

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

E. MEMORIA DE ORDENACIÓN 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. Ordenación estructural -----	5
1.3.1. Categorización de suelo-----	5
1.3.2. Elementos estructurantes -----	6
1.4. Ordenación de áreas existentes-----	7
1.4.1. Trama urbana-----	7
1.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	8
1.4.3. Condiciones de la edificación -----	9
1.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	10
1.5. Áreas nuevas -----	11
1.5.1. Ámbito de gestión sistemática: “La Trilladora” -----	12
1.5.2. Ámbito de gestión sistemática: “Guamasa Casco” -----	13
1.5.3. Ámbito de gestión sistemática: “El Candil” -----	14
2. AUH-0502: LA CORDILLERA -----	16
2.1. Delimitación y descripción general-----	16
2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	16
2.3. Ordenación estructural -----	17
2.3.1. Categorización de suelo-----	17
2.3.2. Elementos estructurantes -----	18
2.4. Ordenación de áreas existentes-----	18
2.4.1. Trama urbana-----	18
2.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	19
2.4.3. Condiciones de la edificación -----	20
2.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	20
2.5. Áreas nuevas -----	21
3. AUH-0503: SUERTES LARGAS 1 -----	22
3.1. Delimitación y descripción general-----	22
3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	23
3.3. Ordenación Estructural-----	24
3.3.1. Categorización de suelo-----	24
3.3.2. Elementos estructurantes -----	25
3.4. Ordenación de áreas existentes -----	26
3.4.1. Trama urbana-----	26



3.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	27
3.4.3. Condiciones de la edificación -----	27
3.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	28
3.5. Áreas nuevas -----	29
3.5.1. Ámbito de gestión sistemática Suertes Largas -----	29
4. AUH-0505: SUERTES LARGAS 2 -----	31
4.1. Delimitación y descripción general -----	31
4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	32
4.3. Ordenación Estructural -----	33
4.3.1. Categorización de suelo -----	33
4.3.2. Elementos estructurantes -----	34
4.4. Ordenación de áreas existentes -----	35
4.4.1. Trama urbana -----	35
4.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	36
4.4.3. Condiciones de la edificación -----	36
4.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	37
5. AUH-0506: EL BOQUERÓN -----	39
5.1. Delimitación y descripción general -----	39
5.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	40
5.3. Ordenación estructural -----	41
5.3.1. Categorización de suelo -----	41
5.3.2. Elementos estructurantes -----	42
5.4. Ordenación de áreas existentes -----	42
5.4.1. Trama urbana -----	42
5.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	44
5.4.3. Condiciones de la edificación -----	45
5.4.4. Condiciones de gestión urbanística -----	46
5.5. Áreas nuevas -----	47
6. AUH-0507: TABARES -----	48
6.1. Delimitación y descripción general -----	48
6.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	49
6.3. Ordenación estructural -----	50
6.3.1. Categorización de suelo -----	50
6.3.2. Elementos estructurantes -----	51
6.4. Ordenación de áreas existentes -----	52
6.4.1. Trama urbana -----	52
6.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	53

6.4.3. Condiciones de la edificación -----	53
6.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	56
6.5. Áreas nuevas -----	57
6.5.1. Ámbito de gestión sistemática de La Cochera -----	57
7. AUH-0508: GARIMBA -----	59
7.1. Delimitación y descripción general-----	59
7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	60
7.3. Ordenación estructural -----	60
7.3.1. Categorización de suelo-----	60
7.3.2. Elementos estructurantes -----	60
7.4. Ordenación de áreas existentes-----	61
7.4.1. Trama urbana-----	61
7.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	62
7.4.3. Condiciones de la edificación -----	63
7.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	64
8. AUH-0509: EL CHARCÓN -----	65
8.1. Delimitación y descripción general-----	65
8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación -----	66
8.3. Ordenación Estructural-----	66
8.3.1. Categorización de suelo-----	66
8.3.2. Elementos estructurantes -----	67
8.4. Ordenación de áreas existentes -----	68
8.4.1. Trama urbana-----	68
8.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados -----	69
8.4.3. Condiciones de la edificación -----	70
8.4.4. Condiciones de gestión urbanística-----	71

1. AUH-0501: GUAMASA CASCO

1.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Guamasa Casco, se dispone al norte de la Autopista del Norte (TF-5), en el extremo oeste del término municipal, lindando con el Municipio de 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, Suertes Largas 2 y La Cordillera.
- Al sur, la Autopista del Norte (TF-5) que marca el límite con las AUHs Rodeo 1 y Rodeo 2.
- Al oeste, el camino del Majano, en contacto con Tacoronte en su extremo sur, define el límite con el AUH-El Boquerón.



Figura 1.1: Delimitación del AUH

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 problemática fundamental del AUH es su estructura parcelaria, que genera los siguientes conflictos:

- 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 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 y dotar a la misma de los servicios necesarios.
- c) A escala local las actuaciones se limitan a prever la ampliación de las secciones viarias y la urbanización de las mismas.

Además esta AUH se encuentra incluida en el ámbito de servidumbre del Aeropuerto de Los Rodeos (huella sonora), por lo que este PGO no contempla nuevas áreas de desarrollo residencial con respecto a la propuesta del PGO-2004.

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.

1.3. Ordenación estructural

1.3.1. Categorización de suelo

La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbano consolidado, a excepción de los terrenos situados en el extremo oeste del AUH, que se categorizan como suelo urbano no consolidado, como en el PGO-2004 (aunque no exactamente con la misma delimitación). Así como dos áreas de suelo vacante localizadas en el interior, con la finalidad de completar la trama urbana y permitir la colmatación de la misma por la edificación.

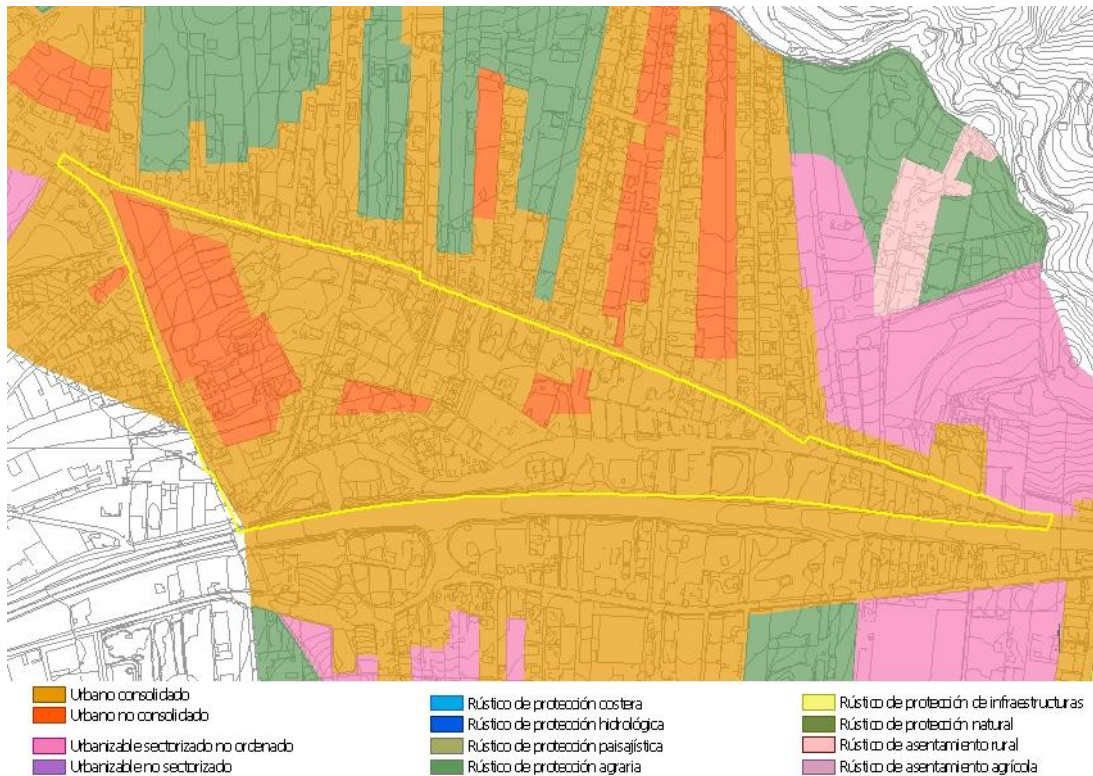


Figura 1.2: Categorización del suelo del AUH

1.3.2. Elementos estructurantes

La trama urbana de esta AUH se organiza mediante ejes viarios, urbanos y territoriales, de carácter estructurante, localizados fundamentalmente en su perímetro. Estos son, camino del Majano, Carretera General del Norte, camino Santa Rosa de Lima y Autopista TF-5.

El camino del Majano, parte en su extremo sur de la TF-5 y desemboca en su extremo norte, en el encuentro de Carretera El Boquerón-Valle Guerra y camino Garimba. Dado el carácter de eje estructurante que conecta la TF-5 con la Carretera El Boquerón-Valle Guerra, 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 PGO rediseña su sección en base a este carácter.

La Carretera General del Norte parte de la TF-5, en dirección este-oeste, hasta el camino del Majano, como viario urbano de nivel 1. El presente PGO interviene sobre este eje, ampliando su sección hasta 15 metros de ancho, mediante rectificaciones de alienaciones, con la finalidad de mejorar su funcionalidad, acorde con su jerarquía y las funciones que ha de desempeñar como vía de servicio de la TF-5, y eje canalizador de tráfico urbanos principales.

El camino Santa Rosa de Lima, nace en su extremo sureste de la Carretera General del Norte, en su encuentro con la calle Isla del Hierro, y desemboca al 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, y de donde parten el resto de los viarios transversales, este viario se categoriza como viario urbano de nivel 1. El PGO interviene sobre este eje, ampliando su sección mediante rectificaciones de alineaciones, para mejorar su funcionalidad.

Por último, la Autopista del Norte (TF-5), viario territorial de nivel 1, situada en el extremo sur del AUH. El presente PGO, interviene mejorando las conexiones del AUH con dicho viario, y con los terrenos situados en la otra cara del mismo.

En esta AUH se califica una pieza como elemento estructurante, la Escuela de hostelería, turismo y restauración “Sánchez Bacallado”, correspondiente a un equipamiento de uso privado, ubicado en la Carretera General del Norte, próximo al enlace con la Autopista TF-5.

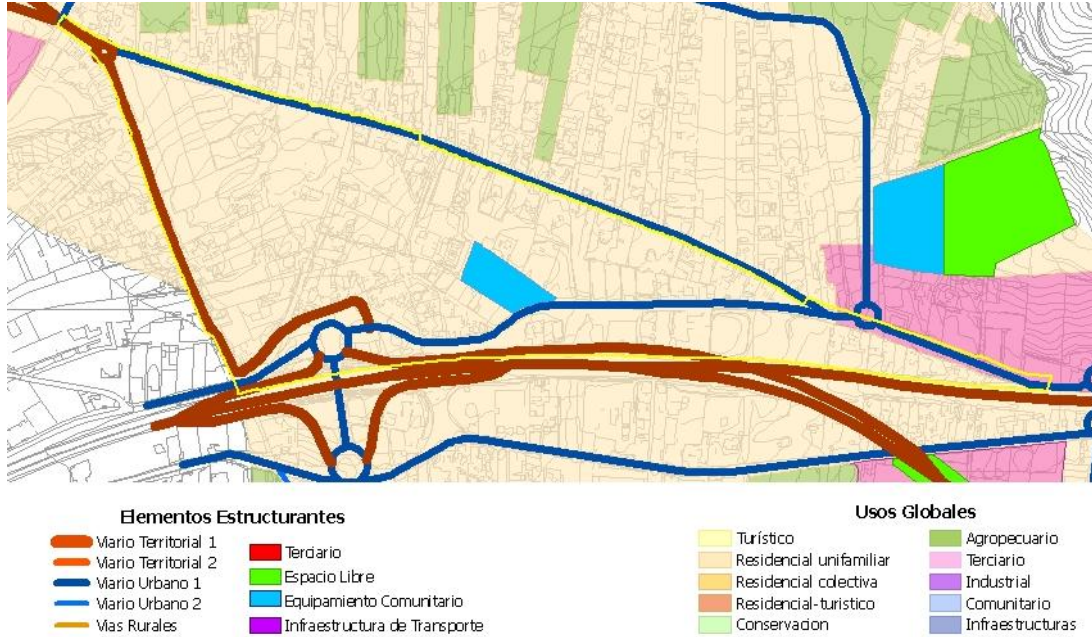


Figura 1.3: Elementos estructurantes

1.4. Ordenación de áreas existentes

1.4.1. 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 (vialio sin salida) mediante la creación de un nuevo viario incluido en un ámbito de gestión sistemática.

Las actuaciones sobre el viario estructurante, son:

- a) En el camino del Majano, para garantizar su buen funcionamiento y dotarle de una dimensión y diseño que refuerce ese carácter, se ha estimado necesario ampliar su sección en torno a los 12 metros de ancho. Se ordena mediante una sección tipo S.08, con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados.
- b) Del mismo modo, en el camino Santa Rosa de Lima, se ha estimado necesario ampliar su sección en torno a los 10 metros de ancho. Se ordena mediante una sección tipo S.12, con calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea en uno de sus extremos.

- c) En la Carretera General del Norte, se amplía su sección hasta 15 metros de ancho, donde la edificación existente lo permite. El tramo Este (desde el camino Santa Rosa de Lima hasta el extremo Este del AUH) se ordena mediante una sección tipo S.08, con una calzada unidireccional, con dos carriles de circulación y aceras a ambos lados. El tramo central (desde el camino Santa Rosa de Lima hasta la rotonda de conexión con la Autopista del Norte), se ordena mediante una sección tipo S.03, con una calzada unidireccional, banda de aparcamientos en línea en uno de sus extremos y aceras a ambos lados. El tramo Oeste (desde la citada rotonda hasta el borde oeste del AUH) se ordena por medio de una sección tipo S.08, con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados.
- d) 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. Para su ordenación se ha establecido una sección tipo S.01 propia de este tipo de viario.

En el interior de la ordenación las vías se estructuran mediante viarios locales principales que organizan los tráficos dentro de la trama urbana del AUH, canalizándolos hasta el viario local secundario. 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. Ambos viarios se ordenan con una sección tipo S.12, de 8 a 12 metros de ancho, con calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea allí donde el ancho lo permita.

Estos viarios locales principales, junto con el viario estructurante conforman agrupaciones de manzanas, denominadas “macromanzanas” destinadas a albergar el tráfico motorizado principal. Dentro de las “macromanzanas” se ubican los viarios locales secundarios enfocados al peatón, a los usos estanciales y al aparcamiento, desincentivadores de los tráficos de paso y altas velocidades, obligando al uso de los restantes viarios. La red de viarios locales secundarios se ordena mediante una sección tipo S.16, donde coexisten el tráfico peatonal y el rodado. 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. 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.

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. 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.

1.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

La mayoría de las piezas de suelo urbano de esta AUH muestran como principal el uso 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 independiente.

Se califican dos piezas con uso residencial unifamiliar agrupado, para reconocer grupos de parcelas que carecen de frente viario y que comparten accesos comunes.

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 al sur del AUH (junto a la Autopista del Norte) y al noreste (en el suelo de régimen transitorio).

1.4.3. Condiciones de la edificación

En el suelo urbano consolidado, 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. Dicho esto, se ordenan con los siguientes parámetros, según sea su uso:

- a) Las piezas con uso vivienda libre unifamiliar independiente, situadas en el camino Santa Rosa de Lima y en el paseo de las Acacias, se ordenan por medio de parámetros propios de la tipología unifamiliar aislada con parcelas de dimensión considerable, en base a la realidad existente. Para su ordenación se ha establecido una superficie de parcela mínima y una longitud mínima a lindero frontal, salvo en las piezas situadas en el borde oeste del paseo de las Acacias donde, dada su profundidad, se ha establecido un círculo mínimo inscribible. Se establece una separación mínima a todos sus linderos, siendo la del lindero frontal variable en función a la vía a la que da frente. Se ha establecido un porcentaje máximo de ocupación bajo, en base al tamaño de parcela permitido.
- b) Las piezas de uso vivienda libre unifamiliar independiente, situadas en el camino del Majano y en la Carrera General del Norte, se ordenan mediante una superficie mínima de parcela mínima y una longitud mínima a lindero frontal. La disposición de la edificación se regula por medio de separaciones mínimas a lindero frontal y posterior, excepto en las dos piezas de la manzana situada entre el camino El Candil y la calle Caitano, donde además se establece la separación mínima a lindero lateral en reconocimiento de la realidad existente. Se establece una ocupación máxima media en base a la parcelación permitida y a la ocupación actual de las mismas.
- c) Las dos piezas situadas en el camino del Candil, se ordenan por medio de la superficie de parcela mínima y una longitud mínima a lindero frontal. Se establece una separación mínima a todos sus linderos y un porcentaje máximo de ocupación medio-bajo, al igual que el PGO-2004 y en reconocimiento de la realidad existente.
- d) Se delimitan dos piezas que se destinan al uso residencial agrupado, con la finalidad de reconocer conjuntos de parcelas interiores, con suficiente grado de consolidación edificatoria, 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 es medio y se establecen separaciones mínimas a todos sus linderos.
- e) Las dos piezas situadas al sur de la Carretera General del Norte se encuentran afectadas por la servidumbre de Carreteras de la TF-5. Por esta razón, el presente PGO establece un fondo máximo edificable variable en función de la profundidad de las mismas. Para futuras subdivisiones se ha establecido una superficie mínima de parcela y una longitud mínima de lindero frontal. Se establece una separación mínima a lindero frontal y lateral y el porcentaje máximo de ocupación medio-bajo.

- f) La ordenación de las cuatro piezas de uso vivienda libre unifamiliar independiente, incluidas en el ámbito de gestión sistemática de régimen transitorio situado en el extremo noreste del AUH, proviene del PGO -2004.
- g) Las piezas destinadas al uso de equipamiento (público o privado) se ordenan por medio de la parcelación vinculante y un coeficiente de edificabilidad máxima. Las separaciones a linderos se han establecido en base a la ubicación de las mismas.
- h) Las piezas de espacio libre situadas en el AUH, al norte de la TF-5, y al noreste, incluida en el ámbito transitorio, se ordenan mediante separación mínima a lindero frontal, porcentaje máximo de ocupación y altura máxima en nº de plantas, para regular posibles edificaciones vinculadas a los usos compatibles.

En general se establece una altura máxima de 2 plantas en todas las piezas, excepto en las piezas destinadas a equipamientos, donde no se regula dicho parámetro.

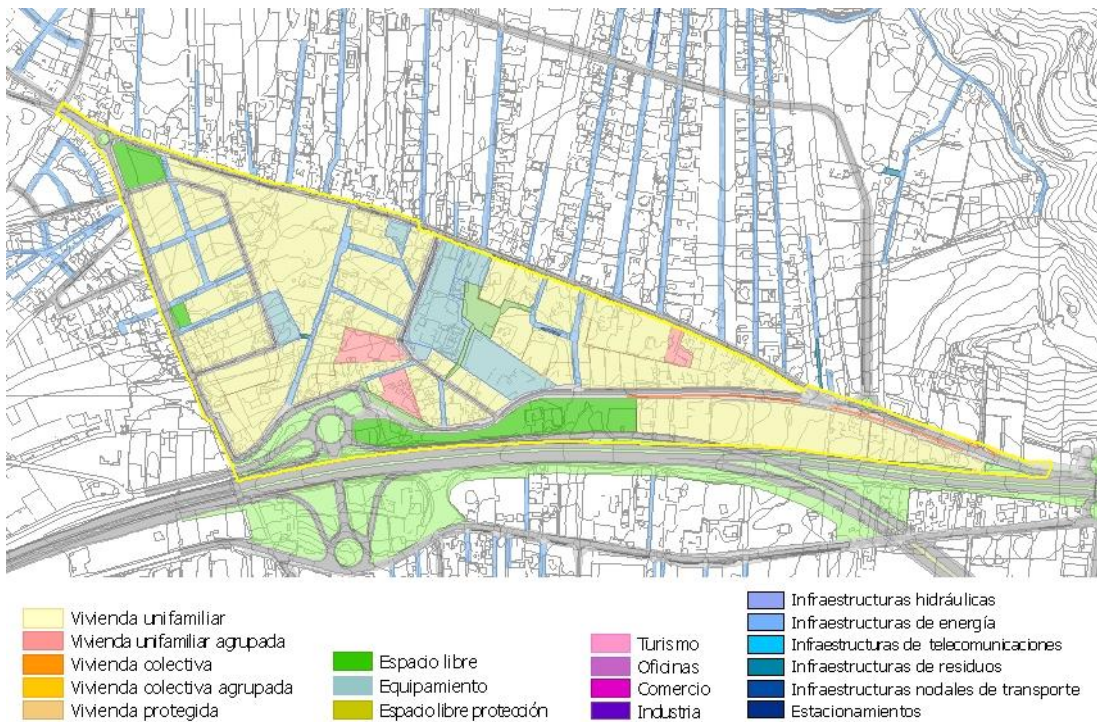


Figura 1.4: Ordenación pormenorizada

1.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para poder llevar a cabo la ordenación planteada, se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática:

- a) Los ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2, se han delimitado 2 ámbitos:
 - a1. El ámbito delimitado para urbanizar el nuevo tramo viario situado junto al pabellón municipal y al Colegio Santa Rosa de Lima, que conectará el camino del Candil con el camino Santa Rosa de Lima, dando salida a los viarios transversales existentes que provienen del Paseo de las Acacias.
 - a2. El ámbito al sur del AUH, para obtener los terrenos necesarios para la ampliación y reurbanización del encuentro entre la Carretera General y la TF-5, así como la ejecución del nuevo nudo de conexión.



- b) Los ámbitos de gestión asistemática de modalidad A5, se han delimitado cinco ámbitos, para la obtención, ejecución y/o urbanización de los nuevos tramos viarios necesarios, sobre suelos urbanos consolidados, para conectar los ámbitos de desarrollo con la trama urbana existente.

Se delimita un ámbito de gestión sistemática transitoria (S5), en el extremo norte del AUH, que proviene del PGO-2004, por tratarse de un ámbito que se encuentra en curso de ejecución. 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 se hace necesario incorporar una glorieta, en la intersección del camino del Majano y Santa Rosa de Lima.

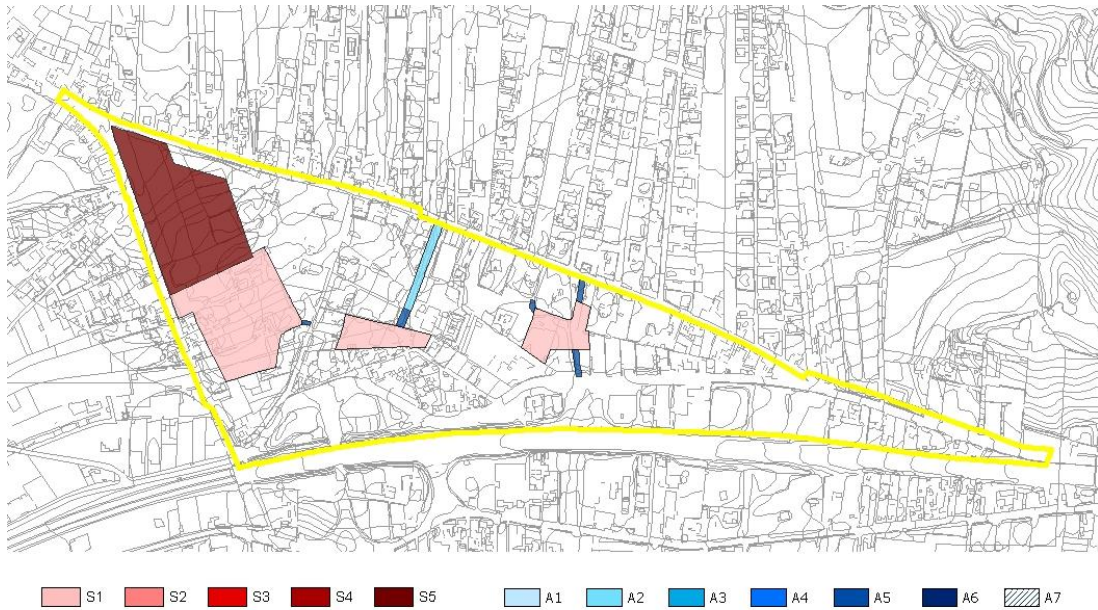


Figura 1.5: Ámbitos de gestión del AUH

1.5. Áreas nuevas

Se han delimitado tres ámbitos de gestión sistemática (S2) para la ordenación de los suelos urbanos no consolidados que abarcan los suelos vacantes interiores del AUH:

- a) Ámbito de gestión “La Trilladora”: situado en el camino del Majano, en el extremo oeste del AUH y junto al ámbito de régimen transitorio.
- b) Ámbito de gestión “Guamasa Casco”: abarca parte de los terrenos entre el camino Santa Rosa de Lima y la Carretera General del Norte.
- c) Ámbito de gestión “El Candil”: situado entre el camino Santa Rosa de Lima y la Carretera General del Norte.

