



MEMORIA EXPOSITIVA LEMA 277844XT

Título proyecto: Un nuevo paisaje, una nueva ciudad

EQUIPO: ACXT-IDOM

JUAN LUÍS SANTANA / MANUELA CASADO DE PRADA / EMILIO PUIG ABAD
/ MAITE GIL SORRIBES / DAVID MOCHOLÍ BADILLO / AMPARO ROMÁN
LILLO / MONTSERRAT GARCÍA HERNÁNDEZ

COLABORADORES: VERA LEITAO PINTO / MARTA ROTEJA PRIETO / LUÍS
DUARTE ALMEIDA / EUGENIO TEIXEIRA BORGES / FRANCESC
ARECHAVALA I ROÉ / FRANCISCO BURGOS MARTÍ / VICENTE ROS GARRO /
MACARENA CÁRDENAS DEL CARRE / ELENA PUIG MARTÍNEZ

VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL JURADO

Destaca la adecuada formulación del diagnóstico y objetivos generales que inspiran una solución contenida. Se sugiere completar el tratamiento de La Isleta y el Litoral occidental, así como más precisión en la definición de las nuevas arquitecturas.

VIABILIDAD DE LA IMPLANTACIÓN DEL TRANVÍA

- Justificación Técnica General

Uno de los principales objetivos de la Ordenación Integral del Litoral de Las Palmas de Gran Canaria es reducir el impacto del tráfico rodado y potenciar el transporte público para poder mejorar el Frente Litoral.

La GC-1, con una intensidad de tráfico de 130.000 vehículos al día constituye una barrera entre la ciudad y el mar, a la vez que se convierte en un elemento generador de contaminación acústica y visual, además de ser uno de los principales agentes de emisiones contaminantes de Las Palmas de Gran Canaria.

Actualmente, en la capital grancanaria, el reparto modal en vehículo privado es del 40%, mientras que en transporte público tan solo llega al 29%.

Para equilibrar este reparto modal y mantener el nivel de accesibilidad de la ciudad hay que potenciar el transporte público. La potenciación del transporte público, implantando sistemas de transporte en plataformas reservadas con preferencia semafórica, consigue



unas cuotas de demanda importantes, al registrar velocidades comerciales más elevadas que la de los vehículos privados, que sufren las congestiones de las vías. La implantación de sistemas en plataforma reservada, además de alcanzar velocidades comerciales muy competitivas, si se gestiona correctamente la movilidad urbana, permiten garantizar las frecuencias de paso, un elemento clave en el éxito del sistema de transporte público.

La metodología para reducir el impacto del tráfico rodado a la vez que se potencia el transporte público, manteniendo los niveles de accesibilidad actuales, consiste en mantener la capacidad de la infraestructura pero contando personas transportadas, no vehículos. Un cálculo rápido nos acerca al ejemplo que pretendemos mostrar. Para transportar a 200 personas en vehículo privado, estimando una ocupación media de 1,5 personas por vehículo (parámetro por encima de la media, que suele ser de 1,2), necesitaremos 133 turismos, o lo que es lo mismo, una longitud de cola de 700 metros. Esa misma cantidad de gente, se podría transportar en un tranvía, o lo que es lo mismo, en 31 metros lineales.

Esta rápida comparación nos demuestra cómo el transporte público es mucho más eficiente que el vehículo privado, si tenemos en cuenta la superficie consumida por persona transportada.

Con esta premisa, y teniendo en cuenta que no se puede eliminar completamente la GC-1 (pues da servicio al puerto, a la distribución urbana y a otras muchas actividades que requieren de la carretera convencional) lo que se pretende es reordenar el espacio público para equilibrar la cuota de demanda de cada uno de los modos de transporte que conviven en la ciudad.

El espacio que perderá el vehículo privado con la propuesta de implantación de un tranvía la ganará el transporte público, aumentando la capacidad horaria de las personas transportadas. En una hora, por un carril de circulación, pueden pasar 1.200 vehículos privados o lo que es lo mismo 1.440 personas, siempre y cuando no se registren retenciones. Con la implantación del tranvía en este mismo carril de circulación y ofertando una frecuencia de paso de 5 minutos (puede llegar a ser de 3 minutos), se transportan 2.640, casi el doble que en vehículos privados.

