

**DOCUMENTO N° 1**

**MEMORIA**

# M E M O R I A

## INDICE

	Página
1.A.- JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA Y FORMULACION DEL PLAN PARCIAL .....	1
1.B.- INFORMACION URBANISTICA .....	4
1.B.1. ANALISIS DEL ENTORNO. LA ISLA DE FUERTEVENTURA	4
1.B.2. SITUACION GEOGRAFICA .....	5
1.B.3. EMPLAZAMIENTO DE LOS TERRENOS OBJETO DE LA ACTUACION URBANISTICA .....	5
1.B.4. CARACTERISTICAS DE LOS TERRENOS EN ORDEN A LOS FACTORES NATURALES .....	6
1.B.4.1. TOPOGRAFIA .....	6
1.B.4.2. CLIMATOLOGIA .....	7
1.B.4.3. GEOMORFOLOGIA .....	8
1.B.4.3.1. ESTUDIO GEOLOGICO .....	8
1.B.4.3.2. UNIDADES GEOMORFOLOGICAS DEL LITORAL .....	11
1.B.4.3.3. REGIMEN DE VIENTOS .....	14
1.B.4.4. VEGETACION EXISTENTE. FLORA Y FAUNA .	17
1.B.5. INFRAESTRUCTURA, USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES .....	18
1.B.5.1. INFRAESTRUCTURA Y DOTACIONES A NIVEL VEL INSULAR .....	18
A) ACCESOS Y COMUNICACIONES A NIVEL INSULAR .....	18
B) INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA .....	22

	Página
C) INFRAESTRUCTURA ELECTRICA .....	24
D) RESIDUOS SOLIDOS .....	25
1.B.5.2. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS A NIVEL LOCAL DE LA ACTUACION .....	25
A) RED VIARIA A NIVEL LOCAL DE LA ACTUACION .....	25
B) SERVICIOS A NIVEL LOCAL DE LA ACTUACION .....	26
1.B.5.3. USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES .....	26
1.B.6. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO .....	27
1.C.- OBJETIVOS, CRITERIOS, CONDICIONANTES Y METODOLOGIA DE LA ORDENACION .....	28
1.C.1. CRITERIOS DE PLANEAMIENTO ESTABLECIDOS EN LAS NORMAS SUBSIDIARIAS .....	28
1.C.2. OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO .....	28
1.C.3. CONDICIONANTES TECNOLOGICOS DE PLANEAMIENTO .....	30
A) CONDICIONANTES TECNOLOGICAS DE LA ACTUACION .....	30
B) CONDICIONES TECNOLOGICAS DE LA URBANIZACION .....	35
1.C.4. SOLUCION ADOPTADA .....	40
1.C.4.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO .....	40
1.C.4.2. ZONIFICACION Y USOS DEL SUELO .....	44
A) ZONA RESIDENCIAL .....	45
B) ZONA COMERCIAL .....	46
C) EQUIPAMIENTO DEPORTIVO .....	47
D) EQUIPAMIENTO SOCIAL .....	47

E) SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES, VIARIO Y APARCAMIENTO .....	48
1.C.5. SERVICIOS URBANOS .....	49
1.C.5.1. ESTRUCTURA VIARIA .....	49
1.C.5.1.1. Circulación rodada .....	49
1.C.5.1.1.1. Trazado en planta ....	49
1.C.5.1.1.2. Trazado en alzado ....	50
1.C.5.1.2. Circulación peatonal .....	70
1.C.5.2. RED GENERAL DE ABASTECIMIENTO DE AGUA .....	51
1.C.5.2.1. Red general de abastecimiento de agua potable. Conducción y distribución .....	51
1.C.5.3. RED GENERAL DE SANEAMIENTO .....	55
1.C.5.3.1. Red general de aguas residuales ..	55
1.C.5.3.2. Red general de aguas pluviales ....	58
1.C.5.3.3. Estaciones de impulsión .....	59
1.C.5.3.4. Estación depuradora .....	60
1.C.5.4. RED GENERAL DE RIEGO E HIDRANTES CONTRA INCENDIOS .....	60
1.C.5.5. PARQUE DE LIMPIEZA - BASURAS .....	62
1.C.5.6. RED GENERAL DE SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA Y ALUMBRADO PUBLICO .....	63
1.C.5.7. RED GENERAL DE TELEFONOS Y COMUNICACIONES .....	65
1.D. EXTENSION Y ENTIDAD DEL PLAN PARCIAL .....	66
1.D.1. EXTENSION .....	66
1.D.2. ENTIDAD URBANISTICA .....	66

**ANEXOS A LA MEMORIA:**

**ANEXO Nº 1.- CUADRO DE CARACTERISTICAS**

**ANEXO Nº 2.- CUMPLIMIENTO DE LOS ARTÍCULO 64 Y 46 DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO Y DEL APARTADO 3.1.4.3. DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DEL AYUNTAMIENTO DE TUINEJE**

**ANEXO Nº 3.- CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO**

**ANEXO Nº 4.- ANÁLISIS DEL MEDIO NATURAL**

**ANEXO Nº 5.- SISTEMAS GENERALES Y DOTACIONES A NIVEL INSULAR**

**ANEXO Nº 6.- DOCUMENTACIÓN DE LA TRAMITACIÓN DEL MODIFICADO DEL P.E.O.T. HERBANIA**

**ANEXO Nº 7.- COMPROMISO DE SUMINISTRO DEL CONSORCIO INSULAR DE AGUAS DE FUERTEVENTURA**

## MEMORIA

### 1.A.- JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE LA FORMULACION DEL PLAN PARCIAL

La presente modificación se redacta a iniciativa de la Sociedad TIRBA S.A., en virtud de lo previsto en el artículo 83 del Texto Refundido de la Ley de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana de 26 de Junio de 1992.

El Plan Especial de Ordenación Turística (P.E.O.T.) Herbania, fué aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Las Palmas con fecha 9 de Mayo de 1972.

La superficie de la actuación es de 141.734 m<sup>2</sup> y se distribuía de la siguiente forma:

- Zona deportiva .....	5.065 m <sup>2</sup>
- Zona verde .....	14.715 m <sup>2</sup>
- Centro cívico .....	790 m <sup>2</sup>
- Hotel .....	7.315 m <sup>2</sup>
- Servicios .....	9.240 m <sup>2</sup>
- Residencial, con tolerancia comercial .	17.670 m <sup>2</sup>
- Residencial .....	63.809 m <sup>2</sup>
- Red viaria .....	23.130 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>141.734 m<sup>2</sup></b>

La Sociedad TIRBA S.A., propietaria del P.E.O.T. Herbania, por medio de su Consejero Delegado D.Juan Rodríguez Ramirez, presenta sendos escritos ante el Ayuntamiento de Tuineje y la Consejería de Política Territorial en los años 1987 y 1988 para que emitiesen informe sobre el estado urbanístico del proyecto y su viabilidad.

El Ayuntamiento de Tuineje contesta, mediante escrito de 31 de Mayo de 1988, favorablemente a la tramitación de un modificado del P.E.O.T. Herbania que recoja todas las determinaciones establecidas por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Tuineje en trámite de aprobación definitiva en esa fecha.

Por su parte la Consejería de Política Territorial certifica mediante escrito de 16 de Noviembre de 1988 que el P.E.O.T. Herbania se encuentra vigente en esa fecha y que deben tenerse en cuenta las determinaciones que respecto a dicho plan establezcan las futuras Normas Subsidiarias de Tuineje.

La Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias (C.U.M.A.C.) aprueba definitivamente las Normas de Tuineje el 18 de Mayo de 1990. Los terrenos que comprenden el P.E.O.T. Herbania están clasificados, en su mayoría (116.500 m<sup>2</sup>), como suelo apto para urbanizar, Turístico Intensivo (TI). Esto implica que para el desarrollo del Plan, en vigor hasta la aprobación de las Normas es necesario efectuar un modificado que recoja el ámbito actual y tramitarlo de acuerdo con las determinaciones de las Normas Subsidiarias para esta clase de suelo.

