



MEMORIA EXPOSITIVA LEMA 110309LP

Título proyecto: Las Palmas. Parque Metropolitano

EQUIPO: CASARIEGO/GUERRA, ARQUITECTOS S.L.

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ / ELSA GUERRA JIMÉNEZ

COLABORADORES: NOEMÍ TEJERA MUJICA / RUBÉN PÉREZ BAUTISTA / MARTA CUYÁS MORALES / SILVIA GUAJARDO DE LA ROSA / CARMELO GARCÍA RODRÍGUEZ / JUAN MANUEL RIVERO SUÁREZ / DENÉBOLA ACOSTA YÁNEZ

VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL JURADO

Destaca la apelación a referentes internacionales para la solución de la vía litoral, el destino libre público de los espacios recuperados y el tratamiento cuidadoso y realista de las diversas secciones de contacto con el agua a lo largo de la propuesta. Se recomienda acreditar la viabilidad de la solución de la playa de El Rincón y la vía submarina de conexión con el Muelle de León y Castillo.

PREMISA

Las opciones para mejorar las condiciones del litoral de Las Palmas de Gran Canaria deben venir de su utilización como espacio libre público (para uso y disfrute del ciudadano) y aprovechar las mejoras para acondicionar el transporte y la movilidad en el sentido longitudinal del borde, así como el acceso fluido entre la trama urbana y el Borde Marítimo, en el sentido transversal.

Ello no impide que una acepción más flexible de espacio libre, se pueda entender como algo más amplio que incluya algunos equipamientos de carácter administrativo, deportivo o de ocio, así como aquellos servicios necesarios para su idóneo funcionamiento como espacio público.

La opción de esta propuesta, por tanto, es la de aprovechar la redefinición del Frente Litoral de la ciudad para llevar a cabo lo que podríamos denominar el Parque Metropolitano de Las Palmas de Gran Canaria.



Sistemas básicos

La traducción en términos prácticos de la definición anterior incluye al menos la introducción y mejora de los siguientes sistemas básicos:

- El sistema de espacios libres y de equipamientos.
- El sistema viario (tráfico rodado).
- El sistema ferroviario (Tranvía-Metro Ligero).
- Los recorridos peatonales (*footing*, *jogging*, carreras, paseo, ect.).
- El carril bici (exclusivamente bicicletas).

1. El sistema de espacios libres y equipamientos

Las Palmas de Gran Canaria por su historia y configuración geográfica (abundante espacio dedicado a playas), tiene escasa superficie para el ocio y el esparcimiento al aire libre. En pocas palabras, cuenta con muy pocos parques. La opción por la que aquí se apuesta, es que todo el Borde Litoral incluido en el Concurso (el Frente Marítimo de la ciudad) pueda entenderse como un solo Parque Metropolitano.

Esto nos lleva directamente a entender la continuidad espacial y funcional del borde como uno de los primeros objetivos a tener en consideración. Y ello nos remite, también directamente, a que el sistema de espacios libres y de equipamientos no puede entenderse sin la íntima colaboración de los otros sistemas señalados, es decir, de aquellos sistemas dirigidos a resolver la movilidad en todas sus versiones: rodada (individual y colectiva), guiada, asistida, deportiva, contemplativa, etc.

Actuar sobre todo el Frente Litoral significa, en nuestro caso, actuar sobre las áreas que ya han sido alteradas previamente (por anteriores extensiones o intervenciones puntuales) para, de este modo, proponer nuevas mejoras. Pero también significa ser muy cuidadosos a la hora de actuar sobre las áreas no alteradas previamente, que salvo casos muy excepcionales, deben quedar en su estado natural siendo solamente sometidas, cuando sea imprescindible para su uso, a intervenciones muy epidérmicas y superficiales.

