



REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Nº 3
TERCERA ÉPOCA
AÑO 1995
PVP 1.000 PT

URBANISMO, I

JOAN OLMOS LLORENS

VICENT TORRES CASTEJÓN

CARLOS NÁRDIZ ORTIZ

A. SERRANO RODRÍGUEZ

ALAN B. JACOBS

ELISABETH S. MACDONALD

JODAN J. ROFÉ

JOSÉ M^º UREÑA

JUAN A. SANTAMERA

SALVADOR TARRAGÓ CID

M. DE TORRES I CAPELL

J. L. GÓMEZ ORDÓÑEZ

JORDI JULIÀ SORT

EDUARDO TOBA BLANCO

J. A. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ

J. R. NAVARRO VERA

L. FERNÁNDEZ-ORDÓÑEZ



CONSEJO EDITORIAL

Antonio Altes Torres, Carlos de Cabo Casado,
Jesús A. Collado López, Ricardo Fernández Corta,
Santiago Hernández Fernández, Humberto Hernández Martín,
Carmen Monzonis Presentación, F. de Asís Ramírez Chasco,
José Alfonso Vallejo Alonso, Juan Ignacio Vázquez Peña,
y Pere Ventayol March.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Antonio Altes Torres, Javier Botella Soto, Carlos de Cabo Casado,
José Luis Cerezo Lastrada, Jesús A. Collado López,
Fausto Comenge Cimat, Manuel Durán Fuentes,
José Antonio Fayas Jaber, Ricardo Fernández Corta,
José Antonio Fernández Ordóñez,
Emilio de Francisco Ligartondo, Luis Galguera Álvarez,
Santiago Hernández Fernández, Humberto Hernández Martín,
Rafael Jimeno Almeida, Luis M^o de los Mozos Villar,
Carmen Monzonis Presentación, Carlos Nardiz Ortiz,
Manuel Novoa Rodríguez, Joan Olmos Lloréns,
Mariano Palencar Peñaña, José A. Presmanes Rubio,
F. de Asís Ramírez Chasco, Victoriano Roncero Rodríguez,
Santiago Sainz de los Terreros, José Alfonso Vallejo Alonso,
Roberto Vázquez Martínez, Juan Ignacio Vázquez Peña
y Pere Ventayol March.

DIRECTOR

Ramiro Aurrín Lopera

REDACTOR JEFE

Juan Lara Coira

SECRETARÍA DE REDACCIÓN

Chelo Cabanes Martín

COORDINACIÓN DEL CONTENIDO

Carlos Nardiz Ortiz

COLABORADORES

Jose A. Fernández Ordóñez, Lorenzo Fernández-Ordóñez,
José Luis Gómez Ordóñez, Alan B. Jacobs, Jordi Julià Sort,
Elisabeth S. Macdonald, Carlos Nardiz Ortiz,
José Ramón Navarro Vera, Joan Olmos Lloréns,
Jordán J. Rofé, Juan A. Santamera, Antonio Serrano Rodríguez,
Salvador Tarragó Cid, Eduardo Toba Blanco,
Manuel de Torres i Capell, Vicent Torres Castejón
y José M^o Ureña.

FOTOGRAFÍAS

Tony Blanco, C. Nardiz, J. Olmos, Paisajes Españoles,
A. Serrano, E. Toba y M. de Torres

ILUSTRACIONES

Juan Rocá Mainar / Pas a Pas

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN

Ramon Martínez y María Carola / Pas a Pas

PUBLICIDAD

Departamento de Publicidad
del Colegio de Ingenieros de Caminos
c/ Almagro, 42
28010 Madrid
Tel: 91-306-19 88/319 60 77
Fax 91-319 15 31

Grupo 85, Ediciones, S.L.
c/ Naturalista Rafael Cisternas, 6-6^o
46010 Valencia
Tel: 96-361 53 71
Fax 96-361 22 80

FOTOMECÁNICA

SKB, S. A.

IMPRESIÓN

Indice, S. L.

