deficiencias dimensionales y de servicios urbanísticos. Actualmente el tráfico rodado se mezcla con el peatonal, con el problema añadido de la presencia de una nave industrial situada aproximadamente en el centro del AUH y que propicia el tránsito de vehículos pesados de carga desde y/o hacia Guamasa.
- b) En los viarios transversales que conectan el Camino Garimba con el Municipio de Tacoronte se da la misma problemática con respecto a dimensiones, servicios urbanísticos y alineaciones de la edificación. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación descontrolada de la edificación que ha dado como resultado secciones variables del viario con la ausencia generalizada de zonas de aparcamiento en el mismo.
- c) Frecuentemente se da la presencia de agrupaciones de viviendas interiores accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal y que carecen de servicios urbanísticos. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores y por tanto no podrían ser edificables.

Con respecto al viario, el objetivo de ordenación es propiciar desde el Plan unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una funcionalidad suficiente que posibilite su colmatación y eventuales reformas. Para ello, el criterio general es dotar al viario público existente de una sección mínima que garantice la funcionalidad del mismo, así como la ordenación de las alineaciones.

En cuanto a las serventías privadas, el criterio general es mantener su reconocimiento y titularidad, correspondiendo a la propiedad a la que sirve su mantenimiento y adecuación. Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo en el AUH por medio de la regulación de las futuras edificaciones, no sólo destinadas a uso residencial sino también al dotacional. En cuanto a los usos de la edificación, el objetivo es sustituir aquellos que sean impropios de un asentamiento rural mediante la regulación de los usos permitidos.

7.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

7.3.1. Ordenación Estructural

En la Adaptación Básica del Plan General de 2004, esta AUH estaba categorizada como suelo urbano consolidado, si bien no exactamente con la misma delimitación. Tal y como establece el Artículo 3.8.3.1 del PIOT, procede categorizar esta AUH como suelo rústico de asentamiento rural. Este cambio de clasificación del suelo se justifica en el capítulo 3 del Documento A2 de este PGO.

Esta AUH tiene una disposición territorial lineal estructurada por el Camino Garimba, con un uso dominante residencial, tipología de viviendas unifamiliares y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General.

El Camino Garimba es el único viario estructurante, territorial de nivel 2, de esta AUH. En esta AUH no se califica ninguna dotación o espacio libre público de sistema general, así como tampoco ningún elemento estructurante privado.

7.3.2. Trama urbana

El Camino Garimba, dada su función de eje estructurante de la edificación y el importante tránsito rodado con el que actualmente cuenta, tiene nivel jerárquico de tipo urbano secundario desde el Camino del Pajar hasta la glorieta situada en las proximidades del equipamiento previsto al oeste. A partir la glorieta hasta el Camino de los Pajales el viario se considera urbano local. En el Camino Garimba se rectifican las alineaciones para mejorar el ancho total rediseñando su sección acorde con este carácter.

La industria existente se apoya en el Camino Garimba, concretamente en el tramo viario 0508_6, por lo que los tramos 0508_1, 0508_3 y 0508_6 (conexión con el núcleo urbano de Guamasa), demandan mayor sección debido al continuo tránsito de vehículos pesados. En la propuesta presentada en el documento del Borrador de Ordenación Pormenorizada del PGO de La Laguna, se trazaba un viario adicional paralelo al Camino Garimba con el objetivo de descongestionar el tráfico de éste y evitar las afecciones por el aumento de sección. Sin embargo, como respuesta a las propuestas vecinales que rechazaban el nuevo trazado del viario, se ha optado por la ampliación de la sección del Camino Garimba y de los viarios transversales al mismo. Se ha estimado necesario establecer una sección mínima de 7 metros y máxima de 12 metros para garantizar su funcionalidad. Se ha procedido de la siguiente manera:

