



## MEMORIA EXPOSITIVA LEMA 161213AS

**Título proyecto: SIN TÍTULO**

**EQUIPO: FAM ARQUITECTURA Y URBANISMO S.L.P.**

ESAÚ ACOSTA PÉREZ / MIGUEL JAENICKE FONTAO / MAURO GIL-FOURNIER ESQUERRA / RAQUEL BUJ GARCÍA / PEDRO COLÓN DE CARVAJAL SALÍS

### VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL JURADO

*El Jurado desea destacar la voluntad sistémica basada en un entendimiento adecuado de las tres escalas presentes en el concurso: territorial, litoral y local. Así como la voluntad de sistematizar, igualmente, los modos de intervención más adecuados a cada uno de los problemas detectados.*

*Se recomienda, además de las consideraciones generales, ajustar la estructura portuaria a las previsiones de la planificación sectorial vigente, y reconsiderar la ordenación de la Base Naval y el barranco y la playa de El Rincón.*

### ESCALA TERRITORIAL

Se proponen una serie de actuaciones a escala municipal que pretenden ofrecer unas directrices generales de conservación, potenciación y modificación de las estructuras existentes, con el fin de obtener mejoras en el litoral, además de integrar el municipio mediante distintas “redes”, mejorando su conectividad, sus valores paisajísticos y medioambientales, sus dotaciones y su sostenibilidad.

Primeramente se proponen actuaciones en las vías de comunicación y en el transporte público, mediante los **Planes de Reducción de Infraestructuras Costeras y de Movilidad Sostenible**. La mayor parte de los flujos rodados se introducen en las vías interiores, que cosen la Isla de Norte a Sur, con ramificaciones exteriores que van conectando con las poblaciones litorales. Se crea una conexión rápida con el Puerto ya que dicha conexión precisa de una gran conectividad. Esto permite que la zona litoral se descargue de tráfico, reduciendo la **actual GC-1 a la mitad**, con un carril para cada sentido. En el espacio ganado a esta infraestructura, **se habilita una red de transporte público potente y eficaz, una línea de tranvía litoral, carriles bici, pasos peatonales y aparcamientos disuasorios** para evitar el uso masivo y absoluto del coche y buscar nuevas formas de movilidad mucho más “limpias”, asociadas a la conservación del litoral.

Por otra parte, se crea un **Cinturón Verde Municipal**, aprovechando las zonas con valor paisajístico y medioambiental que componen el municipio, que define las zonas de crecimiento urbano y las zonas de consolidación.



Finalmente se incluyen nuevas plataformas de equipamientos, se ganan grandes zonas del Puerto como el granel líquido y combustibles que se reubican en la nueva zona logística, que permiten “descongestionar” la trama urbana litoral con nuevos espacios verdes, zonas de equipamientos y dotaciones urbanas, municipales e incluso a nivel de toda la Isla.

### ESCALA LITORAL

La creación de un gran **Paseo Programático** continuo, a lo largo del litoral, que incluya la superficie propuesta por el Plan de Movilidad Sostenible, zonas peatonales y de esparcimiento, plazas duras, zonas verdes, pequeños equipamientos, zonas educativas, miradores, etc., permite **recuperar el litoral como gran espacio urbano de uso público**, de gran interés ciudadano y social y con una importancia capital dentro de la oferta cultural, de ocio y turística de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Dicho paseo se va modificando en función de las posibilidades de cada zona, potenciando los valores preexistentes, tanto urbanos como naturales, y redefiniendo las zonas muertas o *terrain vagues*, dando respuestas específicas, de manera flexible y versátil a cada situación y su problemática.

Esto se acompaña con la creación de nuevas plataformas de equipamientos: grandes superficies ganadas al mar, en las zonas más “sensibles” de la ciudad, sin espacio libre, o con necesidades de espacios públicos o dotaciones urbanas que se conectan con el **Paseo Programático** ofreciendo equipamientos urbanos, dotaciones, sistemas generales con carácter público, cultural, de ocio, zonas deportivas y de esparcimiento que compensen la demanda de estándares urbanísticos insuficientes.

Por último, las zonas con valor medioambiental y paisajístico se recuperan y potencian, haciéndolas accesibles a la población mediante la conexión pedagógica con el **Paseo Programático**, con proyectos específicos de recuperación, paisajísticos o educativos.