Los terrenos incluidos en los nuevos ámbitos de gestión (SUNC) se encuentran afectados por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte. 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 la Memoria del presente PGO.



1.5.1. Ámbito de gestión sistemática: “La Trilladora”

Este ámbito de suelo urbano no consolidado se sitúa en el extremo oeste del AUH, como continuación del ámbito de gestión que proviene del PGO-2004. Su delimitación alberga los terrenos interiores al camino del Majano y ocupa una superficie aproximada de 19.071 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. Dada 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 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.

El trazado de la nueva trama viaria de este ámbito corresponde al establecido en el PGO-2004. Se plantean por tanto dos viarios transversales al camino del Majano (continuación del camino de la Trilladora y de la serventía situada entre éste y el camino José Feliciano) y otro paralelo (continuación del nuevo viario contemplado en el ámbito de gestión sistemática limítrofe). Se trata de viarios locales, por lo que se ha diseñado una sección continua de 8 metros acorde con este carácter. Así, la calle La Trilladora, viario local principal, se ordena con una sección tipo S.12, con calzada unidireccional y aceras a ambos lados. El nuevo viario ubicado entre las calles José Feliciano y La Trilladora, viario local secundario, se ordena por medio de una sección tipo S.16 de coexistencia.

Para conectar este ámbito con el Paseo de las Acacias, por medio de un peatonal, se ha delimitado un ámbito de gestión asistemática A5, con cargo a la nueva área de desarrollo.

Las piezas resultantes del trazado de la nueva trama viaria se destinan mayoritariamente al uso residencial, estableciéndose dos piezas públicas, una de espacio libre 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 de equipamiento comunitario, próxima al Paseo de las Acacias, centralizada para dar servicio a todo el AUH. Todas las alineaciones se consideran principales.

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 dimensión considerable y una longitud mínima del lindero frontal. Se establece una separación mínima a todos sus linderos y un porcentaje máximo de ocupación bajo, permitiéndose una altura máxima de 2 plantas.

Se completa la ordenación con una pieza de espacio libre público, que cumple con lo exigido legalmente, completando las manzanas de uso residencial donde se establece separación mínima a lindero frontal, porcentaje máximo de ocupación y altura máxima en n° de plantas, que regulen posibles edificaciones vinculadas a usos compatibles. Y en la pieza de equipamiento comunitario donde se establece parcelación vinculante, y edificabilidad máxima como únicos parámetros para regular la misma.



Figura 1.6: Ordenación del ámbito de gestión “La Trilladora”

1.5.2. Ámbito de gestión sistemática: “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 4.967 m²s. Con su ordenación se pretende otorgar la condición de solar a las parcelas resultantes y resolver la problemática existente por la discontinuidad de 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. Ambos tramos viarios se consideran viarios urbanos locales secundarios, por lo que se ha establecido una sección tipo S.16, de 8 metros de ancho, donde coexisten el tráfico peatonal y el rodado. Para conectar esta nueva trama viaria con la existente, ha sido necesario delimitar tres ámbitos de gestión asistemática A5.

Con el esquema viario descrito quedan conformadas dos piezas, que complementan otras existentes, por lo que se destinan al uso principal vivienda libre unifamiliar independiente, 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 y un frente mínimo a lindero frontal o círculo mínimo inscribible (dependiendo del fondo de la pieza). Con respecto a la disposición de la edificación se fija una separación mínima a todos los linderos. El porcentaje máximo de ocupación por la edificación es bajo, permitiéndose una altura máxima de 2 plantas.

En este ámbito, dada su ubicación y dimensión, no se ha establecido ninguna pieza de reserva de espacio libre ni de dotaciones.



Figura 1.7: Ordenación del ámbito de gestión “Guamasa Casco”

1.5.3. Ámbito de gestión sistemática: “El Candil”

Este ámbito 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 por la falta de continuidad de 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 y que por tanto, 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 local secundario y se le ha establecido una sección viaria en continuidad con el viario existente transversal al camino Santa Rosa de Lima (sección S.12). Para la ejecución de este nuevo viario se ha delimitado un ámbito de gestión asistemático (A5) para su conexión con el viario existente, con cargo a la nueva área de desarrollo.

El esquema viario descrito conforma dos piezas 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. En ambas piezas la altura máxima se establece en 2 plantas:

- a) La pieza lucrativa se destina al uso principal de vivienda libre unifamiliar agrupada 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 bajo, y la disposición de la edificación se regula con una separación mínima a todos sus linderos.
- b) La pieza en contacto con el equipamiento público, se destina de igual modo al uso dotacional. Para su regulación se ha establecido la parcelación vinculante y un coeficiente de edificabilidad máxima.

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 verá compensada con las reservas excesivas de otros ámbitos de gestión.

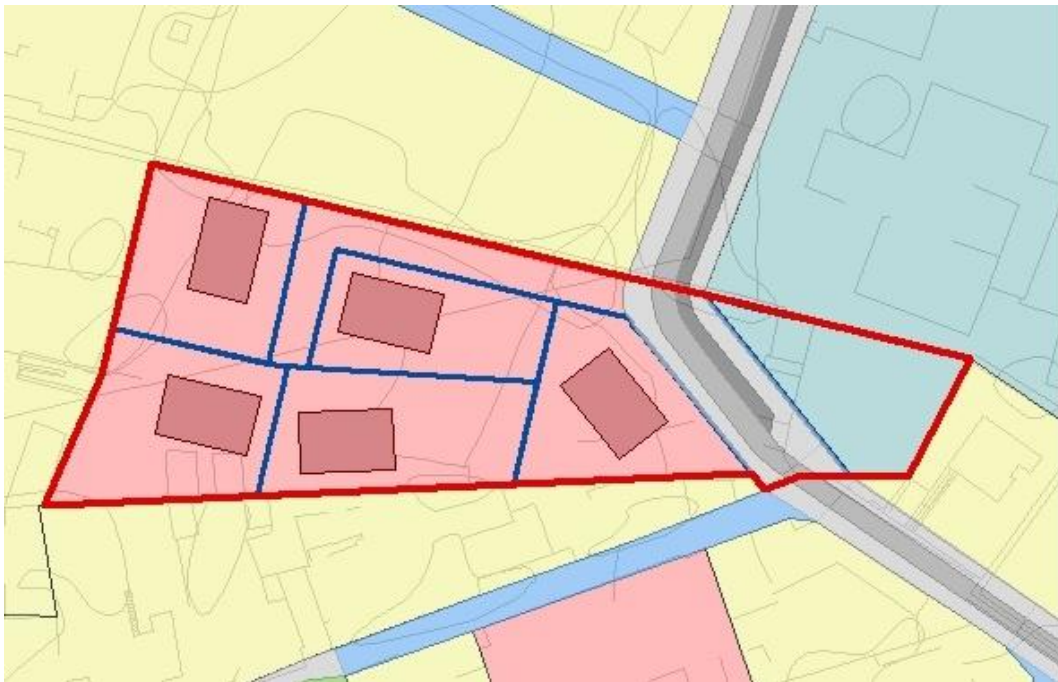


Figura 1.8: Ordenación del ámbito de gestión "El Candil"

2. AUH-0502: LA CORDILLERA

2.1. Delimitación y descripción general

El AUH La Cordillera perteneciente al núcleo de Guamasa, se localiza al norte de la Autopista TF-5, cerca de la cabecera noroeste del aeropuerto. Y queda delimitada como sigue:

- a) Al sur, por la Carretera General del Norte.
- b) Al oeste, por la calle Isla del Hierro y con la vecina AUH-Suertes Largas 1.
- c) Al norte y noreste, por el municipio de Tegueste y por el suelo rústico de protección agraria.
- d) Al este, incluye las viviendas de la calle del Roque, limitando con suelo rústico de protección agraria.



Figura 2.1: Delimitación del AUH - La Cordillera

En el área hay tres pequeñas agrupaciones urbanas. En dos de ellas predomina el uso residencial con tipología de viviendas unifamiliares aisladas, y en la otra, situada junto a la Carretera General del Norte, el uso principal es el terciario.

2.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La principal problemática es la falta de urbanización en la mayor parte del área, la escasa trama urbana es precaria debido al tamaño y la dispersión de las agrupaciones urbanas. Uno de los criterios de ordenación será dotar de ancho suficiente a las vías y completar la trama. No existen espacios libres ni equipamientos en la zona, por lo que es necesario que los que se obtengan, se sitúen de manera que sirvan a toda el AUH y se pongan en relación con el espacio natural al otro lado del límite municipal.



El extremo sur del AUH está afectado por la servidumbre aeroportuaria (huella sonora) del Aeropuerto de Norte, por lo que en esa zona no podrá establecerse el uso residencial. Asimismo, este extremo del AUH se encuentra afectado además por la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 131/1995 de 11 de Mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Carreteras de Canarias, por lo que no se permite la edificación a una distancia inferior de 35 metros desde la arista exterior de la calzada de la Autopista del Norte (TF-5).

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. Ordenación estructural

2.3.1. Categorización de suelo

La mayor parte de la extensión del AUH se categoriza como suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

A excepción de dos pequeños ámbitos de suelo situados en el extremo sur del AUH, frente a la Carretera General del Norte, que se categorizan como suelo urbano consolidado, y en el extremo norte del AUH, la agrupación de viviendas existentes situadas de manera lineal, que se categorizan como suelo rústico de asentamiento rural.

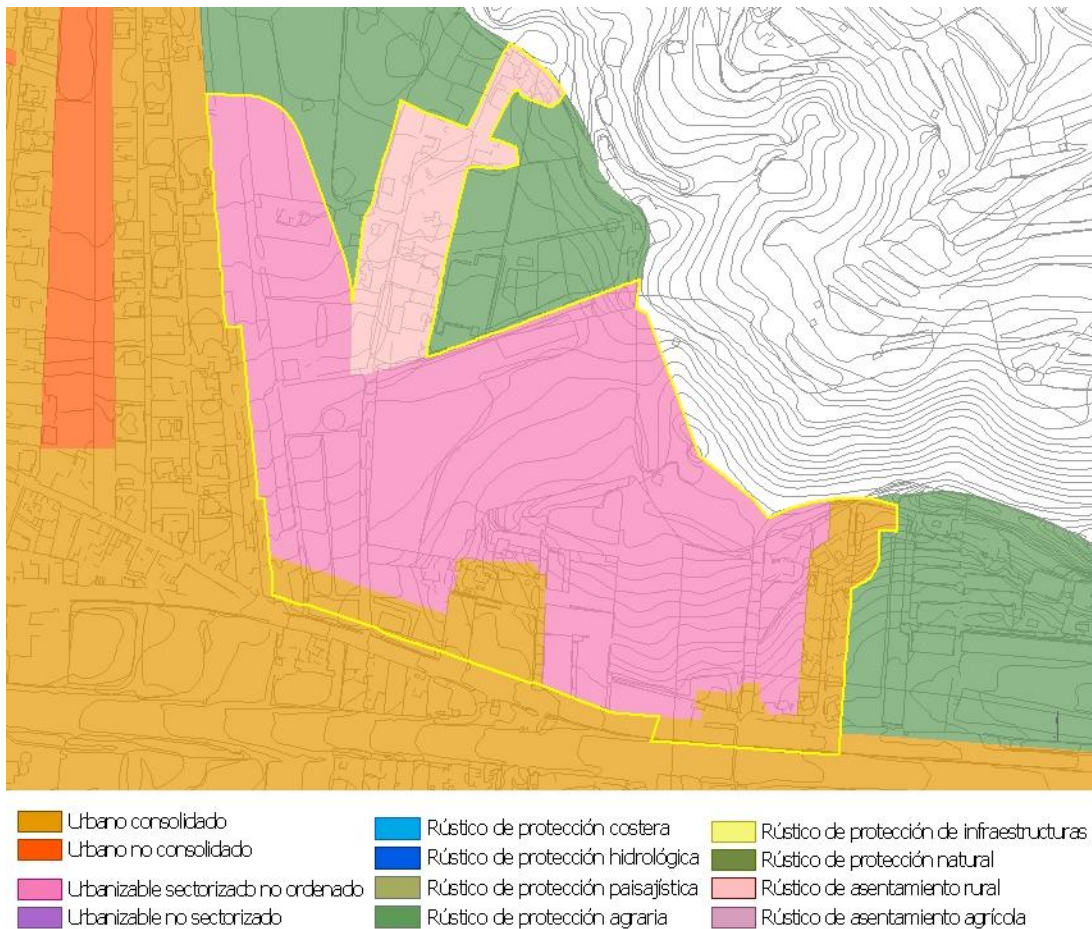


Figura 2.2: Categorización del suelo del AUH - La Cordillera

2.3.2. Elementos estructurantes

El único viario estructurante existente en el AUH, es la Carretera General del Norte, viario urbano de nivel 1. Dentro del sector de suelo urbanizable sectorizado no ordenado, se prevé un nuevo trazado del camino de la Cordillera que conecte con el nuevo viario estructurante incluido en la vecina AUH–Suertes Largas 1 (todos viarios urbanos de nivel 1).

Se delimitan dos nuevos elementos estructurantes dentro del sector del suelo urbanizable, destinados a dotacional y espacio libre, centralizados y junto al límite municipal, previstos para la conservación de la vegetación existente y la ejecución de un campo de fútbol.

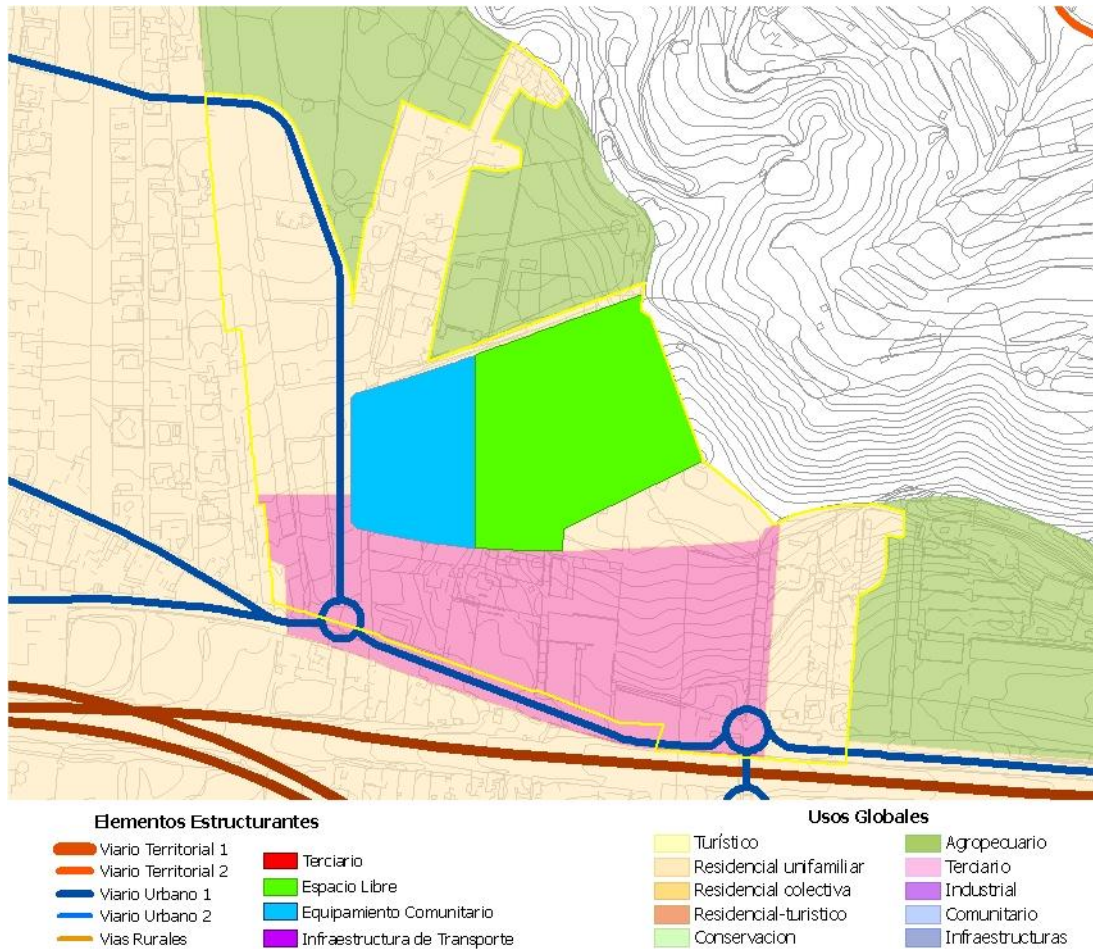


Figura 2.3: Elementos estructurantes del AUH – La Cordillera

2.4. Ordenación de áreas existentes

2.4.1. Trama urbana

La escasa trama urbana está compuesta por la Carretera General del Norte y los caminos el Roque, La Colina, Nombre de Dios, La Cordillera y su transversal. Estos viarios se consideran viarios locales secundarios, por su función de dar acceso a la edificación existente, excepto el camino La Colina, que tiene jerarquía de viario local principal por dar acceso al sector de suelo urbanizable.

Se realiza un nuevo enlace viario con el AUH – Rodeo 2, situado al otro lado de la Carretera General del Norte, por lo que se modifica el trazado de dicho viario con la incorporación de una nueva rotonda. Para su ordenación se ha establecido una sección tipo S.08 con una calzada unidireccional, con dos carriles de circulación y aceras a ambos lados.

El viario local principal (camino La Colina) se ordena con sección S.12, con calzada unidireccional de un solo carril, aparcamientos en batería en un lateral, y aceras en ambos. El viario local secundario se ordena por medio de una sección tipo S.16 o S.18, donde coexiste el tráfico rodado y el peatonal.

Con respecto a las alineaciones viarias, todas se consideran principales.

2.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de las piezas existentes depende de la ubicación de las mismas. Así, las piezas situadas al sur, frente a la Carretera General del Norte se destinan al uso terciario, mientras que el resto de las piezas, localizadas en el asentamiento rural, hacia el norte del AUH, se definen con uso residencial unifamiliar.

Se delimita una nueva pieza destinada a espacio libre público, incluida en el asentamiento rural, de acuerdo con lo establecido legalmente para asentamientos de este tipo.

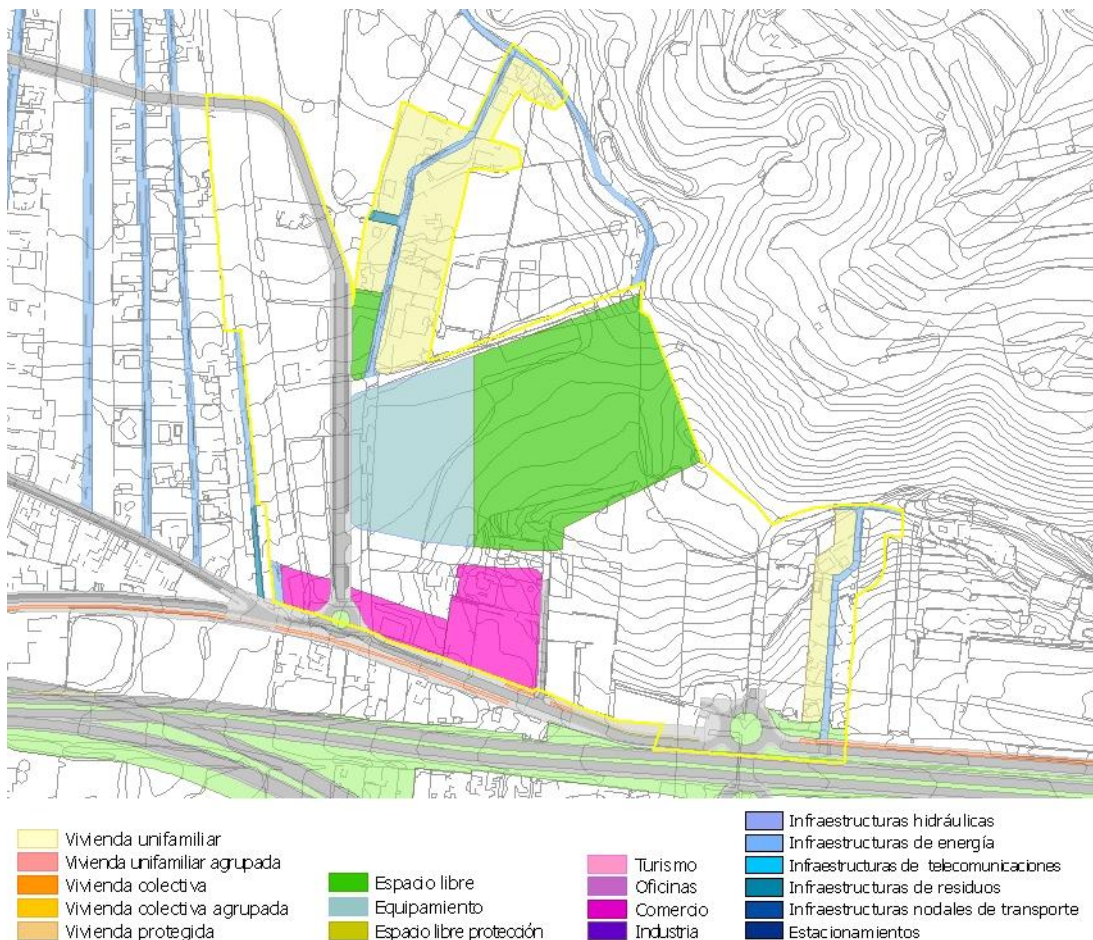


Figura 2.4: Ordenación pormenorizada AUH – La Cordillera



2.4.3. Condiciones de la edificación

Los parámetros urbanísticos de las piezas se han establecido en base a la estructura de la propiedad, la ubicación de la misma, la categorización del suelo y la realidad existente. Distinguiremos 3 grupos de piezas dentro del AUH:

- a) Las dos piezas situadas en la calle El Roque, se ordenan por medio de la superficie mínima de parcela, el círculo mínimo inscribible y separaciones mínimas a todos sus linderos. Se establece un porcentaje máximo de ordenación medio – bajo y dos plantas de altura máxima. La pieza situada en el extremo Este del AUH, está afectada por la línea límite de edificación de Carreteras, por lo que se ha establecido de manera gráfica la separación mínima a lindero frontal.
- b) Las tres piezas de uso comercial situadas en la Carretera General del Norte, se ordenan por medio de la superficie mínima de parcela, el círculo mínimo inscribible y una separación mínima a lindero frontal. Se establece un coeficiente de edificabilidad máxima y una altura máxima de dos plantas.
- c) Las piezas incluidas en el suelo rústico de asentamiento rural se ordenan por medio de la superficie de parcela mínima y la longitud mínima de lindero frontal. En la pieza de mayor fondo, se ha establecido el círculo mínimo inscribible con la finalidad de permitir mayor flexibilidad en las futuras parcelaciones de la misma. Se establece una separación mínima a linderos y porcentaje máximo de ocupación acorde a la realidad existente. La altura máxima permitida es de dos plantas.

2.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para hacer viable la ordenación de esta AUH y las actuaciones propuestas, se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática:

- a) Los ámbitos de gestión asistemática A2, consistentes en la obtención y ejecución de los terrenos necesarios para ejecutar el nuevo enlace de la Carretera Gral. del Norte, y al norte, para obtener el suelo y ejecutar mejoras en el Camino Nombre de Dios.
- b) El ámbito de gestión asistemática A3, que coincide con el suelo rústico de asentamiento rural, destinado a la mejora de los viarios incluidos en él, y a la obtención y ejecución de la nueva pieza de espacio libre.
- c) Se delimitan ámbitos asistemáticos A5, para conectar los ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente, en concreto, para obtener y urbanizar el tramo viario necesario para ejecutar la rotonda que une el ámbito de desarrollo y la Carretera Gral. del Norte, y la conexión del nuevo viario.

