



MEMORIA EXPOSITIVA LEMA 333333VL

Título proyecto: SIN TÍTULO

EQUIPO: VICENTE J. DÍAZ GARCÍA / FRANCISCO LÓPEZ MENDOZA
JOSÉ TOMÁS MILLÁN RODRÍGUEZ

COLABORADORES: GINÉS RIVERO HERNÁNDEZ / JAIME SANTANA
SANTANA

VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL JURADO

Destaca el detallado tratamiento del ámbito ordenado y la adecuada identificación de espacios estratégicos y su articulación.

Se sugiere clarificar el alcance de la propuesta realizada en el entorno del Istmo.

FRENTE LITORAL

Cuando se plantea una intervención en todo el Frente Litoral del municipio, se nos brinda también la posibilidad de alejar la mirada de aquello que parece más obvio (intervenir en el Istmo) para enfrentarnos a una visión de conjunto que permita hablar de equilibrio (espacial), de intenciones (territoriales), de estrategias (temporales).

También debemos tener en cuenta que la intervención en el Frente Litoral, por su magnitud y por los valores presentes, no incide única y exclusivamente en dicho frente, sino que tiene implicaciones que afectan a todo el municipio e incluso a la isla de Gran Canaria. Nuestras acciones deben ir encaminadas a reequilibrar o redistribuir los usos que hacemos en dicho litoral.

Las recientes propuestas de intervención en el Istmo (Concurso de La Gran Marina en 2005 y el Concurso de Ideas sobre la Ordenación Urbanística de la Franja Litoral en 2006) no han hecho más que volver a poner en el punto de mira el espacio urbano más singular de la geografía de la ciudad. Sin duda la construcción del Istmo, que une la península de La Isleta con el resto de la ciudad, fue uno de los hechos urbanos más importantes de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, conformando en ese momento los dos grandes hitos que identifican a la ciudad: la playa y el puerto. Si bien la decisión de construir ese Istmo supuso una gran transformación para la ciudad, sin embargo no propició la pérdida de significado del lugar como punto de encuentro entre dos tierras y dos mares.

Nuestra tarea ahora consiste en evitar que el Istmo pierda su nombre, esto es, que las intervenciones y transformaciones que allí se realicen tengan muy presente la



proximidad de los dos mares (que en su punto más estrecho, en la calle Tenerife, no supera los 300 metros). Simplemente manteniendo su carácter, sin necesidad de grandes proyectos o intervenciones que le añadan más densidad edificatoria, el Istmo continuará siendo ese espacio que reúne a poniente la diversidad de usos de la playa de Las Canteras y, a naciente, el área de esparcimiento y ocio del Nuevo Puerto (“de La Isleta al Refugio y al Muelle Grande” fruto de la recuperación de los muelles interiores para el uso ciudadano).

INTERVENCIÓN

En la vela latina se condensa la esencia del Frente Litoral de Las Palmas de Gran Canaria. El triángulo como metáfora del encuentro de los tres mares, de las tres ecologías, de las tres plataformas; pero también el triángulo de las velas como metáfora de la lucha contra el viento, de la superación ante la adversidad, del triunfo del bote chico frente al grande.

Tres criterios de intervención

- Ecológico-Ambiental-Sostenible
- Equilibrio (Social)-Redistribución
- Preexistencias

Entendiendo la imposibilidad de potenciar todos los ámbitos y también la dificultad de planificar una ciudad, una de las formas de intervenir consiste en dejar que el tiempo la contamine, que se haga compleja, a partir de la incorporación de distintos parámetros temporales en su propia planificación que, actuando como catalizadores del proceso, estimulen un desarrollo más diverso y estratificado, asumiendo la estructura y elementos singulares o particulares existentes. Se plantea una estructura de crecimiento abierta en la que el tiempo sea un factor determinante más en su forma final.

Se propone una estructura abierta que facilite el papel del tiempo como parámetro realmente estructurante de la forma. Por tanto, no planteamos un modelo formalizado con una solución final de la ciudad de este ámbito de intervención. No elaboramos una propuesta formal o una configuración física concreta. En cambio, establecemos ámbitos a partir de los cuales, con su intervención, la ciudad pueda auto generar nuevos espacios. Una propuesta abierta, flexible y con capacidad de adaptación, en función de las diferentes variables, entre ellas el tiempo.