El Plan Parcial está ubicado en la zona de Tarajalejo, el principal, y casi único, núcleo turístico del municipio de Tuineje. Los terrenos están situados entre dos suelos urbanos clasificados así por las Normas y que son la parte que alcanzó esta categoría de dos antiguos planes especiales: Las Palmeras y Puerto Azul. El antiguo P.E.O.T. Herbania era un plan de claro carácter residencial más que turístico. Un estudio de sus ordenanzas y parcelario así lo verifica, un 91% de las parcelas tenían carácter residencial destinando el 9% restante a hotelero. Estaba pensado como núcleo alternativo a Gran Tarajal en primera y segunda residencia al socaire del incipiente desarrollo turístico del propio Tarajalejo y la cercana península de Jandía.

El P.E.O.T. Herbania se había formulado de acuerdo con la Ley del Suelo de 1956 y en la que no estaban fijadas áreas de dotaciones, equipamiento, ni por supuesto, aprovechamientos tipo o medio.

El presente modificado del Plan obliga a la cesión del 15% del aprovechamiento tipo y dotaciones en suelo residencial. Esto trae consigo que el Ayuntamiento obtenga suelo en una zona absolutamente deficitaria en este aspecto.

La actuación, con su superficie reducida frente al antiguo P.E.O.T. Herbania, es inmejorable para la ejecución de una urbanización de carácter turístico y con el añadido expuesto anteriormente, que sería la unión de dos suelos urbanos actualmente sin solución de continuidad. Todas estas circunstancias justifican la procedencia de la formulación del modificado del P.E.O.T. Herbania.

La redacción del Modificado del P.E.O.T. Herbania se formula con sujeción estricta a las determinaciones y documentos establecidos en el artículo 73 de la Ley del Suelo y con trámite previsto en el artículo 116 de dicho texto legal.

## 1.B. INFORMACION URBANISTICA

### 1.B.1. ANALISIS DEL ENTORNO - LA ISLA DE FUERTEVENTURA

Al intentar cualquier Actuación Urbanística en el conjunto de la isla, es necesario tratarla como una unidad y describir alguno de sus aspectos y características más dominantes.

Por sus 1.725 kilómetros cuadrados, Fuerteventura es la segunda isla en extensión entre las Canarias. Se divide en dos partes claramente diferenciadas: el cuerpo principal de la isla constituido en torno al macizo de Betancuría y la península de Jandía unida a aquel por el Istmo de la Pared.

La aridez de la isla es efecto de la baja altitud de su relieve, cuya máxima elevación es el Pico de La Zarza con 807 metros de altura. Durante siglos se han desarrollado técnicas agrícolas especiales para combatir la aridez y gracias a ellas pueden obtenerse escasas cosechas de cereales y legumbres.

Las condiciones climatológicas de Fuerteventura, que no han permitido un auténtico desarrollo de la agricultura y la ganadería, hoy sin embargo pueden ser las determinantes de su promoción económica a través del turismo. La perforación de pozos ha permitido la obtención de aguas muy salobres y la escasísima agua de lluvia se intenta recoger a través de aljibes y pequeños embalses. De todos modos, una agricultura desarrollada requeriría la explotación de los recursos de agua subterránea no salinizada.

Además ha de notarse el carácter salino del terreno que también actúa contra el impulso de la agricultura. Aunque la pesca y una escasa industria artesana componen el resto de los recursos de la isla, el turismo se presenta como la fuente principal de un posible desarrollo económico.

### 1.B.2. SITUACION GEOGRAFICA

Separada de Lanzarote por el estrecho de la Bocaina, Fuerteventura se encuentra entre las coordenadas geográficas 28° 02' y 28° 49' Norte y 13° 49' y 14° 31' Oeste, distando unos cien kilometros del litoral africano.

Con una densidad de 18 hab/km<sup>2</sup> es la isla menos poblada del archipiélago, repartiéndose sus 30.185 habitantes entre los municipios de Antigua, Betancuria, Tuineje, Pájara, La Oliva y Puerto del Rosario, capital administrativa, cuyo puerto y aeropuerto aseguran las comunicaciones con el resto del país, principalmente a través de Las Palmas, capital de la provincia.

### 1.B.3. EMPLAZAMIENTO DE LOS TERRENOS OBJETO DE LA ACTUACION URBANISTICA

Los terrenos objeto del Plan Parcial están situados en el término municipal de Tuineje. Este municipio se encuentra situado al sur de la isla de Fuerteventura. Tiene una superficie de 277,40 km<sup>2</sup>, limitando al norte con el municipio de Antigua, al este con el mar y al sur y oeste con el municipio de Pájara.

El municipio de Tuineje dispone de Normas Subsidiarias de Planeamiento, y el terreno del Plan Parcial está clasificado como suelo apto para urbanización turístico intensivo.

La superficie del Plan Parcial es de 116.500 m<sup>2</sup>. La forma es sensiblemente rectangular con su lado más largo de aproximadamente 650 metros situado de Naciente a Poniente. La anchura media es de 200 metros. La topografía es llana en su primer tramo que está en las inmediaciones del barranco de Tarajalejo, posteriormente se va haciendo más abrupta según se va ascendiendo por la ladera del cuchillo. La pendiente media es del 12%. Los terrenos están limitados en su lindero sur, parcialmente, por la nueva carretera de Pozo Negro a Tarajalejo, en el tramo que corresponde a la circunvalación a éste núcleo. La entrada al terreno se produce desde una calle que parte de la intersección en la GC-630 que sirve de acceso a los núcleos urbanos de

Tarajalejo. Debido a su situación los terrenos gozan de una buena protección contra los vientos dominantes en Fuerteventura y las vistas del Valle y playa de Tarajalejo son espléndidas, así como la disposición del terreno para la insolación.

La distancia de los terrenos a la capital del municipio, Tuineje, es de 10 km, 14 km a Gran Tarajal, 40 km a Morro Jable, 60 km a Puerto del Rosario y 55 km al Aeropuerto insular.

#### **1.B.4. CARACTERISTICAS DE LOS TERRENOS EN ORDEN A LOS FACTORES NATURALES.**

##### **1.B.4.1. TOPOGRAFIA**

El terreno linda por el Norte con el suelo urbano del antiguo P.E.O.T. Puerto Azul, por el Sur con la carretera GC-630 de Tarajalejo a Morro Jable, por el Este o Naciente con la calle de acceso al suelo urbano anteriormente citado y por el Oeste con terrenos propiedad de Tirba S.A. pertenecientes al antiguo P.E.O.T. Herbania.

El terreno es de forma rectangular y la pendiente va ascendiendo de Este a Oeste. El lindero Este se encuentra muy próximo al barranco de Tarajalejo y la primera zona es llana por estar en la terraza del barranco, posteriormente el terreno se va haciendo más escarpado, ascendiendo la pendiente a una media del 15%. Esta zona no presenta problemas para la ejecución de los viarios y la infraestructura, tal y como se puede apreciar en los planos y en la zona urbana aneja. Creemos que mas que un inconveniente es una ventaja este tipo de topografía pues debido al residencial y turístico, sus futuras edificaciones disponen de buenas vistas, protección contra el viento y una inmejorable orientación con respecto al sol.

La altimetría del terreno oscila entre las cotas +5 y +75 metros.

### 1.B.4.2. CLIMATOLOGIA

#### HIDROLOGIA Y CLIMA

La escasa altitud general de Fuerteventura justifica su extrema aridez. Las precipitaciones anuales medias en la isla son del orden de 100 mm., con sequía casi absoluta entre los meses de Mayo a Agosto, mientras que en los de Diciembre y Noviembre se registran la mitad de las precipitaciones anuales. En las zonas altas de Betancuría y Jandía, las precipitaciones alcanzan los 200 mm. de media anual.