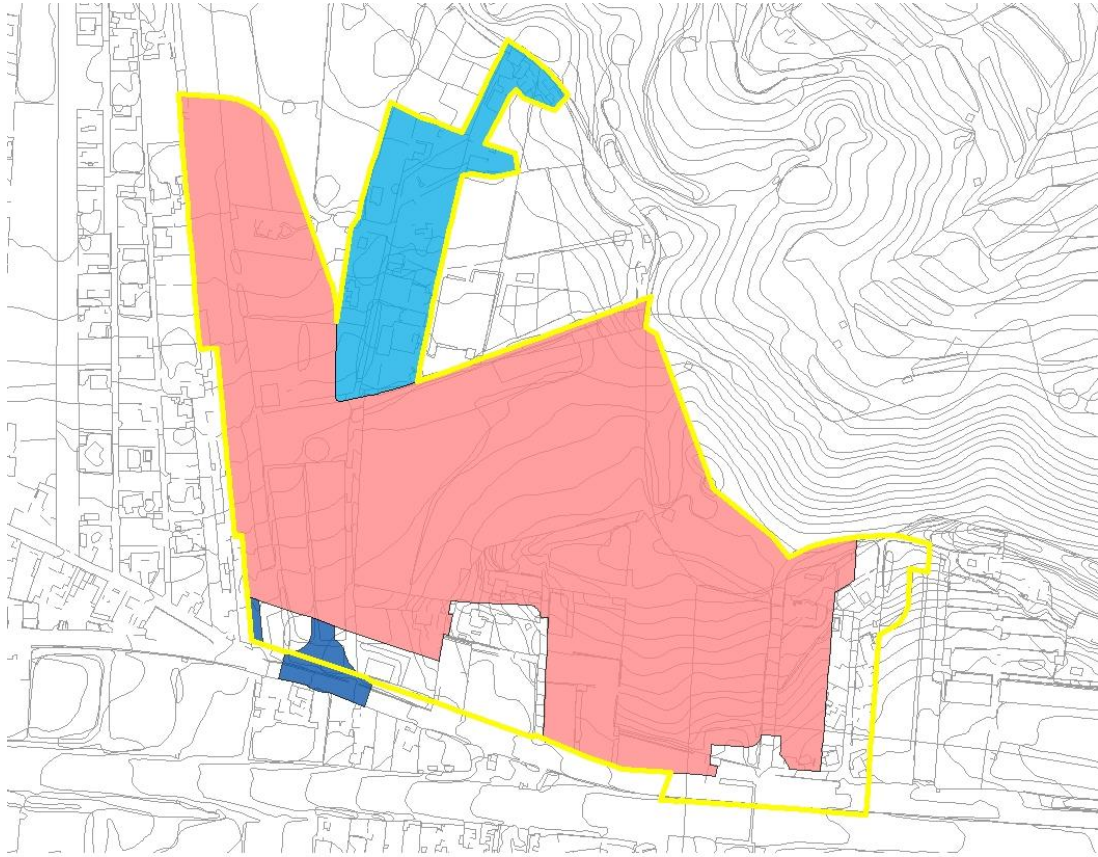


Figura 2.5: Ámbitos de gestión del AUH

2.5. Áreas nuevas

Se delimita un sector 0502_1 La Cordillera, localizado en el suelo urbanizable sectorizado no ordenado, para desarrollar la ordenación del suelo vacante existente, completando de este modo la trama urbana del conjunto del AUH. Se trata de un sector de uso residencial unifamiliar y productivo, que será desarrollado a través de un Plan Parcial, cuyas condiciones se especifican en la ficha correspondiente del documento B3. Desarrollo del PGO.

3. AUH-0503: SUERTES LARGAS 1

3.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea, se sitúa en el extremo noreste del núcleo de Guamasa, en contacto con el Municipio de Tegueste. Sus límites quedan definidos como sigue:

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

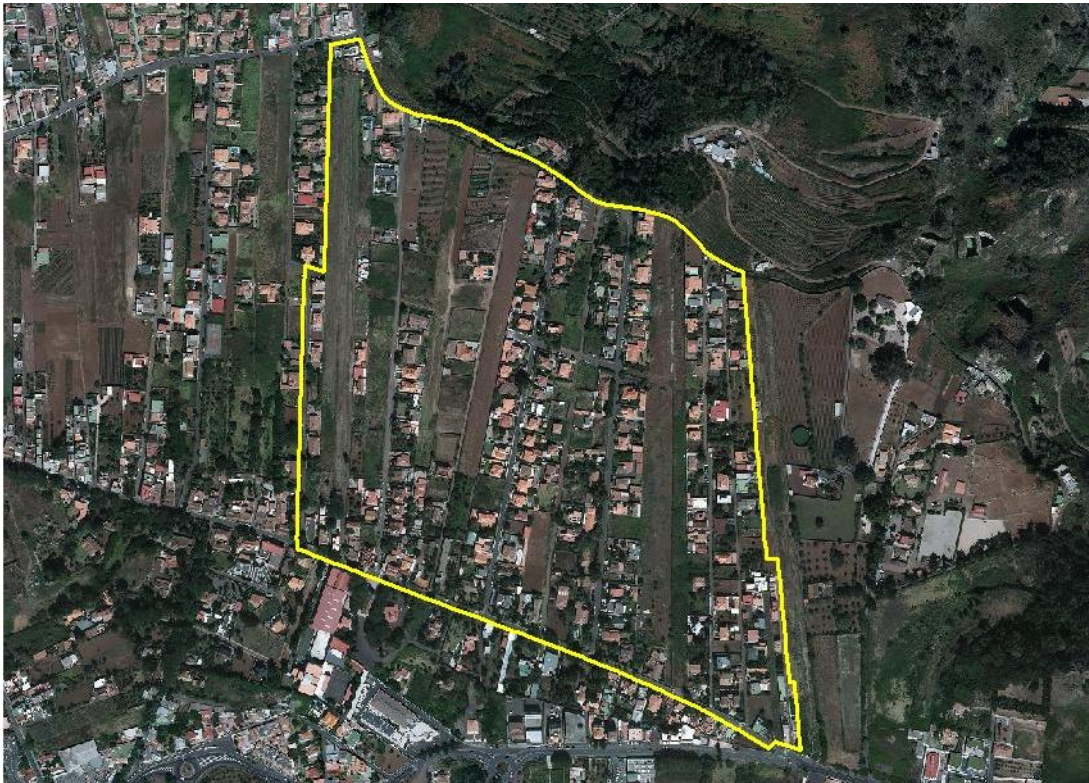


Figura 3.1.: Delimitación del AUH

Esta AUH tiene su origen en parcelas agrarias lineales de gran longitud en dirección norte-sur, conocidas como “suertes”, 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 accede por medio de serventías agrarias que en muchos casos se han transformado en viarios urbanos,

La estructura originaria del AUH aún permanece, sin apenas existir actualmente viarios transversales a los caminos originales, con trazado longitudinal acompañando a las Suertes. Las parcelas resultantes han sido ocupadas por viviendas unifamiliares, quedando aún numerosas parcelas vacantes, y caminos sin urbanizar, sobre todo en el centro y el norte del área.

3.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La problemática del AUH deriva fundamentalmente su parcelación original, generando distintos conflictos como:

- a) Escasa existencia de calles transversales que posibiliten acortar los largos viarios longitudinales que dan lugar a manzanas residenciales de gran tamaño. En ese sentido, el PGO-2004 trazaba un nuevo viario transversal-central al AUH, que comunica con las áreas de La Cordillera y Suertes Largas.
- b) Escasez de espacios libres y equipamientos públicos en la zona. Las únicas reservas de espacio libre que contemplaba 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 deficiencias de urbanización de la trama viaria, limitándose en muchos casos a una calzada asfaltada, sin aceras y 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.

Dicho esto, el objetivo de ordenación en esta AUH, 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 será dotarlos de una sección suficiente, 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 que 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.

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.

Esta AUH linda con el Municipio de Tegueste en el que, según el PGO vigente de este Municipio, se clasifican y categorizan los terrenos colindantes al núcleo de Guamasa 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 del mismo.



3.3. Ordenación Estructural

3.3.1. Categorización de suelo

El suelo de esta AUH se categoriza en su mayor parte como suelo urbano consolidado, al igual que en el PGO-2004. Si bien se producen algunos cambios en la delimitación, en base a lo establecido en los criterios sobre categorización y clasificación del suelo, de la Memoria de ordenación estructural del presente PGO.

Existen tres áreas de suelo vacante situadas de forma centralizada en el AUH, que se categorizan, como en el PGO-2004, como suelo urbano no consolidado. Dos de ellas al este, inmersas en la trama urbana, y la restante al oeste, en el borde de suelo urbano consolidado. Para completar la trama urbana y dotar al viario de las mínimas condiciones exigidas legalmente, se han delimitado tres ámbitos de gestión sistemática, que provienen del PGO-2004 y se mantienen en el presente PGO.

Por último, el área de suelo vacante al oeste del AUH, comprendiendo los terrenos interiores entre la calle Padilla Alta, el Camino Dorta y Camino La Lucha, que se categorizan como suelo rústico de protección agraria, modificando lo establecido en el PGO-2004.

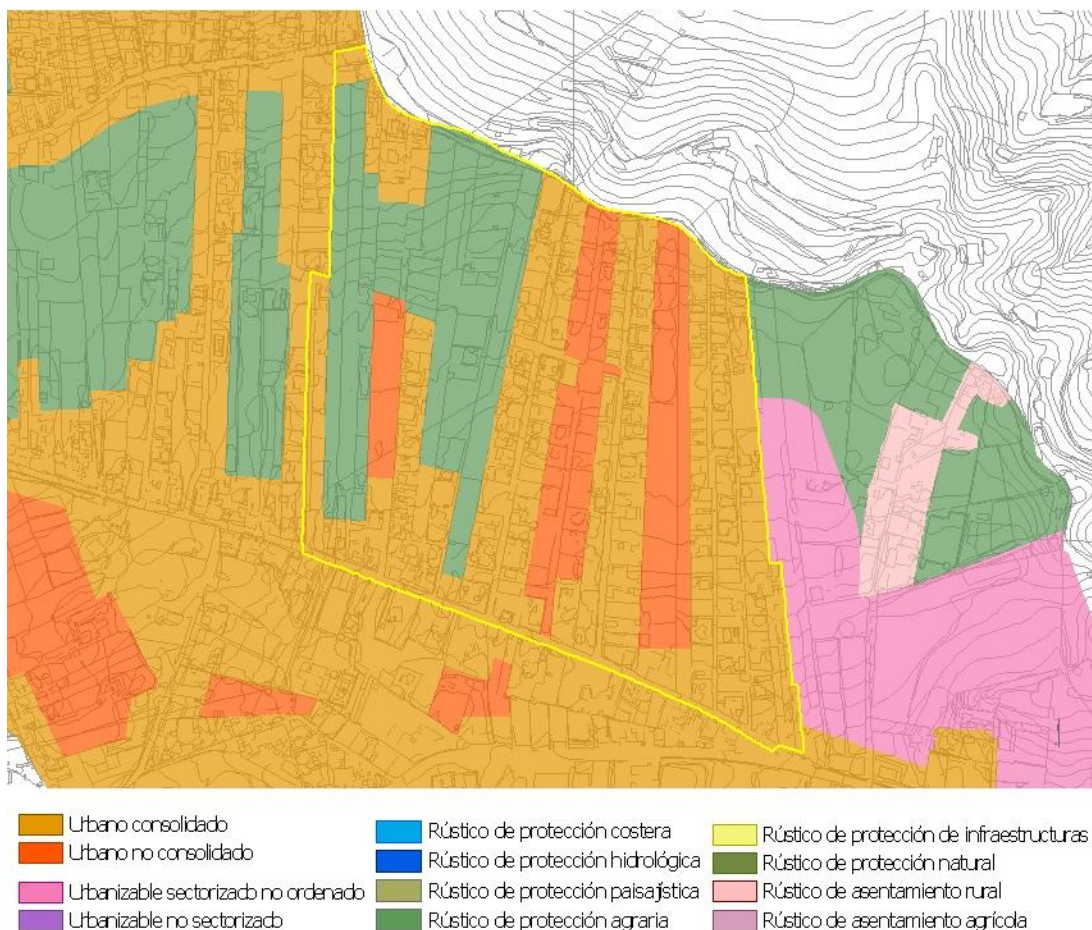


Figura 3.2.: Categorización del suelo

3.3.2. Elementos estructurantes

La trama urbana de este AUH se organiza en torno a dos ejes estructurantes, viarios urbanos de nivel 1 ambos, que discurren de este a oeste enlazando las distintas AUH del núcleo de Guamasa, situadas al norte. Estos son:

El Camino Santa Rosa de Lima, que discurre por el borde sur del área, enlazando la Carretera General del Norte y el Camino del Majano, donde se plantean distintas intervenciones urbanísticas, para ampliar y homogeneizar la sección viaria, adecuándola a su jerarquía y mejorando su funcionalidad. Y en segundo lugar, el nuevo eje urbano centralizado, por desarrollar, con trazado sensiblemente paralelo al Camino Santa Rosa de Lima, para articular el interior del AUH y conectarla con las adyacentes, donde se prevé una sección suficiente y un diseño acorde con su carácter y su función de eje conector.

Asimismo, se definen diversos ejes viarios de carácter local principal, con trazados transversales o paralelos a los estructurantes, cuya función es enlazar los anteriores, articulando el territorio, y canalizar los tráfico hacia los viarios locales secundarios, en las zonas residenciales. Destacan entre ellos: las calles Camino Dorta, Padilla Alta y Camino de la Era.

En esta AUH no se califica ninguna pieza con carácter estructurante, destinada a dotacional o espacio libre público o a infraestructuras.

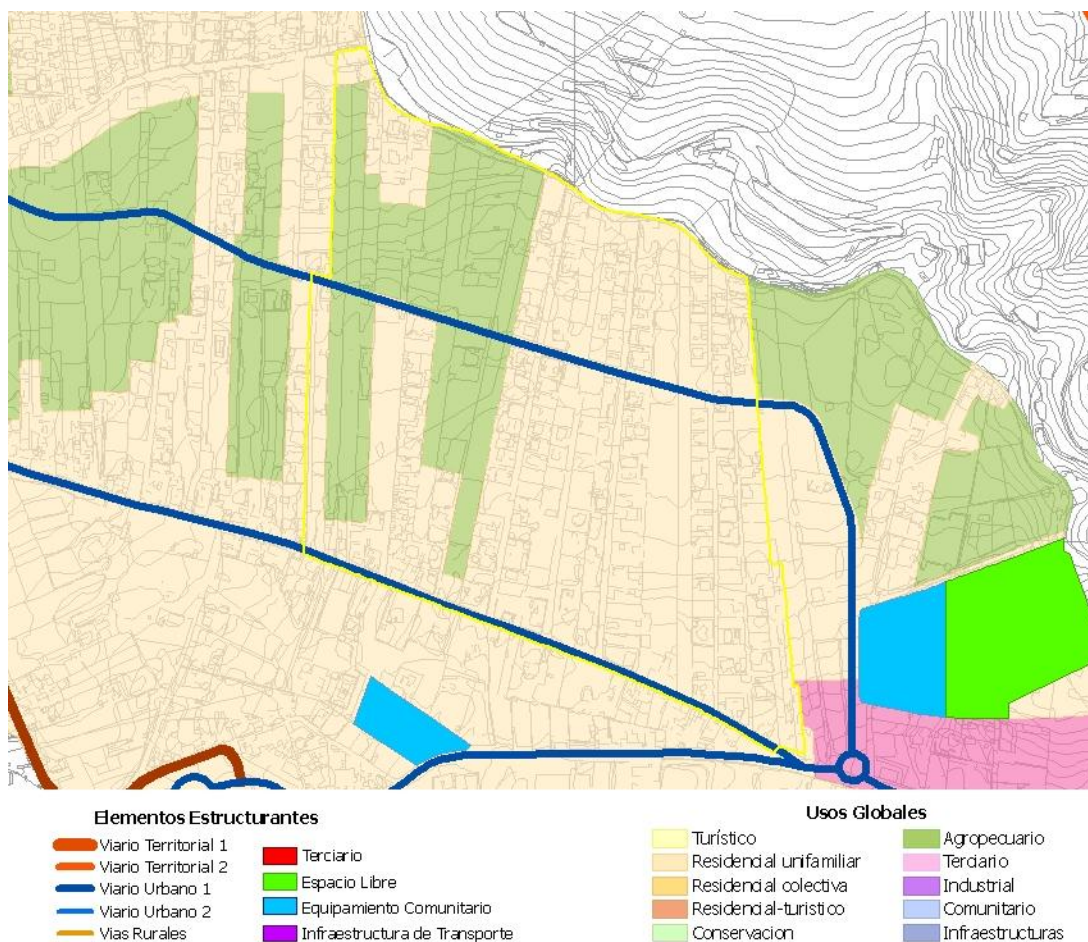


Figura 3.3.: Esquema de viario estructurante

3.4. Ordenación de áreas existentes

3.4.1. Trama urbana

Tal y como se ha dicho, la trama urbana se organiza por medio de una serie de viarios de diferente categoría, que discurren por el territorio de forma transversal y longitudinal, configurando la red viaria del AUH.

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

Con criterio general, los viarios existentes mantienen sus trazados originales, aunque en muchos tramos, dada la escasa dimensión de sus secciones, se rectifican las alineaciones para ampliarlos, evitando siempre afectar a la edificación existente. Estas rectificaciones se plantean, en la mayoría de los casos, de forma no programada, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Destacan las que se plantean en el Camino Santa Rosa de Lima y en la calle Padilla Alta, entre otros.

Las demás actuaciones de mejora urbanística de la trama urbana consolidada, se llevarán a cabo mediante procedimientos de gestión asistemática, descritas en el apartado de condiciones de gestión urbanística de la presente memoria.

La ordenación del viario se realizará en función de su uso, mediante los siguientes criterios y tipos de sección:

- a) Los viarios urbanos de nivel 1, el nuevo eje central de Guamasa y el Camino Santa Rosa de Lima, se ordenan mediante secciones tipo S.08 y S.12, como se indica a continuación:
 - a.1. En el nuevo eje central de Guamasa, se define una sección S.08, a fin de albergar doble sentido de circulación, zonas de aparcamiento (en las zonas con ancho superior a los 12 metros) y el tránsito peatonal mediante amplias aceras en las que se instalen alcorques o jardineras.
 - a.2. En el Camino Santa Rosa de Lima, se plantea la sección S.12, con calzada unidireccional, aceras a ambos lados y banda de aparcamiento en línea al sur.
- b) En viarios locales principales, como calle Padilla Alta, Camino Dorta y Camino de la Era, entre otros, se propone también la sección del tipo S.12, con un único sentido de circulación y aceras con aparcamientos en línea, si dispone de ancho suficiente. En la calle Padilla Alta, se ha intentado no afectar a las edificaciones existentes, ni invadir los terrenos del Municipio vecino de Tegueste.
- c) Los viarios locales secundarios, localizados en el interior de las macromanizas, que se ordenan en su totalidad con sección tipo S.16 de coexistencia, donde el diseño de la calle garantiza 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 ligadas a la calle Isla del Hierro y su cierre con la calle Rodríguez, que se consideran 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.

3.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal en la totalidad de las piezas de suelo urbano consolidado de este AUH, es el residencial unifamiliar, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados, responde a los criterios establecidos en el título correspondiente de la Memoria de ordenación estructural del presente PGO.

Asimismo, los usos públicos dotacionales y de espacios libres también están presentes en el AUH, localizados de manera centralizada, en los ámbitos de gestión sistemática, siendo delimitados en cumplimiento de lo dispuesto legalmente.

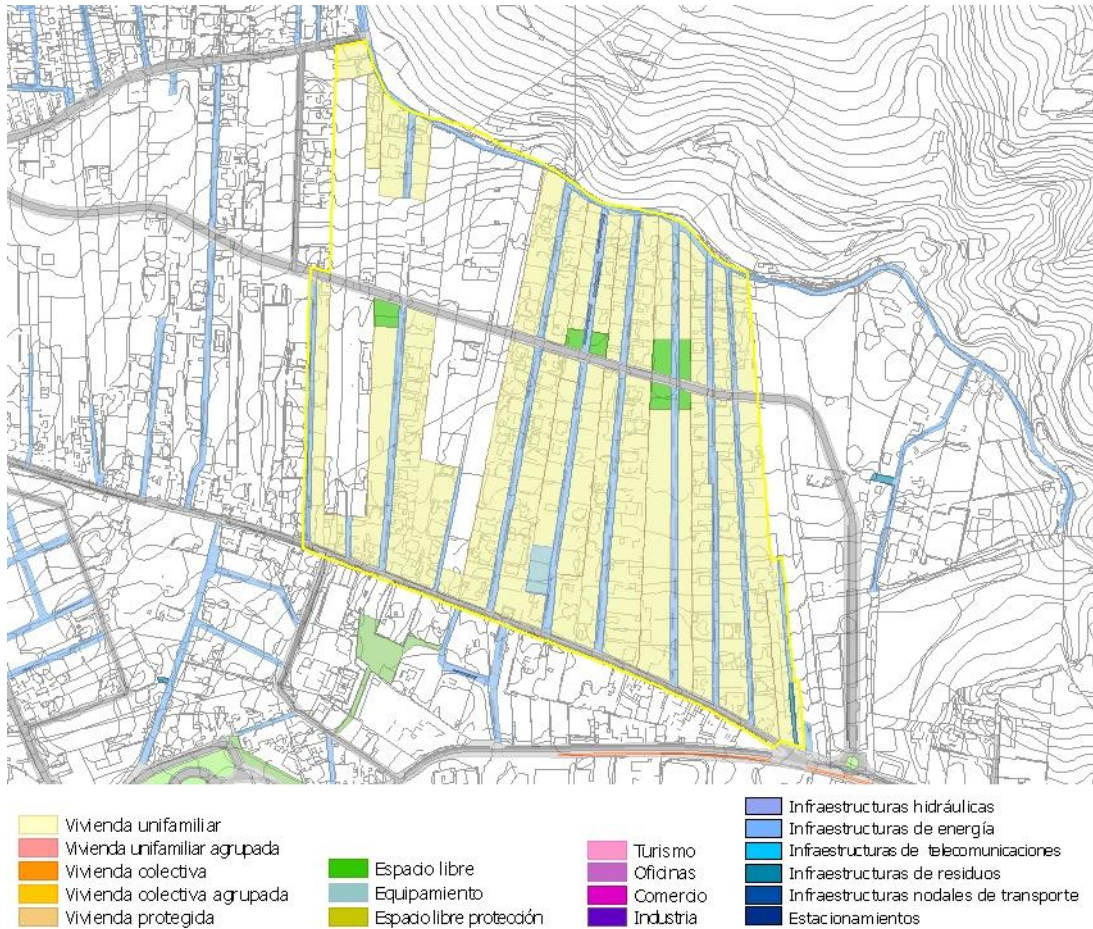


Figura 3.4.: Ordenación pormenorizada

3.4.3. Condiciones de la edificación

Tal y como se ha dicho, este AUH presenta como principal el uso residencial, donde se definen la totalidad de las piezas de suelo urbano consolidado con el uso de vivienda libre unifamiliar independiente, que se dispone de forma aislada o adosada.

Se han mantenido, con 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, dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza.



Dicho lo cual, para regular la parcelación en las piezas residenciales, se establece la superficie mínima de parcela y longitud mínima de lindero frontal, homogeneizando futuras subdivisiones. Salvo en dos piezas, que se regulan también con círculo mínimo inscribible, dadas las características que presenta su parcelario actual. Respecto a la disposición de la edificación, al tratarse de edificación aislada, se estima necesario fijar la separación mínima a linderos (frontal, lateral y posterior), el porcentaje máximo de ocupación y la altura máxima en número de plantas. Asimismo, existe una pieza donde se permite el pareado lateral, en base a las características consolidadas.

Se han definido diversas piezas destinadas a espacio libre público y a uso dotacional, incluidas en los ámbitos de gestión transitoria. En las piezas de espacio libre, se establece la separación mínima a lindero frontal, el porcentaje de ocupación máxima y la altura en nº de plantas, para regular futuras edificaciones compatibles con este uso. Y en la pieza dotacional, se establece la parcelación vinculante, conformando una única parcela urbanística. Respecto a las restantes condiciones edificatorias, se fija exclusivamente la edificabilidad, dando libertad en el diseño y disposición de la edificación.

3.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Con el objetivo de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH, se definen diversas actuaciones de mejora urbanística en suelo urbano consolidado, que se llevarán a cabo mediante procedimientos de gestión asistemática. Se definen las siguientes:

- a) Ámbitos de gestión asistemática A2: Se ha delimitado dos ámbitos:
 - a.1. En la calle Padilla Alta, al norte del AUH, para obtener los terrenos resultantes del ajuste de alineaciones en dicha vía, y ejecutar obras de mejora de su urbanización, para ampliar la sección viaria garantizando su funcionalidad. Se ha intentando no afectar a las edificaciones existentes, ni invadir excesivamente los terrenos del Municipio vecino de Tegueste.
 - a.2. Se define un ámbito discontinuo, entre las AUH de Suertes Largas 1 y 2, para obtener el suelo necesario y ejecutar un nuevo viario urbano de carácter estructurante, que discurrirá de este a oeste articulando las distintas AUH.
- b) Ámbito de gestión asistemática A5: se define un ámbito, para la obtención y urbanización del tramo viario que conecta el ámbito de gestión sistemática del AUH-0502: La Cordillera, con el nuevo eje viario central del AUH-0503: Suertes Largas 1.
- c) Ámbitos de gestión asistemática A6: Se delimitan tres ámbitos al norte de Camino Santa Rosa de Lima. Estos son:
 - c.1. Al este, comprendiendo las parcelas con acceso desde el tramo sur del Camino La Lucha. Para plantear mejoras de la urbanización de dicha vía, dado que no cuenta con los servicios mínimos requeridos.
 - c.2. El ámbito que comprende las parcelas con acceso desde la calle Isla del Hierro, para ampliar la sección viaria y completar la urbanización del viario, dado que tampoco cuenta con los servicios mínimos requeridos.
 - c.3. Al oeste, en torno al Camino Dorta, para mejorar la urbanización de dicha vía, en su tramo más al sur.