- a) Al definir las alineaciones en los tramos viarios, desde un inicio se ha pretendido respetar las existentes. No obstante, dada la escasa dimensión de la sección de los mismos es imposible, por lo que se ha optado por evitar, en la medida de lo posible, la afección a la edificación, reduciendo ésta a los espacios libres de las parcelas. Aún así, las rectificaciones que se establecen son siempre no programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.
- b) Los tramos 0508_1 y 0508_3 cuentan actualmente con una sección que oscila entre 4 y 6 metros de ancho. La propuesta de ordenación establece una sección media de 12 metros de ancho que se ve reducida hasta 8 metros en el tramo 0508_1, por la necesidad de respetar las edificaciones catalogadas existentes. Las nuevas alineaciones viarias afectan únicamente a los jardines frontales de las parcelas y a las edificaciones en estado ruinoso o de uso actual no residencial. Se disponen aceras en ambos lados y 2 carriles de circulación, sin aparcamientos, para permitir el cruce de vehículos con comodidad e incluso de algún vehículo pesado.
- c) El tramo viario 0508_6 alberga la industria existente por lo que se ha mantenido la propuesta del PGO de 2004 ejecutada en parte. Esta propuesta consiste en la ampliación de la sección viaria hasta 24 metros de ancho con una isla interior en forma de medialuna. El objetivo es facilitar la entrada y salida de vehículos a la nave industrial (mientras no se produzca la sustitución de este uso) y a su vez, permitir realizar un cambio de sentido de la circulación. Se disponen aceras en ambos lados y 2 carriles de circulación sin aparcamientos. A partir de este punto, el viario continúa con una sección descendente de 9 a 8 metros de ancho en dirección Norte, por lo que no se considera necesario el doble sentido de circulación.
- d) Los tramos viarios 0508_5, 0508_7, 0508_8 y 0508_9, tienen una sección mínima de 7 metros con doble sentido de circulación en toda su longitud, de tipo de coexistencia, sin diferenciación de acera ni calzada. Las alineaciones se han establecido con el objetivo de mejorar la realidad existente, ya que, a pesar de tratarse de un viario urbano secundario de doble sentido de circulación, el tráfico que soporta actualmente no justificaría la excesiva afección innecesaria de la propiedad privada.
- e) Los tramos viarios 0508_2, 0508_4 y 0508_10, corresponden al Camino Cruz de la Caridad, a la Transversal Garimba Cuarta Derecha que conecta con la Calle Atalaya



y al Camino de los Pajales respectivamente. Estos viarios actualmente cuentan con una sección de aproximadamente 4 metros, excepto en la conexión con la Calle Atalaya que cuenta con 6,50 metros aproximadamente. Este PGO amplía su sección hasta un mínimo de 7 metros de ancho con el fin de garantizar una buena conexión con el viario urbano secundario Camino Garimba. Se atienden tráficos terminales con doble sentido de circulación, sin diferenciación de aceras ni calzada.

- f) Todas las alineaciones al Camino Garimba y transversales se consideran principales.

7.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar o unifamiliar agrupada, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales, tal como se justifica en el capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural.

Se han calificado piezas concretas con uso principal obligatorio dotacional público, destinados preferentemente a espacios libres y servicio comunitario. Al ubicarlas se ha tenido en cuenta no afectar parcelas construidas o con licencias concedidas, ocupando parcelas vacantes cuya superficie permita el cumplimiento de las dimensiones legales mínimas establecidas para tal uso. Asimismo, se ha buscado una ubicación centralizada y lineal, apoyándose en el eje principal, con la finalidad de respetar la estructura del asentamiento. En el extremo norte del AUH, se ha establecido una pieza de espacio libre con la intención de suavizar el contacto con el suelo rústico de protección agraria limítrofe. Las dimensiones de estas piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices, tal como se justifica en la tabla al final de este capítulo.

7.3.3. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación del AUH, se han establecido cuatro tipos de piezas para regular el uso residencial unifamiliar y equipamiento:

- a) Piezas con uso residencial unifamiliar agrupada: se establecen con el fin de reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado una serventía de uso comunitario a través de la cual se accede desde la vía pública a cada una de las parcelas. En estas piezas (0508_10, 0508_15, 0508_16, 0508_23, 0508_35, 0508_39, 0508_40, 0508_43) se establece la parcelación vinculante en cada una de ellas, con el objetivo de generar comunidades que gestionen el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se establece también el número máximo de viviendas por pieza con el fin de regular futuras subdivisiones.
- b) Las piezas 0508_21, 0508_25, 0508_26, 0508_27 y 0508_28, se incluyen en el uso residencial unifamiliar agrupada por tener garaje comunitario. A éstas se les aplican los mismos parámetros que al resto de las piezas con el mismo uso, además de un 35% de ocupación máxima, con el objetivo de respetar, en la medida de lo posible, la realidad existente.
- c) Piezas con uso residencial unifamiliar: Dadas las características de la parcelación (suertes transversales al Camino Garimba y parcelas interiores accesibles a través de parcelas frontales) los parámetros más adecuados para regular futuras subdivisiones es el de círculo mínimo inscribible y superficie de parcela mínima que, atendiendo a las condiciones mayoritarias, se ha fijado en 12 metros y 250 m²s, respectivamente. No se ha entendido necesario regular la disposición de la edificación, por lo que se

permite que se disponga libremente en cada parcela, adosándose o no a los linderos laterales y posteriores, con un porcentaje máximo de ocupación del 60%.