Los vientos dominantes son del primer cuadrante, efecto de la circulación de los alisios en torno del anticiclón atlántico. En invierno se puede alternar dicha circulación por otras, relacionadas con las perturbaciones de la zona templada.

Pese a su alta velocidad, la frecuencia de vientos realmente fuertes es muy pequeña; las velocidades entre 40 y 50 km/hora, tienen una frecuencia del 1%. Aunque los vientos alisios, predominantemente de dirección noroeste, no producen mucha nubosidad, la permeabilidad de los materiales que integran el relieve de la isla, hace prever importantes filtraciones capaces de alimentar corrientes subterráneas.

Los núcleos de condensación se encuentran en los macizos de Betancuría y Jandía, en ellos, el agua se infiltra hasta constituir un manto de agua basal. La salinidad en esta agua es tanto menor cuanto más cerca se halla de las montañas, teoría parcialmente demostrada por los pozos existentes y que debería confirmarse perforando en profundidad.

Los intentos de almacenamiento de las aguas de lluvia, no han dado buenos resultados por el carácter torrencial de los cursos, pero la proliferación de pequeños embalses favorecería la infiltración del agua en la tierra, reduciendo los vertidos al mar.

La corriente marítima de Canarias transporta aguas procedentes de latitudes septentrionales, dando lugar a que la temperatura del mar se mantenga notablemente baja.

La influencia del continente africano, con el impropio llamado Tiempo del Sur, es consecuencia del contraste entre la masa de los alisios que envuelve las islas y la que descansa en el Sahara, con diferencias térmicas de 15º C. Es curioso que Fuerteventura y Lanzarote son las islas menos afectadas por esta influencia africana, pese a ser las más próximas al continente.

La humedad relativa del aire en la costa es del orden del 70%, mantenida durante todo el año y equivale a una humedad absoluta de 10 a 15 gramos por metro cúbico. En la costa de Fuerteventura se registran unas 3.000 horas anuales de insolación con sólo 20 días de precipitación.

### **1.B.4.3. GEOMORFOLOGIA**

#### **1.B.4.3.1. ESTUDIO GEOLOGICO**

La isla de Fuerteventura se orienta al Noroeste-Suroeste como consecuencia de su conexión con los sistemas orográficos norteafricanos. Las formaciones geológicas primitivas han sido sólo parcialmente modificadas por la actividad volcánica posterior.

Morfológicamente, la isla de Fuerteventura está constituida por un cuerpo principal, prolongado en la península de Jandía. Este cuerpo principal se divide de Norte a Sur por una depresión que separa la parte oriental de la occidental.

El macizo oriental, testimonia la primera estructura de la isla como prolongación de la orografía africana. En la erosión ha configurado un relieve de colinas o mesetas

de escarpadas laderas, separadas por valles de fondos extensos y planos.

El macizo occidental es consecuencia de una dislocación que orienta el conjunto paralelamente a la costa. En la erosión ha sido mucho menos intensa que en el macizo oriental.

La zona de Tarajalejo, donde se ubica la actuación, esta situada sobre la serie basáltica II, esta serie está constituida por apilamientos de coladas y escorias recubiertas por derrubios formados por cantos angulosos con una abundante matriz terrosa arcillosa sobre la que, a su vez, se desarrolla una capa de tierra vegetal. El grado de elaboración y desarrollo de este recubrimiento sedimentario es variable a lo largo del ámbito de actuación. El conjunto de este recubrimiento sedimentario esta muy concrecionado de caliche, que son depósitos de carbonatos que se forman en superficie por evaporación de aguas subterráneas o subaéreas.

#### **Formaciones volcánicas:**

Podemos hacer una descripción de la disposición de los materiales de abajo a arriba:

- a) En la base, un predominio de cenizas, escorias y tobas a veces estratificadas, atravesadas por numerosos diques. El espesor visible medio es de 300 metros.
- b) Sobre estos piroclastos y escorias, generalmente se encuentra un nivel formado por una alternancia de coladas de lavas y escorias, con diques menos numeros y donde ya la estratificación es más patente.

Las coladas son en general de potencia reducida (un metro o menos). El espesor visible medio es de 150 metros.

Tras este conjunto existe una superficie de erosión, en la que se conserva a veces un potente paleosuelo de 1 a 15 metros de protección.

- c) La parte superior de la serie I, más o menos desmontada por la erosión, está formada por coladas, a veces de varios metros de potencia, de basaltos compactos con intercalaciones escoriáceas poco potentes. Los diques son aun más escasos. El espesor visible de las zonas centrales es de unos 350 metros.

#### **Formaciones sedimentarias:**

Dentro de este apartado podemos distinguir:

- a) **Playas levantadas.**- Podemos diferenciar, como en el resto de Fuerteventura, dos restos de playas antiguas a distinto nivel: una a 50 60 metros y otra a 10 metros.

Las dunas fósiles quedan normalmente encima de las playas de 50 metros, y entonces suele haber un nivel de conglomerados marinos, de gruesos cantos redondeados y aplanados de basaltos horizontales, con matriz calcárea.

- b) **Derrubios de ladera.**- El proceso erosivo continuado que disecó las formaciones de basaltos horizontales trajo como consecuencia la formación de grandes y potentes masas de derrubios de piedemonte que aparecen hoy en las partes medias y bajas del escarpe septentrional y de los flancos de las lomas radiales. Están constituídas por bloques y cantos basálticos.

- c) **Caliches.**- Se han formado durante todo el cuaternario por evaporación de aguas calcáreas que ascienden por capilaridad hasta la superficie en periodos climáticos secos, forman costras continuas hasta de varios metros de potencia, de calizas concrecionales que engloban los materiales sueltos superficiales y se infiltran por las

fisuras, contribuyendo a la fragmentación de los materiales subyacentes.

Se encuentran recubriendo en amplias zonas los materiales volcánicos, los derrubios de ladera y fondo de valle y las formaciones eólicas; en las condiciones climáticas actuales las costras de caliche tienden a desaparecer por erosión mecánica.

**d) Depósitos eólicos.-** Es la formación sedimentaria más importante en extensión. Ocupa toda la zona NE que forma la parte Sur del Istmo de La Pared, unión de la península de Jandía con el resto de la isla. Se puede diferenciar entre el jable antiguo cubierto por caliche y fijo que forma resaltes de 20 metros sobre la playa de Jandía y el jable moderno, constituido por arenas activas que atraviesan el Istmo impulsadas por el viento desde la costa occidental a la oriental formando dunas longitudinales.

El jable está constituido por partículas calcáreas que son en su mayor parte restos de microorganismos marinos y granos sub-angulares de piroxeno, anfíbol, feldespatos y matriz basáltica.

Abundan extraordinariamente en estos depósitos los caparzones de gasterópodos terrestres (Helix en su mayoría) y nidos de Anthophora.

#### **1.B.4.3.2. UNIDADES GEOMORFOLOGICAS DEL LITORAL**

La isla de Fuerteventura es la más alargada de todo el archipiélago, con una longitud máxima de 100 km. entre sus dos puntas extremas: Punta Tiñosa y Punta Jandía.

Formando parte fisiográficamente con Fuerteventura se encuentra la Isla de Lobos de la que está separada por el Estrecho de La Bocaina.

La longitud de las costas de las islas de Fuerteventura y Lobos es de algo más de 340 km., predominando el acantilado que supone el 49,7% de la longitud total. El resto de las formaciones costeras, con la excepción de las obras artificiales, también tienen una importante participación: 26,1% para costa baja rocosa y 23,4% para playas.

Como hemos citado anteriormente, el relieve de la isla de Fuerteventura puede considerarse como maduro y ha sido rejuvenecido ligeramente por las erupciones volcánicas recientes y subrecientes y los movimientos custáticos cuaternarios.