La implantación del tranvía, además de reducir el impacto del vehículo privado, permite aumentar la capacidad de personas transportadas, favorece el reequilibrio del espacio público y permite convertir la actual autovía en un bulevar.

La implantación del tranvía en Las Palmas de Gran Canaria sería un hito en el urbanismo municipal, a la vez que daría respuesta, con un modo de transporte sostenible y de calidad, a la fuerte demanda de movilidad en el eje Norte-Sur.



- El caso de Las Palmas de Gran Canaria

De todo lo anterior se deduce que una de las principales propuestas que se plantean para la nueva Ordenación del Litoral de Las Palmas de Gran Canaria, es la implantación de un tranvía que recorra el municipio de Norte a Sur, a lo largo de 14,1 kilómetros. Con esta actuación se pretende:

- Reducir el impacto de la GC-1 y de los vehículos privados.
- Potenciar el transporte público, implantando un sistema sostenible y de calidad.
- Mejorar el espacio público.
- Aumentar la permeabilidad entre la ciudad y el mar.
- Transformar la autovía en un bulvar.

La GC-1 es una autovía con tres carriles por sentido (una sección total de 6 carriles) más los correspondientes carriles de incorporación y, en algunos tramos, viales de servicio. El objetivo final es modificar la sección de tal manera que la autovía GC-1 se quede con una sección de 2+2 carriles (con la posibilidad de que dos de estos carriles sean reservados para acceder al puerto), para poder utilizar el resto de la sección en la implantación del tranvía.

De esta manera se garantiza el acceso en vehículo privado al centro de Las Palmas de Gran Canaria y sobretodo al puerto, pero reduciendo la capacidad. El objetivo final es que los desplazamientos cautivos del vehículo privado puedan seguir realizando su itinerario cómodamente (mejor incluso que en la actualidad) y que los desplazamientos internos que hoy en día se realizan en vehículo privado se traspasen al tranvía. La modificación de la sección y la introducción del tranvía inducirán a la población a realizar un cambio modal en sus desplazamientos cotidianos.

La propuesta es que el tranvía inicie su itinerario en la playa de La Laja. Allí se ubicará una de las paradas de inicio y final y se construirá un aparcamiento disuasorio (*park & ride*) para potenciar que los desplazamientos con origen fuera del municipio de Las Palmas de Gran Canaria se hagan en transporte público (tranvía) a partir de este punto. En el barrio de San Cristóbal se situará otro aparcamiento disuasorio (*park & ride*) con otra parada de tranvía. Ésta jugará el papel de puerta de entrada a la ciudad.

El tranvía irá hacia el Norte, siempre lo más pegado posible a las viviendas (dejando espacio suficiente para unas aceras anchas y las correspondientes entradas a los aparcamientos privados, carga y descarga), para captar la mayor demanda de usuarios. El tranvía circulará a lo largo de barrio de San Cristóbal, dando servicio a los hospitales que se sitúan en frente. En la Vega de San José, el tranvía circulará por la calle Alicante, para captar la demanda de este barrio y mantener el enlace existente entre la GC-1 y GC-31. En la rotonda existente entre la calle Alicante y la calle Málaga, el tranvía retornará a la GC-1 y seguirá por ella hasta la estación de autobuses de San Telmo, donde se construirá



una estación intermodal que permita el cambio de transporte de una manera fácil, sencilla y segura.

Pasada la estación intermodal de San Telmo, para aumentar el área de influencia del tranvía y aumentar así su demanda, su trayectoria se bifurcaría por la calle Rafael Cabrera y su continuación por la calle Venegas hasta la Fuente Luminosa. A partir de la Fuente Luminosa, el tranvía volverá a circular por la GC-1 (en este tramo Avenida de Canarias).

El tranvía seguirá por la Avenida Marítima, pasando por el Muelle Deportivo, la playa de Las Alcaravaneras, el Real Club Náutico de Canarias y el Puerto. El tranvía entrará en el Puerto por Belén María y de allí subirá hacia el polígono industrial por la calle Doctor Juan Domínguez Pérez. De este modo, el tranvía también dará servicio al importante polígono industrial y al Puerto, centro generador de desplazamientos por motivo de trabajo.

