



MEMORIA EXPOSITIVA LEMA 200674JC

Título: Estrategia. Las Lapas de Gran Canaria y Alga Canariensis

EQUIPO: NEGRÍN & ANTÓN ARQUITECTURA Y PAISAJE

MANUEL J. NEGRÍN ORMAECHEA / ANA CAROLINA ANTÓN GARCÍA

ASESORES: WILLY HÜSSLER / OLGA ORMAECHEA

VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL JURADO

Destaca el tratamiento exhaustivo de la totalidad del litoral integrando los tejidos construidos, si bien con escasa eficacia en su transformación e incorporación al proyecto litoral.

“LA ISLA DEL TESORO”

La Isla está llena de secretos y tesoros. El litoral canario se revela en el proyecto como puerta o escaparate, como aperitivo del resto de tesoros que guarda la Isla.

El paisaje volcánico insular, único por sus características geomórficas y vegetales, se hace hueco en el proyecto. En contraposición a propuestas espectáculo con arquitecturas y estrategias ajenas a la Isla, el proyecto busca sus raíces en lo único y específico. Operaciones que se inspiran en el respeto y admiración por la atemporalidad y sublime naturaleza de la Isla traducida en un contexto urbano en continua transformación. Un análisis básico sobre la formación geológica, hidrografía y erosión, topografía y estratificación en la vegetación, y la búsqueda de un diálogo de éstos con los asentamientos e infraestructuras existentes, dan las claves para el proyecto. Un propuesta realista y viable.

¿QUÉ?

Renovación del litoral como carta de identidad canaria.

1. Permeabilidad hacia el litoral.

Se propone hacer un estudio cuidadoso para las próximas inversiones con el fin de afrontar el futuro planeamiento de forma realista. El objetivo es conseguir una permeabilidad de la ciudad al litoral mediante la reducción del tráfico rodado en la Avenida Marítima (y en general en toda la Isla) fomentando el transporte público limpio, como el tranvía. Una red eficiente de tranvías puede descargar de forma radical el tráfico y facilitar el acceso de la ciudad al mar mediante la transformación de la vía marítima en Rambla-Bulevar (reduciendo la velocidad permitida e introduciendo cruces con semáforos). Se da preferencia a las inversiones que facilitan el uso del transporte público



favorable al medio ambiente, reduciendo al mínimo operaciones costosas de soterramientos generalizados. La propuesta se apoya con aparcamientos en puntos de entrada de la ciudad y el soterramiento de la vía marítima se realiza sólo en zonas específicas. Las costosas operaciones para ganar terreno al mar se reducen también al mínimo, concentrándose casi únicamente en el puerto para evitar un mayor deterioro del parque protegido de La Isleta. La simplificación de la vía del litoral puede traducirse en la reducción de vías a lo largo de la costa y, por tanto, ganancia de terreno para uso peatonal. Reducción de ruido y mejora medioambiental. Intervenciones contenidas con **grandes resultados**.

2. Dos estrategias principales se plantean para la cualificación de la Rambla-Bulevar y en general del frente costero.

Alga Canariensis y las lapas de Gran Canaria, haciendo alusión a un proyecto integral basado en el potencial existente. Estrategias que nacen y deben desarrollarse a partir de las formaciones naturales y las características específicas de la Isla.

Intervenciones a mayor escala se proponen en La Isleta y La Naval, siendo lugares de especial interés los espacios de salida de los barrancos al mar.

¿CÓMO?

Recalificación GC-1: de Autovía a Rambla-Bulevar

El litoral de la capital insular tiene un papel tan “central” como “inaccesible” en la ciudad, espacios posibles que actualmente están bajo estrés.

El litoral está claramente limitado por la autovía GC-1, que la estrangula impidiendo toda permeabilidad de la ciudad a la costa. Produce importantes niveles de contaminación acústica y limita a una estrecha franja el espacio de contacto de la ciudad con el agua. Este territorio fragmentado y discontinuo en la actualidad, necesita una propuesta sostenible y funcional que permita la reconciliación de la ciudad con su litoral. De poco sirve hacer ocurentes operaciones de diseño en la costa sin afrontar el problema fundamental que supone la barrera que es la autovía.