COORDINACIÓN Y PRODUCCIÓN

Juan Lara Coira

EDITA

Colegio de Ingenieros
de Caminos, Canales y Puertos

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Els Vergós, 16
08017 Barcelona
Tel: 93-204 34 12
Fax: 93-280 29 24

DEPÓSITO LEGAL

B. 5.348/1986

ISSN

0213-4195

PORTADA: EL PENSADOR (Rodin)

FOTOGRAFÍA: Tony Blanco

Esta publicación no necesariamente comparte
las opiniones de sus colaboradores.
Está prohibida la reproducción total o parcial de cualquier texto
o material gráfico del presente número, por cualquier medio,
excepto autorización expresa y por escrito de los editores
previo acuerdo con los correspondientes autores.



URBANISMO, I

39

- 2** Editorial
- 4** ¿Qué ciudad? ¿Qué urbanismo?
Joan Olmos Lloréns y Vicent Torres Castejón
- 8** La enseñanza del urbanismo en las escuelas de Ingenieros de Caminos.
Carlos Nardiz Ortiz
- 18** El transporte urbano en el urbanismo del siglo XXI. Insuficiencias legislativas.
Antonio Serrano Rodríguez
- 30** Usos y seguridad en bulevares de varias calzadas.
Alan B. Jacobs, Elisabeth S. Macdonald, Jordán J. Rofé y José M^o Ureña
- 38** Institucionismo y urbanismo. Reformismo social y urbanismo
en la España de la Restauración y la Segunda República.
Juan A. Santamera
- 48** Zoourbanismo, zoovías y zoointervía.
Salvador Tarragó Cid
- 66** La formación de un paisaje metropolitano.
Manuel de Torres i Capell
- 76** El significado de la construcción de los servicios.
José Luis Gómez Ordóñez
- 82** El transporte público en la formación de la metrópolis. El caso de Barcelona.
Jordi Julià Sort
- 90** Planeamiento urbanístico y planificación del litoral.
Eduardo Toba Blanco
- 96** Nuevo frente marítimo de Las Palmas de Gran Canaria.
José A. Fernández Ordóñez, José Ramón Navarro Vera y Lorenzo Fernández-Ordóñez



Nuevo frente marítimo de Las Palmas de Gran Canaria

José A. Fernández Ordóñez, José Ramón Navarro Vera y Lorenzo Fernández-Ordóñez



DESCRIPTORES

URBANISMO
 OBRAS MARÍTIMO TERRESTRES
 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
 FACHADAS MARÍTIMAS
 REHABILITACIÓN DE TEJIDO URBANO

Análisis Introducción

La fachada marítima, como límite entre el mar y el tejido edificado de la ciudad, es el resultado de un largo proceso histórico-espacial, que refleja físicamente la actividad económica y la cultura urbana que en cada momento la ha hecho posible, en ocasiones con generosidad, en otras, demasadas, con cicatería. Y es que la fachada marítima de una ciudad es un discurso que expresa una manera de entender la relación de la ciudad y el mar.

Esta propuesta se desencadena en un momento en que se ha consolidado una nueva cultura sobre esta relación, motivada básicamente por dos razones: la aspiración de una mejora de la calidad global ambiental del borde marítimo de la ciudad, y la firme voluntad de recuperación y rehabilitación de las zonas urbanas centrales junto al mar. En realidad ambas se pueden resumir en una sola demanda: recuperar el mar por la ciudad.

Una visión histórica de la relación de la ciudad con el mar

La ciudad de Las Palmas nace en el siglo XV y, tras un fuerte crecimiento durante la primera etapa de su fundación, queda paralizada hasta finales del siglo XVIII, cuando, si bien no crece la zona más cercana al mar, aparecen nuevos barrios en Los Riscos de San Juan, San Roque y San Nicolás, en los que se asienta una población que no tiene acceso al suelo de la zona baja, cuya propiedad está en manos de las familias socialmente influyentes. Es a principios del siglo XIX cuando la ciudad comienza su cambio profundo, que se centra en la transformación de los actuales barrios de Vegueta y Triana.