Desplazamientos (Norte-Sur) (Reequilibrios)



Entendemos que se debe evitar intervenir con edificación en las áreas ya densificadas del Frente Litoral (como es el caso del Istmo). Proponemos avanzar en un equilibrio en la ciudad, en dos direcciones, Norte-Sur, potenciando la ciudad histórica (Vegueta-Triana-Guiniguada) y el Cono Sur (encuentro entre Hoya de La Plata, Tres Palmas y Pedro Hidalgo), evitando así la potenciación del entorno del Puerto-Canteras ya excesivamente densificado y de difícil accesibilidad.

Deslizamientos (Ascenso-descenso)

En otra dirección (ascenso-descenso) con la propuesta proponemos vincular los barrios de la cornisa, esto es, los cercanos a la franja (riscos históricos y nuevas urbanizaciones del Sur) con la plataforma que ocupa la ciudad baja. La lejanía actual entre la ciudad alta y el mar debe minimizarse, tanto espacial como temporalmente. Este deslizamiento, por el que la ciudad alta se acerca al Frente Litoral, es una de las condiciones que deben cumplir las intervenciones que se realicen en la franja.

Podemos diferenciar por un lado aquellos barrios con presencia del mar pero sin acceso al mismo (son los barrios que denominamos de cornisa) de otros barrios interiores para los que el mar sólo puede tener una presencia temporal (mayor o menor tiempo que se tarda en llegar a él). La relación entre la costa y estos barrios es de trueque por la que se potencia la costa (actividad-gente) y se mejoran las condiciones de estos barrios (espacio-ciudadanos).

ÁREAS

Jinámar

Operación ambiental.

- Operación vinculada al Espacio Natural Protegido (ENP) conexión con Espacio Libre, Parque del Barranco de Jinámar, como vínculo entre el área residencial del Polígono de Jinámar con la costa.
- Potenciación ambiental como Sitio de Interés Científico del ENP, en su zona de exclusión.
- Recalificación de playa, en zona de uso moderado.
- Dotacional, aula naturaleza y servicio de playas (plan de uso y gestión del ENP).
- Condicionado por límite del Término Municipal.

Marfea



Operación ambiental.

- Integración paisajística de la Central Térmica y desaladora de Jinámar.
- Regeneración de la costa y el entorno de la GC-1, y uso público del acantilado y la costa de Marfea; partiendo de la zona dotacional propuesta al Norte, en el encuentro con la playa de La Laja, desde donde partirá el recorrido peatonal.
- Regeneración de la costa y el entorno de la GC-1.
- Uso público del acantilado y la costa de Marfea.
- Accesibilidad partiendo del área dotacional propuesta al Norte, en el encuentro con la playa de La Laja, desde donde partirá el recorrido peatonal.
- Rehabilitación del mirador existente.

Playa de La Laja

Operación ambiental. Dotación.

- Potenciación de la playa a partir de la mejora de sus accesos y la propuesta de dotaciones en su perímetro.
- Regeneración de la costa y el entorno de la GC-1. Uso público del acantilado y la costa.
- Área Dotacional; accesibilidad, aparcamiento, balneario y mirador, en el encuentro La Laja/Marfea.
- Regeneración del paseo y vinculación a los barrios de cornisa.
- Regeneración ambiental de las áreas degradadas del acantilado.
- Potenciación de la playa, a partir de la mejora de sus accesos, y la propuesta de dotaciones en su perímetro.
- Conexión peatonal con el barrio de cornisa, Salto del Negro. Realización de recorrido de acceso, desde espacio libre-mirador, en barrio, hasta plataforma de costa.
- Área dotacional: accesibilidad, aparcamiento y mirador.
- Servicios de playa: bajo paseo y a nivel de playa.
- Potenciación de la playa: mejora de sus accesos.
- Conexión lateral de Hoya de la Plata con la playa y el paseo, a través de la pasarela-espacio libre-mirador sobre la autovía GC-1.
- Conexión peatonal con barrio de cornisa.
- Conexión longitudinal a nivel de la GC-1 (lado Oeste) por medio de la recalificación de la vía existente.

Cono Sur



Dispositivo de concentración 1. Reequilibrio Sur

- Estructuración del área Cono Sur a partir de la creación de un dispositivo de concentración de actividad; centralidad vinculada al intercambiador de transporte y densidad residencial existente en su entorno.
- Enlace de movilidad, y generación de centralidad aportando equipamientos de los que carece el área, vinculados a actividades culturales, de ocio y esparcimiento, así como espacio libre asociado a los mismos.
- Se plantea obtener la conexión de distintos ámbitos:
- Transversalmente:
 - Barrios de cornisa con la costa (La Laja-San Cristóbal)
 - Barrios de cornisa con el área universitaria/hospitalaria.
- Longitudinalmente:
 - En costa: continuidad del paseo de La Laja hasta San Cristóbal, por medio de espacio libre vinculado, a centralidad y costa.
 - En interior: recuperación y adecuación de espacios vacíos inactivos junto a la autovía GC-1, actuación vinculada al soterramiento de la autovía GC-1.
- Intercambiador de transporte: tren Las Palmas-Sur, tranvía ciudad, guaguas, bici-ambiental, transporte privado.
- Conexión del barranco del Gonzalo, equipamiento deportivo con propuesta, dispositivo de concentración, hasta su encuentro con la costa.
- Regeneración del barranco y su desembocadura.
- Conformación de espacio libre en relación con los barrios de cornisa y la nueva propuesta.