El proyecto estudia el litoral desde el agua hasta el límite topográfico que originariamente lo define, recuperando el límite natural y ampliando así la zona de reflexión.

Una problemática semejante la comparten numerosas ciudades costeras, especialmente aquellas con marcada topografía, y son diversos los ejemplos de vías que se soterran, desvían, o recalifican, como es el caso de Copacabana en Río de Janeiro, o en otros contextos en diversas ciudades europeas.



Dando un giro de 180 grados a la estrategias en materia de infraestructuras, se propone la reducción al mínimo del tráfico a lo largo de la costa y reforzar al máximo las redes interiores. Esta estrategia se combina con el refuerzo de las vías interiores y una red de tranvías que discurre por el interior de la Isla.

Ventajas de la propuesta de recalificación de la GC-1:

- Viabilidad económica.
- Permeabilidad ciudad-costa.
- Espacio socio-lúdico de encuentro en el litoral.
- Recuperación medioambiental del litoral.
- Reducción contaminación acústica y polución.
- Eliminación de nudos a distintos niveles y, por tanto, liberación de suelo en litoral actualmente ocupado por la autovía.
- Ganancia de un mínimo de 7 metros de terreno reutilizable como paseo marítimo. Con reducción de tráfico se podría disminuir el número de carriles.
- Mayor sostenibilidad y mejora de imagen de la ciudad.
- Mejora paisajística y de calidad de vida.
- Una velocidad de 50-60km/h es ideal para un tráfico fluido y evitar atascos y accidentes.

Viabilidad de la propuesta de recalificación de la GC-1:

- Con la recalificación parcial de la autovía en el tramo de la Avenida Marítima hasta Jinámar, la capacidad de la vía se vería reducida en un 60%, por lo que no se puede plantear como intervención aislada. Para compensar esta reducción se plantea:
 1. Una mejora importante de la red de transportes públicos con una red de tranvías.
 2. El refuerzo de las vías interiores y un sistema de descarga en peine hacia la costa, que favorecería la descarga de vehículos en la vía del litoral.
- Sólo una línea de tranvía paralela a la autovía absorbería el equivalente a la mitad de la Intensidad Media Diaria de tráfico actual.
- El tranvía es perfectamente viable en la zona planteada, estando en el margen de distancias de 8 a 10 km.

El análisis pormenorizado lleva a la solución de soterramientos parciales en la zona de Vegueta y La Naval.

- *Estrategia: Las lapas de Gran Canaria*

Las “lapas” son intervenciones adaptadas a la orografía insular de mayor o menor escala.



Macrointervenciones:

- **La estrategia lapa se utiliza en la regeneración de las playas de San Cristóbal y El Rincón.** Unas formaciones rocosas artificiales se adhieren al dique sumergido que se construye para la formación de la playa. Con la subida y bajada de las mareas, estas “lapas” aparecen o desaparecen bajo el agua.
- Siguiendo la estrategia de reconocimiento de borde, se hacen visibles **las salidas de los barrancos en Costa Ayala y en la salida del barranco de Guinguada**, donde unas plataformas se conforman desde la roca hacia el agua.

Microintervenciones:

Actuaciones puntuales de pequeña escala a lo largo de la costa permiten descubrir pequeños rincones en la escarpada topografía y acceder al agua en lugares recónditos. Un “catálogo de construcciones” que adaptadas a los riscos o diques permiten un acceso colectivo o individualizado a la costa, espacios para diferentes edades, intereses y culturas.

Escaleras, plataformas de pesca, caminos, miradores. Pequeños kioscos y embarcaderos, charcos... intervenciones a escala urbana y humana en puntos escogidos del litoral.