Desde el punto de vista morfológico, y para el análisis de las unidades geomorfológicas del litoral, se pueden distinguir cinco unidades morfoestructurales:

- 1.- Morros y cuchillas centro-orientales
- 2.- Formaciones recientes
- 3.- Prolongación del macizo de Betancuria
- 4.- Macizo de Betancuria
- 5.- Península de Jandía

Los morros y cuchillas centro-orientales son un conjunto de montañas, sensiblemente paralelas entre sí y perpendiculares a la costa, que dejan entre ellas valles más o menos profundos.

Estos morros se pueden considerar como restos erosivos de extensas mesetas horizontales de basaltos, que han dado lugar a zonas más escarpadas, según la resistencia diferencial a la erosión de las coladas.

Esta unidad desde el punto de vista de morfología litoral, se puede considerar dividida en dos subunidades:

**A) Acantilados sur-orientales**

**B) Terraza costera oriental**

La península de Jandía, morfológicamente, se puede considerar formando parte de la unidad anterior, y dentro de ella se puede distinguir:

**C) Acantilados del Norte**

**D) Playas de Barlovento**

**E) Acantilados del Este**

**F) Acantilados del Sur**

**G) Playas de Sotavento**

El Macizo de Betancuria es, como hemos dicho, un conjunto de montañas sin crestas agudas, con aspecto cupuliforme, y sin alineaciones que se orientan en una determinada dirección, se considera que se trata de una formación basal sobre la que no se ha superpuesto ninguna formación posterior. En la costa esta unidad da lugar a una única unidad:

**H) Acantilados Occidentales**

Al norte del macizo de Betancuria, se encuentran un conjunto de montañas aisladas, con una similar constitución a la del macizo, que hemos denominado Prolongación Norte del macizo de Betancuria, cuya formación costera aneja es:

### **I) Terraza Costera Occidental**

Completa este esquema, las denominadas Formaciones recientes, debidas a erupciones volcánicas de hace menos de 5.000 años, que formaran al Norte de la isla un extenso malpaís, quitando terrenos al mar.

Aunque la formación costera correspondiente a este malpaís es única: costa baja rocosa en la zona más al este, la costa baja ha sido cubierta por arenas calcáreas de origen marino (jable) por lo que hemos diferenciado dos unidades litorales:

### **J) Playas de Jable**

### **K) Costa Baja Rocosa de Malpaís**

#### **1.B.4.3.3. REGIMEN DE VIENTOS**

Como elemento climático, el viento es uno de los factores más relevantes dentro de la climatología de las Islas Canarias.

Su régimen se caracteriza por la presencia de vientos alisios con componente N/ NE/NW.

El único observatorio permanente, antes de Los Estancos y actualmente del Matorral, es el Aeropuerto de Fuerteventura que nos proporciona los datos que a continuación se exponen para su consecuente estudio y conclusiones en base a las medidas más representativas, como son su velocidad y dirección.

CUADRO Nº 1				
FRECUENCIA MEDIA DE VELOCIDAD DEL VIENTO EN (%) VALORES MEDIOS PERÍODO 1964-73				
AEROPUERTO LOS ESTANCOS (FUERTEVENTURA)				
MES	0 - 5 Km/h	6- 28 Km/h	29 - 61 Km/h	61 Km/h
ENERO	14	59	27	0
FEBRERO	14	55	31	0
JULIO	4	41	55	0
AGOSTO	3	50	47	0
MEDIA	9	51	40	0

FRECUENCIAS MENSUAL Y ANUAL DE LA DIRECCIÓN DEL VIENTO VALORES MEDIOS PERÍODO 1964-73 AEROPUERTO DE LOS ESTANCOS (FUERTEVENTURA)									
MES	DIRECCIÓN								
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALMA
ENERO	13	22	13	8	8	4	10	9	13
FEBRERO	18	22	6	7	4	5	12	12	14
JULIO	46	26	11	1	0	0	2	10	4
AGOSTO	45	33	9	0	0	1	1	7	4
MEDIA	31	26	10	4	3	2	6	9	9

En el Anejo de Planos se puede observar la Rosa de Vientos para los meses de Enero, Febrero, Julio y Agosto, la media anual y los gráficos conjuntos de Frecuencia y Velocidad, agrupados por trimestres.

Observando conjuntamente estos datos cabe destacar:

A) Que el viento más fuerte se da en el verano con velocidades superiores a los 29 km/h y con una frecuencia del 55%, superior al 40% del valor medio.

B) Que los vientos reinantes son también vientos dominantes de componente Norte (NW, N y NE) y se presentan en un 66% de las observaciones anuales. Esta dominancia es más acusada durante el verano, como resultado de la combinación de los alisios con la brisa costera del mar. Así se tiene en el mes de Agosto, vientos del Cuadrante Norte, en el 85% de las observaciones.

En cuanto a las velocidades, según datos recogidos en las MONTHIL y METEOROLOGICAL CHARTS OF THE ATLANTIC OCEAN editados por HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE, del Gobierno Inglés, cuyo resumen, elaborado igualmente por la Dirección General de Puertos y Costas del M.O.P.U., se exponen a continuación y aparecen reflejados gráficamente en los Planos adjuntos al presente anejo .

RÉGIMEN DE VIENTOS EN LA ZONA MARÍTIMA DE LAS ISLAS DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA									
ESCALA BEAUFORT	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALMA
1 - 3	12,64	12,86	4,12	2,79	2,17	2,54	2,95	4,86	6,91
4	10,54	11,71	1,17	0,29	0,46	0,76	1,05	3,12	--
5 - 6	5,62	8,63	0,37	0,30	0,62	0,83	0,83	0,96	--
7	0,49	0,04	--	--	--	--	--	0,04	--
8-12	0,21	0,12	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	29,50	33,36	5,66	3,38	3,25	4,13	4,83	8,98	6,91

Se comprueba que los vientos reinantes coinciden con los dominantes y que los vientos fuertes de más de 4 grados BEAUFORT, es decir, velocidades superiores a los 16 nudos se tienen en el 19% de las observaciones, de las cuales, el 84,5% corresponden a vientos del cuadrante Norte.

El Tiempo Sur (Harmatan) o Viento de Levante de dirección E y SE, producido cuando las masas de aire cálido del Sáhara son obligados a desplazarse en fase anticiclónica, irrumpiendo en las Islas en los niveles altos, para posteriormente descender, suponen en 9,04% de las observaciones, y los W, SW que suponen un 8,96% de las observaciones, se producen en otoño, como consecuencia de la irrupción de los vientos fríos del Sahara Central que desvían los alisios. Ambos son de corta duración y raramente superan los 16 nudos.

#### 1.B.4.4. VEGETACION EXISTENTE - FLORA Y FAUNA

La flora de la zona que nos ocupa está constituida principalmente por plantas y arbustos subdesérticos silvestres típicos de la región, tales como las Aulagas, el Henequen, los Mimos, los Tarajales, las Tabaibas y otros. También se encuentran pequeñas agrupaciones de palma canaria en donde las condiciones de humedad y suelo son mejores.

Las actuales especies animales se basan tanto en las autóctonas como en las africanas occidentales. Entre las autóctonas, existen los reptiles de clima semidesértico y árido y los mamíferos, conejos y musarañas, ratones, topillos, etc. Hay también perdices y palomas constituyendo un atractivo cinegético. Entre las aves marinas más limícolas y abundancia de fligilidos y pasélidos de matorral.

Desde el continente africano acceden a la isla diversas aves marinas, avutardas, hubaras y otras.

De excepcional importancia es la fauna marina, pues por ejemplo, no es raro conseguir atunes de 150 kgs. Esto unido a las óptimas condiciones climatológicas u oceanográficas de la pesca, tanto submarina como de superficie, uno de los principales atractivos turísticos.

Entre las numerosas especies que allí se encuentran (más de 300) citaremos algunas de las más conocidas:

**de superficie:**

Atún, albacora, bonito, bacoreta, melva, bonito de altura, cazón, mielga, manta, diablo, medregal, etc...

**de fondo demersales:**

Mero, bocinegro, vieja, salmonete, abadejo, sargo en sus diversas variedades, etc...