San Cristóbal

Acción-Dotación

- Modificación de sección y trazado de la autovía GC-1.
 - Se plantea la modificación de las condiciones entre la vía y el barrio de San Cristóbal. La actuación considera una franja formada por el actual trazado de la vía, los espacios vacíos al Oeste de la misma, y la franja libre entre San Cristóbal y la vía, con un ancho total variable, superior a 55 metros.
- Como objetivo, mejorar las condiciones de acceso y eliminar la barrera y condiciones de soterramiento de la parte Oeste del barrio.
- Transversalmente:
 - Conexión entre las áreas universitaria/hospitalaria con San Cristóbal.
- A su vez se plantean otras acciones:
 - Mejora del encuentro del barrio con la costa: paseo y playa, realización de piscinas naturales vinculadas al paseo en distintos ámbitos.
 - Continuidad del paseo de La Laja, por San Cristóbal, hasta San José.



En interior del barrio: dotación social, centro cívico y espacio libre de relación entre la nueva sección de la Avenida Marítima (GC-1) y el Paseo de costa.

Puerto San Cristóbal.

- Mejora de las instalaciones portuarias y la potenciación del lugar en relación con la actividad pesquera y su función de conexión entre La Laja y el barrio de San Cristóbal. Utilización como espacio libre público y paseo en relación con las actividades.
- Servicios y dotaciones para la actividad pesquera tradicional.

San José

Acción-Enlace

- Modificación de la sección (y el trazado) de la autovía GC-1.
- Depresión de la vía, cambio de nivel vinculado a la reutilización de espacios verdes existentes al Oeste de la vía. Ancho total variable, superior a 70 metros.
- Sobre nudo de tráfico-Túnel de San José. Soterramiento y nueva área dotacional y de espacio libre vinculada a la generación de playa y conexión barrio-costa.
- Prolongación y mejora del paseo con realización de equipamientos y áreas de mirador y actividades de contacto con el mar.

Otras acciones

Prolongación de la conexión del área universitaria/hospitalaria con franja verde en San José.

En costa: nuevo uso público, regeneración de la costa por medio de playas y piscinas naturales.

Continuidad del paseo hasta Vegueta.

Guinguada

Dispositivo de concentración 2. Reequilibrio Centro.

- Creación de espacio libre vinculado al Proyecto Guinguada como elemento de regeneración ambiental a partir del desarrollo del proyecto del barranco y relación con los barrios tradicionales entorno al mismo.
- Encuentro con el centro histórico de la ciudad y movilidad asociada a la Avenida Marítima.
- Intervención en la Avenida Marítima GC-1: soterramiento y ampliación del Borde Marítimo, espacio libre y relación con la costa.
- Intercambiador de transporte: tren Las Palmas-Sur, tranvía ciudad, guaguas, bici-ambiental, transporte privado.



- Centralidad. Intercambiador (movilidad sostenible), regeneración turística vinculada a la protección del patrimonio, densidad residencial, densidad de equipamientos existentes vinculados a actividades socio-culturales. Centro Histórico.
- Se plantea obtener la relación de distintos ámbitos:
- Transversalmente:
 - Barrios de cornisa con la costa (Guiniguada)
 - Barrios de cornisa con el Centro Histórico.

Vegueta y Triana

En costa: continuidad del Paseo Marítimo, por medio de espacio libre vinculado al centro y a la costa.

En interior: recuperación y adecuación de espacios vacíos inactivos junto a la autovía GC-1, actuación vinculada al soterramiento de la autovía GC-1.

Muelle de Las Palmas

Dispositivo de concentración 3. Reequilibrio Centro.