- *Estrategia: Alga Canariensis*

La estrategia alga es un conjunto de intervenciones para **la recuperación de la flora canaria, especialmente del litoral como signo de identidad de la Isla**. El cinturón Halófilo Costero, con vegetación adaptada al clima, de bajo mantenimiento, y poca necesidad de agua, posee además gran potencial estético paisajístico. Los símbolos más reconocibles de estas formaciones vegetales son sin duda las tabaibas y los cardones acompañados de verones agaves y chumberas. Pero la flora vascular endémica (exclusiva del archipiélago canario) está representada por unas 511 especies, lo que representa aproximadamente un 25% de la flora vascular del Archipiélago. Una flora cuyo deterioro comenzó con la colonización de las islas y continúa hasta nuestros días: viviendas, turismo, y cada vez menos, la agricultura.

El amplio paseo del litoral se plantea como un laboratorio biológico vegetal en esta plataforma cruzada por cuencas de barrancos y barranquillos que la fragmentan y nos conducen a espectaculares acantilados y charcones.

También son considerados en el diseño la vegetación relacionada con la producción y la exportación, como azúcar, viñedos, cochinilla. Estas especies se ubican en lugares como en las cercanías del puerto, nodo de transferencia de mercancías y personas.



El paseo del litoral canario es un itinerario a través de una secuencia de espacios plantados con especies íntimamente ligadas a la Isla. Esta secuencia de espacios de vegetación se vincula a la historia de los lugares de la ciudad por los que perimetralmente discurre, registrando y reforzando la imagen e identidad de la Isla.

El nuevo litoral estudia y reacciona con los bordes existentes: playa, frente rocoso, borde construido ganado al mar y salida de barrancos. Como culminación de la más o menos estrecha franja de litoral se considera La Isleta como el gran vacío y parque natural.

ZONAS DE INTERVENCIÓN ESPECIAL

Zona de Intervención Especial: La Isleta

Una de las mayores carencias de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es la falta de espacios verdes, de ocio y esparcimiento.

La Isleta es una singular representación del vulcanismo cuaternario de Gran Canaria, de valor científico, potencial para usos didácticos, variada muestra de formas y productos volcánicos, conos, malpais, acantilados, plataforma de erosión marina, además de la vegetación, fauna... dentro del parque existen yacimientos arqueológicos de primer orden, cuya visita y estudio pueden realizarse en conjunto con los valores paisajísticos.

El nuevo sistema de tranvía daría acceso a La Isleta desde dos puntos, los dos accesos a la zona de uso peatonal. La parte central, entre los volcanes más antiguos y los más recientes. Desde los accesos, una red de caminos discurren en un paseo por el tiempo geológico; un recorrido antropológico por salinas y secaderos de pescado restaurados del siglo XIX; y terminando en la zona de las antiguas canteras, donde se ha extraído material para la construcción del puerto. En terreno modificado por la extracción de material se continúa excavando, formando diversos charcos adecuados para el baño. Las canteras se reconvierten en parque acuático natural.

Los asentamientos militares se reutilizan para centros de investigación, información y apoyo logístico del parque.

Equipamientos para el parque acuático y un centro de sufistas se sitúan en las dos zonas de uso más intensivo de La Isleta.

Caminos peatonales de La Isleta:

Caminos interiores realizados por conchas molidas, referencia a la concentración de moluscos en el pleistoceno superior cuaternario (hace 100.000-6.000 años) que originaron el Istmo de La Isleta.



Área de Intervención Especial: La Naval

Relación Ciudad-Puerto:

Integración del paisaje portuario en la ciudad. Búsqueda de un equilibrio entre la expansión física del puerto y la preservación medioambiental y de ocio-esparcimiento del litoral. La importancia del puerto como motor de transformación y centro de intercambio de la Isla se traduce en un papel central en la nueva imagen de la ciudad. Puerto de la Luz: **área deportiva y de ocio.**

En la zona de La Naval se plantean zonas deportivas y de baño en el contexto de un puerto renovado, enriqueciendo la calidad de la vida en la ciudad. Ejemplos de la transformación de espacios urbanos en contacto con el agua con construcciones similares pueden verse en el puerto de Copenhagen, en Berlín o en las costas de numerosos lagos suizos.

