



## **MEMORIA EXPOSITIVA LEMA 496586XZ**

### **TÍTULO: 10 PARQUES PARA 1 LITORAL**

**EQUIPO: LABORATORIO DE PLANEAMIENTO Y ARQUITECTURA S.L.P.**

JUAN PALOP-CASADO / FERNANDO PORTILLO DE ARMENTERAS / LAURA RODRÍGUEZ CARDONA / RUBÉN GINORIO GARCÍA / EVA PADRÓN SÁNCHEZ

COLABORADORES: BENTEJUÍ HERNÁNDEZ ACOSTA / JONATHAN TABARES / JORGE ROS DÍAZ / M<sup>a</sup> DOLORES MARTÍN / ALBERTO MARTÍN GONZÁLEZ / JORGE SAINZ DE AJA / MARÍA MARTÍNEZ DE AGUIRRE CALVO

#### **VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL JURADO**

*Adecuado planteamiento territorial, y comprensión del papel de infraestructuras y sistema de espacios libres. Así como, la solución al tráfico portuario y la recuperación peatonal de La Isleta.*

*Se sugiere revisar la formalización, de los nodos que articulan la propuesta por entenderse que distorsionan un adecuado entendimiento de la misma.*

#### **1.- OBJETIVOS DEL PROYECTO**

- 1.1.- Diseñar una estrategia espacial que resuelva de manera diferenciada y consistente el borde litoral de Las Palmas de Gran Canaria.
- 1.2.- Reorganizar y jerarquizar el sistema de movilidad existente, de manera que permita conectar fácilmente el espacio litoral con todos los barrios de la ciudad.
- 1.3.- Liberar el Frente Litoral del tráfico pesado de escala municipal e insular, y su sustitución por sistemas de movilidad alternativos y ligeros.
- 1.4.- Integrar el Frente Litoral con el sistema de espacios libres de la ciudad.
- 1.5.- Intensificar el carácter subtropical de la ciudad, con la incorporación de infraestructuras que permitan desarrollar una gran variedad de actividades al aire libre.
- 1.6.- Consolidar la imagen y la oferta turística de la ciudad.
- 1.7.- Articular una propuesta viable que pueda ejecutarse por tramos diferenciados en los próximos 20 años.



## 2.- CONTEXTO

### 2.1.- Reflexión Vs. Actuación:

El proyecto incorpora ámbitos de reflexión que superan los límites del área de intervención. Componentes de la propuesta como la movilidad, los barrancos y los iconos urbanos son el resultado de ampliar el marco de reflexión y análisis más allá del ámbito de actuación. El proyecto incorpora decisiones tomadas en varias escalas. La escala global (XL) se corresponde con el contexto internacional de las economías avanzadas en donde ciudades y territorios compiten por atraer capital y profesionales cualificados. La búsqueda de una solución espacial y medioambiental con identidad propia pertenece a esta escala de reflexión. La segunda escala es la insular (L). La topografía de la isla de Gran Canaria consiste en un sistema de barrancos que la recorren desde la cumbre hasta el litoral. Esta singularidad topográfica explica la dinámica hídrica de la Isla, y es un componente básico de su identidad territorial. La intervención en el litoral pasa, no sólo por entender esta dinámica, sino por considerar que el litoral y los barrancos son parte de un mismo sistema medioambiental. La tercera escala se corresponde con la municipal (M). A esta escala se ha estudiado el modelo de movilidad actual de la ciudad y se han propuesto alternativas.

El primer desafío para la recualificación espacial del litoral de Las Palmas de Gran Canaria es liberar la Avenida Marítima de la cantidad y destino del tráfico que la atraviesa. La escala urbana (S) se corresponde con el Ámbito de Actuación que abarca la totalidad del Frente Litoral de la ciudad, desde el extremo Sur de Jinámar hasta el acceso Norte a la ciudad desde Costa Ayala.

### 2.2.- Nueva Urbanidad

Las Palmas de Gran Canaria está conformada por una serie de archipiélagos urbanos separados por un “mar” de eventos topográficos compuesto por los barrancos y el borde litoral. Sin duda, la ciudad necesita de un sistema de orden superior que dote de coherencia y legibilidad al conjunto urbano. El desarrollo de la plataforma litoral aportaría sin duda un primer nivel de urbanidad a la ciudad baja, pero dejaría huérfana al resto. Una solución global pasa por incorporar los barrancos. Este proyecto apuesta por entender que la recualificación de la urbanidad de Las Palmas de Gran Canaria pasa por intervenir en el negativo del espacio construido: un sistema de orden superior compuesto por el espacio litoral y los barrancos.

### 2.3.- ¿Cuánto mide de ancho el litoral?

Existen diferentes criterios para medir la profundidad del litoral. La Ley de Costas nos dice que oscila entre 20 y 500 metros, según sea natural o urbano. Otras interpretaciones pasan por considerar que el litoral es lo que queda entre el frente edificado y el mar. Si utilizamos un criterio medioambiental, el litoral es aquella franja de territorio con la misma climatología. En el caso de la isla de Gran Canaria, la zona expuesta a los vientos alisios, esto es, la plataforma que va desde el nivel del mar hasta los 1.500 metros de altitud. Climáticamente hablando, podemos concluir que casi toda la Isla es litoral y, por supuesto, toda la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.



#### 2.4.- Nueva movilidad

El desarrollo del Frente Litoral pasa por invertir el modelo de acceso y salida a la parte baja de la ciudad. De un modelo centrífugo (Litoral-Circunvalación) a otro centrípeto (Circunvalación-Litoral). Este modelo alternativo permite que tráficos ligeros y peatones colonicen el litoral.