- d) Piezas con uso equipamiento: Se regula la disposición de la edificación estableciendo una separación mínima al lindero frontal de 5 metros, al lindero lateral y posterior de 3 metros y entre edificaciones, de 6 metros. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación en estas piezas es del 50%.

En todo caso, la superficie edificada de cada parcela de uso residencial (incluyendo sus usos auxiliares) no podrá ser mayor de 300 m²c (Artículo 3.8.3.2. PIOT). Se establece con carácter general una altura máxima de 2 plantas. Asimismo, por exigencia del PIOT, se fija una altura máxima de 7 metros respecto al perfil longitudinal del frente de parcela.

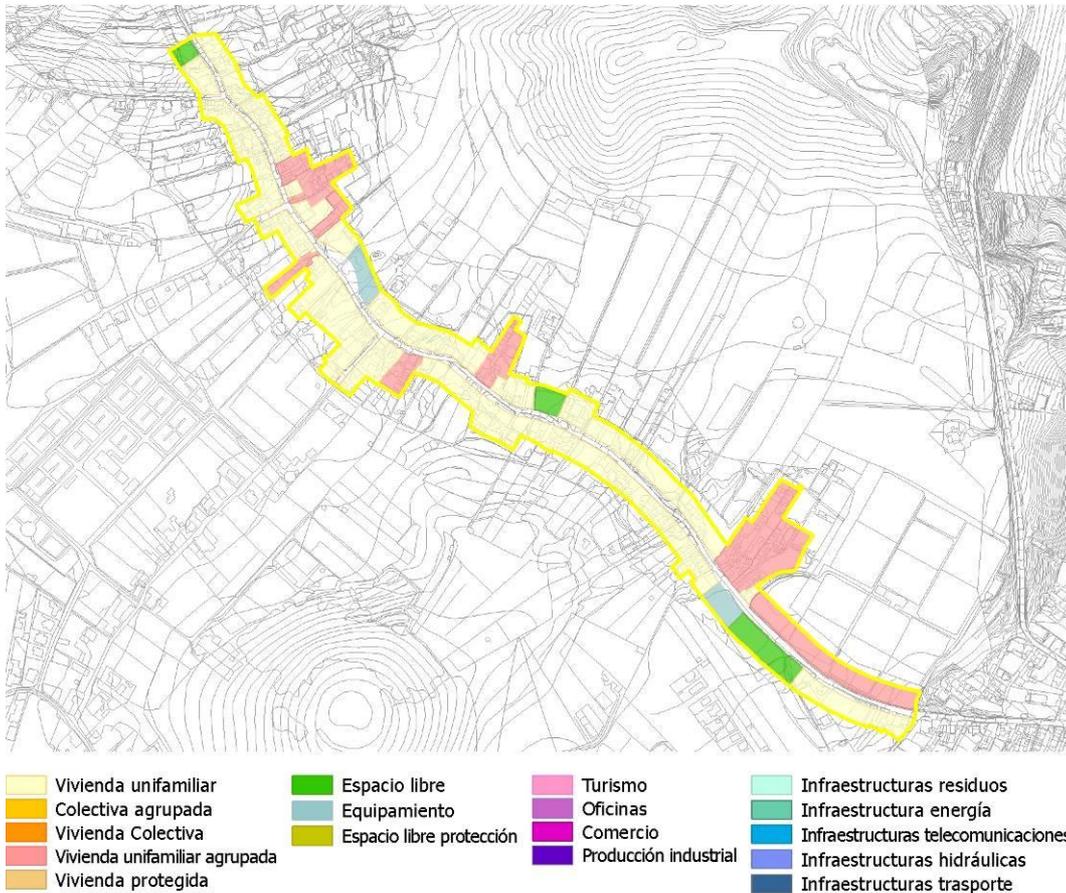


Figura 50: Esquema de ordenación AUH-Garimba.