Se han mantenido dos ámbitos de gestión sistemática transitoria (S5), vinculados al nuevo viario urbano que atraviesa el área de este a oeste, cuya ordenación se planteaba en el PGO-2004, para desarrollar la urbanización de los terrenos interiores categorizados como suelo urbano no consolidado. Estos son, de este a oeste:

- a) El ámbito localizado entre Camino del Cañón y el viario Urbanización Suertes Largas, para la urbanización de la Transversal Santa Rosa de Lima, la creación de nuevas piezas residenciales unifamiliares y un espacio libre público.
- b) El terreno que engloba parte del Camino Valeriano Pérez, para urbanizar dicha calle y completar la manzana residencial existente.

Dado que se encuentran en curso de ejecución, se han mantenido las condiciones de ordenación y gestión, si bien es cierto, que su delimitación ha sido revisada y modificada por el presente PGO.

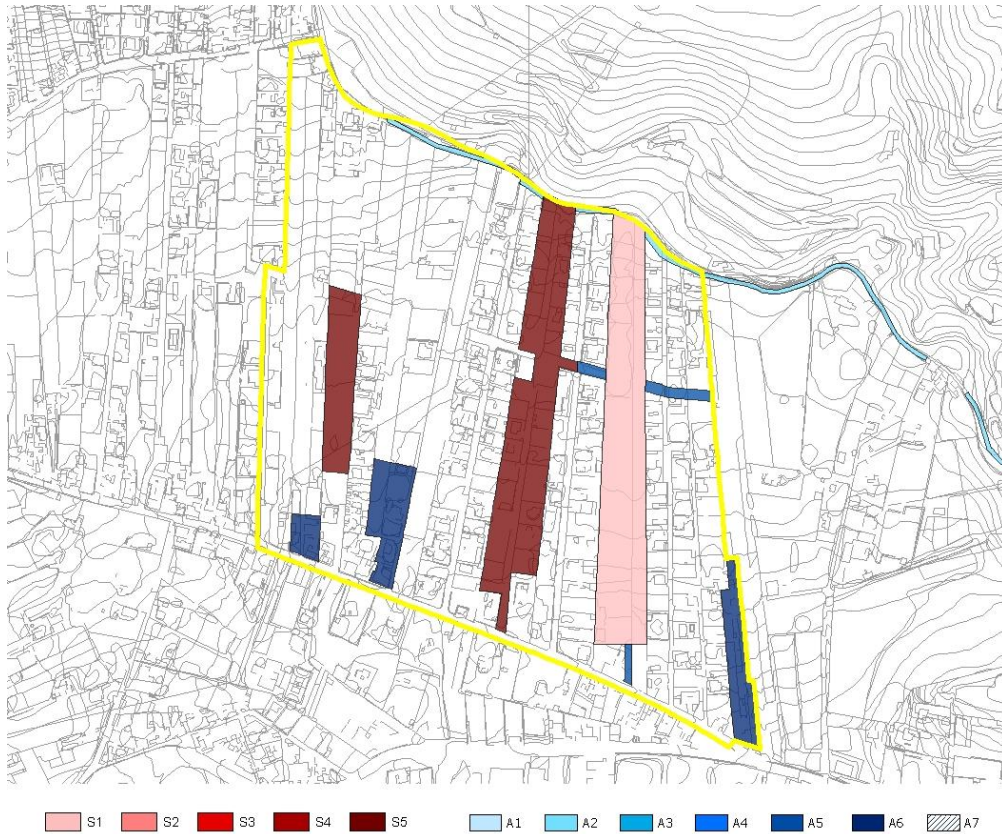


Figura 3.5.: Ámbitos de gestión del AUH

3.5. Áreas nuevas

3.5.1. Ámbito de gestión sistemática Suertes Largas

Este ámbito de suelo vacante longitudinal, en dirección norte-sur, se localiza entre la calle Leopoldo Morales y Camino del Cañón, y ocupa una superficie aproximada de 23.718 m²s. Su objeto es la creación de un nuevo viario que da acceso a varias piezas residenciales unifamiliares y a un nuevo espacio libre. Dada 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 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 y el viario existente.



La ordenación que se plantea tiene como objetivo resolver la problemática señalada por lo que se han generado dos viarios centrales, uno longitudinal de carácter local, y otro transversal estructurante, que conectan con la trama existente, y se ha establecido un uso y tipología edificatoria acorde con el entorno.

El nuevo viario local secundario, se ordena por medio de una sección tipo S.16 de coexistencia. Mientras que el viario estructurante, que forma parte del nuevo Eje Central de Guamasa, se ordena con una sección tipo S.08, a fin de albergar doble sentido de circulación, zonas de aparcamiento, acorde al resto del trazado. Para conectar este ámbito con la trama urbana, se ha delimitado dos ámbitos de gestión asistemática A5, con cargo a la nueva área de desarrollo.

Las piezas resultantes del trazado de la nueva trama viaria se destinan mayoritariamente al uso residencial, estableciéndose cuatro piezas de espacio libre de manera centralizada, en torno al nuevo Eje Central de Guamasa, para dar servicio a todo el AUH. Todas las alineaciones se consideran principales.

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 dimensión considerable, una longitud mínima del lindero frontal y el círculo mínimo inscribible. Se establece una separación mínima a todos sus linderos y un porcentaje máximo de ocupación bajo y una edificabilidad máxima, permitiéndose una altura máxima de 2 plantas.

Se completa la ordenación con las piezas de espacio libre público, que cumplen con lo exigido legalmente, completando las manzanas de uso residencial donde se establece separación mínima a lindero frontal, porcentaje máximo de ocupación y altura máxima en nº de plantas, que regulen posibles edificaciones vinculadas a usos compatibles.

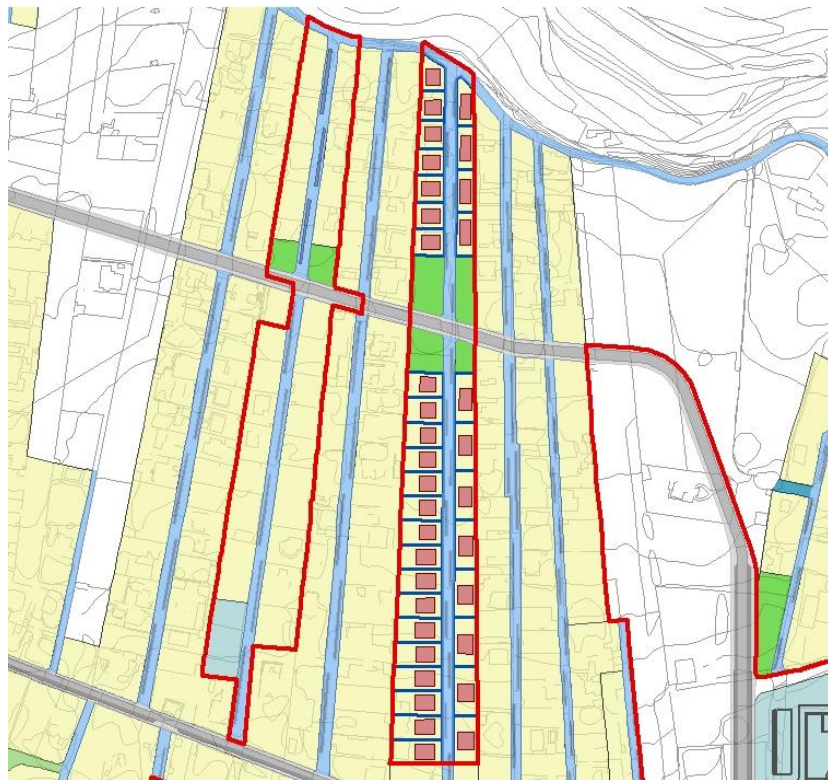


Figura 3.6: Ordenación del ámbito de gestión Suertes Largas

4. AUH-0505: SUERTES LARGAS 2

4.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Suertes Largas 2, se sitúa en el núcleo de Guamasa, al oeste del término municipal, quedando delimitada como sigue:

- a) Al norte, el Camino Tabares define el límite con el AUH-0507: Tabares.
- b) Al este, por el Camino de la Era, coincidente con el borde del AUH-0503: Suertes Largas 1.
- c) Al sur, el Camino Santa Rosa de Lima, define el borde del AUH-0501: Guamasa Casco.
- d) Al oeste, la calle del Eucalipto, lindando también con el AUH-0507: Tabares.



Figura 4.1.: Delimitación del AUH

La estructura de esta AUH, al igual que en la vecina AUH-Suertes Largas 1, se basa en parcelas agrarias lineales de gran longitud, conocidas como “suertes”, que discurren por el área en dirección norte-sur, partiendo del Camino Tabares, situado al norte, hasta llegar al Camino Santa Rosa de Lima, en el borde sur.

Estas parcelas han sufrido numerosas divisiones interiores, a las que se accede mediante serventías agrarias que, en ocasiones, se han convertido en viarios urbanos, donde se ha ido apoyando la edificación. En esta AUH la edificación, sobre todo residencial unifamiliar, se concentra mayoritariamente en los terrenos situados en los bordes del AUH, dando frente a los ejes viarios que la circundan, apreciándose un vacío en el interior de la misma. La estructura originaria del AUH aún permanece, sin apenas existir viarios transversales a las servidumbres longitudinales originales.

4.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La problemática de esta AUH reside fundamentalmente en su parcelación original, lo que genera múltiples inconvenientes, entre los que destacan:

- a) Falta de continuidad en los viarios transversales al Camino Tabares y al Camino Santa Rosa de Lima. Esta problemática deriva de la ocupación tradicional presente en esta área, basada en la disposición de las viviendas al borde de los caminos, para posteriormente ir abriendo nuevos e insuficientes viarios transversales, ocupando las parcelas interiores y generando una estructura de árbol.
- b) Deficiente urbanización de la escasa trama viaria interior, limitándose, en la mayoría de los casos, a una calzada asfaltada y sin aceras, sin ningún otro elemento.
- c) Escasa sección de los viarios existentes, en los que, a pesar de no soportar excesivo tráfico, se mezclan tráficos peatonales y rodados, lo que además se complica con tráficos rodados en doble sentido.
- d) Déficits de equipamientos y espacios libres públicos. La única pieza de espacio libre que contemplaba el PGO-2004 se sitúa de manera central y apoyada en las calles Lorenzo Hernández Abad y La Helechera.
- e) Falta de homogeneidad de la tipología edificatoria existente.
- f) Existencia de agrupaciones de viviendas interiores, accesibles desde serventías privadas transversales a viarios principales, con sección escasa y servicios urbanísticos deficitarios. Estas parcelas no tienen la consideración de exteriores, y por tanto, no podrían ser edificables (por ej. En parcelas cercanas a Camino Santa Rosa de Lima).

Dicho esto, se plantea la ordenación con la premisa principal de propiciar desde el Plan unas mínimas operaciones de intervención y terminación de los viarios, que permita el soporte de los actuales usos y sus eventuales crecimientos, a fin de garantizar una funcionalidad suficiente. Para ello, se dotará a los viarios actuales de una sección adecuada que posibilite la coexistencia de tráfico rodado con peatonal, y de los servicios mínimos urbanísticos exigidos, a fin de que las parcelas existentes adquieran la condición de solar. Asimismo, se plantea mejorar la trama urbana existente mediante la creación de nuevos trazados viarios, permitiendo el acceso a las parcelas urbanísticas resultantes, y conectando el área con el resto de las AUH colindantes.

Se asumen tres 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 las vecinas AUH, Suertes Largas 1 y Tabares, dando solución de continuidad a la estructura viaria del núcleo.
- b) A escala del AUH y a escala local, se plantea homogeneizar las secciones viarias y completar la trama viaria existente, en la medida de lo posible, mediante actuaciones de mejora de los niveles de urbanización, tanto en viarios principales como secundarios (dimensionales y de servicios).
- c) Con respecto a los caminos y 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 fundamental es homogeneizar, las distintas zonas del AUH, en la medida de lo posible, por medio de la regulación de las futuras edificaciones, tanto en piezas residenciales como en otros usos.

4.3. Ordenación Estructural

4.3.1. Categorización de suelo

El suelo en contacto con las AUH colindantes se categoriza en su mayor parte como suelo urbano consolidado, como lo hacía el PGO-2004. No obstante, se producen algunos cambios en su delimitación, en base a los criterios sobre categorización y clasificación del suelo, de la Memoria de ordenación estructural del presente PGO.

Las dos áreas de suelo vacante, situadas de forma centralizada en el AUH, correspondientes a los terrenos interiores entre el Camino Tabares, el Camino Santa Rosa de Lima y la calle Eucalipto, se categorizan en ambos casos como suelo rústico de protección agraria, modificando en una de ellas la categorización establecida en el PGO-2004. Si bien es cierto, que se ha revisado y rectificado ligeramente su delimitación respecto al PGO-2004, para ajustarla a la realidad consolidada.

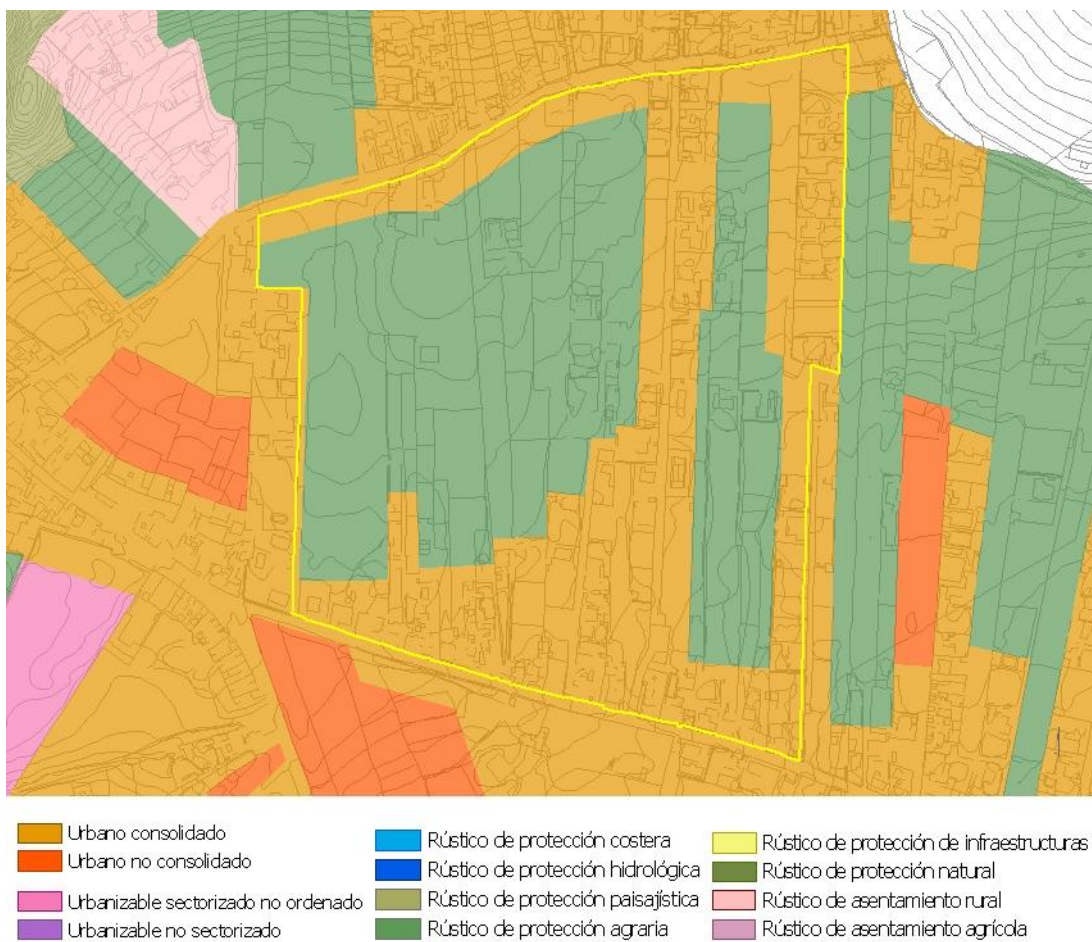


Figura 4.2.: Categorización del suelo.

4.3.2. Elementos estructurantes

La trama urbana de esta AUH se organiza por medio de dos ejes viarios de carácter estructurante, que discurren de este a oeste, enlazando las distintas áreas urbanísticas localizadas hacia el norte, pertenecientes a Guamasa. Estos son:

El Camino Santa Rosa de Lima, que discurre por el borde sur del AUH, enlazando la carretera general del Norte y el Camino del Majano. Dado el carácter de eje estructurante en el que se apoya la edificación, este viario, punto de partida del resto de los viarios transversales, es categorizado como viario urbano de nivel 1. El PGO interviene sobre este eje ampliando su sección, mejorando su funcionalidad.

Y en segundo lugar, el nuevo eje urbano, por desarrollar, que atraviesa el AUH de manera centralizada conectando la trama urbana del AUH con las AUHs limítrofes, Tabares y Suertes Largas 1. Dado su carácter de eje conector, se considera como viario urbano de nivel 1, previéndose una sección suficiente y diseño acorde con su función.

Es destacable, el Camino Tabares, viario local principal, que discurre al norte cerrando el AUH. Este viario es importante, a pesar de no tener carácter estructurante en este tramo, por su labor de conexión entre calle Padilla Alta y el nuevo eje central de Guamasa, y continuar al sur, como urbano nivel 1, atravesando el AUH-Tabares, hasta enlazar con el viario territorial de Carretera de El Boquerón (TF-156).

En esta AUH no se califican piezas de carácter de estructurante, destinadas a equipamiento comunitario, espacio libre público o infraestructuras.

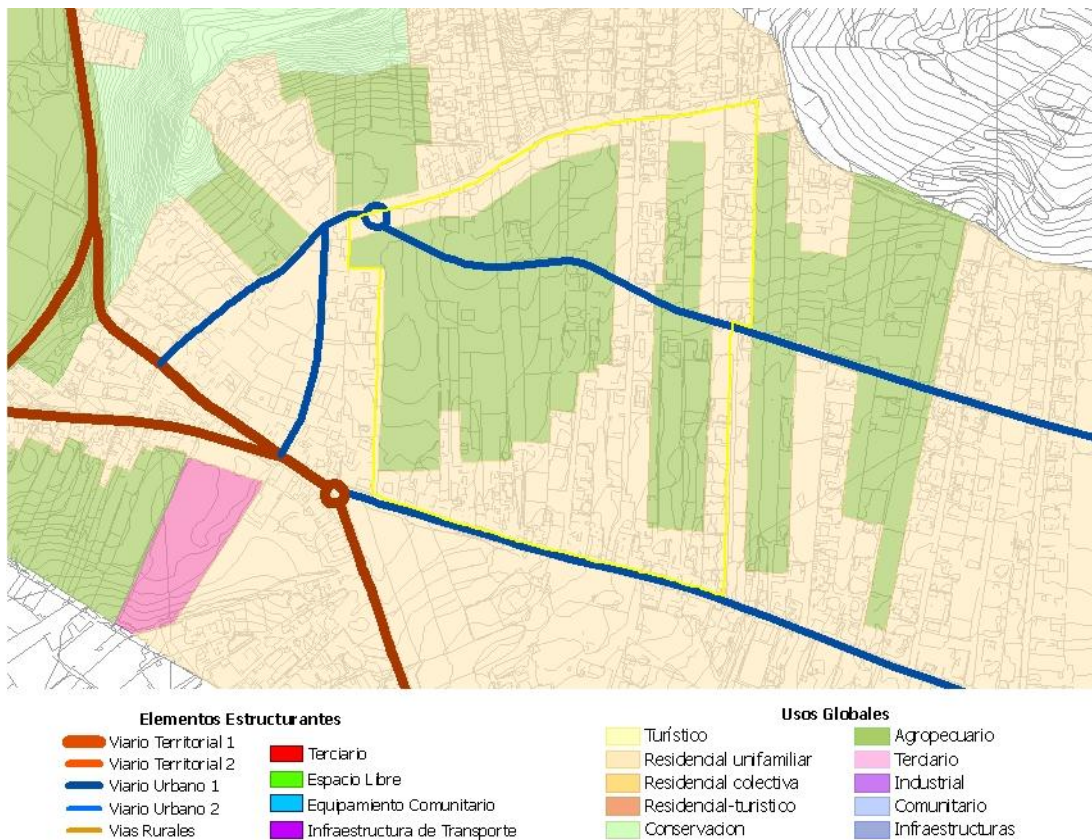


Figura 4.3.: Esquema de viario estructurante

4.4. Ordenación de áreas existentes

4.4.1. Trama urbana

La trama urbana del AUH-Suertes Largas 2, conformada por los escasos viarios existentes, es un tanto discontinua, y apenas tiene conexión con la trama viaria de las áreas colindantes. Por ello, tal y como se ha comentado anteriormente, uno de los objetivos principales de este PGO, es plantear mejoras de la misma, previendo no sólo la creación un nuevo viario que articule el territorio, sino la ampliación y urbanización de los existentes.

Así, con criterio general, los viarios existentes mantienen sus trazados originales, aunque resulta necesario ampliar su sección, en la mayoría de los casos, debido a sus escasas dimensiones actuales. Para ello, se ha rectificado las alineaciones, evitando al máximo posible la afección a la edificación existente. Estas rectificaciones plantean de forma no programadas y no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Entre ellas destacan las propuestas en Camino Tabares y Camino Santa Rosa de Lima, a fin de homogeneizar su sección viaria y mejorar su urbanización.

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, se han integrado en el interior de las piezas de viviendas unifamiliares agrupadas, como en el Pasaje de los Jorges y Pasaje de los Carpinteros, o se han reconocido como viarios peatonales.

Las restantes actuaciones de mejora urbanística, se llevarán a cabo por procedimientos de gestión asistemática, descritos en el apartado de condiciones de gestión urbanística. Todas las alineaciones viarias definidas en el AUH, se establecen como principales.

El diseño interior del viario, se ordena con los siguientes criterios y secciones tipo, en función de su uso y jerarquía:

- a) En los viarios urbanos de nivel 1, se ha previsto una sección y un diseño acorde con este carácter y se ordenan mediante secciones tipo S.08 y S.12, como sigue:
 - a.1. En el nuevo eje central de Guamasa, conecta la trama urbana con las AUH limítrofes de Tabares y Suertes Largas 1, se define una sección S.08, a fin de albergar doble sentido de circulación, zonas de aparcamiento (en las zonas con ancho superior a los 12 metros) y el tránsito peatonal mediante amplias aceras en las que se instalen alcorques o jardineras.
 - a.2. En el Camino Santa Rosa de Lima, se plantea la sección tipo S.12, con segregación de tráfico, contando con una calzada unidireccional, aceras a ambos lados y banda de aparcamiento en línea al sur.
- b) En la calle Tabares, viario local principal, se plantea una sección S.11, de doble sentido de circulación y aceras sin aparcamientos, al no disponer de ancho suficiente.
- c) Los restantes viarios, todos ellos locales secundarios, transversales a los estructurantes, se ordenan con sección tipo S.16 o S.18, de coexistencia, donde el diseño de la calle garantiza la adopción de medidas necesarias para evitar altas velocidades mejorando la calidad ambiental al dotarla de vegetación.

4.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En casi la totalidad de las piezas de suelo urbano consolidado, se define como principal el uso residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar independiente. No obstante, se han definido piezas de vivienda unifamiliar agrupada, reconociendo la realidad consolidada, delimitando grupos de parcelas y viviendas, con suficiente grado de consolidación, dispuestas en torno caminos o serventías de paso de titularidad privada, integrados en la misma.

En este AUH no se han definido piezas con uso de equipamiento comunitario, y se define una única pieza de espacio libre público, al oeste, en relación con el Camino Tabares y con el nuevo eje viario central de Guamasa. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados, responde a los criterios establecidos en el título correspondiente de la Memoria de ordenación estructural del presente PGO.