#### 2.5.- Teórico

Existe una tradición de intervención en frentes litorales en las que lo urbano coloniza lo natural: sus geometrías, su orden, sus lógicas.... Quizás no estaría mal trabajar al revés y exportar la inteligencia natural a lo urbano: edificaciones modeladas por el viento, geometrías generadas por las corrientes marinas, órdenes líquidos...

#### 2.6.- Barrios 2.0

Los barrios del frente marítimo concentran gran parte de la diversidad sociológica de la ciudad. La solución propuesta debería incorporar todas estas identidades. En vez de proponer una solución longitudinal y extraña, el nuevo Frente Litoral debe surgir de la colonización transversal de los barrios.

#### 2.7.- Aprendiendo de Las Canteras

La playa de Las Canteras es el espacio de más éxito social de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Su secreto está en “la barra”. Este evento topográfico situado a escasos 200 metros del Frente Litoral, domestica al Océano Atlántico y permite su disfrute masivo. Este ejemplo de ingeniería natural ha servido de patrón para ordenar el resto del litoral. La propuesta se inspira directamente en Las Canteras, incorporando una serie de barras “replicantes” (Bases Litorales) diseñadas según criterios de dinámica de fluidos y compatibles con la biodiversidad marina.

### **PROPUESTA 01: Ordenación espacial y usos**

La solución propuesta se articula en tres componentes: Las Bases, el Paseo Litoral y las Estrellas de Mar.

Las Bases son plataformas litorales resultado del encuentro de los corredores naturales y urbanos. Su geometría incorpora lógicas propias de la dinámica de fluidos. La sección se ha resuelto de distintas maneras, según las actividades previstas en su borde: playas, piscinas naturales, embarcaderos, etc. La plataforma canaliza el desagüe de los barrancos y evita el contacto con las actividades lúdicas del borde. Las actividades en cada base han sido previstas según las necesidades del barrio más próximo.



Por ejemplo, la Base del Guinguada (ver perspectiva) incorpora unas piscinas naturales a naciente y una pequeña playa al Sur, que permiten al barrio de Vegueta recuperar el disfrute del litoral. La propuesta incorpora 10 bases: siete a naciente, dos a poniente y una, con una gran carga simbólica, que coincide con el Istmo.

Los Paseos Litorales conectan las Bases. Son intervenciones más discretas que las Bases. Los Paseos incorporan tráfico ligero y alternativo como tranvías, carril-bici y sendas peatonales, entre otros. También incorporan zonas ajardinadas que separan el tráfico lento del tráfico rodado. Algunos paseos incorporan zonas de estancia y ámbitos para actividades concretas allí donde ya existen o se presenta una oportunidad. De esta manera, el Paseo Guinguada-Muelle Deportivo habilita accesos y estancias cerca del mar, en zonas donde la gente va, hoy en día, a pescar. Por otro lado, el Paseo Litoral La Laja-San Cristóbal incorpora miradores donde poder disfrutar los fines de semana de las regatas de vela latina.

Las Estrellas de Mar son soluciones de espacio libre, que incorporan edificación y espacios libres. Cada Base incorpora una Estrella de Mar que aloja usos y actividades relacionadas con su entorno más inmediato. Algunas tienen usos temáticos como la Base San Cristóbal, que podría alojar un Centro Oceanográfico que complementará la oferta universitaria existente en la zona.

Casi todas las Estrellas concentran intercambiadores de transporte que permiten saltar de un sistema de movilidad a otro. La primera y la última estrella concentran grandes intercambiadores que filtran el acceso a la ciudad baja. Cada estrella, además, resuelve, con soluciones elevadas o a nivel, las conexiones transversales del Frente Marítimo con el resto de la ciudad.

## **PROPUESTA 02: Ordenación de la movilidad**

La propuesta de diseño adelanta también un modelo de movilidad para el conjunto de la ciudad. Se ha optado por organizar los tráficos según dos sistemas: uno funcional y otro lúdico.

El funcional concentra el tráfico pesado y canaliza la movilidad diaria de la ciudad. Este sistema se ha organizado en forma de *loop*, resultado de tres anillos que se descuelgan de la circunvalación y organizan el primer nivel de acceso a la ciudad. Cada anillo a su vez, incorpora vías urbanas estructurantes que canalizan la salida y entrada a grandes zonas de la ciudad. Un puente que arranca desde la plaza de Belén María y conecta con el túnel de Julio Luengo, desvía el tráfico del puerto directamente a la circunvalación. Liberada del tráfico de acceso y salida, la Avenida Marítima queda reconfigurada como una vía estructurante de segundo nivel que incorpora un tranvía que la recorre longitudinalmente con parada en cada una de las Bases.

La movilidad lúdica concentra el tráfico ligero. Esto no significa que no puedan aparecer en el sistema funcional, pero en el lúdico tienen preferencia. El sistema se organiza también en forma de *loop*, resultado de cuatro anillos que aprovechan el discurrir de los barrancos. El sistema se completa con un *water-taxi* que enriquece y completa las opciones terrestres.



En los puntos de intersección de los dos sistemas se colocan unos intercambiadores de transporte que permiten migrar entre sistemas o simplemente cambiar de vehículo. Las dos bases extremas, Jinámar y Costa Ayala, alojan grandes intercambiadores que filtran el acceso de tráfico pesado a la ciudad.