7.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH pueden dividirse en dos grupos:

- a) Las consistentes en el ajuste de alineaciones de la trama viaria. Estas actuaciones se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad A1.
- b) Las consistentes en la mejora de la urbanización de la trama viaria, así como la obtención y urbanización de las piezas dotacionales. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto y, por tanto, se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, conformado por todas las parcelas incluidas en el AUH.

8. AUH-0509: EL CHARCÓN

8.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbana Homogénea, situada en el extremo oeste municipal del núcleo de Guamasa y próxima al Municipio de Tacoronte, comprende el conjunto de edificaciones con suficiente concentración que se disponen a lo largo de la Calle Zoilo Miranda y parte de la Carretera Boquerón-Valle Guerra. El AUH limita únicamente con suelo rústico de protección natural y de protección agraria. Su situación es periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General y el único uso existente es el residencial con tipología de viviendas unifamiliares. La delimitación propuesta responde a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO respecto de los asentamientos rurales (véase capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructural).

La Carretera Boquerón-Valle Guerra parte en su extremo sur del núcleo urbano de Guamasa (como continuación del Camino Santa Rosa de Lima) tras su bifurcación hacia éste y hacia el Camino Garimba. Tiene una longitud aproximada de 4,50 km y desemboca en la Carretera Tejina-Tacoronte. El tramo que atraviesa el AUH es de especial importancia dentro del asentamiento rural al ser uno de los ejes organizadores del mismo. Es un viario con ligera pendiente descendiente hacia el norte y una sección continua de unos 14 m de ancho, de los que sólo 9 disponen de los servicios mínimos de urbanización legalmente exigidos.

La Calle Zoilo Miranda es una bifurcación de la Carretera Boquerón-Valle Guerra, tiene una longitud de 300 m aproximadamente y una pendiente de un 15% en sus 50 m de longitud iniciales, que posteriormente se suaviza en un segundo tramo de 180 m de longitud a un 7% de inclinación. A partir de este tramo la pendiente continúa sensiblemente descendiente hasta el final del mismo. Se trata de un viario de doble sentido de circulación que no dispone de salida, su sección varía entre 4 y 6 metros y cuenta con escasos servicios urbanísticos. Este viario, a pesar de no tener un carácter estructurante a nivel municipal, tiene una especial importancia dentro del asentamiento rural ya que es el otro eje organizador del mismo.



Figura 51: Delimitación del AUH



8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el estudio y análisis para la ordenación del AUH El Charcón se ha encontrado la siguiente problemática urbanística:

- a) El tramo de la Carretera Boquerón-Valle Guerra dispone, en líneas generales, de los servicios urbanísticos mínimos exigidos, sin embargo la presencia de aceras es irregular en sus extremos laterales.
- b) En la Calle Zoilo Miranda el principal problema estriba en su pronunciada pendiente inicial y en las graves deficiencias dimensionales y de servicios urbanísticos. Actualmente el viario no dispone de salida, el tráfico rodado se mezcla con el peatonal debido a la inexistencia de aceras, y la edificación se dispone de manera irregular con respecto al viario. El crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado la ubicación descontrolada de la edificación, lo que ha dado por resultado secciones variables del viario con la ausencia generalizada de zonas de aparcamiento en el mismo debido a la escasa sección viaria.
- c) En los viarios transversales que parten de la Carretera Boquerón-Valle Guerra, se da la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos.
- d) A lo largo de la Calle Zoilo Miranda se ha edificado a borde de ladera de pendiente pronunciada con el consecuente deterioro del paisaje.



Figura 52: Fotografía de edificaciones existentes

El objetivo de ordenación respecto al viario, es propiciar desde este PGO unas operaciones de intervención y terminación a fin de garantizar una correcta funcionalidad. Para ello el criterio general es ordenar las alineaciones de la edificación con la finalidad de dotar al viario público existente de una sección mínima que garantice la funcionalidad del mismo.

Respecto a la edificación, el objetivo es generar un aspecto homogéneo en el AUH mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas y de los futuros ámbitos de crecimiento.

Con respecto a las edificaciones situadas a borde de ladera en la Calle Zoilo Miranda, este PGO intentará respetar las viviendas existentes siempre y cuando tengan un cierto nivel de consolidación. Sin embargo, a diferencia con el PGO de 2004, no se considerarán todas aquellas edificaciones que se encuentren aisladas o con escasa concentración, situadas a borde de ladera y de pendiente pronunciada, en cumplimiento del PIOT (artículo 3.8.3.1. del Título III de las Disposiciones Sectoriales) y de las DOG (Directriz 112.3.a) y c)).