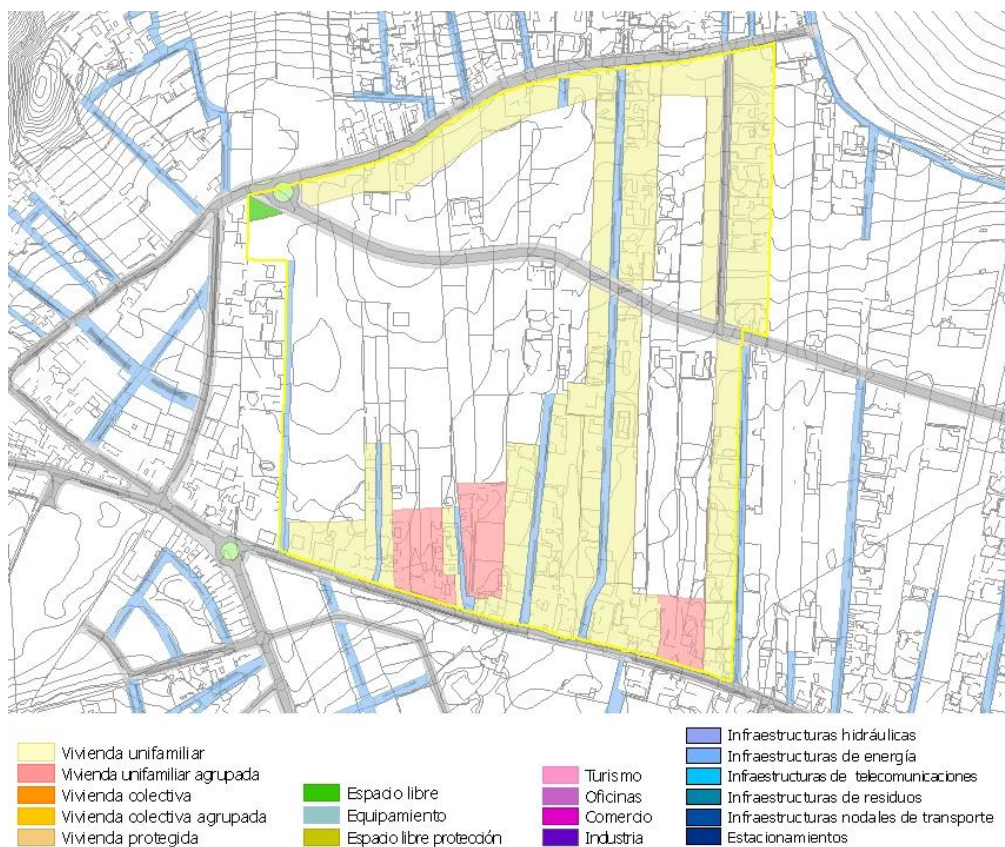


Figura 4.4.: Ordenación pormenorizada

4.4.3. Condiciones de la edificación

Como se dicho, se trata de un AUH cuyo uso principal es el residencial, con predominio de la vivienda unifamiliar independiente (aislada o adosada). No obstante, como se ha dicho, se definen piezas de vivienda unifamiliar agrupada, legitimando la situación actual de grupos de parcelas y viviendas, en torno a serventías de paso de uso privado

En Suertes Largas 2, con criterio general, se han mantenido los parámetros definidos por el PGO-2004. Si bien es cierto, que cuando los objetivos de ordenación lo han exigido, se establecen nuevos parámetros parcelarios y edificatorios, en función de la realidad existente y la ubicación de cada pieza.

Dicho esto, las piezas de uso residencial se ordenan como sigue:

- a) En las piezas de vivienda libre unifamiliar independiente, en el Camino de Santa Rosa de Lima, destinadas a edificación adosada en base a las características consolidadas en la zona y las dimensiones del parcelario actual, se fija la longitud mínima de lindero frontal y la superficie mínima de parcela, evitando futuras subdivisiones de la propiedad, que den lugar a un parcelario muy segregado. Respecto a la disposición de la edificación, se fijan las separaciones mínimas a linderos frontal y posterior, para homogeneizar el retranqueo a Santa Rosa de Lima y transversales, y garantizar el retranqueo al suelo rústico en el linde posterior, respectivamente. Se establece la edificación adosada a medianeras, obteniendo una fachada continua y un porcentaje máximo de ocupación, conforme a la densidad edificatoria actual. Por último, se fija una altura máxima en nº de plantas, acorde a la tipología unifamiliar
- b) En las piezas de vivienda libre unifamiliar independiente, en Camino Tabares y vías transversales, con destino chalet, en base a las características consolidadas y el parcelario actual (con parcelas de mayor dimensión que en el caso anterior), se fija longitud mínima de lindero frontal y superficie mínima de parcela, para regular futuras divisiones parcelarias. En cuanto a la disposición, dado que se trata de edificación aislada, se fija las separaciones mínimas a linderos (frontal, lateral y posterior), el porcentaje máximo de ocupación máxima y la altura máxima en número plantas. Además, existe un caso en el que, en base a la situación consolidada y las dimensiones del parcelario, se permite el pareado lateral.
- c) En las piezas definidas como vivienda libre unifamiliar agrupada, en el Camino Santa Rosa de Lima, se fija la parcelación vinculante, para que la propiedad se ocupe de gestionar y mantener las zonas comunes. Respecto a disposición edificatoria, de continuidad con lo establecido en las piezas residenciales colindantes, se fija la separación mínima a lindero frontal (salvo en una pieza donde no procede, situada en la calle Elías Afonso), un porcentaje máximo de ocupación, y la altura máxima en nº de plantas. Asimismo, resulta necesario fijar el número máximo de unidades por pieza, para regular futuras subdivisiones de la propiedad.

Por último, en la única pieza destinada a espacio libre público, localizada al oeste del AUH, se establece la separación mínima a lindero frontal, el porcentaje de ocupación máxima y la altura en nº de plantas, para regular futuras edificaciones compatibles con este uso.

4.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para llevar a cabo las actuaciones de mejora de la urbanización propuestas en este AUH, se ha definido únicamente un ámbito de gestión asistemática de modalidad A2, en suelo urbano consolidado. Se trata de un ámbito discontinuo, localizado de manera centralizada entre las AUHs de Suertes Largas 1 y Suertes Largas 2, para obtener el suelo y ejecutar un nuevo viario urbano estructurante, que discurrirá de este a oeste articulando las distintas AUH.

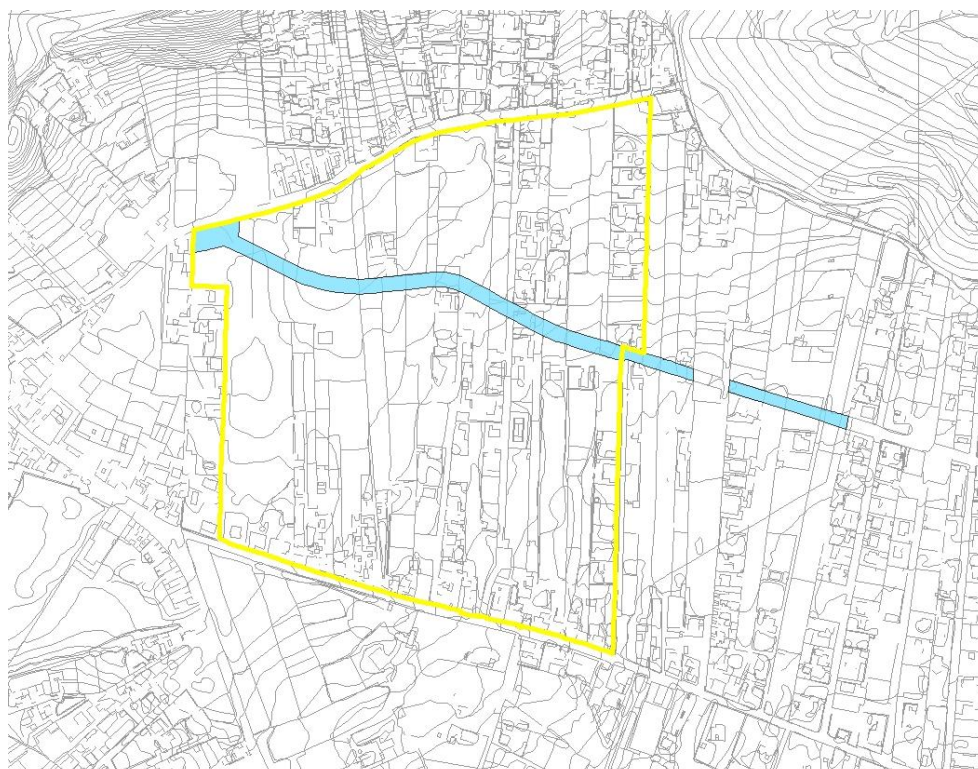


Figura 4.5.: Ámbitos de gestión urbanística del AUH

5. AUH-0506: EL BOQUERÓN

5.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea El Boquerón, se dispone en el extremo suroeste del núcleo de Guamasa, en contacto con el municipio de Tacoronte. Queda definida como sigue:

- Al este, por el camino El Majano, que marca el borde con el AUH-Guamasa Casco.
- Al noreste, por la Carretera del Boquerón (TF-156), que define el límite con el AUH-0507: Tabares.
- Al noroeste, por el camino del Pajar, que continua en Tacoronte como camino del Trazo, y al otro lado del camino de Garimba, por el borde trasero del suelo urbano consolidado. En este lado el AUH hace límite con el AUH-0508: Garimba y con suelo rústico de protección agraria y de protección de infraestructuras.
- Al sur, por el límite municipal con Tacoronte, desde el camino del Majano hasta pasar la calle del Hornillo. En ese punto, el borde gira en sentido norte, sensiblemente transversal al camino Garimba, y continua hacia el oeste, para recoger las edificaciones consolidadas en su margen. El suelo que se encuentra entre este AUH y el límite municipal, se categoriza como suelo rústico de protección agraria.



Figura 5.1: 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 unifamiliar aislada, aunque en el entorno del cruce con la calle Santa Rosa de Lima se promovió una urbanización de adosados. Aún así, quedan áreas de suelo 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 existen agrupaciones de viviendas interiores, accesibles desde serventías privadas de pequeña dimensión, transversales al viario principal, carentes de servicios urbanísticos, que 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. 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 de Tacoronte, con lo que, 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 y garantizar que se refuerce el viario estructurante longitudinal, y transversal, continuación del camino Tabares hacia Tacoronte.
- 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 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. Ordenación estructural

5.3.1. Categorización de suelo

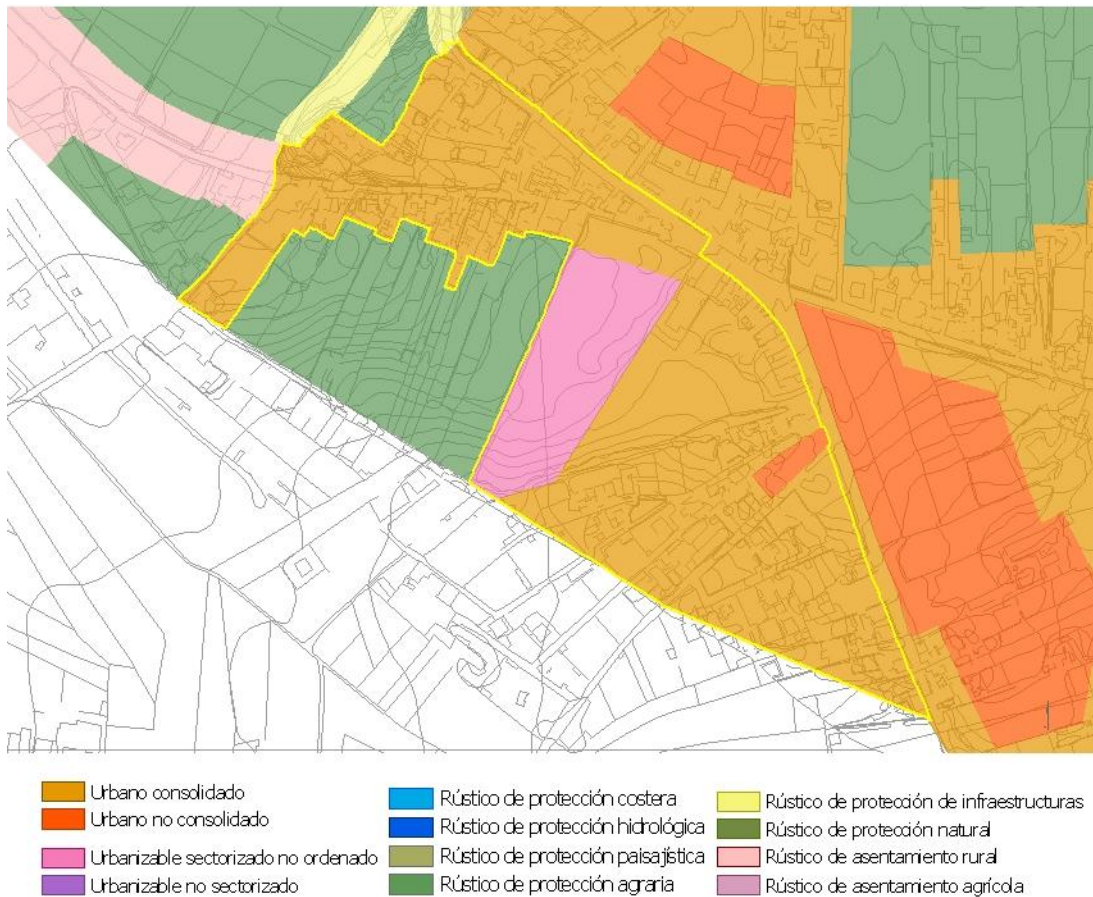


Figura 5.2: Categorización de suelo

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 suelo urbano no consolidado, ya que no cuentan con las condiciones exigidas legalmente. Por último, la finca localizada en el extremo noroeste, se categoriza como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, con el carácter de “área de ensanche” del núcleo.

5.3.2. Elementos estructurantes

Esta AUH se organiza mediante dos viarios territoriales de nivel 1, de carácter estructurante, como son, en primer lugar, la Carretera del Boquerón (TF-156), que discurre desde el nudo de la Autopista del Norte (TF-5) hasta Valle de Guerra, y en segundo lugar, el camino Garimba, que atraviesa el área conectando al oeste con el AUH-Garimba.

En esta AUH no se califica ninguna pieza de carácter estructurante, con destino a equipamiento comunitario, espacio libre público o infraestructuras.

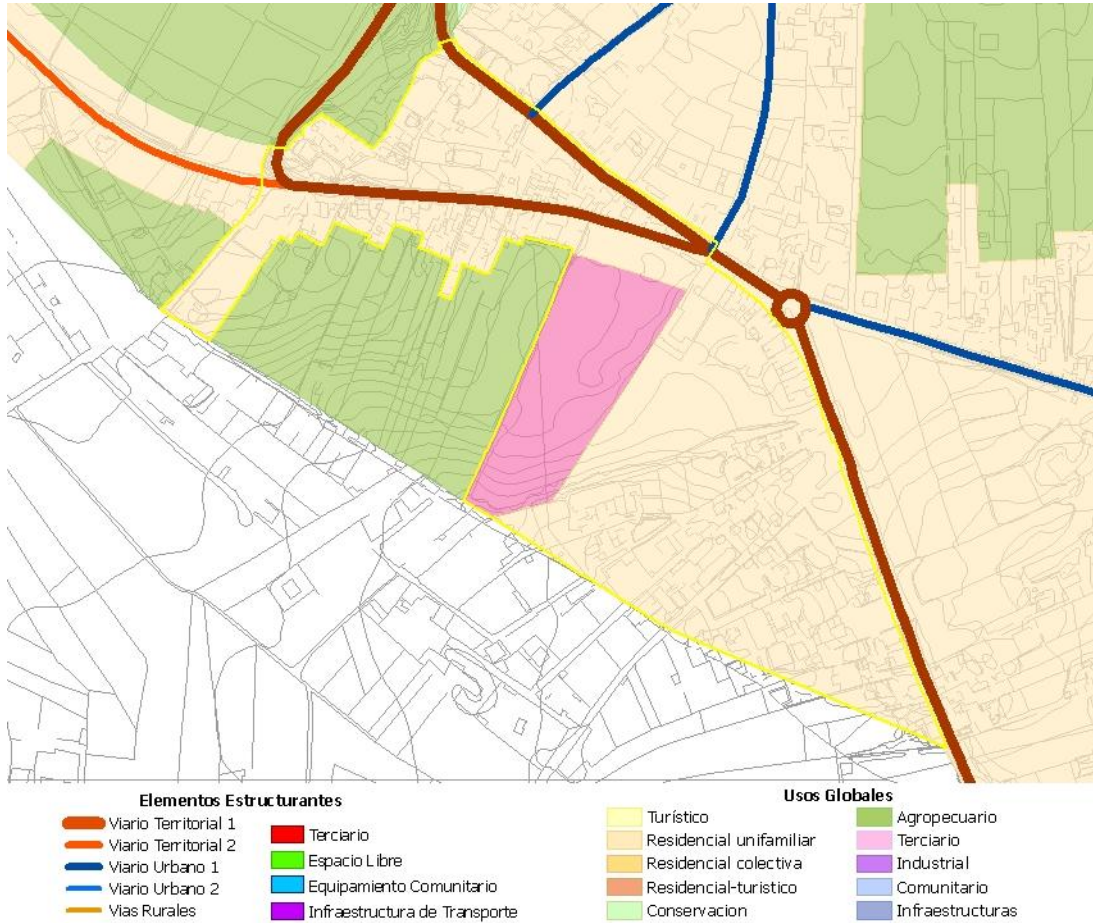


Figura 5.3: Elementos estructurantes

5.4. Ordenación de áreas existentes

5.4.1. Trama urbana

El PGO interviene sobre los dos viarios territoriales antes citados, trazando un nuevo tramo por el borde noroccidental del AUH, que enlaza la actual carretera del Boquerón con el camino Garimba. Se desdobra 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, y con sección S.12, calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea. El nuevo tramo, en sentido sur, se plantea con sección S.02, con calzada unidireccional y arce-nes a ambos lados, y el tramo del camino Garimba en sentido este, que pasa a formar parte de este eje estructurante, se plantea también con sección S.12, con carácter de travesía.



Al llegar a Santa Rosa de Lima, se dispone una glorieta. Desde ahí sigue como travesía, por el actual camino del Majano, en el que se rectifican las alineaciones para mejorar la sección viaria, y se establece una sección S.08, con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados. Se han rectificado las alineaciones de los viarios estructurantes, para darles secciones de ancho suficiente, y garantizar el buen funcionamiento de los mismos.

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 por tanto, el camino de la Caridad, que cierra por el sur la "unidad territorial" en que se integra la presente AUH, y el camino del Trazo, prolongación del lagunero camino del Pajar, y del nuevo tramo de desdoblamiento de la Carretera del Boquerón, ambos ya citados.

El resto de la trama urbana del AUH, está formada por viarios locales. Las vías existentes que se incorporan a la trama como viario local principal son:

- a) El camino del Pajar (en el límite noroccidental), viario que se prolonga en el término municipal 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. Para su ordenación se ha establecido una sección tipo S.12, con calzada de único sentido de circulación y aceras a ambos lados.
- b) La calle Sanguinero, que da acceso al sector de suelo urbanizable desde el camino El Majano. Para su ordenación se establece una sección tipo S.12, con único sentido de circulación, aparcamientos en línea en uno de sus bordes y aceras a ambos lados. En el tramo inicial en contacto con el camino El Majano, se establece una sección tipo S.11 con calzada de doble sentido de circulación y aceras a ambos lados.
- c) La calle El Platanal (continuación del camino El Hornillo incluido en el municipio de Tacoronte), que conecta el camino El Majano con la calle La Caridad del municipio de Tacoronte. Se ordena por medio de una sección tipo S.12 con calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea en uno de sus bordes cuando el ancho de la vía lo permite.

Los viarios locales secundarios con anchos de 6 metros (e incluso 5), se ordenan mayoritariamente por medio de una sección tipo S.16 para la coexistencia de los tráficos peatonales y vehiculares, con un único sentido de circulación, excepto la calle Guaydil donde se establece una sección tipo S.14, con calzada unidireccional, aceras a ambos bordes y aparcamientos en línea en uno de sus lados. El tramo de la calle Rosalía de Estévez en contacto con el camino El Majano, se ordena con una sección tipo S.18 de coexistencia y con doble sentido de circulación.

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.

Para completar esta trama urbana existente, se amplía y se traza dos viarios locales secundarios, que conectan viarios locales principales o viarios estructurantes y que se ejecutan por medio de ámbitos de gestión asistemática:

- a) La calle de la Ñamera, (prolongación del camino Tabares), en el que se amplía su sección a 10 m de ancho por exigencias funcionales. Dada la importancia de este tramo para completar el eje estructurante y conectar los dos viarios territoriales, se programa como una actuación pública directa, delimitando el correspondiente ámbito de gestión asistemática. Para su ordenación, se establece una sección tipo S.16 de coexistencia y de único sentido de circulación.
- b) Se crea un viario de nuevo trazado para articular el interior de la parte sur del AUH, conectando la calle Sanguinero con la calle El Platanal. Dada su función de conexión de dos viarios locales principales, se dimensiona con un ancho mínimo de 10 metros y se ejecuta por medio de una actuación pública directa. Para su ordenación se establece una sección tipo S.16 de coexistencia con sentido único de circulación.

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.

5.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

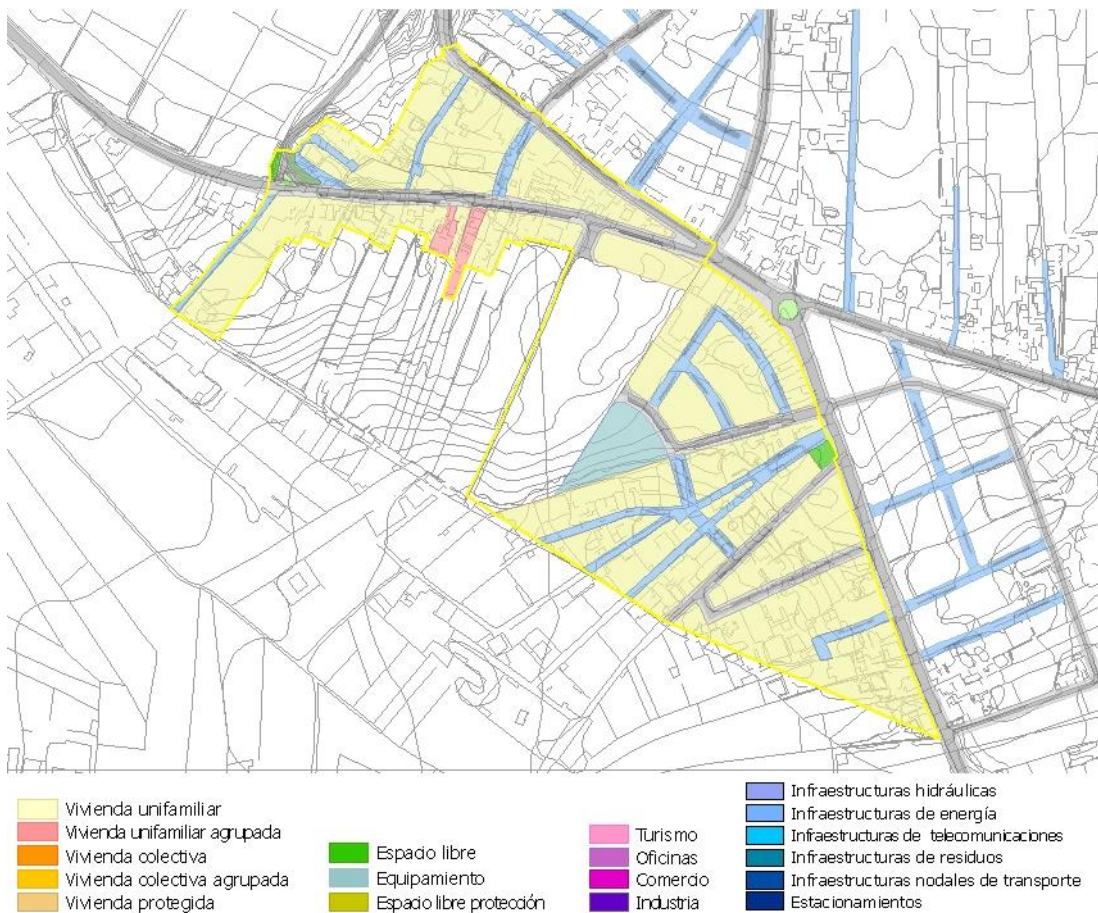


Figura 5.4: Ordenación pormenorizada

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. Existen también, aunque en menor medida, piezas de uso residencial agrupado situadas en el extremo sur del camino Garimba.

Se califica como equipamiento (uso principal obligatorio) la parcela triangular situada al final de la calle Sanguinero, en la cual se ha ejecutado una escuela infantil municipal. La única pieza de espacio libre delimitada, corresponde a la reserva de suelo establecida en el ámbito de gestión transitoria, cuya ordenación proviene del PGO-2004.

5.4.3. Condiciones de la edificación

Al tratarse en su mayor extensión de 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, y dependiendo de la ubicación y del uso de cada pieza.

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

- a) En las piezas de pequeño tamaño o las que albergan promociones de viviendas unifamiliares adosadas, se fija una superficie de parcela mínima y una longitud mínima de lindero frontal. Para la disposición de la edificación se fija una separación mínima al lindero frontal y posterior dependiendo del viario en el que se sitúan, con la finalidad de dar un tratamiento homogéneo. Se establece un porcentaje máximo de ocupación medio, acordes a la realidad existente, excepto en la pieza de reducido tamaño situada entre las calles Rosalía Estévez y Los Diegos donde no se fijan.
- b) En las piezas con uso vivienda libre unifamiliar independiente, situadas en el extremo sur del camino Garimba, entre dicha vía y la Carretera del Boquerón, y en las calles Los Diegos y Rosalía Estévez, dadas las características de la parcelación y la edificación, se ha establecido una superficie de parcela mínima para futuras subdivisiones y un círculo mínimo inscribible. La disposición de la edificación se regula con una separación mínima a lindero frontal que depende de la ubicación de la pieza (para homogeneizar viarios) y una separación mínima a lindero posterior, cuando la pieza está en contacto con el suelo rústico o tiene fachada a dos vías. Se fija un porcentaje máximo de ocupación medio.
- c) En las piezas con uso principal vivienda libre unifamiliar independiente, situadas entre el camino El Majano y el municipio de Tacoronte, en los viarios transversales, se ha establecido para futuras subdivisiones parcelarias una superficie de parcela mínima y un círculo mínimo inscribible. Se dispone una separación mínima a todos sus linderos y una ocupación máxima, media – baja, en base a la tipología edificatoria existente (viviendas unifamiliares aisladas).
- d) 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. Estas piezas se sitúan en el camino Garimba, con serventías de acceso desde la vía pública a las parcelas interiores. Para su ordenación, 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 al lindero frontal (para posibilitar la rectificación de la alineación al camino Garimba).