Este recorrido supone un itinerario de 14,1 kilómetros y convertirá al tranvía en el principal modo de transporte Norte-Sur. Con una velocidad comercial estimada de 17 kilómetros hora, estos 14,1 kilómetros se podrán recorrer en 50 minutos.

Para el itinerario planteado, además de las estaciones de inicio y final y de la estación intermodal de San Telmo, se han planteado 21 estaciones más. Esto supone, aproximadamente, una estación cada 500-600 metros.

Por último, en los tramos que se plantea soterrar la autovía GC-1, el tranvía seguirá circulando en superficie, compartiendo espacio con el vial de servicio planteado y todo el espacio público ganado a la autovía.

La implantación del tranvía en Las Palmas de Gran Canaria es una oportunidad para la ciudad. Una oportunidad para mejorar de forma importante el servicio de transporte público en la ciudad, introduciendo un sistema moderno, sostenible y de calidad. Además, las obras de implantación del tranvía deben servir para mejorar el espacio público, ganar calidad de vida, transformar la autovía en un bulevar más urbano, equilibrar el espacio público, acercar la ciudad al mar, romper barreras, ganar equipamientos, mejorar la movilidad global de la ciudad, reducir el impacto actual del vehículo privado... para ordenar el litoral. Este puede ser el hito del siglo XXI para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN



De acuerdo con los objetivos propuestos se propone actuar sobre los siguientes elementos:

- Paseo Marítimo

Consideramos que el Paseo Marítimo es el elemento fundamental de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y establece la relación de la ciudad con el mar. Por este motivo la actuación sobre el paseo es clave en la planificación e intervención en la ciudad. Crear un Paseo Marítimo unitario, con identidad propia, que albergue espacios de paseo y disfrute, carril bici, equipamientos de ocio y turismo, equipamientos culturales y deportivos, será la clave para que la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria dé un salto cualitativo hacia una ciudad sostenible y contemporánea.

Formalmente se propone una pieza que abarca desde el límite actual de la edificación y cierra y completa la línea de costa, esculpiéndose para albergar los distintos usos en cada tramo. La pieza multifuncional albergará los siguientes elementos:

- El tranvía

La implantación del tranvía, además de reducir el impacto del vehículo privado, permite aumentar la capacidad de personas transportadas, favorece el reequilibrio del espacio público y permite convertir la actual autovía en un bulvar.

La implantación del tranvía en Las Palmas de Gran Canaria sería un hito en el urbanismo municipal, a la vez que se daría respuesta, con una modalidad de transporte sostenible y de calidad, a la fuerte demanda de movilidad en el eje Norte-Sur.

El tranvía comenzaría en la playa de La Laja y continuaría hasta el Puerto Histórico, recorriendo toda la línea costera y dando servicio a toda la ciudad. Tendría una parada cada 500 metros, de manera que todos los puntos estén perfectamente comunicados.

- La autovía

Se propone soterrar la autovía en los tramos en los que el contacto de la ciudad con el mar es especialmente importante. Esto permitirá crear espacios abiertos y zonas verdes totalmente libres de coches, ofreciendo a los habitantes de la ciudad un espacio radicalmente nuevo en contacto con el mar. Los tramos en los que se propone soterrar la autovía son:

- Tramo San Cristóbal
- Tramo Vegueta-Triana
- Puerto Deportivo
- Puerto Histórico

- Paseo peatonal y carril bici



El paseo peatonal y carril bici forman un elemento fundamental en el conjunto del Paseo Marítimo. La posibilidad de recorrer la ciudad de Norte a Sur, conectando los diferentes puntos de interés, tanto naturales como urbanos, en un entorno de calidad urbana y paisajística es clave para el éxito de la intervención. Por este motivo, el tratamiento del arbolado, pavimentos y mobiliario urbano se tratarán acorde con las características de cada tramo.

- Equipamiento

El equipamiento se integrará, siempre que sea posible, en la propia pieza del Paseo Marítimo esculpiendo un frente y dibujando una silueta en el horizonte que se percibirá desde los barcos y ferries que se aproximen a la Isla. La pieza escultórica culmina en el Puerto Histórico, donde adquieren más relevancia los equipamientos, culminando con un hotel en altura en el muelle de Santa Catalina.