8.3. Descripción y justificación de las determinaciones de ordenación

8.3.1. Ordenación Estructural

El AUH se categoriza como suelo rústico de asentamiento rural, limítrofe en su extremo noreste con suelo rústico de protección natural y en el resto de sus límites con suelo rústico de protección agraria.

La Carretera Boquerón-Valle Guerra se considera viario estructurante (viario territorial de nivel 1), para ello se rediseña su sección acorde con este carácter de travesía y se completan sus servicios urbanísticos, dotándola de acera en el margen junto al asentamiento rural.

La extensión del AUH responde al reconocimiento de la edificación existente y a la ampliación de sus límites para incluir los suelos destinados a uso dotacional (exigido por las Directrices de Ordenación) y un nuevo ámbito de desarrollo en su extremo norte.

8.3.2. Trama urbana

La Carretera Boquerón-Valle Guerra (tramo viario 0509_3), dada su función estructurante a nivel municipal y el importante tránsito rodado con el que actualmente cuenta, se establece en una jerarquía de viario territorial de nivel 1. Su estado actual en líneas generales, es bastante aceptable, por lo que se ha procedido a mantener la sección actual del mismo y a mejorar sus servicios urbanísticos. Para ello se propone una sección tipo S.M. 02 con una calzada de doble sentido de circulación, arceles en sus laterales y en el tránsito del asentamiento se dispondrá acera en el margen edificado.

A la Calle Zoilo Miranda (tramo viario 0509_7) se le otorga una jerarquía de viario urbano local, pese a su función articuladora dentro del AUH (da acceso a la totalidad de las edificaciones dispuestas en él de manera lineal), sin embargo da servicio a muy pocas edificaciones y además es de carácter residencial se propone su ordenación con una sección tipo L.06. El tráfico que soporta actualmente es de doble sentido de circulación, por lo que se ha procedido a establecer una sección mínima de 6 m para garantizar su funcionalidad, en la que coexistirá el tráfico motorizado y peatonal sin que se considere necesaria una ampliación general que afecte a las edificaciones.

Se ha procedido de la siguiente manera:

- a) Al definir las alineaciones en los tramos viarios se ha pretendido respetar las ya existentes, no obstante, dada la escasa dimensión de la sección del tramo viario 0509_7, se hace imposible esta labor, con lo que se ha optado por evitar, en la medida de lo posible, la afección a la edificación, reduciendo ésta a los espacios libres de las parcelas. Aún así, las rectificaciones que se establecen son siempre no programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes.

- b) En el contacto con la nueva pieza de espacio libre, se amplía la sección del tramo viario 0509_7 con el objetivo de crear una zona de aparcamientos en superficie que dé servicio al uso dotacional.
- c) En el resto de los tramos viarios se mantiene la dimensión de su sección pero se estima necesaria su reurbanización para dotarlos de los servicios urbanísticos mínimos exigidos y garantizar una sección mínima para el cruce de dos vehículos.
- d) Todas las alineaciones a la Carretera Boquerón-Valle Guerra y a la Calle Zoilo Miranda se consideran principales.

8.3.3. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal es el residencial unifamiliar o unifamiliar agrupada, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales (capítulo 3 del título 2 del volumen A: Memoria de Ordenación Estructurante).

Se ha calificado la pieza 0509_1 de uso principal obligatorio dotacional público destinada a espacio libre. Para su ubicación se ha ampliado la delimitación del AUH debido al escaso espacio libre existente en su interior, se ha ocupado parte de la superficie de una parcela vacante limítrofe para cumplir con las dimensiones legales mínimas establecidas y se ha buscado una ubicación centralizada y lineal apoyada en el eje principal, para respetar la estructura del asentamiento. La dimensión de esta pieza se ha establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices tal y como se justifica en la tabla al final de este capítulo.

8.3.4. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación del AUH, se han establecido dos tipos de piezas para regular el uso residencial unifamiliar:

- a) Pieza con uso residencial unifamiliar agrupada: Se establece con el fin de reconocer los grupos de parcelas con suficiente grado de consolidación edificatoria y que han dejado un viario de uso comunitario a través del cual se accede a cada una de las parcelas. Así, en la pieza 0509_7, se establece la parcelación vinculante con el objetivo de generar una comunidad que gestione el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes. Se establece también el número máximo de viviendas por pieza con el fin de regular futuras subdivisiones.
- b) Piezas con uso residencial unifamiliar: El AUH, en cuanto a morfología y tamaño parcelario, no es homogéneo, por lo que al fijar parámetros urbanísticos en las piezas de uso residencial unifamiliar se ha diferenciado entre las piezas que se encuentran en torno a la Calle Zoilo Miranda y las de la Carretera Boquerón-Valle Guerra.