### **1.B.5. INFRAESTRUCTURA, USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES**

#### **1.B.5.1. INFRAESTRUCTURA Y DOTACIONES A NIVEL INSULAR**

##### **A) ACCESOS Y COMUNICACIONES A NIVEL INSULAR:**

###### **A.1. ACCESOS AEREOS:**

El único aeropuerto existente en la isla abierto al tráfico comercial, se encuentra situado en el municipio de Puerto del Rosario, a 5 kilómetros del casco urbano en el lugar denominado Playa del Matorral.

La distancia existente a los terrenos objeto del Plan Parcial es aproximadamente de 55 kilómetros por carretera.

La evolución del tráfico de pasajeros es la siguiente:

CUADRO V.2.1. TRÁFICO AEROPORTUARIO Y SU EVOLUCIÓN (PASAJEROS)							
AÑOS	INTERIOR		INTERNACIONAL		TOTAL		
	REGULAR	NO REGULAR	REGULAR	NO REGULAR	INTERIOR	INTERNACIONAL	TOTAL
1961	8.154	14	--	--	8.168	--	8.168
1962	8.382	88	--	--	8.470	--	8.470
1963	9.707	170	--	--	9.877	--	9.877
1964	12.461	281	--	--	12.742	--	12.742
1965	17.271	290	--	--	17.561	--	17.561
1966	23.964	319	--	--	24.283	--	24.283
1967	35.295	259	--	--	35.554	--	35.554
1968	41.708	515	--	--	42.223	--	42.223
1969	47.486	2.352	--	--	49.838	--	49.838
1970	64.978	3.573	--	--	68.515	--	68.515
1971	86.063	4.378	--	--	90.441	--	90.441
1972	105.188	9.275	--	--	114.463	--	114.463
1973	128.162	1.748	--	1.942	129.910	1.942	131.852
1974	141.338	565	--	14.902	141.903	14.902	156.805
1975	145.480	1.696	--	33.474	147.176	33.474	180.650
1976	164.537	523	--	45.978	165.060	45.978	211.038
1977	180.147	1.112	--	81.786	181.259	81.786	263.045
1978	224.027	560	--	110.492	224.587	110.492	335.079
1979	236.094	1.003	--	111.500	237.097	111.500	348.597
1980	215.992	630	--	174.500	220.622	124.216	344.638
1981							373.292
1982	208.272	598	--	186.217	208.870	186.217	395.087

\* Fuente: MEMORIA SUBSECRETARÍA AVIACIÓN CIVIL

Analizando la composición del tráfico se observa un espectacular crecimiento del tráfico internacional, ya que en 1.974 apenas representaba el 10 % del total, y en el año 1.982 se aproximaba porcentualmente al 50 %.

El tráfico nacional se realiza en vuelos regulares, mientras que el tráfico internacional se realiza en vuelos charter en su 100 %.

La evolución de la demanda estima un crecimiento acumulativo del 3,5 % para el tráfico interior y un 5,6 % para el internacional, estimando para el año 2.000 un movimiento anual de 1.000.000 de pasajeros.

El aeropuerto se puede considerar satisfactorio en cuanto al campo de vuelos, tanto en la actualidad como en el futuro. La plataforma de aeronaves es escasa, necesitando una ampliación. La terminal de pasajeros, es actualmente insuficiente, estando prevista su ampliación inmediata para acondicionarla a la demanda actual y futura.

En el plano A.V.1, del anexo V de la presente Memoria, se puede observar la ubicación del aeropuerto mencionado.

#### **A.2. ACCESOS MARITIMOS:**

En la isla existen tres puertos principales, Puerto del Rosario, Gran Tarajal y Morro Jable, donde se desarrolla la principal actividad portuaria de la isla. En la actualidad se está terminando la ejecución de la ampliación del puerto en Corralejo.

Las distancias existentes por carretera a los terrenos del Plan Parcial son:

Puerto del Rosario	60 km
Gran Tarajal	15 km
Morro Jable	40 km

En Puerto del Rosario es donde se desarrolla prácticamente toda la actividad portuaria de la isla, tanto de mercancías como de pasajeros, existiendo líneas diarias que lo comunican con Arrecife de Lanzarote y Las Palmas preferentemente.

El puerto del Gran Tarajal se destina a tráfico de mercancías, sobre todo tomate, dado el carácter agrícola de

la parte sur de la isla. La ejecución del nuevo puerto de Gran Tarajal, que permite el atraque de ferrys y cargueros de tamaño medio, trae consigo que en el futuro permita que se efectúen cargas y descargas de mercancías y productos desde este puerto. Como se indicó anteriormente este puerto incrementa la situación estratégica de Gran Tarajal, situada entre Morro Jable y Puerto del Rosario.

Otro puerto de comunicación con Lanzarote es el de Corralejo, en el municipio de La Oliva, en el que efectúa el servicio diariamente dos ferry, que permite el traslado de pasajeros y coches de una isla a otra.

El puerto de Morro Jable, distante 40 kilometros, podra en un futuro cumplir un papel mixto: deportivo, pesquero y ser el punto de unión más cercano para el tráfico marítimo de pasajeros desde Las Palmas.

En Tarajalejo existe un pequeño dique de atraque para barcas de pesca y deportivas, y es excelente rada de fondeo para barcos deportivos ya que está totalmente protegido de todos los vientos con excepción del del sur, que es poco abundante en las islas.

En el plano A.V.1, del anexo V de la presente Memoria, puede observarse la ubicación de la infraestructura portuaria, comercial y deportiva, a nivel insular.

### **A.3. RED VIARIA INSULAR:**

Historicamente la red viaria de la isla de Fuerteventura se desarrolló formando un eje que partiendo de Corralejo llega a Gran Tarajal por el interior de la isla uniendo los principales núcleos, acercándose a la costa en Puerto del Rosario, y posteriormente desdoblarse en dos ramales: uno a Betancuria desde Antigua y el otro partiendo de Tuineje a Pájara. De este eje parten ramales hacia la costa.

Posteriormente el desarrollo turístico ha potenciado la costa, propiciando la creación de carreteras costeras, tales como la que une Puerto del Rosario con Corralejo, Puerto del Rosario con Antigua por la costa y Gran Tarajal con Morro Jable. Como se aprecia todas estas vías se encuentran enclavadas en la costa oriental de la isla.

En el plano A.II.2, del anexo II de la presente Memoria se puede apreciar las características de la red y su estado de conservación.

Se ha ejecutado una nueva variante costera que partiendo del entronque de Pozo Negro acomete en la Carretera de Tuineje a Gran Tarajal a 3 kilómetros de este último núcleo, continuando hasta Tarajalejo, con lo que los accesos al sur de la isla serán ampliamente mejorados, produciéndose una reducción en la distancia y en el tiempo. Esta carretera es el límite sur de los terrenos del Plan Parcial facilitando la comunicación con el resto de la isla. La conexión del P.P. con la red insular se efectúa desde la intersección a nivel existente en la carretera y que sirve de acceso a los núcleos urbanos de Tarajalejo.

#### **A.4. TRANSPORTE PUBLICO A NIVEL INSULAR:**

En el plano A.II.1, del anexo II de la presente Memoria se puede observar los itinerarios del transporte público existente a nivel insular.

#### **B. INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA:**

El Plan Parcial se abastecerá de agua procedente del Consorcio Insular de una red que transcurre por su lindero Oeste.

El saneamiento se enganchará a la depuradora propiedad del Ayuntamiento que está ubicada en la parte alta del Plan.

Los recursos hidráulicos en la isla de Fuerteventura son escasos, como en el resto del Archipiélago.

La gestión de los servicios hidráulicos de abastecimiento de agua está centralizada, en la casi totalidad de la isla, por un organismo denominado Consorcio de Abastecimiento de Aguas de Fuerteventura que engloba a los Ayuntamientos de Puerto del Rosario, La Oliva, Antigua, Tuineje y Pájara.