- e) En la pieza con uso unifamiliar situada entre las calles Rosalía de Estévez y El Platanal, está incluida en un ámbito de régimen transitorio, por lo que se ha respetado la ordenación establecida en el PGO-2004.
- f) En la pieza de uso equipamiento comunitario, donde se ubica la escuela infantil, se establece un coeficiente de edificabilidad máxima y la parcelación vinculante, con la finalidad de evitar posibles futuras segregaciones parcelarias, de modo que siga funcionando como una unidad.
- g) En la pieza de uso espacio libre público, se establecen los parámetros urbanísticos que provienen del PGO-2004, al estar incluida en un ámbito de régimen transitorio.

5.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Con el fin de viabilizar la ordenación establecida en esta AUH, se delimitan varios ámbitos de gestión asistemática:

- a) Se delimitan tres ámbitos de gestión asistemática de modalidad A2:
 - a1. El correspondiente a 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.
 - a2. El ámbito para obtener y urbanizar los terrenos resultantes del ajuste de alineaciones de calle de la Ñamera, para ampliar su sección.
 - a3. El ámbito para obtener los terrenos y ejecutar las obras necesarias del nuevo tramo viario interior. Este ámbito, pese a incluirse dentro de un ámbito de gestión asistemática de A3, queda excluido de la gestión del mismo.
- b) Se delimita un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, al sur del AUH, dada la complejidad funcional de la zona, con la finalidad de mejorar y reurbanizar dichos viarios. Este ámbito con forma trapezoidal, adyacente al sur de la promoción de adosados, comprende varias parcelas unifamiliares 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 ser urbanizados y ampliados puntualmente, de acuerdo a la sección de coexistencia establecida en el PGO.
- c) Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática A5, para la obtención y ejecución de nuevos tramos viarios, sobre suelos urbanos consolidados, necesarios para conectar ámbitos de gestión sistemática con la trama urbana existente.
- d) Se delimitan tres ámbitos de gestión asistemática A6, destinados a la mejora de las condiciones dimensionales y de urbanización del pasaje La Máquina, y las calles Guaydil y José Feliciano, de tal forma que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado, adquiriendo las parcelas la condición de solar.

Se delimita un ámbito de gestión sistemática transitoria (S5), en el borde oeste del camino El Majano, entre la calle Rosalía Estévez y la calle El Platanal, que corresponde al suelo urbano no consolidado, cuya ordenación proviene del PGO-2004 y mantiene este PGO.

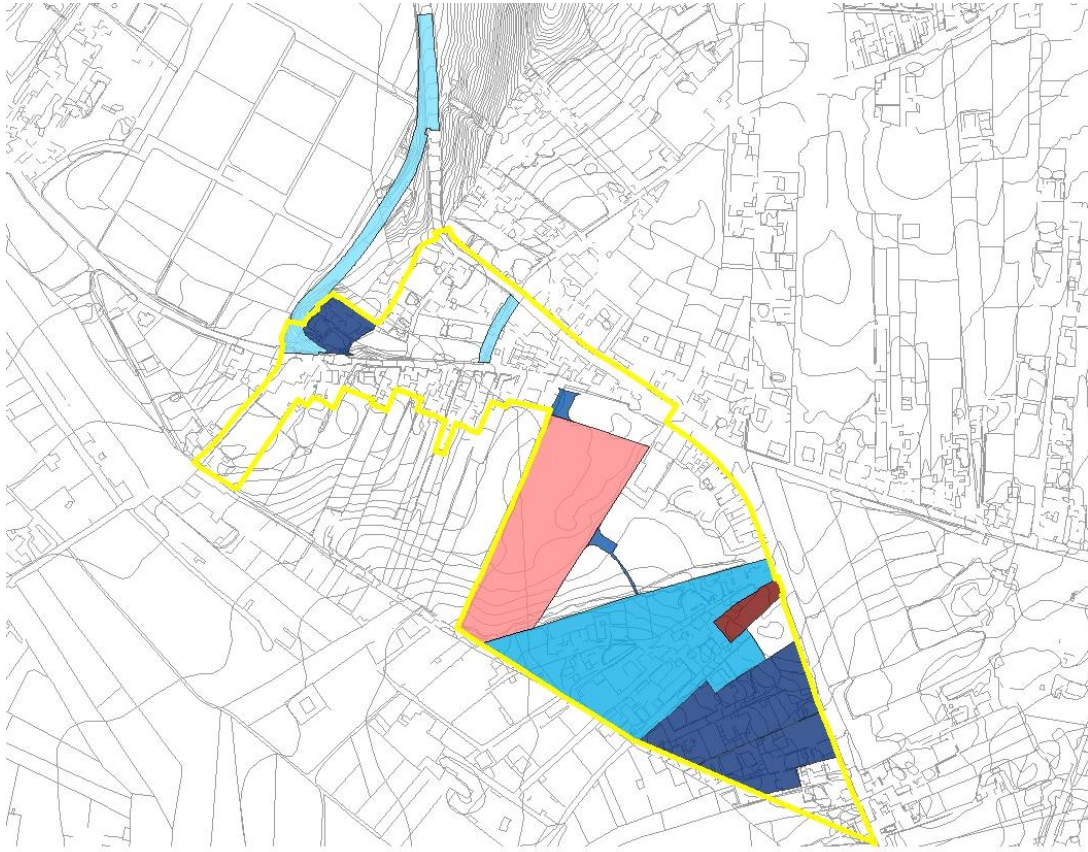


Figura 5.5: Ámbitos de gestión urbanística del AUH

5.5. Áreas nuevas

En esta AUH se delimita el sector 0506_1 El Boquerón, para ordenar y desarrollar la urbanización de los terrenos situados al sur del camino Garimba y categorizados como suelo urbanizable sectorizado no ordenado. En esta nueva área de expansión por limitaciones derivadas de las servidumbres aeroportuarias (huella sonora) se establece como principal el uso productivo, y se desarrollará a través de un Plan Parcial tal como se describe y se justifica en la ficha sobre este sector, en el documento B3. Desarrollo del PGO.



6. AUH-0507: TABARES

6.1. Delimitación y descripción general

El Área Urbanística Homogénea de Tabares, se dispone en el extremo noroeste del núcleo de Guamasa, y contacta en parte con el municipio de Tegueste. Su delimitación en forma de L abarca 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 paisajística 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 con las AUHs Suertes Largas 1 y 2.

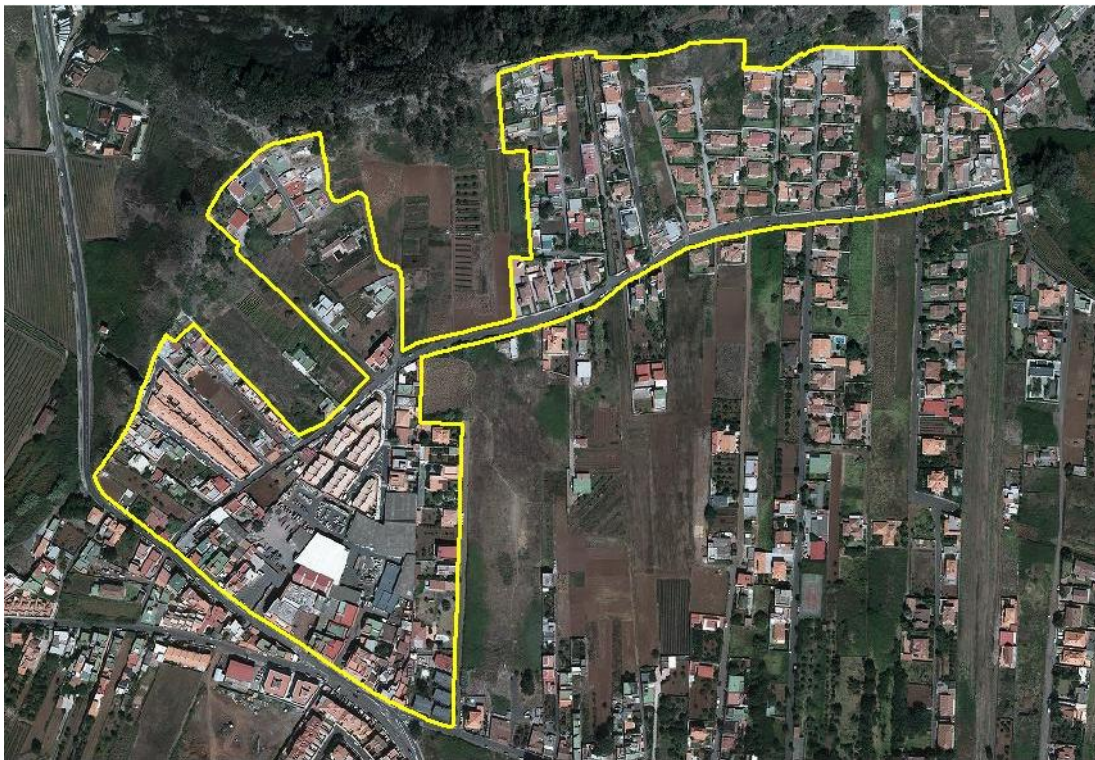


Figura 6.1: Delimitación del AUH

La estructura parcelaria de esta AUH se caracteriza por las subdivisiones de las suertes originarias, siendo muchas de ellas continuación de las del AUH-Suertes Largas 2. El origen de las mismas es agrario, por lo que los viarios existentes son resultado de transformaciones de antiguas servientías de escasas dimensiones y bajos niveles de funcionalidad, que han permitido la ocupación edificatoria mayoritariamente con viviendas unifamiliares aisladas.

Existen terrenos sin edificar, centralizados en el AUH, que dada su situación estratégica, se ordenaron en el Borrador de la Aprobación Inicial. Con su desarrollo y la creación de nuevos ámbitos, se pretendía crear un viario trasero, que cerrase la edificación hacia suelo rústico, ampliando las conexiones en el extremo norte del AUH. Esta propuesta se ha descartado, como resultado de la participación ciudadana y posterior consulta administrativa.



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.

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.

El objetivo principal de ordenación para esta AUH es, por medio de pequeñas intervenciones en la trama viaria, propiciar la movilidad en la el AUH - Tabares. Para ello, 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 edificación, el objetivo es homogeneizar, en 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. Al ordenar los nuevos ámbitos de desarrollo que se delimiten, se deberá tener en cuenta el contacto con el suelo rústico limítrofe.



6.3. Ordenación estructural

6.3.1. Categorización de suelo

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 paisajística 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”.



Figura 6.2: Categorización del suelo del PGO-Tegueste

El PGO-2004 categorizaba casi la totalidad de los terrenos de esta AUH, como suelo urbano consolidado. 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. Sin embargo, se ha delimitado un ámbito de suelo urbano no consolidado al sureste, para completar la urbanización interior del AUH.

Asimismo, se define un ámbito de suelo rústico de asentamiento rural, correspondiente al asentamiento rural de El Laurel, al oeste del AUH.

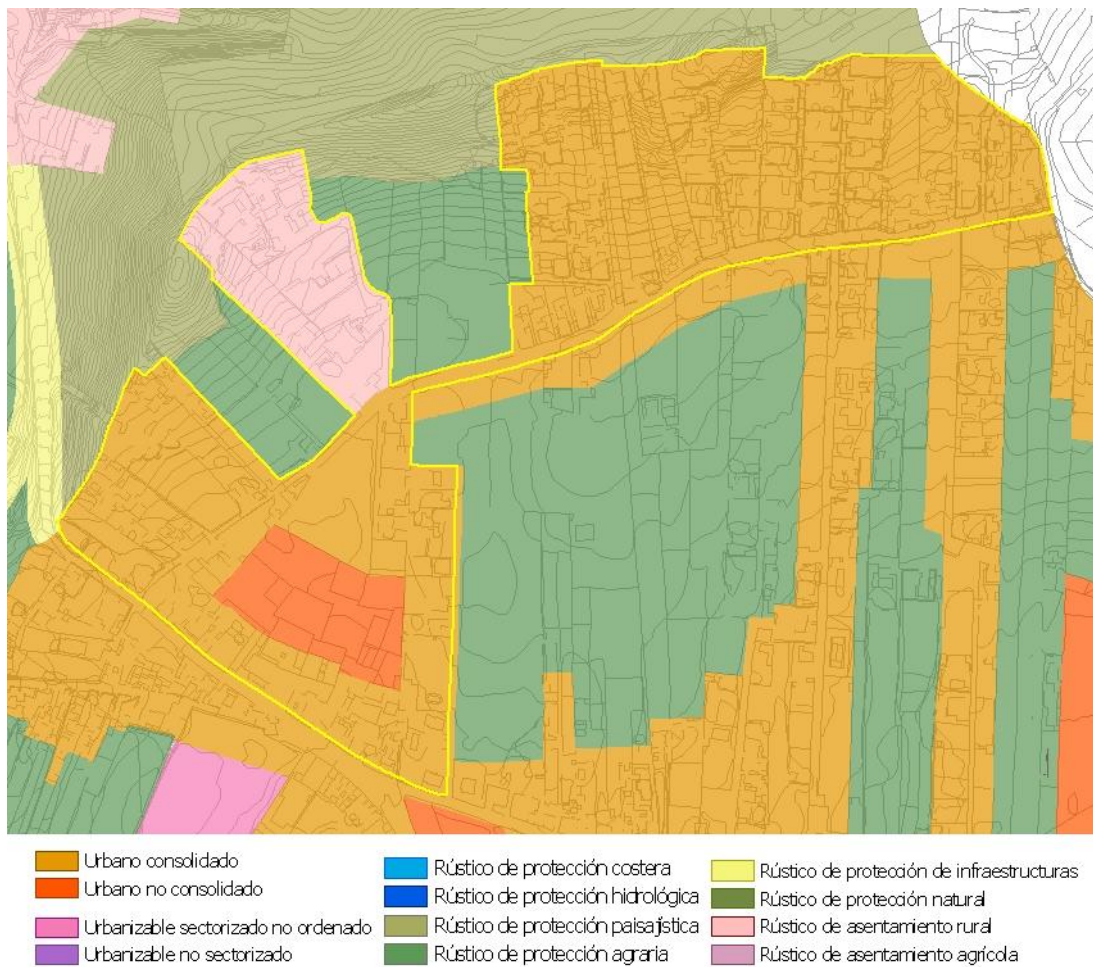


Figura 6.3: Categorización de suelo del AUH-Tabares

6.3.2. Elementos estructurantes

Los únicos viarios de carácter estructurante incluidos en esta AUH son, el tramo sur del camino Tabares, viario urbano de nivel 1, que parte del cruce con la calle Eucalipto y desemboca en la Carretera Boquerón – Valle de Guerra, y su nueva bifurcación, que desemboca en el cruce entre el camino Garimba y la Carretera Boquerón – Valle de Guerra.

Sin embargo, el AUH está en contacto con un viario estructurante que, aunque no se encuentra incluido en la misma, es necesario nombrar dada su función organizadora del AUH y la afección de su ordenación sobre la misma. Se trata de la Carretera Boquerón-Valle Guerra (TF-156), que discurre desde el nudo de la Autopista TF-5 hasta Valle de Guerra, con la consideración de viario territorial de nivel 1.

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.

En esta AUH no se califican piezas de carácter estructurante correspondientes a sistemas generales, con destino a dotacional, espacio libre público o infraestructuras.

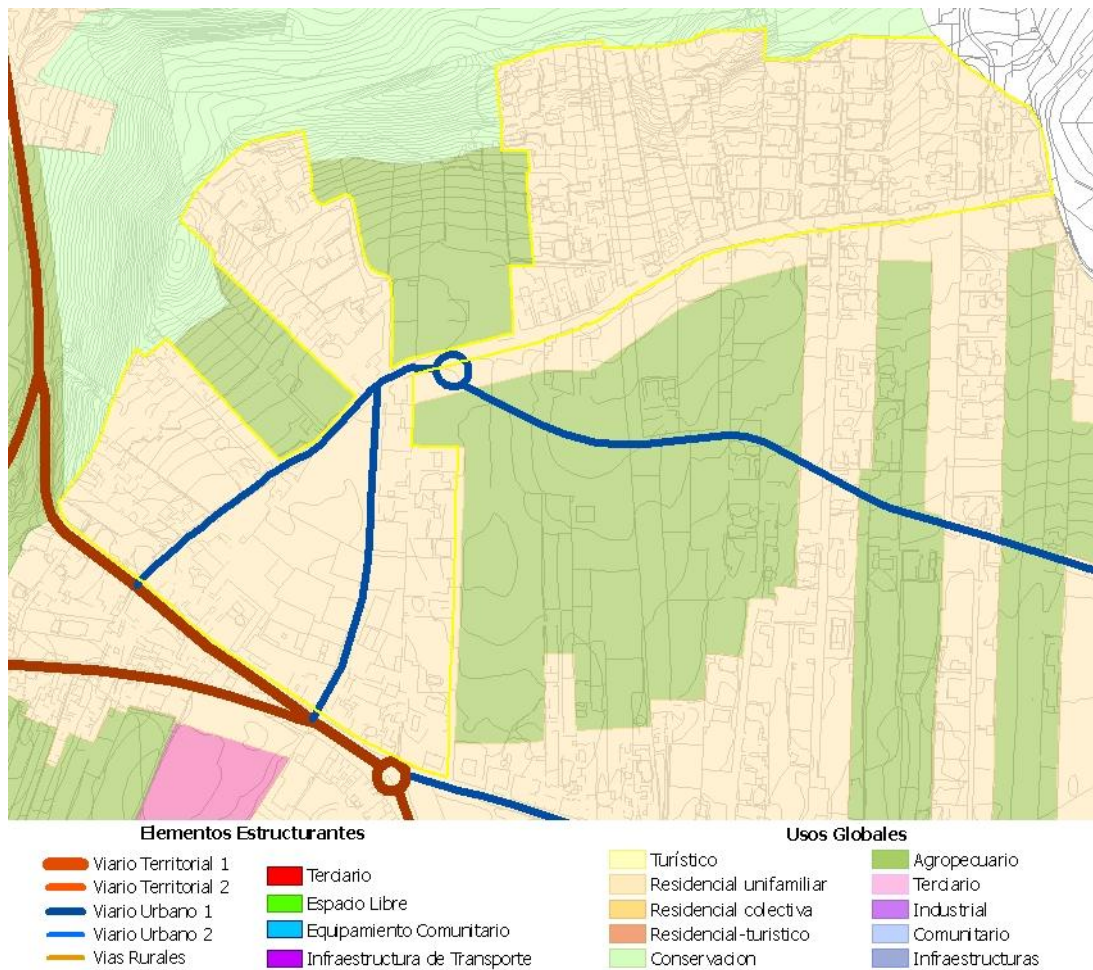


Figura 6.4: Elementos estructurantes del AUH-Tabares

6.4. Ordenación de áreas existentes

6.4.1. Trama urbana

Como se ha explicado anteriormente, la trama urbana del AUH es discontinua, con numerosos viarios que parten transversalmente de los viarios estructurantes camino Tabares y la Carretera Boquerón-Valle Guerra, terminando en fondo de saco. El camino Tabares, que parte de Carretera Boquerón-Valle Guerra, y desemboca en la calle Padilla Alta, en el límite con Tegueste, recorre la totalidad del AUH. Su función es de eje estructurante, ya que de él parten todos los viarios transversales del área. El tramo entre las calles Padilla Alta y Eucalipto, se considera viario local principal, mientras que el tramo entre la calle Eucalipto y la Carretera del Boquerón, se considera viario urbano de nivel 1. La ordenación de este eje se comparte con el AUH-Suertes Largas 2, donde se amplía y se rediseña su sección, de tal modo que se diferencian tres tramos:

- a) Tramo este, entre la calle Padilla Alta y el camino de la Era. Dado el estado de consolidación de la edificación a borde del mismo, se hace imposible continuar su trazado con sección de 12 m. Por tanto, se reduce su sección a 10 m., por medio de unas mínimas correcciones de alineaciones. El tráfico se repartirá con el nuevo viario en el AUH-Suertes Largas 2. Se plantea sección S.18, donde coexiste el tráfico rodado y peatonal.



- b) Tramo central, entre la calle Eucalipto y el camino de la Era. Se contemplan unas mínimas correcciones de alineaciones, a fin de dotar al mismo de una sección mínima, que permita implantar una sección del tipo S.11, con calzada de doble sentido de circulación, aceras a ambos lados y sin aparcamiento.
- c) Tramo oeste, entre la calle Eucalipto y la Carretera Boquerón-Valle Guerra. 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, de tal modo que se permita la circulación de vehículos en un único sentido, el tránsito peatonal en aceras laterales y aparcamientos en línea en uno de sus bordes (sección S.12). Así, el tráfico de ese tramo se repartirá con la calle Pedro Gómez, situada al oeste del AUH.

La Calle Pedro Gómez, viario urbano de nivel 1, se ordena con sección S.12, con una calzada unidireccional, aceras a ambos lados y aparcamientos en línea en uno de sus extremos. Su función es compartir el tráfico correspondiente al camino Tabares.

El resto de la trama urbana está formada por viarios locales secundarios. Para su ordenación, se han ampliado las secciones viarias en muchos tramos debido a sus escasas dimensiones, intentando siempre no afectar a las edificaciones existentes situadas en sus bordes. Estas rectificaciones no son programadas, así que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Todos estos viarios, ordenados con secciones del tipo S.16, 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.

Prácticamente todas las alineaciones viarias definidas en esta AUH se establecen como principales, excepto aquellas que coinciden con un ámbito de gestión asistemático A5, delimitados para ejecutar nuevos tramos viarios.

6.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de la mayoría de las piezas es el residencial unifamiliar independiente, no admitiéndose más de una vivienda por parcela. Así mismo, aunque en menor medida, existen piezas cuyo uso principal es el residencial unifamiliar agrupado, que se delimitan para reconocer parcelas interiores que acceden desde serventías privadas comunes.

Las piezas situadas en la Carretera Boquerón-Valle Guerra, se destinan al uso residencial colectivo, en reconocimiento de la realidad existente. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados dependerá del uso principal de la pieza.

6.4.3. 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.

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: Se fija la superficie mínima de parcela para futuras subdivisiones y la longitud mínima de lindero frontal. La edificación se dispondrá obligatoriamente a una distancia con respecto a la alineación principal (línea de disposición obligatoria gráfica), adosada a sus linderos laterales con un porcentaje máximo de ocupación medio. En la pieza situada en contacto con la pieza de uso residencial unifamiliar, se ha establecido de manera gráfica la separación mínima a lindero posterior para dar fachada a dichas piezas limítrofes.
 - a2. Piezas con uso residencial unifamiliar independiente: Se establecen los parámetros parcelarios y edificatorios que permitan consolidar las futuras edificaciones con la realidad existente. Para ello, se establece la longitud mínima a lindero frontal y la superficie mínima de parcela. La disposición de la edificación se regula por medio de separación a todos sus linderos, excepto en la pieza de menor tamaño, donde no procede establecer separación mínima a lindero lateral. La ocupación máxima se ha establecido en base a la parcelación permitida.
 - a3. Piezas con uso vivienda libre unifamiliar agrupada: Se establece parcelación vinculante y número máximo de unidades. El resto de los parámetros se han establecido en función de la realidad existente (separación mínima a todos sus linderos y porcentaje de ocupación medio).
- b) Piezas al noroeste del camino Tabares: Todas las piezas resultantes se destinan al uso residencial unifamiliar. Se distinguen 2 zonas en función de su ubicación.
 - b1. Piezas entre la Carretera Boquerón – Valle de Guerra y la calle La Cadena: Se fija la superficie mínima de parcela y una longitud mínima de lindero frontal. El porcentaje máximo de ocupación no se establece, excepto en la pieza situada en la Carretera Boquerón – Valle de Guerra, donde se pretende mantener un aspecto homogéneo del viario. 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. 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 y disponiendo la longitud mínima a lindero frontal y un círculo mínimo inscribible. Se fija separación mínima a todos los linderos excepto en la pieza situada al final de la calle El Laurel donde no se establece separación a lindero lateral. Se fija un porcentaje de ocupación máxima bajo en las piezas de mayor tamaño, y en las de menor fondo, se establece medio alto en reconocimiento de la realidad existente.



- c) Piezas al norte del camino Tabares y extremo noreste del AUH: Esta zona se caracteriza por el predominio de parcelas de gran tamaño destinadas al uso residencial o al residencial agrupado.
- c1. Piezas de uso vivienda libre unifamiliar independiente: En su ordenación se ha fijado una superficie de parcela mínima y la longitud mínima de lindero frontal o círculo mínimo inscribible. El porcentaje máximo de ocupación varía en función a la realidad existente y de la morfología parcelaria. Se establece una separación mínima a todos sus linderos, excepto en la pieza de menor tamaño situada al final de la calle La Pileta, donde se establece únicamente separación a lindero lateral.
- c2. Piezas de uso vivienda libre unifamiliar agrupada: Se delimitan 3 piezas, dos de ellas consolidadas por la edificación, y otra sin consolidar, en contacto con una pieza de uso unifamiliar independiente. En las piezas consolidadas, por existir en ellas viarios privados, se establece para futuras subdivisiones la parcelación vinculante y el número máximo de unidades. La edificación se dispondrá aislada y con una separación mínima entre edificaciones. En la pieza sin consolidar, no se establece parcelación vinculante, fijándose parámetros de disposición y parcelación acordes a la pieza limítrofe.