### ESCALA PARTICULAR

La implantación de los sistemas descritos permite que al analizar las condiciones específicas de un barrio, una zona urbana o a nivel municipal, se puedan extraer los elementos de juicio necesarios que respondan a las necesidades de la población. Con el sistema generado pueden acometerse todo tipo de necesidades e implementarlas en el desarrollo de estas operaciones. Así, se puede “customizar” o **personalizar cada tramo de equipamientos, dotaciones o paseo marítimo programático, que permita responder a lo específico, sin perder la unidad global.**



## ANÁLISIS

El punto de partida para la adecuación del litoral de Las Palmas de Gran Canaria es, por una parte la nueva implantación del Plan Especial del Puerto de la Luz, con una gran ampliación de diques, dársenas, muelles y zonas de descarga, la creación de una gran zona logística en la parte oriental de La Isleta, y la necesidad de **regular, ordenar e integrar todas las infraestructuras existentes**, actuando de manera global para evitar la aparición de una multiplicidad de actuaciones y situaciones particulares sin un planeamiento previo global. La situación actual del litoral se puede calificar de muy heterogénea, con zonas de alto valor medioambiental y paisajístico y de alto valor litoral, protección especial de la red natural, zonas urbanas consolidadas que llegan prácticamente a la costa, zonas dispersas con actividades industriales y terciarias, el Puerto de la Luz, etcétera. Hay ciertos elementos bastante “nocivos” como la carretera GC-1, que impide la conexión de la ciudad con el litoral y supone una gran barrera a la transversalidad, al discurrir a lo largo de la costa con un gran impacto en el territorio, visual y medioambiental. Por otra parte, la planta potabilizadora, las zonas de ciudad dispersa, el puerto y la zona logística hacen que esas zonas del litoral se hayan transformado por completo, perdiendo su condición natural en post al desarrollo de sus habitantes.

## ACCIONES

La primera premisa es generar un sistema global que permita **resolver de manera flexible, versátil y específica la multiplicidad de situaciones existentes**.

Esta combinación de una gran idea ordenadora y múltiples intervenciones “quirúrgicas” específicas, debe resolver la gran heterogeneidad del litoral, por lo que se plantea un sistema global que se modifica y concreta en cada “diferencial” de costa, actuando donde es necesario, **valorando y potenciando los espacios definidos con valor (urbanos y naturales), protegiendo y recuperando otros, y modificando o solucionando zonas indefinidas y problemáticas preexistentes**.

El *modus operandi* es diseccionar la costa litoral municipal en secciones tipológicas, que se estudian de manera específica, desde su topografía hasta sus condiciones urbanas, de protección o su carácter. Esa información se codifica y se obtiene una radiografía de la costa con la que poder implementar las herramientas necesarias para su tratamiento. Se buscan las conexiones, los denominadores comunes o los puntos de contacto entre la diferente casuística existente y se reducen las variables hasta obtener lo esencial para la propia actuación.

A partir de aquí se obtienen las grandes operaciones que se plantean para la integración del litoral, como son el **Paseo Programático**, las plataformas de equipamientos, el Plan de Reducción de Infraestructuras, el Plan de Recuperación de Playas, la integración de espacios urbanos, etcétera, que vuelven a implementarse en las secciones tipológicas



estudiadas para ofrecer las alternativas a cada punto de estudio. Al codificar de nuevo la propuesta se obtiene la nueva iconografía con las grandes modificaciones planteadas, a saber: la modificación de la GC-1 en vía lenta de baja capacidad o en paseo marítimo programático, los estados en proceso en estados consolidados, ya sean de protección medioambiental o paisajística, o en zonas urbanas con valor, el grado o la valoración de cada sección incrementado por la integración de las nuevas propuestas, zonas de costa ganadas al mar donde existe una gran congestión, y la transformación de las infraestructuras en equipamientos y dotaciones en la medida de lo posible.

## ALCANCE

**El fin último de la propuesta es ofrecer una solución de carácter global a toda la actuación, de tal manera que se entienda como un planeamiento que ofrece homogeneidad en las intenciones y el desarrollo, dotando de personalidad y unicidad a la propuesta y presentándose como un gran proyecto dentro de la escala urbana y provincial.**

Pero a su vez esta solución especifica las respuestas a cada parcela, como el tratamiento de los límites, la integración de las infraestructuras, la valorización de los aspectos positivos, la conservación de los espacios naturales, la creación de nuevos espacios que suplementen las necesidades existentes, la creación de singularidades que caractericen y cualifiquen las zonas tratadas, etcétera.

## 01. TERRITORIAL

- Estructura y Crecimiento Urbano

### Análisis

Crecimiento urbano muy desigual. Zonas muy densas sin cuantías urbanísticas mínimas. Gran agresión al litoral y zonas protegidas y de valor ambiental y paisajístico.