La producción de agua por sistemas no convencionales (centros de producción de agua potable a partir de agua del mar mediante termocompresión) se encuentra localizada en tres lugares:

Puerto del Rosario	1,296 Hm <sup>3</sup> /año
Gran Tarajal	0,081 Hm <sup>3</sup> /año
Morro Jable	0,081 Hm <sup>3</sup> /año

arrojando un total de 1,458 Hm<sup>3</sup>/año. La casi totalidad del destino de esta agua es para el consumo doméstico e industrial.

El Consorcio tiene tres grandes redes denominadas norte, que partiendo de Puerto del Rosario llega a Corralejo. La red sur que partiendo de Puerto del Rosario llega a Gran Tarajal por el litoral. La construcción de estas redes fué simultánea. Y por último la red centro de reciente construcción que partiendo también de Puerto del Rosario permite el servicio a todos los núcleos importantes del centro de la isla.

Los recursos naturales son escasos, las precipitaciones son mínimas a lo largo del año. Existen tres embalses de cierta importancia en la isla. Se encuentran parcialmente aterrados, con lo que su capacidad está muy disminuída. Cuando tienen agua su uso es totalmente agrícola. En la actualidad se están construyendo a lo largo de toda la isla presas secas o charcas para aprovechar el agua de escorrentía. Su uso es también agrícola.

Las aguas subterráneas son escasas, obteniéndose mediante 700 pozos 4 Hm<sup>3</sup> al año. Son en general aguas alcalinas con alto contenido en carbonatos. En el plano A.V.3, del Anexo V de la presente Memoria se puede observar un esquema a nivel insular.

### C. INFRAESTRUCTURA ELECTRICA:

El suministro de la energía eléctrica en la isla de Fuerteventura está en manos de la compañía UNELCO que tiene actualmente unas instalaciones bastante completas para garantizar el suministro a toda la isla en el momento actual y la futura demanda.

En tiempos pretéritos la producción se realizaba mediante grupos de generación autónomos, excepto en Morro Jable donde se disponía de una pequeña central térmica, hoy fuera de uso y desmontada.

La electrificación es prácticamente total en toda la isla. La central está instalada en Puerto del Rosario teniendo en la actualidad una potencia de 29,62 Mw que permite la producción de 60.650 Gwh/hora.

La distribución se realiza desde la central de Las Salinas desde donde parten sendas líneas de transporte de 20 Kv. Una hacia el norte hasta Corralejo prolongándose mediante un cable submarino hasta Lanzarote. La otra hacia el sur enlaza con la subestación de Gran Tarajal, continuando posteriormente hasta Jandía llegando a la subestación de Morro Jable.

De la central de Puerto del Rosario, también parten tres líneas de media tensión de 15 Kw, que suministran energía a distintos puntos de la isla. En el plano A.V.4 del anexo V de la

presente Memoria, se puede observar las distintas redes de transporte a nivel insular.

#### **D.- RESIDUOS SOLIDOS:**

Es importante considerar la gestión y eliminación de residuos sólidos dada la importancia que pueden tener en el suelo, vegetación, fauna, paisaje, etc, es decir, en todo lo relacionado con el medio ambiente.

Actualmente en la isla se recogen las basuras y se vierten en lugares proximos a los núcleos, con lo que conlleva esto en cuanto a olores, humos, insectos, etc.

En el caso del Municipio que nos concierne, Tuineje, el Ayuntamiento tiene contratada con una empresa, la recogida y transporte de basuras.

La recogida se realiza diariamente en los núcleos principales y alternos en el resto del municipio.

El Cabildo de Fuerteventura buscando soluciones ha decidido la instalación de dos vertederos controlados, uno en Puerto del Rosario en la Montaña de Zurita, y otro en el sur al este del Istmo de La Pared para recogidas de basuras de Pájara y Tuineje. Antigua vierte sus basuras en el vertedero de Zurita.

#### **1.B.5.2. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS A NIVEL LOCAL DE LA ACTUACION**

##### **A) RED VIARIA A NIVEL LOCAL DE LA ACTUACION:**

Los terrenos del presente Plan Parcial son cruzados por la nueva carretera que une Pozo Negro con Tarajalejo, en el tramo

de la circunvalación a Tarajalejo. Esta carretera es propiedad de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. El acceso al Plan Parcial está previsto desde la intersección a nivel existente en la citada carretera y que sirve de conexión con los núcleos urbanos existentes en Tarajalejo.

El esquema general de estructura de la red general y del acceso se puede observar en el plano 2.A.2.

#### **B) SERVICIOS A NIVEL LOCAL DE LA ACTUACION:**

Los servicios existentes a nivel de la actuación se concretan en:

- En las inmediaciones existen redes de energía eléctrica, propiedad de UNELCO, en media y baja tensión.
- En la parte superior de la propiedad, en terrenos que formaban parte del antiguo Plan Herbania, se está construyendo por parte del Ayuntamiento de Tuineje, una depuradora de aguas residuales con capacidad para 2.000 habitantes.
- El Consorcio Insular dispone de un depósito regulador de agua en el borde superior del lindero Sur. La tubería cruza la propiedad hasta llegar al depósito

La red citada queda reflejada gráficamente en el Plano 2.A.2. del presente Plan Parcial.

#### **1.B.5.3. USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES**

El uso actual de los terrenos es el de erial improductivo. El terreno nunca tuvo un uso específico salvo el pastoreo. No existe ningún tipo de construcción ni edificación en la finca.

### 1.B.6. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

El área objeto del presente Plan Parcial se encuentra incluido en las Normas Subsidiarias de Planeamiento del Ayuntamiento de Tuineje como Suelo Apto para Urbanización, de uso Turístico Intensivo (TI).

Los terrenos objeto de la finca son propiedad de la sociedad TIRBA S.A., y se encuentran ubicados en la agrupación de las siguientes fincas:

RÚSTICA.- TROZADA DE TERRENO, dedicada en su totalidad a pastos, sita en término municipal de Tuineje, en la isla de Fuerteventura, donde llaman Tarajalejo. Mide trece hectáreas, sesenta y nueve áreas y cincuenta centiáreas. Linda: Norte, terrenos de Don Guillermo Martín Díaz; Naciente, Barranco de Tarajalejo; Poniente, filo del Valle o aguas vertientes; y Sur, herederos de Don Agustín Melián Díaz y Don Adolfo Cabrera.

Inscripcion.- Tomo 131, Libro 20, Folio 182, Finca 2.009.

## **1.C.- OBJETIVOS, CRITERIOS, CONDICIONANTES Y METODOLOGIA DE LA ORDENACION**

### **1.C.1.- CRITERIOS DE PLANEAMIENTO ESTABLECIDOS EN LAS NORMAS SUBSIDIARIAS**

El Ayuntamiento de Tuineje inició en 1980 la redacción de las Normas Subsidiarias Municipales de Planeamiento, siendo aprobadas definitivamente en 1989. Las Normas pretenden, básicamente, (apartado 2.2. pág. C.2.1): "ejecutar una política de estabilización que implica desarrollo. Una ordenación que comporta un control estricto del desarrollo, con objeto de impedir un desarrollo oportunista y que pueda servir solo para abrir un período especulativo, sin beneficios reales para el municipio de Tuineje. Reequilibrio que significa un encauzamiento del desarrollo hacia zonas deprimidas infradotadas, unido a un riguroso control de las zonas de expansión que impida el refuerzo del centralismo del sistema, en aras de una mejora de la calidad de toda la población del término.

Las Normas Subsidiarias clasifican suelo para la urbanización de uso turístico teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- 1.- Aptitud topográfica: clasifica las zonas bajas de los valles costeros occidentales entre y 1 y 1,5 km a partir de la costa.
- 2.- Mantener un desarrollo sostenible.
- 3.- Limitar el número máximo de plazas turísticas.
- 4.- Conseguir una oferta cualificada.