En las piezas (0509_10, 0509_11, 0509_13, 0509_14, 0509_15, 0509_16 y 0509_18) accesibles desde la Calle Zoilo Miranda, se ha entendido que los parámetros más adecuados para regular futuras subdivisiones son el de longitud mínima de lindero frontal y superficie de parcela mínima que se ha fijado en 10 metros y 200 m²s respectivamente. En general no se ha entendido necesario regular la disposición de la edificación, de modo que se permite que ésta se disponga libremente en cada parcela, adosándose o no a los linderos laterales y posteriores. En la pieza 0509_10 se establece el fondo máximo edificable con la intención de limitar el crecimiento de la edificación (se trata de una ladera de gran desnivel), además de estar afectada por la servidumbre de carreteras.



En las piezas accesibles desde la Carretera Boquerón-Valle Guerra, se establecen distintos parámetros en función de la morfología, situación y características de la parcelación:

- En la pieza 0509_8 se establece para futuras subdivisiones el parámetro de círculo mínimo inscribible y de superficie de parcela mínima en 10 m y 200 m²s respectivamente. En la disposición de la edificación se permite el pareado lateral con separación mínima lateral y posterior de 3 m. Se establece la separación mínima a lindero frontal de manera gráfica por estar afectada por la servidumbre de carreteras.
- En la pieza 0509_19 se establece para futuras subdivisiones el parámetro de longitud mínima de lindero frontal y de superficie de parcela mínima en 10 m y 200 m²s, respectivamente. En cuanto a la disposición de la edificación, se permite el pareado lateral con separación mínima lateral de 3 m. Se fija la separación mínima a lindero frontal de manera gráfica por estar afectada por la servidumbre de carreteras.
- En las piezas 0509_9 y 0509_12 se fija la longitud mínima del lindero frontal en 15 m y la superficie mínima de parcela en 300 m²s. Se dispone una separación mínima lateral y posterior de 3 m y se establece la separación mínima a lindero frontal de manera gráfica por estar afectada por la servidumbre de carreteras.
- Con carácter general, en las piezas de uso residencial unifamiliar, se establece una ocupación máxima de la edificación del 40% de la superficie de la parcela. La superficie edificada de cada parcela de uso residencial (incluyendo sus usos auxiliares) no podrá ser mayor de 300 m²c (Artículo 3.8.3.2. PIOT).
- Se establece con carácter general una altura máxima de 2 plantas.