El Frente Litoral es, en esta propuesta, no sólo el espacio comprendido entre el borde definido por la fachada urbana y la orilla del mar. El Frente Litoral es también aquella parte de la estructura urbana que se corresponde tanto con el sistema de espacios libres y de equipamientos, como con los sistemas relacionados con la movilidad. El nuevo espacio que se incorpora no tiene otro objetivo que completar esos sistemas mediante nuevos sub-sistemas, y así mejorar aquellos sistemas globalmente considerados.



Con estos antecedentes, el Frente Litoral, en lo que a esta propuesta se refiere, queda dividido del siguiente modo:

- Sector de playa de Jinámar y Potabilizadora.
- Sector de playa de La Laja.
- Sector de Hoya de La Plata.
- Sector de playa de San Cristóbal y playa de San José.
- Sector del Guinguada (en construcción).
- Sector del Puerto.
- Sector de La Isleta.
- Sector de playa de Las Canteras.
- Sector del Auditorio.
- Sector del Parque de la Música y playa de El Rincón.
- Sector de Costa Ayala.

La estrategia urbanística de todo el frente como espacio libre público, exige algunas intervenciones que garanticen la unidad del proyecto y la continuidad espacial y funcional. Pero esto no impide una lectura del frente litoral por partes, es decir mediante la definición de cada intervención sectorial.

En relación con la idea global

La definición del Parque Metropolitano implica la apropiación pública de la franja litoral, definiéndola a partir de dos líneas de recorrido. La línea interior, resultante de la yuxtaposición de flujos de transporte diversos, y el borde de agua, sólo accesible por el peatón, ambos entrelazados por múltiples transversales que articulan sub-ámbitos del Parque, al tiempo que establecen la relación con la trama territorial y urbana, y abren perspectivas de visión hacia el mar.

Los tramos de costa que se conservan inalterados nos ofrecen directamente este esquema, señalando una doble cota en relación con el mar que apunta las dos líneas de definición del Parque: la ondulación de la topografía, desde la que mirar, que puede recorrerse de forma más continua; y el zigzag intrincado de las rasas costeras y las playas. La estrategia para combinar su conservación y su apropiación como espacio público, parte de la identificación de los caminos posibles que se señalan a través de la construcción de puntos de perspectiva al modo de referentes topológicos que adquieren diversas materializaciones.

Para las áreas que ya han sido alteradas, se propone la reconfiguración de la franja litoral, construyendo el Parque en función de las condiciones de la trama urbana de la ciudad en cada sector. El Parque se organiza a partir del soporte trenzado de superficies duras y áreas ajardinadas atendiendo a la movilidad resultante de una organización dinámica del programa, lo que se traduce en un borde de agua plegado que enfatiza la



multiplicidad de perspectivas hacia el horizonte, y en relación con los espacios verdes ya existentes que pasan a integrarse en el Parque Metropolitano.

En relación con cada intervención sectorial:

- a) Los sectores situados en ambos extremos del borde definido por el Concurso, (playa de Jinámar y Costa Ayala), así como el Parque del Rincón y Hoya de la Plata, serán los menos alterados. Las intervenciones previstas se corresponderán con las mínimas que permitan su uso como espacios libres de litoral.
- b) Los sectores correspondientes a las playas (existentes o previstas) como playa de las Canteras, de La Laja, de San Cristóbal y San José, el Auditorio y El Rincón, recibirán aquel tratamiento que les permita mejorar su oferta y calidad espacial como playas, así como la incorporación de aquellos servicios necesarios para su total funcionamiento como tales.
- c) El sector del Guiniguada, se corresponde exactamente con un proyecto de Frente Marítimo actualmente en construcción. Las únicas operaciones previstas por esta propuesta son las derivadas de la conexión espacial y funcional de la misma con los extremos del sector y su relación con la nueva trama prevista.
- d) La operación del área de La Isleta conlleva varias consideraciones. La primera es que debe ser tratada en sí misma como un gran parque público. Por tanto, con las excepciones del espacio vinculado al Puerto y al barrio de Las Coloradas, el resto debe ser libre, público, no edificable. La segunda es que para su uso idóneo y aprovechamiento, debe ser fácilmente accesible desde el resto de la ciudad, razón por la cual, esta propuesta establece un ramal de conexión directa entre el Intercambiador de San Telmo y el de El Sebadal. La Isleta, debe además poderse disfrutar en coche. En esta dirección, se propone un recorrido circunvalar a modo de cordón-mirador, que recorre el Borde Litoral en su cota superior.
- e) El último sector es el que se corresponde con el borde urbano situado frente al Puerto, que viene también definido por los dos Intercambiadores anteriormente señalados.