### **1.C.2.- OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO**

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento del Ayuntamiento de Tuineje establecen en su apartado C-2 los siguientes objetivos:

a) Revalorizar el medio natural mediante:

- a.1.- Defensa del suelo y agua.
- a.2.- Defensa de aves de interés botánico, zoológico y geológico.
- a.3.- Defensa del paisaje.
- a.4.- Impedir que se realicen daños irreversibles en este tipo de suelo.

En el aspecto económico:

b) Medios económicos:

- b.1.- Potenciar el suelo agrícola actual y definir las futuras actuaciones en este suelo, dependiendo de otros usos, prever las Normas que el municipio tiene una clara vocación agrícola.
- b.2.- Establecer una amplia reserva de suelo industrial para la implantación, fundamentalmente, de industrias alimenticias, ganaderas, agrícolas, etc., como complemento al apartado anterior.
- b.3.- Ordenación, en el sector turístico, de la oferta y ocupación del suelo, definiendo unidades mínimas de actuación para conseguir una oferta cualificada y evitar conflictos con las áreas de suelo agrícola y áreas naturales protegidas.
- b.4.- Potenciar las actividades ganaderas, pesqueras y servicios.

c) Medio humano

Establecer núcleos urbanos que presten todos los servicios necesarios, y en grado suficiente, a todos los habitantes. Este objetivo se pretende conseguir mediante:

- c.1.- Definición de núcleo y suelo urbano.
- c.2.- Creación de equipamiento suficiente en cada núcleo.

c.3.- Evitar la creación de núcleos necesarios que provoquen la dispersión de equipamiento.

c.4.- Obtención de patrimonio municipal mediante compras, convenios urbanísticos o cesiones por planes parciales.

### 1.C.3.- CONDICIONANTES TECNOLOGICOS DE PLANEAMIENTO

#### A) CONDICIONANTES TECNOLOGICAS DE LA ACTUACION MINIMA

El presente Plan Parcial se proyecta en base a los criterios de planeamiento expuestos en el Capítulo III: Normas en zonas aptas para la urbanización, de las Normas Subsidiarias de Tuineje.

##### a) Delimitación de los sectores de actuación

TERRENOS CON P.E.O.T.: En los terrenos que fueron objeto en su día de un Plan Especial de Ordenación Turística aprobado definitivamente (o la parte restante de los mismos que no haya sido clasificada como suelo urbano o rústico por las Normas Subsidiarias) se podrán promover Planes Parciales sin condicionantes de forma y superficie mínima, abarcando la totalidad de aquellos terrenos o la parte que las Normas hayan clasificado como aptos para la urbanización. Cuando entre los límites así fijados y los límites de la zona apta para la urbanización, o las lindes de otros Planes Parciales aprobados, queden franjas de terreno que no cumplan la condiciones mínimas de forma y superficie, se recomienda su planificación conjunta con los terrenos anteriores. De no ser así, se admitirá que estos terrenos no contenidos en Planes Parciales aprobados anteriormente, y que incumplen por efecto de ellos la normativa de forma y superficie, constituyan un sector de actuación sin otro condicionante que la exigencia de que su superficie sea igual o superior a 120 has.

### **b) Sistema de actuación**

Según el artículo 3.1.1.5. de las Normas Urbanísticas las promociones de iniciativa privada en zonas aptas para la urbanización se ejecutarán por el sistema de compensación definidas en los artículos 126 a 130 de la Ley del Suelo.

### **c) Etapas y Programas de Actuación**

Las etapas que señalará el Plan de Etapas para la realización de las obras de urbanización de cada actuación, serán de igual duración las etapas en que se habrá de dividir la ejecución de las zonas de urbanización tendrán una duración máxima de dos años cada una. El plazo total de la ejecución de la actuación será, como máximo de 4 años para las actuaciones con superficie no superior a 50 Has.

Cuando los Planes Parciales se refieran a urbanizaciones turísticas de iniciativa privada, deberán establecer, como complemento a los compromisos establecidos en el art. 46 del Reglamento de Planeamiento y como ampliación del Plan de Etapas, un programa detallado de obras de urbanización, implantación de servicios y cesión de terrenos para equipamientos, definido gráficamente sobre plano y documentalmente en avance de presupuesto, señalando las realizaciones concretas por plazos anuales. El proyecto de urbanización correspondiente efectuará un anexo de mediciones y presupuesto separados por anualidades comprometidas, que asimismo se graficarán en plano.

La inversión programada en la primera etapa no será inferior al que resultaría de dividir la inversión total de la actuación por el número de etapas establecido.

El Plan de Etapas garantizará la puesta en servicio de las reservas de suelo dotacional y los servicios de agua, saneamiento, electricidad, y viabilidad, de forma que en ningún momento pueda producirse infradotación de equipamiento o infraestructura.

#### d) Condiciones y definiciones de uso y edificación

Los Planes Parciales se atenderán a las definiciones y condiciones generales contenidas en el Capítulo I de las Normas Urbanísticas de las Normas Subsidiarias de Tuineje, sin perjuicio de ampliarlas o completarlas.

#### e) Usos

La superficie de actuación se organizará en zonas según el uso predominante en cada una de ellas, y concretamente en:

- 1) **Residencial:** Especificando su destino a hoteles, hoteles-apartamento, apartamentos, bungalows, villas, o viviendas unifamiliares aisladas o adosadas.

Al menos el 30% de la edificabilidad residencial total se destinará a uso hotelero. Como mínimo la mitad de la edificabilidad hotelera se destinará a establecimientos de 4 - 5 estrellas; y de 3 estrellas la restante.

- 2) **Equipamiento:** Incluye servicios, distinguiendo usos comerciales, administrativo público, administrativo privado, docente, cultural, asistencial y social, sanitario, recreativo y deportivo.

- 3) **Espacios libres:** Con diferenciación de áreas peatonales, jardines, áreas de juegos infantiles, separando los de uso y dominio públicos de aquéllos que tengan carácter privado; así como viales, con sus zonas de defensa, en su caso, y aparcamientos.

#### f) Ordenación

La zona de equipamiento y servicios tendrá carácter central, con predominio del tránsito peatonal y aneja a la zona verde principal. Podrá tener una concentración de actividad y tolerancia residencial en la misma para evitar vacíos de actividad. A partir

de esta zona central, se establecerá la red de itinerarios peatonales que enlace las diferentes zonas de la urbanización. En las playas no podrá realizarse ningún tipo de edificación ni plantación provisional o permanente. En la zona inmediata a las playas se dispondrá un paseo marítimo peatonal de 6 metros de anchura, como mínimo, con accesos directos desde la red viaria y a la propia playa. Los terrenos inmediatamente posteriores se destinarán a zonas verdes y zonas libres de uso público con muy baja edificabilidad, con servicios de la playa (vestuarios, restaurantes y otros). Se proyectarán aparcamientos para visitantes en la cercanía de la playa, fuera de la zona de servidumbre de tránsito, y separadas de las destinadas al servicio de los residentes.

#### **g) Edificabilidad y densidad:**

La edificabilidad bruta máxima será de 0,25m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. La densidad máxima será de 80 habitantes/hectárea.

#### **h) Condiciones de edificación y parcelación**

El Plan Parcial habrá de justificar la parcelación establecida para cada sector y uso en función de las características de los mismos, del territorio y del núcleo en su conjunto.

La altura máxima de las edificaciones será de 3 plantas, pudiendo reservarse un 5% del aprovechamiento total para edificaciones en 4ª y 5ª plantas cuidando su ubicación a fin de que no produzcan distorsiones, y constituyan hitos en el paisaje urbano.

#### **i) Equipamiento**

El Plan Parcial reservará el 5% de su suelo con destino a un parque urbano que se ubicará concentrado en una zona de la máxima accesibilidad interior y exterior, y preferentemente unido sin solución de continuidad a parte del equipamiento libre propio del Plan Parcial.