### Acciones

Adecuación de espacios de crecimiento urbano integrados paisajísticamente. Cumplimiento de estándares urbanísticos mínimos. No agresión al medio natural. Se implementa el Plan de Protección de La Isleta para su protección, conservación y potenciación paisajística, medioambiental y litoral.

### Alcance

El crecimiento se ordena ocupando las zonas libres no protegidas, cercanas a zonas libres y con equipamientos. Se densifica y consolida zonas con crecimientos dispersos y poco definidos.



- Zonas industriales y logísticas

#### **Análisis**

Zonas industriales y logísticas cercanas a la ciudad, sin un aprovechamiento claro. Poco respeto con zonas de protección y con el litoral.

#### **Acciones**

La logística se concentra en la zona definida por el ya existente Plan Especial del Puerto de la Luz. Se libera la zona de granel líquido para albergar equipamientos urbanos y zonas verdes. Se delimitan y ordenan los crecimientos de las zonas industriales.

#### **Alcance**

Desplazamiento de las zonas más indefinidas e integración en la trama y ordenación de las zonas consolidadas, además de las contempladas en el Plan Especial.

- Vías de comunicación

#### **Análisis**

Vías de gran capacidad a lo largo de todo el litoral. Interrupción y falta de conexión y continuidad. Impacto visual. Contaminación ambiental y acústica.

#### **Acciones**

Reforzar la capacidad de las vías interiores. Cualificar el tráfico (transporte público), movilidad sostenible y no contaminante, todo ello integrado en el Plan de Reducción de Infraestructuras.

#### **Alcance**

Reducción de la capacidad de las vías y eliminación de carriles. Ganancia de espacio público y conectividad al mar. Mejora Medioambiental. Circulación lenta. Apuesta por el transporte público.

- Espacios verdes

#### **Análisis**

Zonas verdes escasas y disgregadas. Zonas de Interés Medioambiental en riesgo. Falta de conexión y continuidad que permita el recorrido peatonal.

#### **Acciones**

Se genera un Circuito Verde Municipal (reducción de carriles y ganancia de espacio), que “cose” perimetralmente el frente urbano, integrando los espacios preexistentes e incluyendo nuevas superficies.

#### **Alcance**

Proteger los espacios con valor ambiental y paisajístico. Crear una red “verde” de conexión y trabazón en el municipio y la costa. Comunicación transversal continua con el litoral.



- Infraestructura + Equipamientos

### **Análisis**

Las infraestructuras existentes se encuentran en posiciones desfavorables de cara a la recuperación ambiental del litoral, además de su impacto visual, contaminación y superficie “sensible” que ocupan en la trama urbana.

### **Acciones**

Se crean las Plataformas de Equipamientos donde la ciudad se encuentra congestionada. La vía principal GC-1 se reorienta por el interior, conectándola hasta el Puerto de la Luz, dejando el litoral como una vía lenta de baja capacidad. Además los espacios de la potabilizadora se integran y se recuperan áreas del puerto (granel líquido).

### **Alcance**

El “peso” de las infraestructuras se reduce, densificándose y ordenándose, de tal forma que pierden protagonismo frente a un litoral equilibrado y armónico en la combinación de espacios libres, verdes, equipamientos y sistemas generales.

- Transporte Público

### **Análisis**

Transporte público escaso y muy concentrado. Convivencia en otro tipo de estructuras más agresivas. Falta de un plan de movilidad sostenible y de reducción de tráfico y contaminación.

### **Acciones**

Propuesta de un Plan de Movilidad Sostenible, que se desarrolle a lo largo del litoral, compuesto por línea de tranvía, carril bici, paseos peatonales y deportivos y aparcamientos disuasorios.

### **Alcance**

Con el reforzamiento del litoral como eje de conexión limpio y más humanizado, se densifica el mismo produciendo plusvalías necesarias para acometer las reformas y regenerándolo por completo.

- Paseos marítimos+ Playas+ Frente Marítimo

### **Análisis**

Escasos y de poca entidad. A veces no muy bien integrados. Playas con accesos parciales. Frente Marítimo de escasa relevancia y conectividad.

### **Acciones**

Creación de un gran Paseo Marítimo Programático que enlaza todo el litoral del municipio e integra todo tipo de programas, además de conectividad pública y sostenible.



### **Alcance**

El litoral será el espacio de referencia en el municipio, albergando la vida pública de la ciudad y siendo un referente a nivel de conectividad, así como el acceso a los principales hitos urbanos y naturales.