Infraestructuras deportivas y de ocio como piscinas creadas artificialmente y nuevos muelles de atraque, combinadas con las estructuras portuarias existentes, reúnen aspectos prácticos de estas construcciones con la atmósfera del panorama de la ciudad.

Los baños en las costas de las ciudades se remontan a principios del siglo XVIII, cuando se descubrieron las propiedades curativas del agua salada. De aquellas primeras construcciones cerradas en edificios en las que los bañistas se ocultaban de posibles miradas, queda poco. Actualmente estos baños han vuelto a manifestarse pero con carácter enteramente diferente, como nuevos espacios públicos y de encuentro en el contexto urbano.

PASEO POR EL LITORAL CANARIO

1. Rockódromo

Las actuaciones que se realizan en este enclave son de carácter paisajístico, en función del esparcimiento en cada una de las zonas. El último núcleo urbano, San Cristóbal, da acceso a la playa de La Laja como punto final de la reconversión de la antigua GC-1 a Rambla-Bulevar. En este espacio público (playa de La Laja) se propone redefinir el dique existente, sin dañar la acción mareal. Reestructuración vegetal en la zona de aparcamientos con intención de integrar el estacionamiento con el paisaje insular.

En el enclave del antiguo parque de atracciones se propone la ubicación de un rockódromo: espacio para la realización de eventos musicales como el Womad, Festival del Atlántico y todo tipo de certamen. La grandiosidad del espacio, anfiteatro natural de cara al océano, está aislado de los núcleos urbanos y, a su vez, comunicado por la



estación de tranvía propuesta. Al igual que el rockódromo, la cantera existente en el lateral se renaturaliza con diversas plantas endémicas de carácter tapizante (Estrategia Alga).

2. San Cristóbal

El núcleo de San Cristóbal es un barrio peculiar grancanario y uno de los últimos enclaves de pescadores existentes en la Isla, que ha sido castigado continuamente por la acción del mar.

Se propone, por un lado, la reconversión de la GC-1 que pasa a ser una vía tipo Rambla-Bulevar, con velocidad limitada, introduciendo cruces a nivel para una mayor relación entre ambos lados de la carretera. Esta intervención permite un contacto directo de la zona universitaria con el litoral.

La intervención en la costa se caracteriza por la creación de un dique sumergido que impide la batida a gran escala de las olas. Reduciendo en un futuro el peligro de daños producidos por la acción del mar. En dicho dique se implantan una serie de “Lapas” utilizándose como piscinas naturales, solarium, plataformas de interrelación, pesca a caña, etc.

3. Vegueta

Ciudad antigua, vestigio colonial existente desde la conquista de Canarias, sigue siendo un foco de interés histórico, turístico y arquitectónico. Teniendo la mayor parte de sus calles peatonales, es el lugar idóneo para un acercamiento al agua directo. La propuesta que se realiza en este enclave, pasa por el soterramiento de la GC-1, utilizando el espacio cedido por ésta como corredor público que se reverencia ante el mar. Consolidando un frente público que va desde la desembocadura del barranco del Guiniguada hasta el límite natural de Vegueta, el cementerio antiguo de Las Palmas de Gran Canaria.

En la parte del mercado se propone que el aparcamiento existente sea soterrado con la finalidad de utilizar su cubierta como espacio libre y así dar continuidad a todo el Frente Marítimo.

La vegetación que se propone engloba a los arbustos tanto de porte alto, como la palmera (*Phoenix Canariensis*) y arbustos de porte medio como las proteas, arbustos florales peculiares cultivados en Canarias que dan una importancia exclusiva a Vegueta.