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

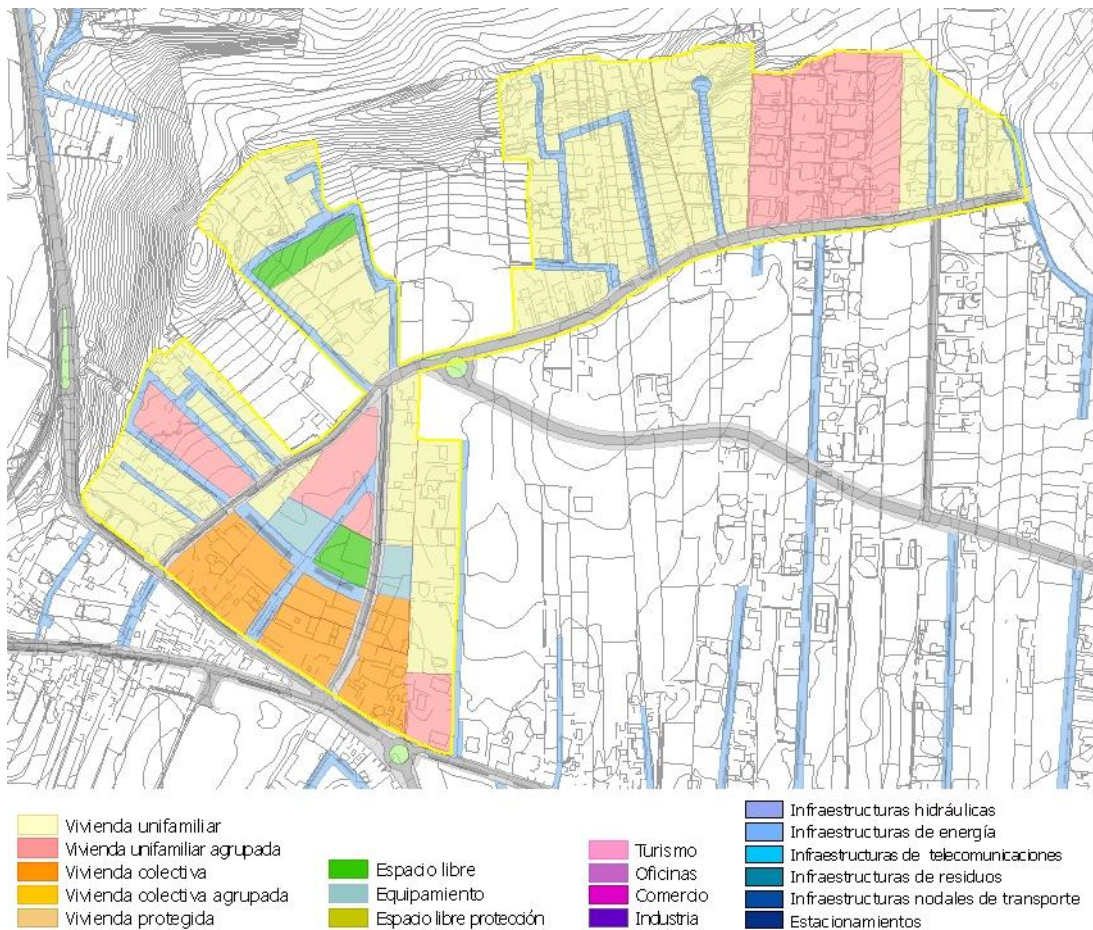


Figura 6.5: Ordenación pormenorizada AUH –Tabares



6.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Se ha delimitado varios ámbitos de gestión asistemática dentro de esta AUH con la finalidad de hacer viable la ordenación planteada:

- a) Se delimitan dos ámbitos de gestión asistemática A3, situados al norte del AUH, destinados a la mejora de la urbanización del conjunto viario de la calle La Tunera y el camino Laurel, y las calles La Pitera y La Haya. En su delimitación, se han incluido aquellas parcelas que tienen acceso desde dichas vías.
- b) Se delimitan tres ámbitos de gestión asistemática A5, para obtener y urbanizar viarios, en suelo urbano consolidado, dando acceso a suelo urbano no consolidado.
- c) Se delimitan tres ámbitos de gestión asistemática A6, al norte del AUH, con la finalidad de que se mejoren las condiciones dimensionales y de urbanización de dichos tramos viarios, y que alcancen los niveles de servicio exigibles al suelo urbano consolidado, adquiriendo las parcelas la condición de solar. Son los que siguen:
 - c1. En la calle Peregrino, pista asfaltada de escasa sección, que debe ser ampliada, reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.
 - c2. En la calle de la Cadena, 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.
 - c3. En el camino de las Cañas, pista asfaltada que debe ser reurbanizada y dotada de los servicios requeridos.

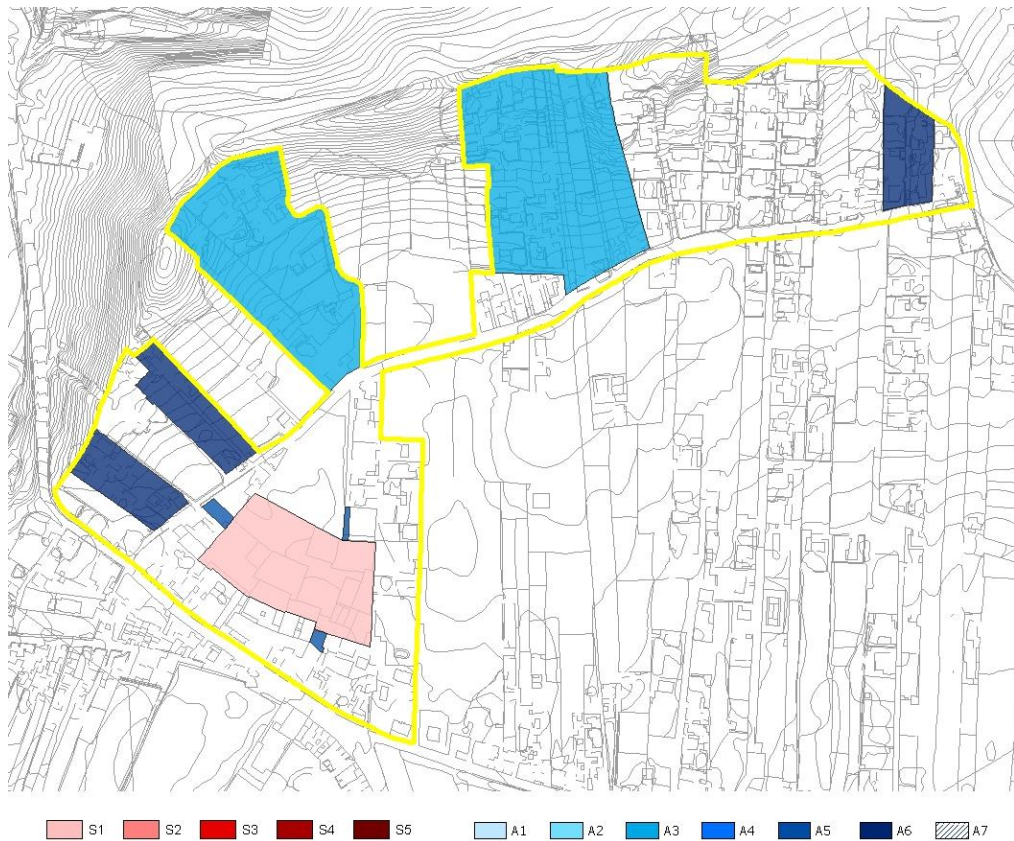


Figura 6.6: Ámbitos de gestión del AUH

6.5. Áreas nuevas

6.5.1. Ámbito de gestión sistemática de La Cochera

Este ámbito de gestión sistemática (S2) al sur del AUH, comprende los terrenos vacantes interiores ubicados 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”). 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 del núcleo 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 este PGO.

En base a lo anterior, la ordenación establecida se basa en un viario urbano a modo de eje transversal, en dirección este-oeste, con una sección continua de 12 metros. Para su ejecución, se delimita un ámbito de gestión asistemática (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). 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 desarrollo. 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 (viario urbano de nivel 1) se mantiene con una sección en torno a los 11 metros. Todos los viarios son locales secundarios y se ordenan por medio de una sección tipo S.16 de coexistencia, excepto el viario estructurante Pedro Gómez que se ordena por medio de una sección tipo S.12 con calzada unidireccional, aparcamientos en línea en uno de sus extremos y aceras a ambos lados. Todas las alineaciones viarias se consideran principales.

La mayoría de 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 transversal del ámbito de gestión.



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

- a) A las piezas situadas 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 y una longitud mínima del lindero frontal. Se fija línea de disposición obligatoria gráfica, obligándose al adosamiento lateral de la nueva edificación a las ya existentes en las piezas contiguas. El porcentaje máximo de ocupación es medio - alto, se permite una altura máxima de 3 plantas y un coeficiente de edificabilidad máxima.
- b) Las piezas de uso dotacional se regulan por medio de un coeficiente de edificabilidad máxima y la parcelación vinculante.
- c) La pieza de espacio libre público, se destina a dicho uso, por su ubicación centralizada y prácticamente exenta. Esta reserva junto con la del dotacional cumple con lo exigido en el artículo 36 de la LOTENC.

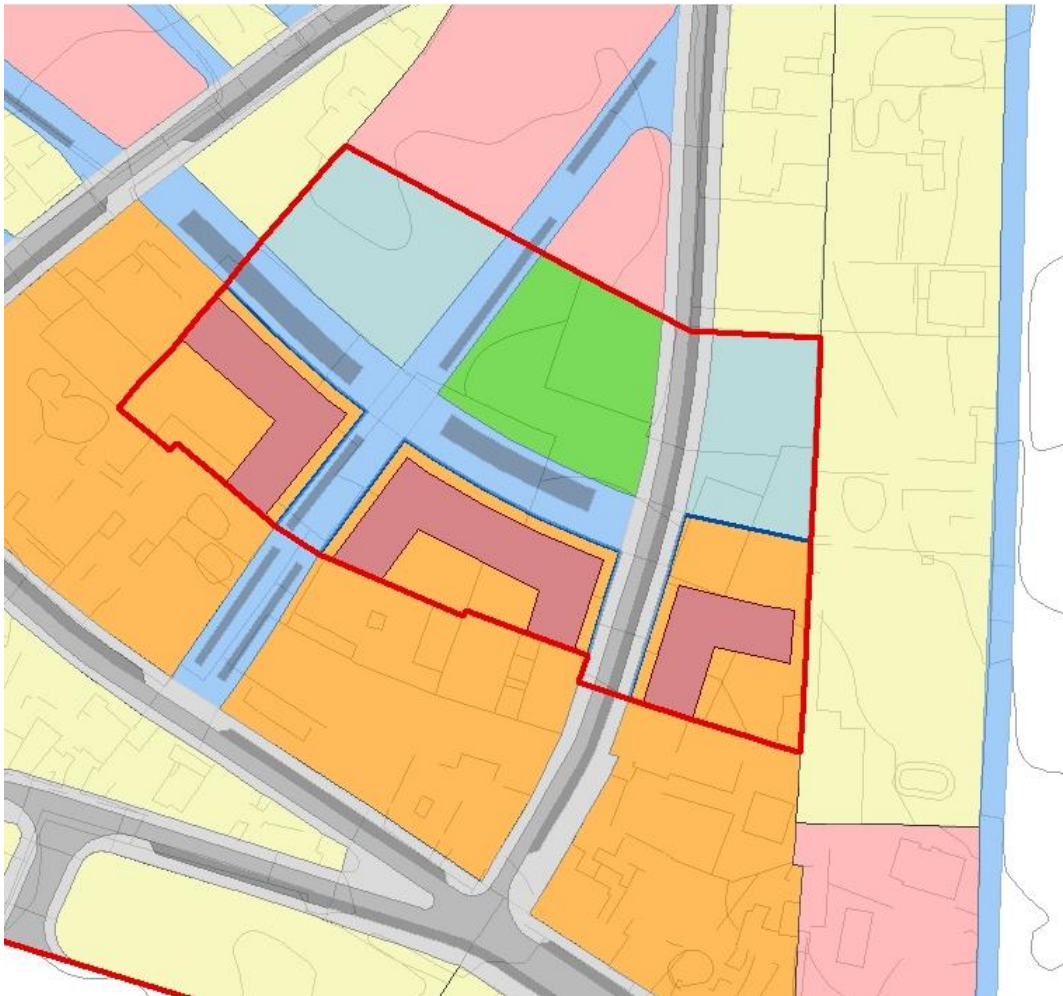


Figura 6.7: Ordenación del ámbito de gestión "La Cochera"

7. AUH-0508: GARIMBA

7.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea La Garimba, 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. Esta AUH limita al sureste con el suelo urbano consolidado del AUH–El Boquerón, por medio del camino del Pajar, y en el resto de sus bordes con suelo rústico de protección agraria.

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. Termina en su extremo norte en el camino del Palmito. El tramo que atraviesa esta AUH es importante, al ser el eje organizador de este asentamiento rural.



Figura 7.1: Delimitación del AUH

Esta AUH que se categoriza en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural, tiene una disposición territorial lineal estructurada por el camino Garimba, con un uso dominante residencial unifamiliar, y situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del PGO. La delimitación del AUH, responde a la aplicación de los criterios generales asumidos por este PGO, respecto de los asentamientos rurales.

Se ha tratado de reconocer la edificación existente y su disposición en el territorio, lineal y espontánea, en torno al 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, el espacio necesario para proveerlo de las dotaciones exigidas legalmente.

7.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

En el estudio y análisis del AUH-Garimba, se ha detectado la siguiente problemática:

- 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 en el centro del AUH, que propicia el tránsito de vehículos pesados de carga.
- b) En los viarios transversales que conectan el camino Garimba con Tacoronte se da la misma problemática, 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. Ordenación estructural

7.3.1. Categorización de suelo

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. Como establece el artículo 3.8.3.1 del PIOT, procede categorizar la totalidad del suelo incluido en esta AUH como suelo rústico de asentamiento rural.

7.3.2. Elementos estructurantes

El camino Garimba es el único elemento viario de carácter estructurante, viario territorial de nivel 2, cuyo trazado atraviesa el AUH en toda su extensión, funcionando como eje vertebrador de la misma.

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

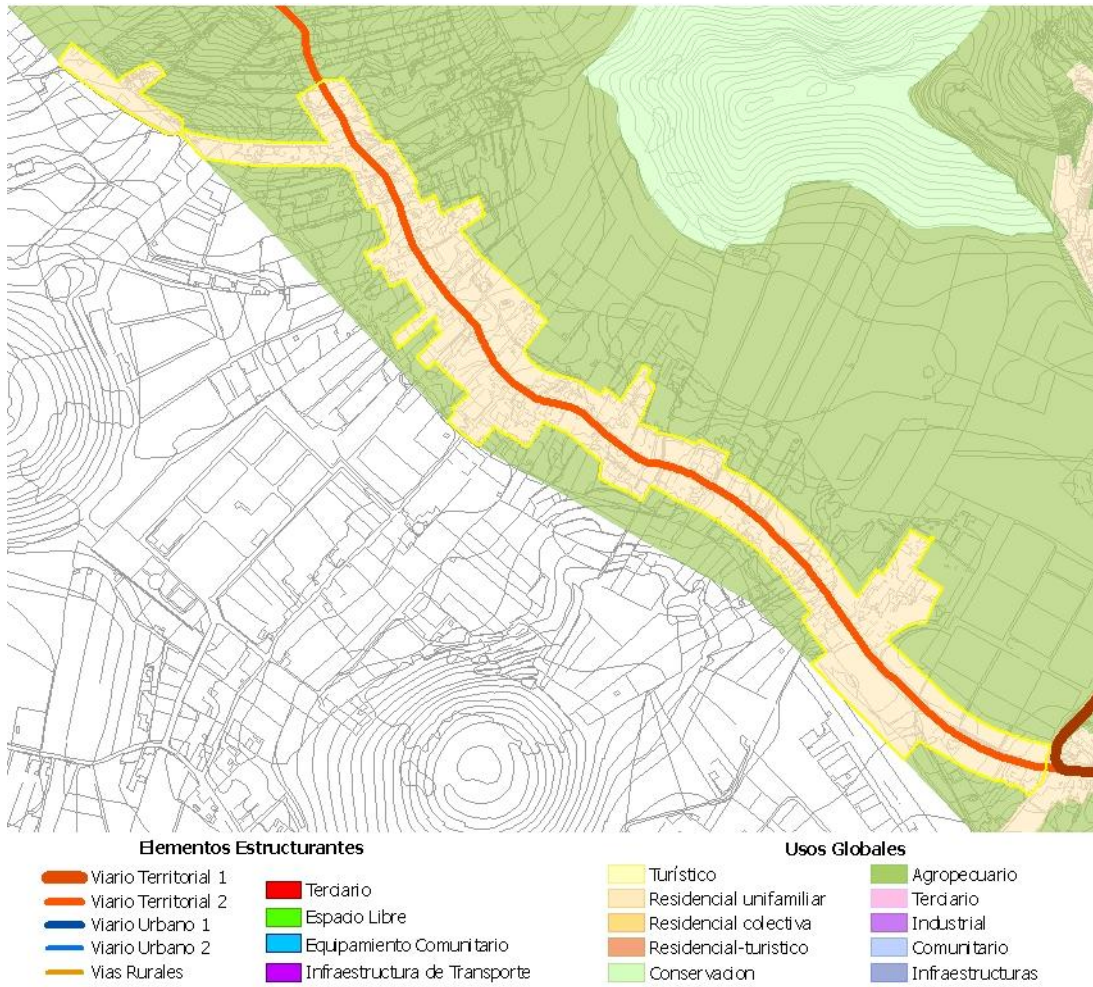


Figura 7.2: Elementos estructurantes

7.4. Ordenación de áreas existentes

7.4.1. Trama urbana

El camino Garimba, dado su función de eje estructurante de la edificación y el importante tránsito rodado con el que actualmente cuenta, tiene nivel jerárquico de tipo territorial de nivel 2 en todo su recorrido. Para su ordenación se rectifican las alineaciones para mejorar el ancho total, rediseñando su sección acorde con este carácter estructurante.

La industria existente se apoya en el citado eje, camino Garimba, por lo que el tramo sur del camino (hasta la ubicación de la industria) demanda mayor sección debido al continuo tránsito de vehículos pesados.

En la propuesta presentada en el Borrador de Ordenación Pormenorizada del PGO, 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 8 metros y máxima de 12 metros para garantizar su funcionalidad.

En la ordenación del camino Garimba 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) Existen tramos que cuentan actualmente con una sección que oscila entre los 4 y 6 metros de ancho. La propuesta establece una sección media de 12 metros de ancho que se ve reducida hasta 8 metros, 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 dispone una sección tipo S.11, con aceras en ambos lados y 2 carriles de circulación, sin aparcamientos, para permitir el cruce de vehículos con comodidad e incluso el paso de algún vehículo pesado.
- c) En el tramo viario del camino Garimba que alberga la industria existente, se ha mantenido la propuesta del PGO - 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 mantiene la sección tipo S.11. A partir de este punto, el viario continúa con una sección descendente de 9 a 8 metros de ancho en dirección Norte, con una sección tipo S.18 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.
- d) Los tramos del camino Cruz de la Caridad, la Transversal Garimba Cuarta Derecha y el camino de los Pajales, cuentan con sección de aproximadamente 4 metros, excepto en la conexión con la calle Atalaya, que cuenta con 6,50 metros. Este PGO amplía su sección, con el fin de garantizar una buena conexión con el viario urbano secundario camino Garimba. Se establece sección S.18, de coexistencia donde se atienden tráfico terminales con doble sentido de circulación.

Todas las alineaciones al camino Garimba y transversales se consideran principales.

7.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

En la mayoría de las piezas de esta AUH el uso principal es el residencial unifamiliar independiente, no admitiéndose más de una vivienda por parcela y prohibiendo expresamente las actuaciones edificatorias de más de dos parcelas, o el residencial unifamiliar agrupado. El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios para este tipo de asentamientos rurales.

Se han calificado piezas concretas con uso principal obligatorio dotacional público, destinados 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. Se ha buscado una ubicación centralizada y lineal, apoyándose en el eje principal, para respetar la estructura del asentamiento. Las dimensiones de estas piezas se han establecido en cumplimiento de lo dispuesto en las Directrices.

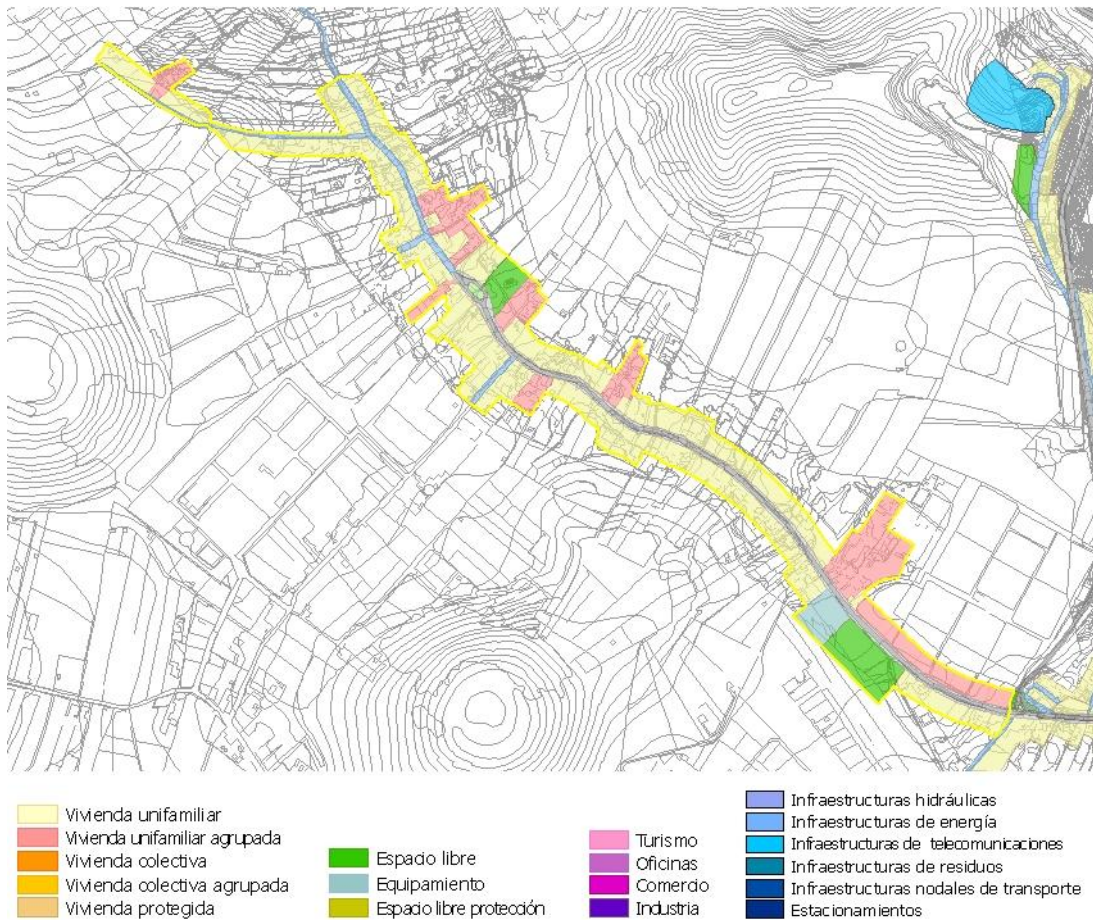


Figura 7.3: Ordenación pormenorizada

7.4.3. Condiciones de la edificación

Al establecer los parámetros urbanísticos que ordenen las piezas incluidas en esta AUH, se ha pretendido homogeneizar la edificación.

Así, estos parámetros se han establecido en base al uso y la ubicación de la pieza, a la estructura parcelaria y a la realidad existente, y son los que siguen:

- a) Piezas con uso vivienda libre 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 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. La disposición de la edificación se regula por medio de la separación mínima a lindero lateral, estando la separación posterior regulada de manera genérica cuando la pieza está en contacto con el suelo rústico de protección agraria. Las piezas situadas en el extremo sureste del AUH, se incluyen en el uso residencial unifamiliar agrupado por tener garaje comunitario. En su ordenación se ha establecido además, un porcentaje de ocupación máxima, con el objetivo de respetar, en la medida de lo posible, la realidad existente.