## **02. LITORAL**

- Zonas Interiores y Exteriores

### **Ámbito Interior**

Todo el Litoral. Definidas por los espacios libres, públicos en la ciudad, incluyendo equipamientos, zonas verdes, solares vacíos. Cumbres topográficas, laderas orientadas hacia el mar. Vías de gran capacidad, nudos, grandes accidentes topográficos.

### **Ámbito Exterior**

Todo el Litoral. Definidas por la línea exterior de costa. Incluidas las actuaciones propuestas (marina, paseos) y el Plan Especial del Puerto de la Luz.

### **Análisis**

El litoral presenta una variedad de situaciones y enclaves que dificultan su reduccionismo para implementar una única solución. De ahí que el análisis pormenorizado de cada “diferencial” de costa lleve a una solución única y global tipo “sistema” que sea flexible, versátil que de respuestas a la multiplicidad de problemas, necesidades, potencialidades o requerimientos que aparecen en las bases del concurso y de las situaciones detectadas en el análisis territorial. El objetivo es poder dotar de una idea común para todas las soluciones particulares que se implementen.

### **Acciones**

Las acciones pretenden conservar los puntos definidos con valor, siendo éstos urbanos o naturales, o derivados de sus múltiples combinaciones, siempre que éstos estén catalogados en el Planeamiento General, en el Plan Especial como elementos de valor (medioambiental, paisajístico, cinegético, litoral) o bien aquéllos que, por sus condiciones presenten activos urbanos positivos tales como zonas singulares, equipamientos, espacios verdes, estructuras urbanas, etc.

### **Alcance**

En los espacios indefinidos se implementan las grandes “redes” que conforman el ámbito de actuación del Frente Litoral, tanto los espacios existentes como los que posteriormente estarán ganados al mar, de tal forma que se mantienen los espacios con valor y se interviene en los espacios indefinidos, con poco valor o con necesidades urbanísticas o de carácter, dentro de un sistema único, flexible y versátil.



### 03. PARTICULAR

- Tipologías de costa

#### **Ámbito**

Todo el litoral del municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

#### **Análisis**

A través del análisis pormenorizado de la costa en múltiples puntos se codifican sus características geométricas, sus factores cuantitativos y cualitativos, estableciendo puntos en común o “familias” que permitan detectar los problemas subyacentes a la costa y proponiendo una solución flexible *ad hoc* inmersa en un sistema global.

#### **Acciones**

La conjunción de una idea fuerte global, a escala territorial y con las mismas premisas, se especifica y concreta en las soluciones particulares para cada “tipología” de costa, atendiendo a sus factores constituyentes. Las soluciones propuestas forman parte de un sistema, que unifica y es común, generado a partir del análisis territorial y litoral. Las secciones se codifican con una estructura y se reducen a “familias” para dar respuestas conjuntas.

#### **Alcance**

La propuesta hace que cada sección tipológica acepte soluciones específicas a su particularidad, a la vez formando un *continuum* híbrido, multiprogramático y diverso, que caracterice el litoral como espacio singular, evitando los espacios residuales o *terrain vague*, integrando las infraestructuras y adecuándose a las condiciones de contorno, el tratamiento del límite y la inclusión de las estructuras preexistentes con valor, sean estas urbanas, naturales o artificiales.

- Espacios ganados al mar.

#### **Ámbito**

Tramo 3: Entorno de Las Alcaravaneras y Frente Portuario.

Tramo 7: Borde Marítimo de La Isleta.

#### **Análisis**

El Frente Litoral, además de la problemática especificada en las escalas anteriores, adolece de una falta de espacio que permita albergar los programas necesarios para cumplir con los estándares urbanísticos de esas zonas, además de descongestionar la gran densidad urbana y la conexión litoral.

#### **Acciones**

Las acciones para dichos tramos consisten en la ampliación, a escala urbana, de plataformas que funcionen como articulaciones entre el litoral y el Frente Marítimo, con la trama urbana y el paseo programático, de tal forma que se genere ciudad y se gane terreno al mar, siempre sin comprometer las condiciones medioambientales, corrientes,





fauna, etcétera, y financiando su viabilidad mediante las plusvalías generadas por los equipamientos proyectados.

**Alcance**

En los tramos más congestionados la ciudad se dilata dejando la infraestructura viaria, la cual había sido ganada al mar y formaba el Frente Litoral, en un segundo plano, dentro del frente y con mayor facilidad de integración por su modificación en vía lenta de baja capacidad y por los programas que se localizan a ambos lados de dicha infraestructura.