- Entorno natural, parques y espacios verdes

Con el objeto de conectar la ciudad con el entorno y con el interior de la Isla, se desarrollarán una serie de parques y espacios verdes encuadrados en sitios clave, como son los barrancos que desembocan en la costa, la ampliación de los parques urbanos y la creación de nuevas áreas verdes y senderos eco-didácticos. Todas las especies que se utilizarán en la creación de estos espacios serán autóctonas para potenciar el valor endémico y exclusivo de la flora y fauna canaria.

- Playas

Con el objetivo de crear nuevos polos de atracción turística y mejorar la calidad de las playas se desarrollará un Plan de Gestión Ambiental, controlando la calidad de la arena, del agua, y gestionando los residuos, y dotándolas de las infraestructuras y servicios necesarios y adecuados a cada playa, de forma que se obtengan unas playas de calidad óptima.

Además, se trabajará sobre el espacio público, facilitando y mejorando los accesos. Las playas se equiparán con restaurantes y chiringuitos, escuelas de vela y deportes náuticos, siempre respetando el entorno y buscando el equilibrio entre el entorno y los servicios ofrecidos a los usuarios.

- Barrios periurbanos

Es estos barrios se propone un programa de rehabilitación de fachadas, así como la mejora de las calles y espacios públicos. Los barrios sobre los que se prevé una actuación son:

- San Cristóbal.
- Las Coloradas.
- Costa Ayala.



TRAMO 1: LITORAL DE JINÁMAR – LA LAJA

Situación actual y objetivos específicos

Actualmente en esta zona crean un fuerte impacto la autovía, centros comerciales y central térmica, estando degradado el entorno natural y siendo la accesibilidad a la playa insuficiente.

Se propone actuar en los márgenes de la autovía, crear un jardín botánico eco-marino y mejorar la calidad de la playa de Jinámar. Por otro lado, se propone la modernización de la central térmica y su integración paisajística. Con estas actuaciones se potencian los equipamientos y dotaciones de uso público al tiempo que se mejora el paisaje y la calidad ambiental.

Actuaciones propuestas

Tratamiento de los márgenes de la autovía. Recuperación de taludes mediante la extensión de la flora autóctona.

Jardín botánico eco-marino. Se propone la creación de un jardín botánico eco-marino de Las Palmas de Gran Canaria que complete la oferta de ocio de los dos centros comerciales existentes y de la playa de Jinámar. Este parque tendrá continuidad en la playa de Jinámar, incluyendo escuela y zonas de buceo.

Accesibilidad y equipamientos. Se propone la mejora de los accesos a la playa, permitiendo el acceso peatonal y con bicicleta desde el parque periurbano. Además de la escuela de buceo, se instalarán zonas de aparcamiento de bicicletas, chiringuitos, duchas y servicios.

Plan de mejora ambiental playa de Jinámar. Se desarrollará un plan de mejora ambiental para la playa que controle la calidad del agua, de la arena, gestión de residuos y otros aspectos ambientales, que proporcione el equilibrio óptimo del uso de un entorno natural con el disfrute del usuario.

Modernización de la Central Térmica-Potabilizadora. Se propone la modernización de la central, de forma que se puedan retirar las chimeneas obsoletas y reducir así el impacto visual. La chimenea central se podría pintar mediante una actuación de *land-art* para destacarla sobre el paisaje. Por otro lado, se propone soterrar las líneas de alta tensión para reducir su impacto en el paisaje.



TRAMO 2: PLAYA DE LA LAJA Y BORDE MARÍTIMO DE SAN CRISTÓBAL

Situación actual y objetivos específicos

El acantilado de Marfea tiene un fuerte impacto visual desde la autopista, impacto que podría ser de alta calidad paisajística y, sin embargo, se encuentra muy degradado. Por otro lado, la playa de La Laja recibe un fuerte impacto de la autovía. Por estos motivos se propone restaurar el acantilado de Marfea creando un Parque Histórico que se una con el otro lado de la montaña, retirando la actual cementera, y con la playa de La Laja. Se propone al mismo tiempo desviar la autovía por el actual túnel de Puerto Rico y liberar todo el frente de la playa y el acantilado. El tranvía comenzaría en este punto para dar servicio a todas las personas que desde la ciudad quieran ir a la playa. También en este punto daría comienzo el Paseo Marítimo y el carril bici potenciando la conexión con el conjunto urbano Hoya de la Plata, y con del resto de la ciudad.