Lo que aquí se propone se debe entender, 1) por su posición de frente de la trama “moderna” de la ciudad, 2) por la excepcionalidad de los equipamientos existentes (Puerto Deportivo, Las Alcaravaneras, Club Náutico, Base Naval y Centro Comercial); y 3) por la oportunidad urbana que ofrecen los espacios portuarios obsoletos o infrutilizados.



La propuesta, por tanto, establece una nueva pieza de conexión entre todos estos fragmentos, mediante la disposición de un bulevar de ancho variable (nunca menos de 27 metros de área libre central), donde se dispone de una nueva línea de tranvía entre dos franjas arboladas que en conjunto conecta la trama urbana con un espacio libre de nueva configuración que recorre la totalidad del frente del sector. Espacio libre donde se desarrollan grandes zonas arboladas y ajardinadas y algunos equipamientos públicos de carácter administrativo, deportivo y de ocio.

2. El sistema viario (tráfico rodado)

La tesis que aquí se defiende es si el tráfico de paso (Puerto-resto de la Isla) continúa transcurriendo en superficie por la Avenida Marítima, y su diseño se sigue reduciendo a una serie encadenada de carriles de asfalto, la Avenida constituirá siempre un obstáculo para conectar la ciudad con el Frente Litoral.

No todo el trazado de la Avenida, en su recorrido desde Jinámar a Tinoca, tendría que ser abordado en una primera instancia, pero sí sería factible proponer al menos una mejora sustancial de su trazado en aquel tramo en que la ciudad ha ocupado espacios (con importantes instalaciones de borde) al otro lado de la Avenida, y por tanto, donde mayores inconvenientes presenta.

La solución de deprimir las vías de borde puntualmente, como se ha hecho en algunas ciudades, permite conectar la trama urbana con su frente en ese punto. Pero puede haber otras soluciones de estrategia más diversa, dirigidas a reducir el tráfico en largos segmentos de su frente, que con soluciones viarias más blandas (como pueden ser los bulevares) permiten alcanzar una relación aceptable entre la trama y el borde, sin suprimir totalmente la presencia del coche. Una solución que irremediamente implica: 1) resolver el tráfico de paso (básicamente pesado) de forma directa e independiente; 2) adoptar de forma complementaria otros sistemas alternativos de transporte público, como metros, tranvías, troles, etc., así como estimular el uso de la bicicleta.

a) El tramo entre los intercambiadores (el bulevar).

Entre los intercambiadores de San Telmo y El Sebadal, el tráfico de paso podría resolverse deprimiendo, en su totalidad, el espacio ocupado por la Avenida. Sin embargo, esta solución podría resultar excesiva: en primer lugar, por la extrema longitud del tramo, y en segundo lugar, por las dificultades técnicas derivadas de su funcionamiento combinado y de los desajustes durante su construcción. Puede haber soluciones intermedias menos costosas e igualmente eficaces.

La solución que aquí se propone es la de desviar los tráficos pesados con dirección a y desde el Puerto a través de un ramal específico que bajo el agua conectaría el



Intercambiador de San Telmo con el de El Sebadal. Este ramal permitiría también acceder más rápido a La Isleta desde la ciudad, de modo que su uso como parque urbano fuera más fluido y accesible para el ciudadano. El uso cotidiano de La Isleta como gran pulmón de la ciudad, exige un acceso directo desde la trama urbana.