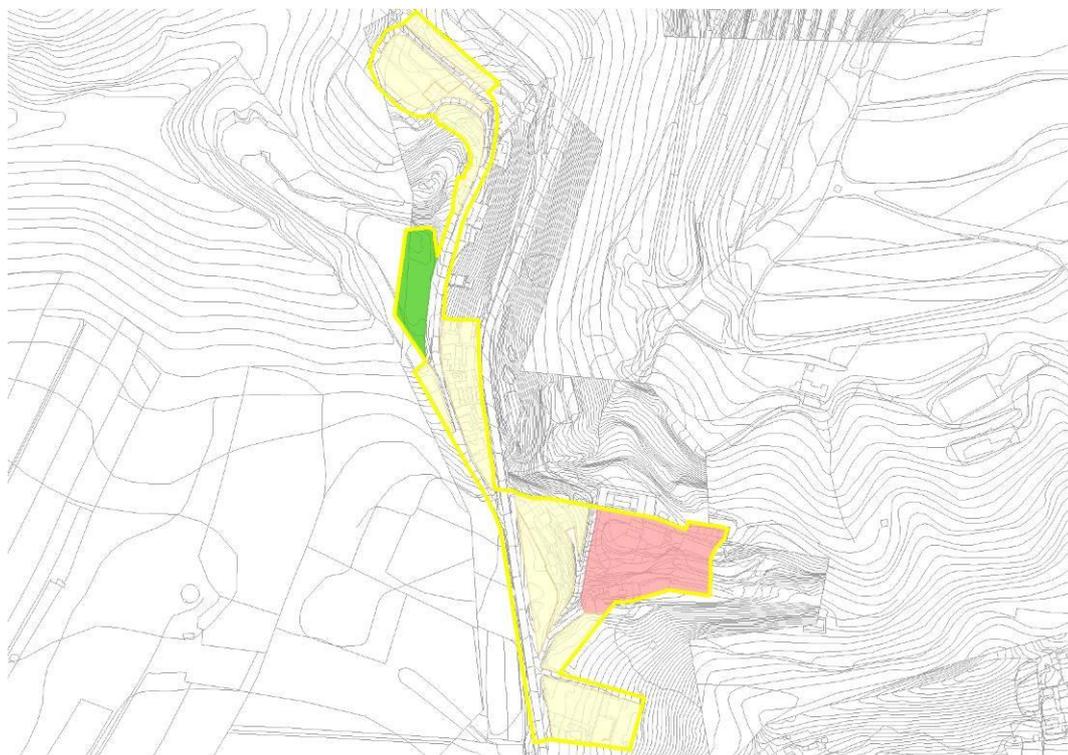


Figura 53: Esquema de ordenación AUH-El Charcón.



8.3.5. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística de esta AUH se dividen en tres grupos:

- Ajustar las alineaciones de la trama viaria. Estas actuaciones se incluyen en una gestión asistemática no programada de modalidad A1.
- Mejorar la urbanización de la trama viaria, así como la obtener y urbanizar las piezas dotacionales. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios en su conjunto, por tanto se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, conformado por todas las parcelas incluidas en el AUH.
- Completar las obras de urbanización del viario para que las parcelas adquieran condición de solar. Estas actuaciones han de repercutirse sobre la totalidad de los propietarios que se benefician del viario y, por tanto, se delimita como un ámbito de gestión asistemática de modalidad A6. En esta AUH se han delimitado dos ámbitos de de esta tipo, con la intención de completar la urbanización de los viarios transversales a la Carretera Boquerón-Valle Guerra. Cada uno de esos ámbitos de gestión está conformado por aquellas parcelas que dan frente a dichos viarios.