- b) Piezas con uso vivienda libre unifamiliar independiente: Dadas las características de la parcelación (suertes transversales al camino Garimba) los parámetros más adecuados para regular futuras subdivisiones es el de longitud mínima de lindero frontal y superficie de parcela mínima, que se han establecido atendiendo a las condiciones mayoritarias. La disposición de la edificación se regula por medio de la separación mínima a lindero lateral, estando la separación posterior regulada de manera genérica cuando está en contacto con el suelo rústico de protección agraria. El porcentaje máximo de ocupación se establece medio – alto en base a la realidad edificada.
- c) Pieza con uso equipamiento comunitario: Se establece la parcelación vinculante y un coeficiente de edificabilidad máxima con la intención de que se eviten las posibles segregaciones parcelarias, funcionando el mismo como una unidad.
- d) Piezas de uso espacio libre: Se establece los parámetros urbanísticos que regulen las posibles edificaciones ligadas a los usos compatibles.

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.

7.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Para poder llevar a cabo la ordenación propuesta, se ha delimitado únicamente un ámbito de gestión asistemática de modalidad A3, destinado a la mejora de la urbanización de la trama viaria, así como la obtención y urbanización de las piezas dotacionales. Su delimitación coincide con la del ámbito del AUH.

8. AUH-0509: EL CHARCÓN

8.1. Delimitación y descripción general

Esta Área Urbanística Homogénea, situada en el extremo oeste 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 un tramo de la carretera Boquerón-Valle Guerra y de los viarios locales que parten de la misma, como la calle Zoilo Miranda, entre otros.

El AUH linda en toda su extensión con suelo rústico de protección paisajística y de protección agraria, así como con el suelo rústico de protección de infraestructuras, correspondiente a la carretera del Boquerón-Valle Guerra.



Figura 8.1.: Delimitación del AUH

El suelo del AUH-El Charcón, se categoriza en su totalidad como rústico de asentamiento rural, debido a su disposición territorial, predominantemente lineal, tipología arquitectónica predominante de viviendas unifamiliares, y su situación periférica respecto de la propuesta de estructuración y compactación urbana del Plan General, de conformidad con lo establecido en el PIOT.

Se ha tratado de reconocer la edificación existente y su disposición en el territorio, lineal y espontánea, en torno a la carretera del Boquerón. Se ha incluido la edificación accesible desde el viario principal, y desde los escasos viarios públicos perpendiculares a él, así como las accesibles desde serventías privadas transversales al viario principal. En su delimitación se ha previsto, el espacio necesario para proveerlo de las dotaciones exigidas legalmente.

8.2. Problemática urbanística y criterios específicos de ordenación

La carretera del Boquerón-Valle Guerra, eje en torno al cual se estructura el AUH, 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, y desemboca en la Carretera Tejina-Tacoronte. Este es un viario con ligera pendiente descendiente hacia el norte, que presenta una sección viaria bastante uniforme en todo su recorrido, pero que no siempre cuenta con los servicios mínimos de urbanización legalmente exigidos.

La calle Zoilo Miranda, bifurcación hacia el oeste de la carretera del Boquerón, presenta una pendiente muy pronunciada en su comienzo, que posteriormente se suaviza, hasta llegar hasta el final del mismo. Se trata de un viario de doble sentido de circulación, con sección viaria deficitaria, sin salida y que 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, al ser el otro eje organizador del mismo.

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

- a) La carretera Boquerón-Valle Guerra, a su paso por el AUH, muestra unos niveles de urbanización aceptables, sin embargo, la presencia de aceras es un tanto irregular.
- b) En la calle Zoilo Miranda, el principal problema reside en su pronunciada pendiente y en las graves deficiencias dimensionales y de servicios. Lo que se agrava con el hecho de que no dispone de salida, y por la coexistencia de tráfico rodado y peatonal. Asimismo, el crecimiento espontáneo del asentamiento ha propiciado una ubicación desordenada de la edificación, dando lugar a secciones viarias variables con ausencia generalizada de zonas de aparcamiento.
- c) En los viarios transversales que parten de la carretera Boquerón-Valle Guerra, se da la misma problemática con respecto a los servicios urbanísticos.

Dicho esto, el objetivo principal de ordenación respecto al viario, es propiciar desde este PGO unas operaciones de intervención y terminación, tanto en viarios principales como locales. Para ello, el criterio general será definir las alineaciones, intentando dotar al viario existente de una sección suficiente, que garantice una correcta funcionalidad del mismo.

Respecto a la edificación, la premisa será generar una imagen homogénea del conjunto del AUH, mediante la regulación de los parámetros urbanísticos de las parcelas incluidas en la misma. En lo que se refiere a las edificaciones situadas a borde de ladera, en la c/ Zoilo Miranda, se intentará respetar las viviendas existentes, siempre y cuando tengan un cierto nivel de consolidación.

Asimismo, el presente PGO revisa la delimitación del asentamiento rural definida previamente por el PGO-2004, estimando la no inclusión en el mismo, de todas aquellas edificaciones que se encuentren aisladas o con escasa concentración, situadas a borde de ladera y de pendiente pronunciada, en cumplimiento de lo establecido en el PIOT.

8.3. Ordenación Estructural

8.3.1. Categorización de suelo

El suelo incluido en el ámbito del AUH se categoriza en su totalidad como suelo rústico de asentamiento rural, tal y como se justifica en los criterios generales con respecto a categoría y clasificación de suelo, en la Memoria de ordenación estructural del PGO.

La extensión del AUH responde al reconocimiento de la edificación existente y a la ampliación de sus límites estrictamente necesaria, para incluir los suelos destinados a uso dotacional, según lo exigido por las Directrices de Ordenación.

Este asentamiento rural, linda al oeste con suelo rústico de protección agraria, y al este con suelo rústico de protección paisajística, así como con el suelo rústico de protección de infraestructuras, correspondiente a la carretera de Boquerón-Valle Guerra.

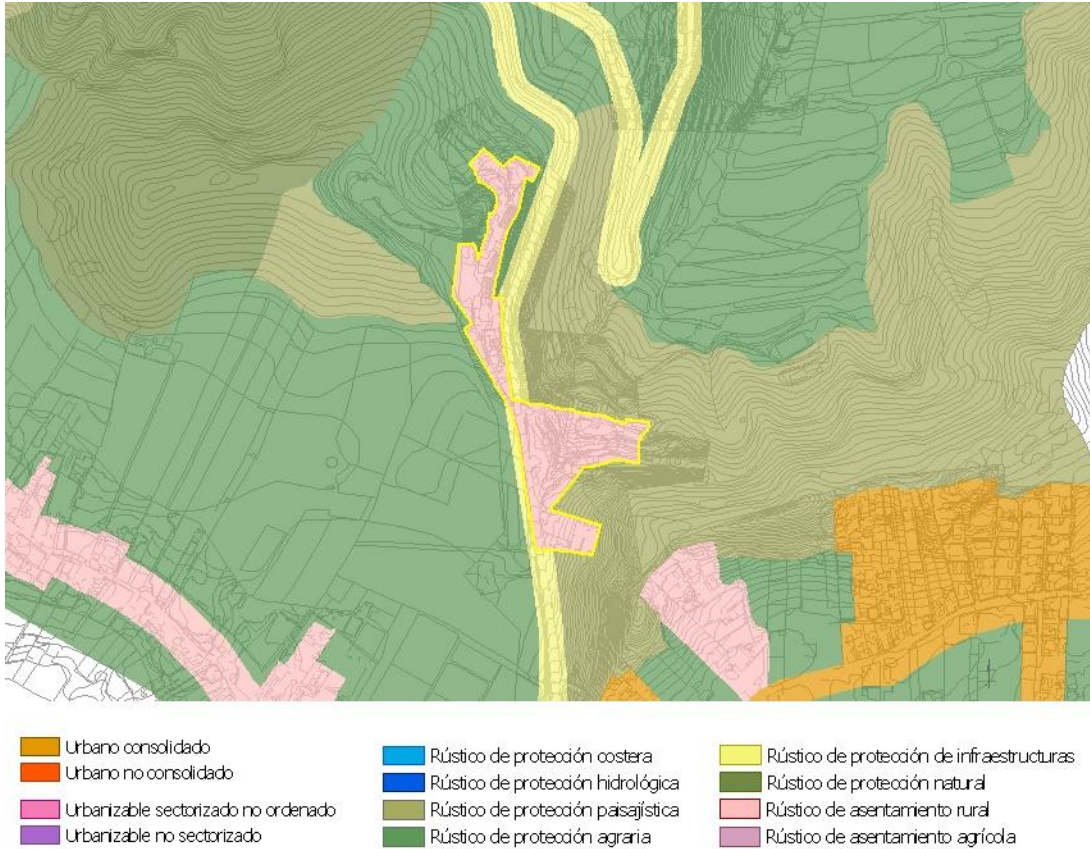


Figura 8.2.: Categorización del suelo

8.3.2. Elementos estructurantes

Este asentamiento rural se organiza en torno a la carretera Boquerón-Valle Guerra (vialidad territorial de nivel 1), categorizado por este PGO como viario estructurante, que discurre hacia el sur, hasta enlazar con el viario territorial de Camino Garimba, en las AUH vecinas de El Boquerón y La Garimba.

A su paso por el AUH, se plantean actuaciones de mejora de la urbanización en el mismo, para rediseñar su sección y completar sus servicios urbanísticos, dotándolo de acera en el margen junto al asentamiento rural.

En este AUH no se definen elementos con carácter estructurante, de uso dotacional, de espacio libre público o de infraestructuras.

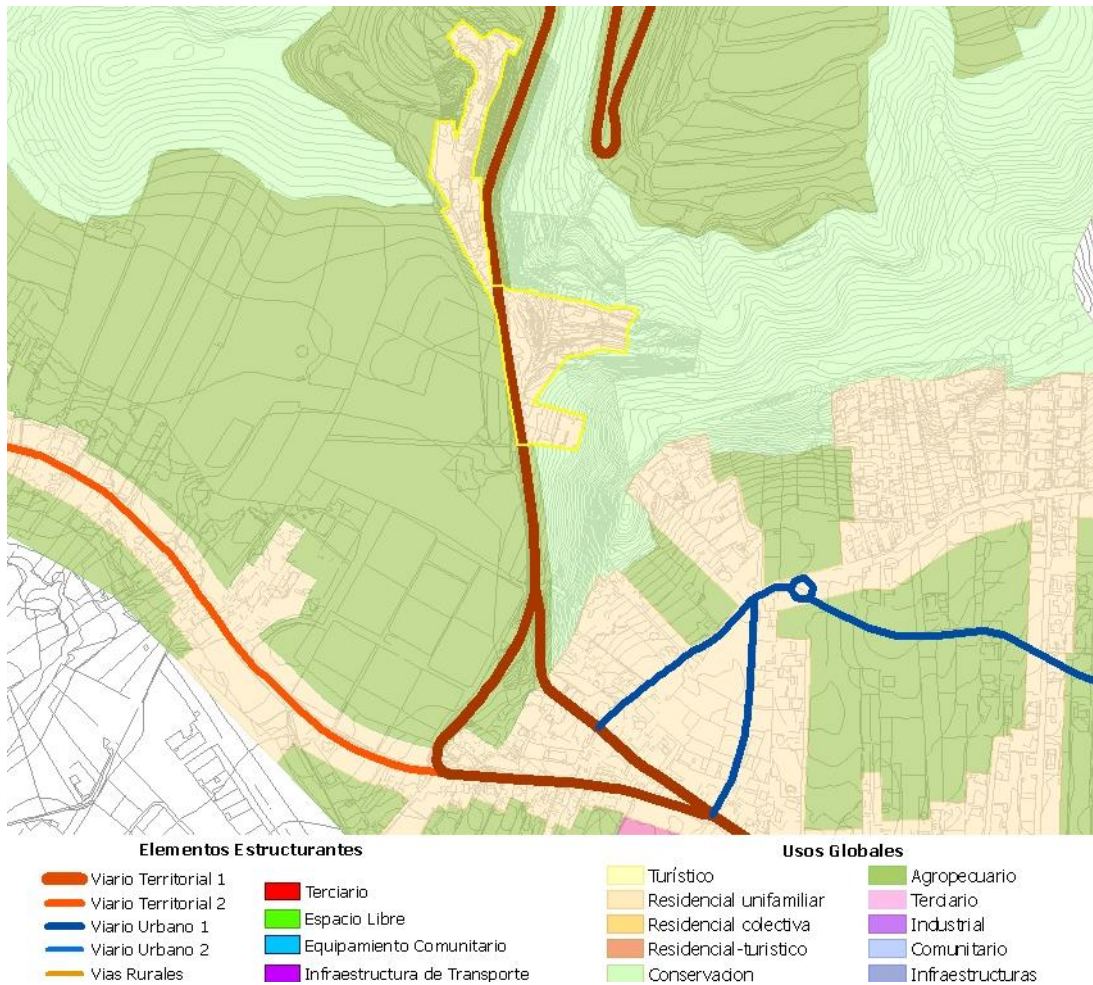


Figura 8.3.: Esquema de viario estructurante

8.4. Ordenación de áreas existentes

8.4.1. Trama urbana

Al tratarse de un asentamiento rural, esta AUH carece de trama urbana propiamente dicha, donde la edificación se dispone de forma lineal en torno a un tramo de la carretera Boquerón-Valle Guerra, y viarios de carácter local, que surgen de forma transversal a la misma.

Se han definido las alineaciones de este AUH respetando las existentes, en la medida de lo posible, planteando rectificaciones de las mismas, para ampliar y mejorar la deficitaria sección viaria. Aún así, las rectificaciones que se establecen, intentando siempre no afectar a la edificación existente, son no programadas, de modo que no implican afecciones inmediatas sobre las propiedades colindantes. Destacan entre ellas, las que se plantean a lo largo de la calle Zoilo Miranda.

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 garantizando su funcionalidad. Todas las alineaciones a la carretera Boquerón-Valle Guerra y a la Calle Zoilo Miranda se consideran principales.

En lo que se refiere al diseño interior viario, se ordena con los siguientes criterios y secciones tipo, en función de su jerarquía y capacidad dimensional:

La carretera del Boquerón-Valle Guerra, 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 ordena mediante sección tipo S.02 y S. 03, con una calzada de doble sentido de circulación, arcenes en sus laterales y en el tránsito del asentamiento se dispondrá acera en el margen edificado.

A la calle Zoilo Miranda, y a los dos viarios transversales hacia el este de la carretera del Boquerón, se les otorga la categoría de viario local secundario. Se ordenan con una sección tipo S.18, de coexistencia. El tráfico que soportan actualmente estas vías es de doble sentido de circulación, dada la escasa sección viaria, se ha procedido a establecer única plataforma en la que coexistirá el tráfico motorizado y peatonal, sin que se considere necesaria una ampliación general que afecte a las edificaciones.

8.4.2. Condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados

El uso principal de este AUH es el residencial, con predominio de vivienda unifamiliar independiente. No obstante, al este del asentamiento, se define una pieza de vivienda unifamiliar agrupada, a fin de reconocer la realidad existente en este lugar.

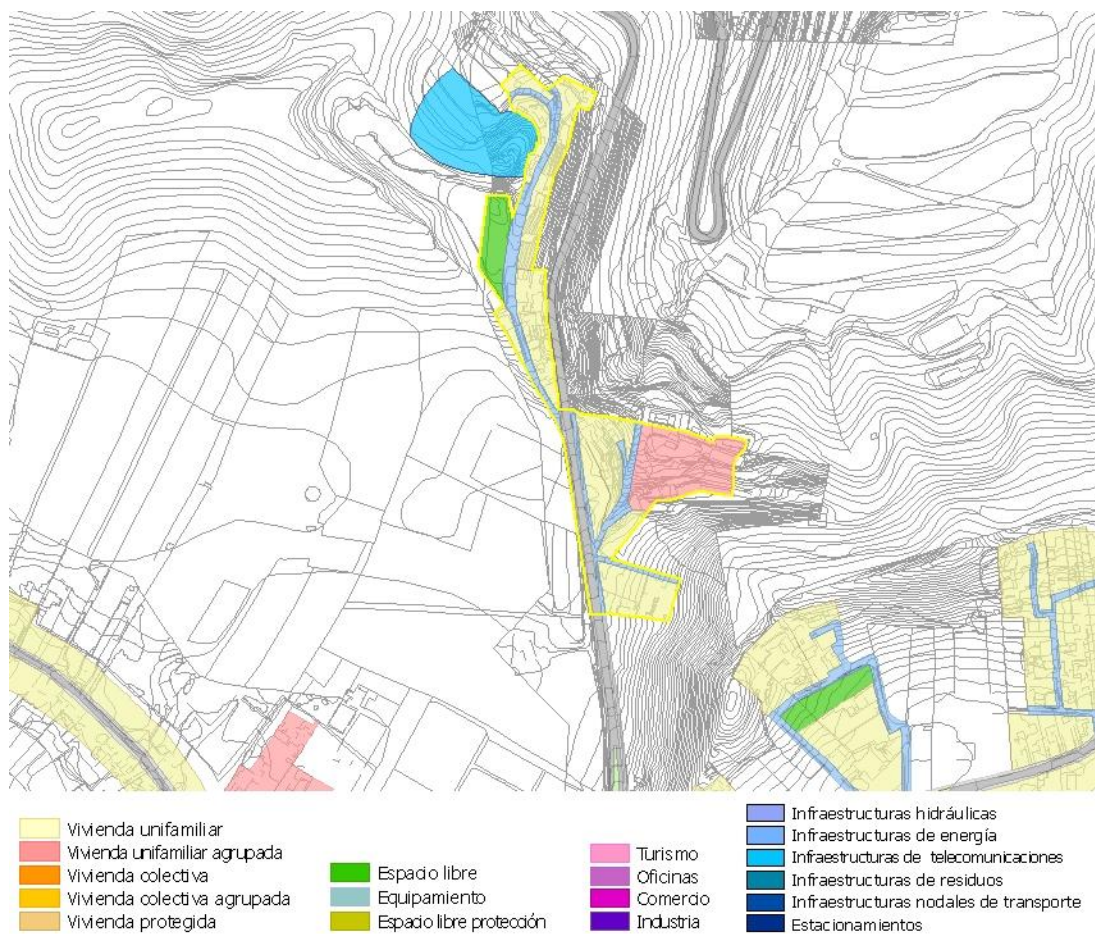


Figura 8.4.: Ordenación pormenorizada



Asimismo, se han calificado dos piezas con uso principal de espacio libre público, al oeste de la c/ Zoilo Miranda, cumpliendo con lo establecido legalmente para los asentamientos rurales. Para su ubicación se ha ampliado la delimitación del AUH, dada la escasez de espacio libre existente en su interior. Se ocupa parte de una parcela vacante limítrofe con una localización centralizada y apoyada en un eje principal, respetando la estructura del asentamiento.

El régimen de admisibilidad de los restantes usos pormenorizados responde a los criterios definidos para los asentamientos rurales en la Memoria de ordenación estructural.

8.4.3. Condiciones de la edificación

Dadas las características de la edificación y de la parcelación en esta AUH, se categorizan casi la totalidad de las piezas residenciales con el uso principal de vivienda libre unifamiliar independiente. Salvo en un caso, donde se define una pieza de vivienda unifamiliar agrupada, reconociendo la agrupación de parcelas y viviendas suficientemente consolidadas, que se disponen en torno a un camino de carácter privado, al este del AUH.

Dado que este AUH, no es homogénea en cuanto a morfología y tamaño parcelario, será necesario hacer una diferenciación, a la hora de fijar los parámetros urbanísticos de las piezas residenciales unifamiliares, según sea su localización, en torno a la calle Zoilo Miranda o dando frente a la Carretera Boquerón-Valle Guerra y vías transversales a la misma.

Dicho esto, las piezas residenciales se ordenan con los siguientes parámetros:

- a) En las piezas de vivienda libre unifamiliar independiente de la calle Zoilo Miranda, para regular futuras subdivisiones parcelarias, se establece longitud mínima de lindero frontal y superficie de parcela mínima. Respecto a la disposición de la edificación, se establece la separación mínima a lindero lateral, (garantizando en el futuro, la edificación de forma aislada), se fija un porcentaje máximo de ocupación y la altura máxima en número de plantas. Asimismo, existe una pieza donde se fija el fondo máximo edificable, limitando el crecimiento de la edificación, dada su localización en una ladera con gran desnivel, además de estar afectada por la servidumbre de carreteras.
- b) En las piezas de vivienda libre unifamiliar independiente accesibles desde la Carretera Boquerón-Valle Guerra, se establece, para regular futuras subdivisiones parcelarias, longitud mínima de lindero frontal y superficie de parcela mínima. En cuanto a la disposición edificatoria, garantizando una baja densidad edificatoria, se establece la separación mínima a linderos (frontal, lateral y posterior), se permite el pareado lateral, se fija el porcentaje máximo de ocupación de la parcela, y por último, la altura máxima en número de plantas. Se establece la separación mínima a lindero frontal de manera gráfica, en las piezas que lindan con la carretera del Boquerón, por estar afectadas por la servidumbre de carreteras.
- c) En vivienda libre unifamiliar agrupada, se establece la parcelación vinculante, con el fin de que los propietarios gestionen el mantenimiento y la adecuación de las zonas comunes incluidas en la pieza. Respecto a la disposición, se fija la separación mínima a lindero lateral, como en las viviendas unifamiliares colindantes, y la altura máxima en nº de plantas. Asimismo, será necesario precisar el número máximo de viviendas en la pieza, para regular futuras subdivisiones parcelarias.

En las piezas de espacio libre público, definidas en parcelas actualmente vacantes al oeste de la c/ Zoilo Miranda, se establece una separación mínima a lindero frontal, porcentaje de ocupación máxima y altura máxima en nº de plantas, para regular futuras edificaciones compatibles con este uso.

8.4.4. Condiciones de gestión urbanística

Las actuaciones para la mejora urbanística por procedimientos de gestión asistemáticos, que se definen en esta AUH son las siguientes:

- a) Ámbitos de gestión asistemática A3: se define un ámbito, coincidente con la delimitación del AUH, para plantear actuaciones de mejora de la urbanización del sistema viario, y obtener el suelo necesario y urbanizar las piezas de uso dotacional o de espacio libre, según lo exigido legalmente en este tipo de asentamientos.
- b) Ámbitos de gestión asistemática A6: En esta AUH se han delimitado dos ámbitos, para completar la urbanización de dos viarios transversales a la Carretera Boquerón-Valle Guerra, hacia el este y que los viarios a los que dan frente las edificaciones, alcancen los niveles de servicio precisos para garantizar su funcionalidad.

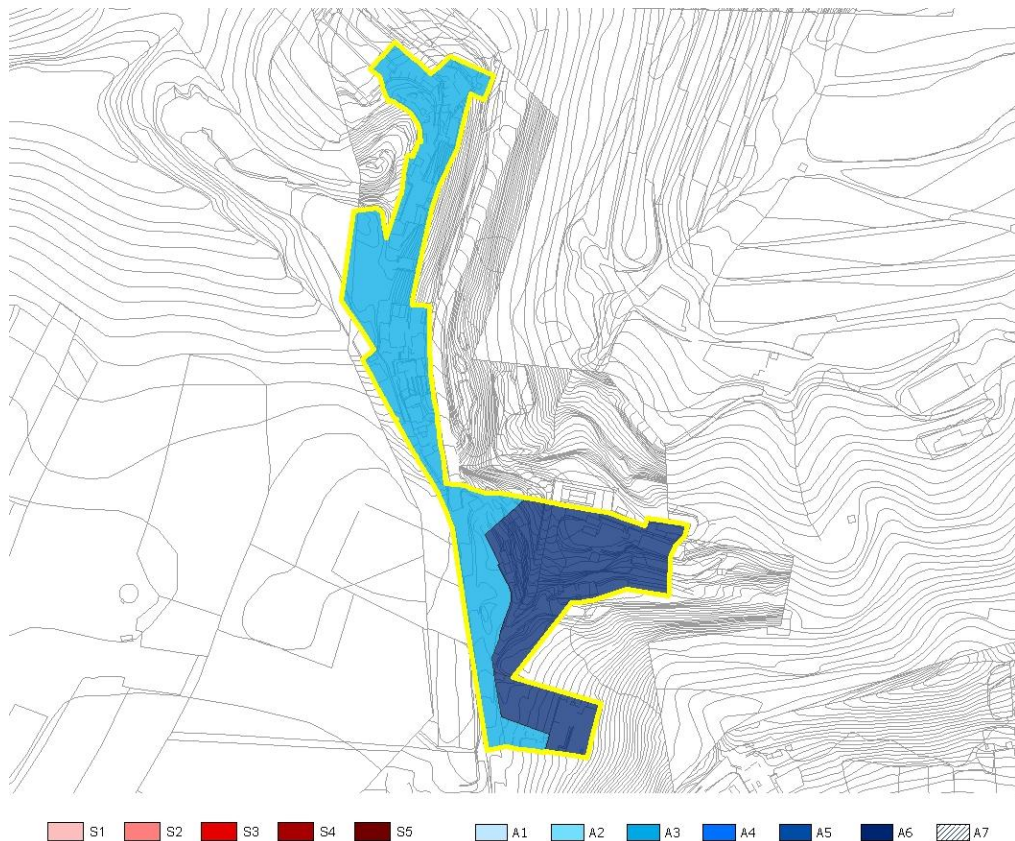


Figura 8.5.: Ámbitos de gestión urbanística del AUH