La otra reducción del tráfico de paso, vendría de la mano del Tranvía (realmente un sistema de metro ligero), cuyos rieles y estaciones estarían situados justo en la mitad del bulvar, entre las dos franjas arboladas. Esta franja tranviaria discurriría también en superficie a lo largo de todo el trazado del bulvar, entre los dos intercambiadores previstos.

Una vez reducida parte importante de la presión viaria existente sobre el frente, la solución actual sería sustituida, como se ha dicho, por el bulvar señalado. Un bulvar de circulación superficial (con la única excepción del parque de Santa Catalina), con cruces al mismo nivel y de regulación semafórica. De este modo, la nueva Avenida funcionaría como una calle urbana de primer orden, pero no como una autovía.

La sección media que se propone está constituida por una vía de servicio de 7 metros de ancho (dos carriles), ligada a la trama urbana, dos calzadas laterales de 10,50 metros de ancho (tres carriles), con uno de los carriles variable (posible aparcamiento lateral) y un bulvar central de 27 metros con dos paseos laterales de 4 metros, dos jardines arbolados de 6 metros y una franja central de 7 donde se desarrolla la línea del Tranvía.

En algunos segmentos del bulvar se situarán (según necesidades) aparcamientos subterráneos de configuración longitudinal, que coincidirán con los sectores no arbolados de aquél. La sección transversal de los aparcamientos tendrá un ancho de 14,50 metros (4,50/5,50/4,50) e irán situados bajo las calzadas y los paseos laterales.

b) El resto de los tramos

El trazado de la totalidad de la vía de borde estaría así formado por tramos con diferente diseño en función del sector al que sirven:

- Autovía desde Jinámar hasta San José
- Parque de borde en el Guiniguada.
- Bulvar desde San Telmo hasta El Sebadal.
- Vía-Mirador circunvalando La Isleta.
- Autovía a partir del Auditorio.

3. El sistema ferroviario (Tranvía-Metro Ligero)

El Tranvía (Metro Ligero) es el sistema ferroviario más frecuentemente usado para mejorar la accesibilidad dentro de las ciudades y para las conexiones con los núcleos de la periferia. Circula sobre raíles, exige una plataforma específica y exclusiva,



intersecciona con las calles y las carreteras al mismo nivel, es eléctrico (alimentado por la parte superior) y su trayecto se regula con semáforos. Existe una infinidad de modelos, pero su diseño suele ser bastante dinámico y atractivo.

El Cabildo de Gran Canaria, tiene un proyecto de tranvía bastante avanzado (actualmente en exposición pública), que conecta la localidad de Maspalomas, situada en el Sur de la Isla, con Las Palmas capital. El extremo final del trayecto en la ciudad esta previsto situarlo en el parque de San Telmo, donde habría que desarrollar un intercambiador de transportes. El trazado del tranvía previsto por el Cabildo de Gran Canaria es totalmente autónomo respecto al sistema viario insular, ya que en la mayoría de su trayecto discurre bajo tierra.

La idea que se desarrolla en esta propuesta consiste en continuar su trazado a partir de la plaza de San Telmo hasta El Sebadal (donde habría que prever otro intercambiador), en el mismo punto donde el ramal de la vía deprimida volvería a la superficie, y esto al margen de que a lo largo de su trayecto, puedan producirse conexiones con otras zonas de la ciudad. Conexiones que quedarían fuera de la discusión aquí establecida, ya que el ámbito geográfico incluido en el Concurso está restringido al Frente Litoral.

Por tanto, la solución del bulevar que se propone desde la plaza de San Telmo hasta El Sebadal prevé, como hemos dicho, una superficie dedicada al sistema tranviario que incluye no sólo las vías, sino también las estaciones, los cruces, y todos los servicios complementarios.