Actuaciones propuestas

Parque Histórico-Didáctico en el acantilado de Marfea y actual cementera. Se propone la restauración del acantilado de Marfea y su conversión en un parque didáctico que incluya recorridos explicativos de la historia de la ciudad. El parque podría incluir el espacio de la actual cementera, de forma que abarcara un máximo de ángulo visual. Se instalarían telescopios para ver la ciudad y el océano y se indicarían las distancias y direcciones de los principales hitos geográficos del mundo. El traslado de la cementera permitiría ir retirando la industria del límite costero.

Desvío de la autovía en el tramo de la playa de La Laja. Se propone ensanchar el tramo de autovía del túnel de Puerto Rico y eliminar el tramo de la costa que pasa entre el acantilado y la playa de La Laja. De esta forma se recupera el espacio natural de la playa y su entorno, y se recupera para el uso y disfrute de las personas.

Terminal del tranvía. Se propone el aparcamiento de la playa de La Laja como terminal de inicio del tranvía. Se consigue así dar accesibilidad a la playa desde la ciudad por medio del tranvía por un lado, y un punto de *park & ride* para las personas que quieran acceder a la ciudad por medio del tranvía. El tranvía de Las Palmas de Gran Canaria comenzaría así en el extremo sur de la playa de La Laja, donde el actual aparcamiento, y comenzaría su recorrido hacia Las Palmas de Gran Canaria a lo largo del Paseo Marítimo de La Laja.

Carril bici y Paseo Marítimo. Junto con el tranvía empezará también el carril bici y el Paseo Marítimo, que acompañará desde este punto toda la línea del litoral.

Ampliación y mejora de la playa de La Laja. El desvío de la autovía y la implantación del tranvía dan lugar a la recuperación y mejora de todo el entorno natural de la playa, completando esta mejora con la ampliación de la playa por medio de un



parque de dunas, un Paseo Marítimo con paradas de tranvía, restaurantes, escuela de deportes náuticos y otros servicios.

Adecuación y soterramiento de la autovía en el tramo del barrio de San Cristóbal.

A la salida del túnel la autovía se incorpora de nuevo a la línea de la costa para volver a soterrarse en el tramo de San Cristóbal. Con esta operación se pretende mejorar tanto el barrio de San Cristóbal como el entorno de los dos hospitales existentes, dándoles un nuevo frente verde abierto al mar. También se aprovecharía esta operación para construir un nuevo aparcamiento *park & ride* para las personas que quieran acceder al centro de Las Palmas de Gran Canaria por medio del tranvía. En el tramo de autovía a cielo abierto se adecuará a la coexistencia con el tranvía.

Mirador y otras mejoras en barrio de San Cristóbal. En el barrio de San Cristóbal se podría implantar un plan de rehabilitación de fachadas, así como mejorar la urbanización de las calles, arbolado y mobiliario urbano. Asimismo, se propone un restaurante-mirador en la torre derruida existente.

TRAMO 3: BORDE MARÍTIMO DE LEVANTE

Situación actual y objetivos específicos

El principal objetivo de este tramo es potenciar el uso público del Paseo Marítimo y el contacto de la ciudad con el mar. Para ello se propone soterrar la autovía en el tramo Vegueta-Triana y ampliar el Paseo Marítimo, de forma que albergue el carril bici, un nuevo parque urbano, miradores, equipamiento y un museo de la ciudad. El tranvía continúa en todo el tramo dando servicio a la ciudad, bifurcándose en la desembocadura del Guinguada para abrazar todo un tramo de edificación en paralelo al Paseo Marítimo hasta llegar al Puerto Deportivo.

Actuaciones propuestas

Adecuación y soterramiento parcial de la autovía. En el tramo de la Vega de San José la autovía se adecuará a la coexistencia con el tranvía, suprimiendo dos carriles y creando un carril verde en paralelo a la misma. En el tramo Vegueta-Triana la autovía se soterra, recuperando el frente del mar en el casco antiguo de Las Palmas de Gran Canaria. Por último, en el tramo de Ciudad del Mar la autovía vuelve a salir a la superficie adecuándose a la coexistencia del tranvía.