En el caso de que en una cuenca se desarrolle un Plan Parcial que no abarque la totalidad del suelo apto para la urbanización

clasificado en la misma, el parque urbano se ubicará de forma que quede lindando con el resto del suelo urbanizable. El Plan Parcial que se desarrolle posteriormente en los terrenos colindantes, habrá de ubicar su propio parque urbano como prolongación del preexistente, configurando un espacio verde común sin solución de continuidad.

Las reservas de equipamiento establecidas en el Anexo del Reglamento de Planeamiento se incrementarán, en situación idéntica a la señalada para el Parque Urbano, en un 50% el Parque Deportivo, un 50% los jardines y un 50% el equipamiento social, debiendo para este último distinguir especialmente las reservas concretas destinadas a los usos cultural, recreativo y de ocio (salas de espectáculos, salones de juego, discotecas, cines, teatros, gimnasios, saunas, salones de masajes, minigolf, piscinas de recreo, parques acuáticos, jardines botánicos, etc...). Los equipamientos establecidos por encima de los mínimos reglamentarios podrán tener carácter privado o público, debiéndose hacer constar tal extremo en las determinaciones del Plan Parcial.

No serán computables a efectos de la reglamentaria reserva, aquellos espacios libres de dominio y uso público situados en terrenos con pendiente superior al 10%, en zona de defensa de viales, y en la periferia montañosa del sector de actuación.

El equipamiento docente correspondiente a la población turística podrá acumularse al Sistema de Servicios de Interés Público y Social, excepción hecha de los destinados a preescolar y guardería.

## B) CONDICIONES TECNOLOGICAS DE LA URBANIZACION

### 1.- RED VIARIA

Las características de las vías serán las siguientes:

- a) **Vía de acceso.** Exterior a la actuación, enlazará con el sistema general viario existente. Tendrá una anchura total de 11,00 metros, con una calzada de 7,00 metros y 2 arcenes laterales de 2,00 metros de ancho cada uno.
- b) **Vías de penetración.** Desde la conexión con la red insular o la vía de acceso, llevará hasta el comienzo de la red de distribución. Tendrá una anchura mínima entre cerramientos de 17,00 metros y contará como mínimo con una calzada de 7,00 metros, 2 arcenes de 1,50 metros y 2 franjas de protección de 3,50 metros de anchura cada una. No se podrá acceder desde ella a ninguna parcela.
- c) **Vías primarias.** Distribuirán el tránsito desde las vías de penetración hacia las diferentes zonas de la actuación. El ancho mínimo entre cerramientos será de 15,00 metros, con una calzada de 6,00 metros, 2,50 metros de aparcamiento, y 2 aceras con franja verde arbolada de protección, de 3,25 metros de ancho cada una.
- d) **Vías secundarias.** Constituirán las vías de servicios o acceso a cada parcela dentro de cada zona de la urbanización. El ancho mínimo entre cerramientos será de 13,50 metros: 5 metros de calzada, 2,50 metros de aparcamiento, y 2 aceras, con franja verde arbolada incluida, de 3,00 metros de ancho cada una.
- e) **Vías y carriles para bicicletas:** Dentro de las calzadas podrá establecerse un carril solo para bicicletas, ensanchando en tal caso el carril interior en 1,50 metros. Las vías solo para ciclistas tendrán un ancho mínimo de 1,80 metros, separándo-

se de la calzada mediante una franja verde de 1,80 metros, y de la acera peatonal por otra de 0,90 metros de ancho.

- f) **Sendas y calles peatonales:** Las sendas peatonales en espacios libres tendrán una anchura mínima de 2,25 metros. Las calles exclusivamente peatonales tendrán una anchura mínima entre cerramientos de 6,00 metros.

Se dispondrá una red de itinerarios peatonales desde los centros peatonales de equipamiento y espacios libres hasta las diferentes zonas de la actuación, trazada de forma que los cruces con la red de tránsito rodado sean mínimos y en condiciones de velocidad y visibilidad favorables al peatón.

Se procurará concentrar al máximo las plazas de aparcamiento en playas anejas a la red viaria y los accesos a las parcelas, dejando expeditas de aparcamientos las vías tanto secundarias como primarias, aunque manteniendo las anchuras mínimas de calzada y entre cerramientos.

## 2.- ABASTECIMIENTO DE AGUA

- a) **Caudales.** Se estimará una dotación mínima de 200 litros/habitante/día.
- b) **Fuentes.** En cualquier actuación en cualquier sector de suelo apto para la urbanización deberá demostrarse documentalmente, a nivel de documentación anexa al Plan Parcial, la posibilidad de suministro del caudal necesario, mediante documento oficial que acredite la realización de aforos en época de estiaje y los resultados obtenidos, en el caso de pozos, y la capacidad de las instalaciones de potabilización o desalinización de agua salobre o del mar, en su caso, así como el compromiso, en su caso, de la construcción de toda la red de captación y rechazo. En el caso de tratarse de aguas de propiedad privada, deberá acreditarse documentalmente la cesión a perpetuidad por sus propietarios o concesionarios.

En caso de abastecerse de red pública, deberá aportarse compromiso documental de la compañía a suministrar el caudal necesario y su continuidad.

Las zonas mixtas, turísticas e industriales garantizarán su autoabastecimiento a base de potabilización o desalinización de agua del mar (preferentemente) o de pozos, en forma exclusiva para cada sector o, preferentemente, mancomunada con otras actuaciones.

- c) **Riego e incendio:** En las urbanizaciones de tipo turístico y al menos en las zonas turísticas de las urbanizaciones mixtas, se dispondrá de redes de riego totalmente independientes de las de abastecimiento, y con acometidas para cada parcela. Estas redes serán alimentadas con las aguas residuales depuradas.

Se dispondrán redes de incendio en las urbanizaciones turísticas, mixtas e industriales.

### 3.- SANEAMIENTO

- a) **Redes de pluviales:** Se podrá evacuar parcialmente por superficie, previendo cunetas, pasos bajo calzada y los tramos enterrados precisos. La superficie del sector de actuación se dividirá en cuencas de superficie no superior a 10 hectáreas, diversificando así los puntos de desagüe a los cauces naturales.

El cálculo del caudal de pluviales se realizará de acuerdo con la Norma Tecnológica de Alcantarillado (NTA-ISA), o mediante otras fórmulas acreditadas en la práctica, que se justificarán.

Deberán establecerse las defensas y cauces artificiales que desvían del sector las aportaciones exteriores de vaguadas y laderas.

b) **Redes generales de residuales. Depuracion:** Las redes de cada sector de actuación conducirán las aguas a las estaciones de bombeo a través de redes generales cuya situación esquemática y dimensiones mínimas se grafían en los correspondientes planos que forman parte de la documentación de las presentes Normas.

Las redes generales de aguas residuales irán enterradas a lo largo de los cauces, bajo zonas de dominio y uso públicos, como, en su caso, las franjas verdes de defensa de los viales municipales.

Se permitirá el establecimiento provisional de depuradoras modulares para el servicio de un sector de actuación cuando la población prevista en el sector objeto de planificación sea inferior a los 4.000 habitantes, siempre que la capacidad de población del cauce de depuración (ver planos) sea inferior a 10.000 habitantes. La capacidad de población será la suma de la capacidad mínima posible de todas las urbanizaciones turísticas, mixtas, y cascos residenciales del correspondiente cauce de depuración (ver planos de infraestructura). En dicha suma se incluirá la población potencial del sector objeto de planificación.

Tampoco se permitirá el establecimiento provisional de depuradora para el servicio exclusivo de un sector cuando en el cauce de depuración se encuentren ya construídas 3.000 plazas turísticas.

En tales casos, será obligada la construcción del sistema normal de saneamiento del cauce de depuración de referencia, con el establecimiento de las conducciones generales de recogida, estaciones de bombeo, estaciones depuradoras modulares ampliables, e instalaciones de vertido al mar que las Normas establecen a través de su documentación gráfica y escrita. Llegado tal momento, estarán obligadas a conectar con el sistema general de saneamiento la totalidad de los sectores existen-