- Creación de espacio libre vinculado al existente y soterramiento del nudo viario de Bravo Murillo.
- Intervención en la Avenida Marítima GC-1: soterramiento y ampliación del Borde Marítimo, espacio libre y relación con costa.
- Centralidad. Intercambiador, regeneración turística vinculada a la protección del patrimonio, densidad residencial, densidad de equipamientos existentes vinculados a actividades socio-culturales y centro comercial e histórico.
- Posibilidad de nueva edificación, cultural y/o administrativa en relación con el intercambiador y la biblioteca.
- Intercambiador de transporte: modificación y ampliación de la estación de guaguas, tranvía ciudad, guaguas, bici-ambiental, transporte privado.
- Relación de distintos ámbitos:
- Transversalmente:
 - Barrios de cornisa con la costa (Bravo Murillo/San Telmo)

Barrios de cornisa con Triana.

- Longitudinalmente:
 - Vegueta y Triana con Ciudad del Mar. En la costa y el interior.

Ciudad del Mar

- Intervención en la Avenida Marítima-GC-1: depresión de la vía y ampliación del Borde Marítimo como espacio libre. Esparcimiento vinculado a la costa: uso público, estancia-mirador asociado a la navegación y las actividades marítimas.

Muelle Deportivo



- Intervención en la Avenida Marítima-GC-1: soterramiento de la vía en su encuentro con el Muelle Deportivo/Juan XXIII. Límite de ampliación del Muelle Deportivo.
- Ampliación del Borde Marítimo como espacio libre, esparcimiento vinculado a la costa: uso público, estancia-mirador asociado a la navegación y a las actividades marítimas.

Otras acciones

Muelle de Vela Latina. Independiente. Servicios y dotaciones vinculadas. Espacio de ocio-esparcimiento en relación con el mar.

Continuidad del Paseo Marítimo.

Dotaciones y servicios del Muelle Deportivo: área existente y nueva zona.

Conexión Juan XXIII con la costa, plataforma de espacio libre sobre la GC-1.

Conexión del Parque Romano con la costa, a través del Muelle Deportivo.

Las Alcaravaneras

- Creación de espacio libre vinculado al existente y soterramiento del nudo viario de Torre Las Palmas.
- Intervención en la Avenida Marítima-GC-1: soterramiento y resolución del nudo de tráfico (Túnel J. Luengo/Torre Las Palmas) ocupando parte de la actual playa y del Muelle Deportivo.
- Ampliación del Borde Marítimo, regeneración y ampliación de la playa de Las Alcaravaneras, modificación del trazado León y Castillo, y Paseo Marítimo.
- Nuevo espacio libre vinculado a León y Castillo; nueva plataforma de relación con la playa.
- Densidad residencial, potenciación de equipamientos existentes, vinculados a actividades de ocio/esparcimiento.
- Relación de distintos ámbitos:
- Transversalmente:
Barrios de cornisa con la costa (sobre Túnel J. Luengo)
- Longitudinalmente:
Muelle Deportivo y Muelle Arsenal
Interior: modificación y adecuación del trazado León y Castillo.

Puerto Interior



Concentración de Actividades

- Creación de espacio libre y dotacional como elemento de regeneración ambiental del puerto interior, tras el traslado de actividad portuaria a la zona industrial.
- Intervención en la Avenida Marítima-GC-1: soterramiento, modificación del Borde Marítimo, espacio libre y relación con la costa, deportes acuáticos.
- Centralidad. Actuación vinculada a la playa de Las Canteras, densidad residencial y densidad de equipamientos existentes (actividades terciarias). Potenciación de la actividad socio-cultural y dotaciones carentes en el área.
- Conexión con los barrios del entorno.
- Regeneración de la actividad turística.
- Intercambiador de transporte: modificación y ampliación de estación de guaguas, tranvía ciudad, guaguas, bici-ambiental, transporte privado.
- Se plantea obtener la relación de distintos ámbitos:
- Transversalmente:

Barrios con la costa

La Isleta y el Puerto

El Istmo y Las Canteras

- Las intervenciones en el Istmo se remiten a una serie de edificaciones que completan lo existente, tratando de adecuar parte del frente de La Isleta con edificaciones permeables que definan su relación con el área de intervención.
- Potenciando y mejorando los espacios libres del entorno al Muelle de Aviación.
- En el Muelle de Sanapú, se definen una serie de edificaciones (de baja altura) para controlar y definir el espacio libre creado, creando una sucesión de espacios públicos que se construyen desde la ciudad al mar.
- Entre los muelles de Santa Catalina, el Pesquero y el de Cory se define un elemento de infraestructura que se sitúa y relaciona con los existentes en la bahía y, al que a su vez, se atan y adosan elementos de distinto tipo: estáticos, móviles, efímeros, flexibles....
- Una sierpe generada a partir de franjas o bandas longitudinales que se generan según el lugar, materiales, características y posibles funciones diferentes.
- Se organizan creando distintos gradientes de uso, capacidad, movilidad, asumiendo las preexistencias de su entorno (edificaciones, diques) soportando accesorios (barcos, estancias móviles, barcasas...) Distintos anchos de banda con sección variable a lo largo de su recorrido.
- Como un espacio lineal dedicado al ocio, la cultura, el deporte, el comercio, y otras actividades ciudadanas, al que se adosan diferentes elementos, ya sean fijos o móviles.