Adecuación y reforma del Paseo Marítimo. El Paseo Marítimo se adecuará en todo el tramo para albergar tanto el tranvía como miradores asociados a los deportes náuticos en los tramos de la Vega de San José y Ciudad del Mar. Todo el paseo se ensanchará, adquiriendo una forma que permita incorporar equipamientos, plazas, zonas verdes y carril bici.



Tranvía. El tranvía sigue en el tramo de San José en paralelo a la línea de costa. Al llegar a la desembocadura del barranco de Guinguada se bifurca por la calle Rafael Cabrera, abrazando un nuevo parque urbano y toda una franja de edificación. El tranvía continúa por la calle Venegas hasta llegar al Puerto Deportivo, donde vuelve a unirse con el mar en una sola línea.

Parque urbano. En la desembocadura del barranco de Guinguada se proyecta un parque urbano que continúa por el Frente Marítimo hasta la estación de San Telmo.

Estación de San Telmo. Al abarcar el nuevo Paseo Marítimo la estación de San Telmo, se propone reformar y mejorarla, creando el acceso a la misma directamente desde el paseo.

Museo de la ciudad. Al final del tramo de Vegueta-Triana e inicio de la Ciudad del Mar se propone un museo de la ciudad con terrazas al mar. El contenido del museo puede completar el del Parque de Historia de la Isla, en el acantilado de Marfea.

Playa de San José. Integración del proyecto de adecuación de la playa de San José de la Dirección General de Costas.

TRAMO 4: ENTORNO DE LAS ALCARAVANERAS-FRENTE PORTUARIO

Situación actual y objetivos específicos

En este tramo el objetivo principal es potenciar el uso y disfrute del Puerto Deportivo y los equipamientos comerciales y de ocio asociados al mismo. Por este motivo se propone el soterramiento de la autovía desde el inicio hasta el final del Puerto Deportivo, ofreciendo a la ciudad un nuevo frente y paseo portuario, constituyendo la continuación del Paseo Marítimo, carril bici y tranvía. Al final del Puerto Deportivo se encuentra la playa de Las Alcaravaneras, que se mejora y facilita el acceso.

Actuaciones propuestas

Soterramiento de la autovía. La autovía se soterra en el tramo del Puerto Deportivo para recuperar el vínculo de la ciudad con el puerto.

Adecuación y reforma del Paseo Marítimo. El Paseo Marítimo se adecuará en todo el tramo para albergar tanto el tranvía como las zonas de restauración y ocio, y el carril bici. Asimismo, se propone la ampliación y mejora del Club Náutico, facilitando su acceso desde el propio paseo.



Mejora de la playa de Las Alcaravaneras. La actuación del Puerto Deportivo se culmina con la mejora de la playa de Las Alcaravaneras, que se amplía al llegar al muelle de la actual Base Naval.

Tranvía. El tranvía sigue en este tramo en paralelo a la línea de costa e integrado en el Paseo Marítimo.

TRAMO 5: FRENTE PORTUARIO

Situación actual y objetivos específicos

Actualmente el puerto se encuentra en transformación. Algunos muelles están en desuso, otros siguen albergando, por ejemplo, la llegada de cruceros. El objetivo fundamental de este tramo es transformar radicalmente la imagen y uso del puerto, convirtiéndolo en un nuevo hito para la ciudad y en símbolo de su contemporaneidad. Es por ello que se proponen usos como un oceanográfico, un hotel, un museo de arte contemporáneo y un *business district*, al tiempo que se compatibiliza con el muelle de cruceros, para lo que se propone la construcción de una nueva terminal. La imagen de los edificios ha de estar perfectamente integrada con el Paseo Marítimo y formar una unidad.

Actuaciones propuestas

Adecuación de la autovía. La autovía se adecúa en este tramo a la coexistencia con el tranvía, reduciéndose para ello a dos carriles.