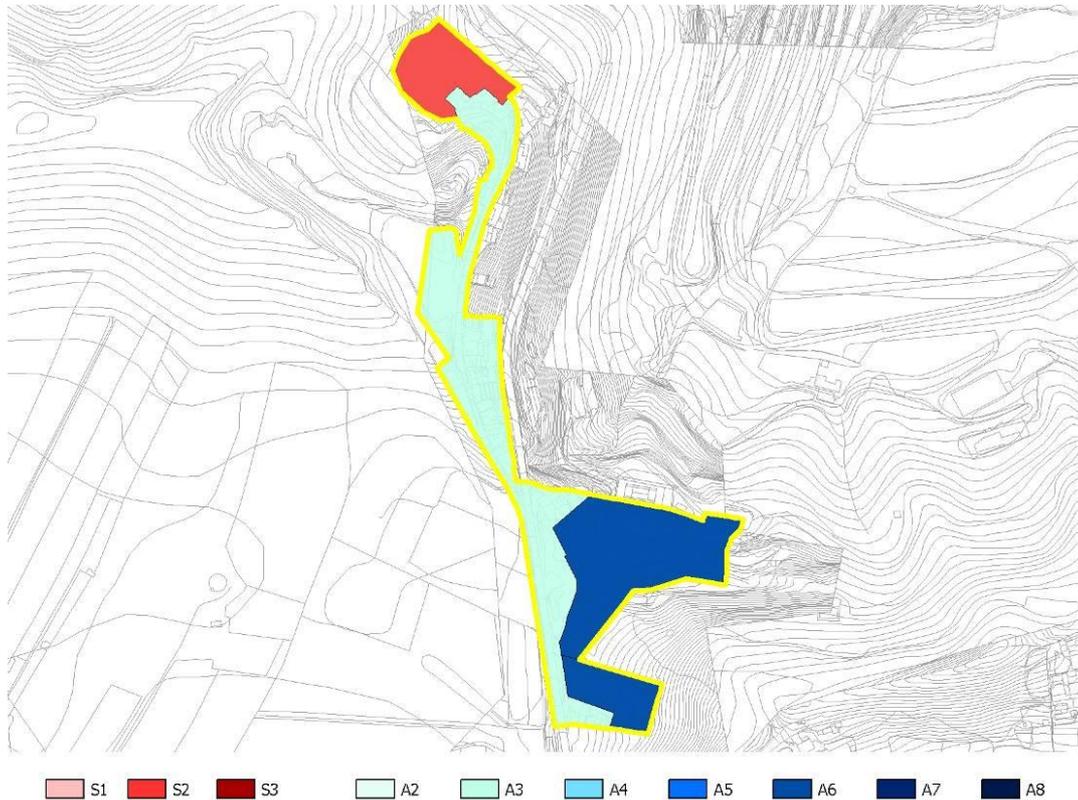


Figura 54: Esquema ámbitos de gestión AUH

En el extremo norte del AUH se ha delimitado un nuevo ámbito de gestión sistemática (0509_2) con la finalidad de dar salida a la Calle Zoilo Miranda mediante la creación de nuevas piezas que permitan el desarrollo residencial. La gestión sistemática de esta UA engloba la ejecución del planeamiento del nuevo ámbito de crecimiento por parte de los propietarios incluidos en ella.



8.3.6. Ámbito de gestión 0509_2

La ordenación de esta UA está formada por:

- a) Un nuevo tramo viario (0509_4) que se proyecta con la intención de dar continuación y cierre a la Calle Zoilo Miranda.
- b) Dos nuevas piezas residenciales 0509_5 y 0509_17. Al ser una zona con diferentes características territoriales que el resto del AUH, se regulan las futuras subdivisiones parcelarias con una longitud mínima de lindero frontal de 15 m y una superficie de parcela mínima de 300 m²s. En la disposición de la edificación se permite el pareado lateral con separación mínima a lindero lateral y posterior de 3 m. En la pieza 0509_17 además se establece una separación mínima a lindero frontal también de 3 m. El resto de los parámetros se establece igual que en el resto del AUH: ocupación máxima del 40% y altura máxima de 2 plantas.

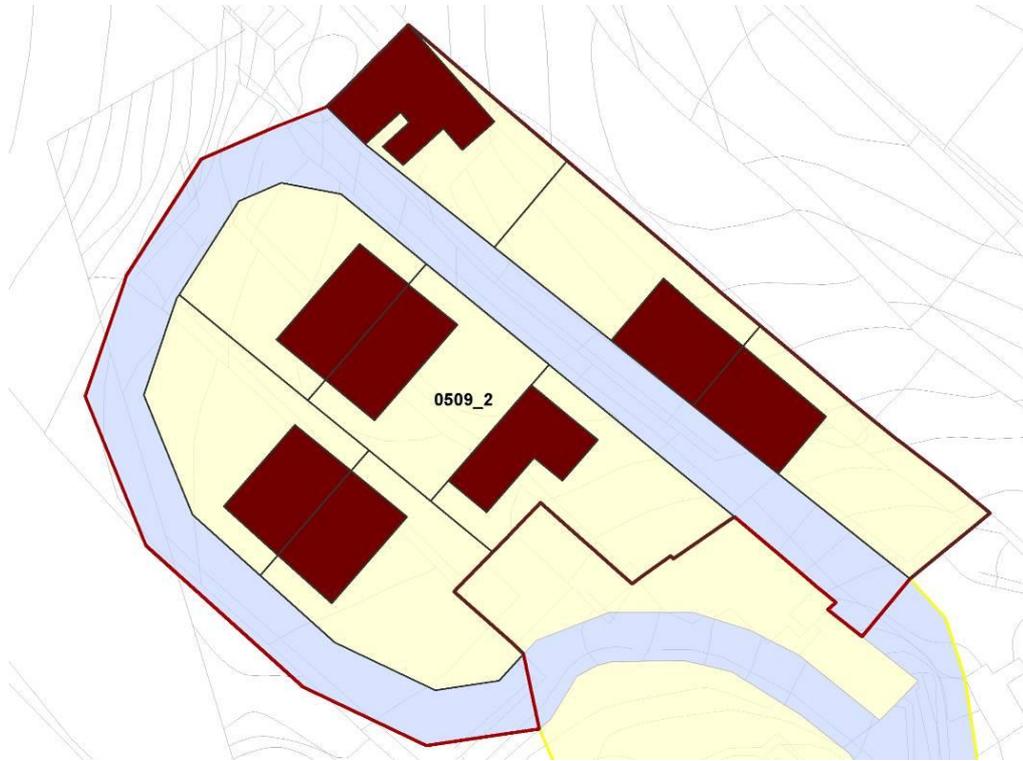


Figura 55: Ordenación de la UA 0509_2