Puerto Industrial



- Creación de un área mixta en los actuales depósitos de combustible.
 - Sobre el espacio interno del puerto, no se propone.
 - Área Mixta, Oeste.
 - Espacio para configurar las conexiones de los diferentes elementos de movilidad: tren, tranvía, guaguas, tráfico portuario y tráfico privado.
 - Intercambiador de transporte y comienzo/finalización de la GC-1, conexión entre el Puerto y El Sebadal, independiente del acceso a La Isleta.
 - Área administrativa y terciaria del Puerto.
 - Zona Logística y previsión de ampliación del área portuaria como zona logística.
- Aprobado.
- Se propone su inedificabilidad.
 - Utilización como soporte logístico y de mercancías, sin ocupación del territorio.
- Previsión de recuperación para uso público.

La Isleta-Las Canteras.

Parque de La Isleta

Referencia como ámbito de conexión con el ENP de La Isleta, interior y de costa.

A partir de este espacio se deberán resolver las conexiones con la costa Oeste: El Confital y Las Salinas, con Las Coloradas y el interior de la península.

Área de servicios: dotaciones y accesibilidad desde el resto de la ciudad.

- El Confital.

Área de esparcimiento vinculada a la costa.

Potenciación ambiental y gestión del litoral: uso público controlado de la franja costera.

Acceso y movilidad sostenible.

Recualificación de costa y acantilado.

Servicios vinculados a la costa (playa).

La Isleta

Operación ambiental.

- Vinculada al ENP. Potenciación ambiental como Sitio de Interés Científico del ENP, según el Plan de Uso y Gestión del ENP.
- Recualificación de Las Salinas y adecuación del encuentro con el mar.
- Área Rotacional: aula de la naturaleza y servicios.
- Vinculada al ENP. Potenciación ambiental como Sitio de Interés Científico del ENP, según el Plan de Uso y Gestión del ENP.
- Recorridos peatonales y adecuación del encuentro con el mar.

Las Coloradas



- Conexión con la franja de costa del ENP.
- Adecuación del borde urbano, espacio libre y esparcimiento.
- Servicios vinculados al ENP.
- Conexión (movilidad sostenible) con el futuro Parque de La Isleta.

La Isleta- Las Canteras

- Las Canteras. Permanencia.
- Área consolidada.
- Adecuar las conexiones peatonales con el entorno al Istmo.
- Potenciación del equipamiento urbano de ocio, recreo y esparcimiento.
- Potenciación del equipamiento ambiental de gestión del Litoral.
- Intervención en El Rincón.

El Rincón

Concentración y Ambiental. Reequilibrio Norte.

- Creación de espacio libre vinculado al barranco de Tamaraceite como elemento de regeneración ambiental, en relación con el desarrollo del proyecto del barranco (Parque de la Música) y con dotaciones existentes en la costa.
- Ampliación del recorrido por el barranco hasta Tamaraceite.
- Centralidad. Acción vinculada a la protección ambiental y a la densidad de equipamientos existentes: cultural y comercial.
- Se plantea obtener la relación de distintos ámbitos:
- Transversalmente:
Barranco/Parque de la Música con la costa.

Prolongación barranco hasta Tamaraceite y conexión con los barrios situados entorno al barranco.

- Longitudinalmente:

Barranco/Parque de la Música con el Auditorio.

Barranco/Parque de la Música con el Centro Comercial (aparcamiento).

Barranco/Parque de la Música con el Paseo de Las Canteras/paseo costa Norte.

Costa Norte

Operación ambiental.

- Potenciación ambiental como Área de Interés Paisajístico, y observación geológica.
- Regeneración ambiental y funcional de la franja costera.
- Regeneración ambiental del acantilado.
- Servicios de la costa (playa), accesibilidad, contacto con el mar.
- Alquiler del suelo agrícola y paseo-esparcimiento.



Costa Ayala

Dotación-Ambiental.

- Creación de espacio libre y dotacional como regenerador ambiental, en relación con las dotaciones existentes en la costa y la densidad residencial.
- Acción vinculada a la protección ambiental.
- Conexión barrio con la costa.
- Prolongación y mejora del paseo con la realización de equipamientos y áreas de mirador.