Adecuación y reforma del Frente Portuario y construcción de un nuevo centro de ocio. En este tramo es donde el Paseo Marítimo adquiere toda su fuerza tanto de contenido como expresiva. El Paseo Marítimo se modela para albergar una serie de equipamientos como son un oceanográfico, la terminal de cruceros, un hotel, un *business district* y un museo de arte contemporáneo y centro cultural. Todo ello creando plataformas y cubiertas transitables, terrazas, una explanada para conciertos y cine de verano, zonas verdes, etc. El puerto se convertirá así en un nuevo polo de atracción y símbolo para la ciudad.

Tanto el Paseo Marítimo como el carril bici traspasan en este punto la trama urbana hasta llegar a la playa de Las Canteras, donde continúan con un carácter más suave y natural.

Tranvía. El tranvía continúa en este tramo en paralelo a la autovía y llega hasta El Sebadal para dar servicio a los trabajadores del polígono industrial. En ese punto da la vuelta y vuelve a hacer el recorrido en sentido inverso.



TRAMO 6: BORDE MARÍTIMO DE LA ISLETA Y PUERTO INDUSTRIAL

Situación actual y objetivos específicos

Se pretende la potenciación ambiental y protección del paisaje protegido, dentro del marco del Plan Especial, ampliando la zona protegida y restaurando la cantera, creando rutas didácticas, miradores, etc. Asimismo se propone una mejora del barrio de Las Coloradas mediante programas de rehabilitación de fachadas y mejora de espacios públicos. El puerto industrial se mantiene con su uso y estado actual.

Actuaciones propuestas

Plan Especial del Paisaje Protegido. Se respeta el Plan Especial del Paisaje en tramitación y se propone ampliar la zona de protección y restaurar la cantera.

Barrio de Las Coloradas. Plan de rehabilitación de fachadas y mejora del espacio público en el barrio de Las Coloradas.

TRAMO 7: BORDE MARÍTIMO DE EL CONFITAL-LAS CANTERAS

Situación actual y objetivos específicos

Este tramo se encuentra actualmente en buen estado, por lo que tan solo son necesarias mejoras a nivel de equipamiento y arbolado para potenciar el uso público y la calidad paisajística. Son claves las calles de unión con el Frente Portuario, ya que constituyen el nexo de unión entre las dos costas.

Actuaciones propuestas

Reurbanización de las calles de unión con el puerto. En el punto en que el puerto y la playa de Las Canteras se encuentran más próximos, se realiza un tratamiento de la urbanización de las calles, de forma que el paso de un lado a otro sea natural y continuo.

Potenciación de valores ecológicos en la playa de El Confital y Borde Marítimo de La Isleta. Mediante programas de protección y gestión ambiental se asegurará la potenciación de los valores ambientales de índole geomorfológico, biológico, arqueológico y paleontológico.

Mejora del Paseo Marítimo. Se propone la mejora del Paseo Marítimo mediante equipamiento, arbolado, y mobiliario urbano.



TRAMO 8: BORDE MARÍTIMO DE EL RINCÓN-COSTA AYALA

Situación actual y objetivos específicos

En el tramo de El Rincón la ciudad se encuentra con el barranco, zona que está deteriorada y degradada, con polígonos industriales en desuso. Se propone un parque urbano para recuperar el barranco y su encuentro con la ciudad. Este parque tendría continuidad en una ruta de senderismo que conectaría con el acantilado de Costa Ayala. Por otro lado, se propone completar la zona de huertos de Costa Ayala con un parque agrícola y recuperar el tramo 8B, junto al barrio de Costa Ayala con un parque deportivo así como un mirador, que recuperarían la calidad ambiental y paisajística de esta zona. En el barrio de Costa Ayala se propone un programa de rehabilitación de fachadas y parque urbano.

Actuaciones propuestas

Parque urbano y senderismo. En el encuentro de la vega con la ciudad se propone un parque urbano que recupere el espacio natural y ofrezca un nuevo espacio de ocio a los ciudadanos. Este parque sería la prolongación del Paseo Marítimo y el carril bici. Este parque se diluye hasta convertirse en una ruta de senderismo que recorre los altos del acantilado, con miradores y zonas de picnic y descanso.

Parque agrícola, parque deportivo y mirador. En los tramos 8A y 8B se propone un parque agrícola y un parque deportivo para recuperar el espacio natural y el uso deportivo de esta zona. Asimismo se propone crear un mirador para disfrutar de las magníficas vistas de la zona.