La modalidad de Tranvía que se propone, es del tipo Metro-Ligero, y se corresponde a grandes rasgos con la mayor parte de las establecidas en España en los últimos años. Sus características generales son:

- Unidades: Modelo bidireccional con 5 módulos articulados y dos cabinas de conducción.
- Tensión eléctrica: 750 V en corriente continua.
- Motores: 4 de 120 Kw. de potencia unitaria.
- Velocidad comercial: máxima 70 km/h y media 20 km/h.
- Capacidad de transporte: 300 personas con 64 plazas sentadas y 2 plazas para personas de movilidad reducida.
- Asientos en disposición transversal.
- Longitud: 32,55 metros.
- Anchura: 2,65 metros.
- Altura: 3,47 metros.
- Ancho de vía del tren: 1,435 metros.
- Puertas en cada lateral: 6 (2 sencillas y 4 dobles, de las cuales 2 son de acceso para usuarios de movilidad reducida).
- Materiales de la estructura y caja: aluminio y acero.



- Climatización: ventilación, calefacción y aire acondicionado.

4. Los recorridos peatonales (footing, jogging, carreras, paseo, ect.)

La mayor exigencia de los recorridos peatonales urbanos para cumplir con su función es la continuidad entre puntos que puedan garantizar una mínima seguridad. El peatón, además de discurrir por una senda con la mayor cantidad de atractivos urbanos posibles, debe poder transitar a distintas velocidades, con la garantía de saberse libre y seguro, a todo lo largo del recorrido.

Los recorridos peatonales no sólo deben cumplir estas exigencias en cada uno de los sectores en que ha sido dividida la totalidad del Frente Litoral de la ciudad, sino (y ahí se encuentra la mayor dificultad) en los lugares de conexión entre uno y otro sector. El ideal, en nuestro caso, sería que una persona pudiera pasear o correr sin obstáculos desde un extremo a otro de la totalidad del área incluida en el Concurso.

Debe preverse, por tanto, una franja longitudinal de sección y tratamiento apropiados, aunque no necesariamente homogéneos, que permita el paseo o la carrera disfrutando de los valores urbanos y paisajísticos que proporciona la proximidad del Borde Marítimo de la ciudad.

Esta senda peatonal de carácter exclusivo, con un ancho de un mínimo de 3 metros, podría ser suficiente; pero hay que pensar que también podría utilizarse formando parte de un paseo de borde tradicional, una plaza pública, una encrucijada viaria, u otros espacios similares, en los cuales, además del espacio correspondiente al paseo y las carreras, podrían encontrarse bancos, fuentes, quioscos, pequeñas zonas de estancia, etc.

5. El carril bici (exclusivamente bicicletas)

La ocasión de renovar la totalidad el Borde Marítimo de la ciudad, es una oportunidad única para replantearse el carril bici, hoy por hoy, una necesidad prioritaria en las reivindicaciones vecinales de las comunidades más desarrolladas. La oferta actual en Las Palmas de Gran Canaria para este fin, se traduce en un sistema muy precario con un recorrido totalmente desconectado, fragmentado, además de heterogéneo e ineficaz.

Los carriles bici, como sabemos, son circuitos continuos de pavimento duro, con un ancho de unos 2 metros y por donde pueden circular solamente bicicletas. Suelen ser de dos direcciones, aunque excepcionalmente pueden darse de una sola dirección.

Los circuitos bici, no tienen que tener necesariamente un ancho ni un pavimento continuo. Porque además, no tienen porqué formar un solo circuito: pueden formar un conjunto de varios circuitos alternativos o complementarios. Sin embargo, es



conveniente que exista al menos un circuito completo, continuo y de pavimento duro, al margen de que este pueda conectar con los caminos de un parque, las aceras de una calle, etc. En el caso de Las Palmas de Gran Canaria, la situación de ese circuito principal debería producirse sobre el borde.