4. Avenida Marítima

La importancia de la reconversión de la Avenida Marítima a Rambla-Bulevar es primordial para la relación de la ciudad con el mar. Esta es una estrategia viable y realista, pudiendo soterrarse en un futuro para la integración total de la ciudad con la mar.

La interpretación del batir continuo de las olas con las escolleras ha servido de inspiración para proyectar una serie de plataformas que, amablemente, van descendiendo a un nivel inferior e incitan a disfrutar del paseo, siendo el sonido del mar el hilo musical que te acompaña.

La vegetación característica de este enclave, consistirá en primer lugar en la reubicación de las palmeras *whashingtonias* en numerosos espacios a lo largo de la Avenida Marítima. En segundo lugar, se realizan nuevos oasis compuestos de diferentes tipos de palmeras conformando una imagen idílica de la ciudad.

5. La Naval

Este enclave comienza desde el soterramiento, a lo largo de toda la playa de Las Alcaravaneras, realizando una rambla a nivel de ciudad para unir este barrio marinero con la playa. Dicho soterramiento se mantiene hasta pasado el Castillo de la Luz, creando así un espacio para el esparcimiento en todo este sector.

La reconversión de la Base Naval como parque náutico, creando piscinas públicas, talasoterapias, balnearios para el disfrute de todo el pueblo. Se reutilizan los edificios existentes como centros de ocio, gimnasios, centros culturales, etc. Se subraya la importancia del parque de Santa Catalina como nexo de unión entre la ciudad y el puerto.

El espacio resultante entre la ciudad y el puerto se convierte en un nuevo paisaje artificial compuesto por contenedores vegetales de caña de azúcar, que a su vez se va recubriendo con un textil creando sombras sinuosas a lo largo del recorrido.

6. Parque Natural los “Charcos de La Isleta”

La Isleta, enclave natural protegido es foco dinamizador de la naturaleza en la ciudad. La cantera existente en La Isleta se reutiliza como parque natural de ocio en un entorno único. Se crean piscinas, “Charcos”, utilizando las excavaciones realizadas para el relleno del muelle de Las Palmas. Este parque natural, “Charcos de La Isleta”, viene dotado por los respectivos equipamientos y se comunica con la ciudad por medio de la red de tranvía, una red de caminos peatonales y un carril bici. Estrategia “Lapa”.



Se propone la realización de un pequeño dique utilizando las rocas existentes, creando un charco abierto y a su vez protegido del mar. Con la posibilidad de pequeños atraques temporales de barcos de recreo.

Se tapizan los frentes, tanto los de desmote de la cantera como las laderas verticales, con plantas endémicas de la Isla, entre caminos sinuosos que van enlazando los diferentes estratos con el resto del espacio protegido de La Isleta.

7. Las Lapas de El Rincón

La actuación en la zona de El Rincón se caracteriza por la creación de un dique sumergido que impide la batida a gran escala de las olas. Esta construcción reduce el arrastre de sedimentos que se acumulan en este lugar. Se crea una playa natural, mezcla de escolleras y arena.

Se extiende el Mirador del Atlante creando un recorrido peatonal conformado por plataformas que reducen el impacto acústico de la autovía. Este nexo de unión relaciona el barranco de El Rincón y el núcleo de Costa Ayala, conformando así un paseo a lo largo del litoral norte de la Isla.

En el dique sumergido que se construye como continuación de la baja de rocas existente, se adosan una serie de “Lapas” utilizándose como piscinas naturales, solarium, plataformas de interrelación, pesca a caña, etc.

8. Intervenciones en la salida del barranco al mar en Costa Ayala

Regeneración del barranco como eje verde que llega desde el centro de la Isla hasta el mar. A su vez la canalización de dicho barranco divide el ámbito de desembocadura y la playa con un dique. Regenerando ésta y evitando una mayor erosión del litoral.

Este dique se propone como plataforma para la realización de eventos de barrio dentro de la “Estrategia Lapa”. Espacio de relación entre las personas que lo colonizan temporalmente.