Es importante constatar el hecho de que en las descripciones existentes de la ciudad hasta estas fechas, únicamente aparece una referencia a la ribera del mar. El carácter de esta referencia, y la forma en que se describen los movimientos sociales de la población, dejan clara constancia de la poca importancia que tiene la cercanía del mar, que casi exclusi-

vamente fue considerado como el lugar por donde podía llegar el peligro. A primeros del siglo XIX se rellena la pequeña playa existente en San Telmo, para realizar una alameda.

A mediados del siglo pasado comienzan las obras de expansión más importantes. Se unen definitivamente los barrios de Vegueta y Triana, se plantea la urbanización del barrio de Arenales para responder a la demanda de viviendas y se hace la carretera de unión entre la ciudad y el Puerto de la Luz, cuyas obras comienzan en el año 1863, aunque inmediatamente quedan paralizadas.

La estructura de la ciudad comienza a consolidarse en los últimos años del siglo XIX y los primeros del presente. Se concluyen las obras del Puerto de la Luz, con lo que comienza una época de gran crecimiento económico basado en la agricultura y el comercio, que otorga a la ciudad el carácter cosmopolita que ha perdurado hasta hoy. Aparecen las primeras planificaciones y también por primera vez se plantea el tratamiento del litoral capitalino, proyectándose una avenida marítima en el año 1910, proyecto que fue reformado en 1914 y que no llegó a ejecutarse. Por último aparece también el fenómeno turístico y la conciencia de su importancia, que se plasma en la creación de la Sociedad de Fomento de Gran Canaria.

Como consecuencia de todo ello, en un análisis del desarrollo hasta los años 1930 se deben señalar los siguientes hechos:

1. La sociedad se zonifica dentro del ámbito de la actual ciudad de Las Palmas, quedando:
 - a. La Isleta, como un arrabal usado para la autoconstrucción.
 - b. Las Canteras, como zona de segunda residencia de la alta burguesía y para el turismo.
 - c. Santa Catalina y Alcaravaneras, como zonas de viviendas de clase modesta.
 - d. Ciudad Jardín, como territorio de dominio de las familias inglesas.
 - e. Vegueta y Triana, como asentamiento capitalino de la alta burguesía y centro de la vida social y cultural.
 - f. Los Riscos, como concentración de la clase económica más baja.
2. Cada vez adquiere mayor importancia económica la unión entre el Puerto de la Luz y la ciudad de Las Palmas.
3. La ciudad adquiere el carácter de metrópoli a nivel insular.
4. Aparecen como cuestiones fundamentales la planificación de la ciudad y la realización de una avenida marítima que solucione el problema de otorgar a la ciudad una entrada digna desde el mar.

Durante la década de los años cuarenta, se realiza la planificación del arquitecto Secundino Zuazo, que será la que mayor transcendencia tendrá para el desarrollo de la ciudad, y que sirvió como base para la planificación de 1960, la cual ha estado vigente hasta hace pocos años y ha sido el instrumento básico para el gran desarrollo de la ciudad en estas últimas décadas. De la planificación de los años cuarenta conviene destacar varios aspectos que tienen especial relación con el trabajo presente:

1. Se mantiene la prioridad de realizar una Avenida Marítima.
2. Se propone ganar terreno al mar, para propiciar el crecimiento de edificaciones residuales y turísticas (Ciudad del Mar).

3. La racionalidad de la planificación impera por encima del respeto al propio litoral, lo que curiosamente coincide con planificaciones anteriores. No importa sacrificar las playas de Las Canteras y Alcaravaneras en beneficio de un mejor orden y racionalidad en el desarrollo urbanístico.

Como continuación a la aparición de la Ciudad del Mar, promovida de acuerdo con el plan de Zuazo, se concreta la obra de la Avenida Marítima, que se realiza en la década de los sesenta, según proyecto de Sánchez de León.

Entrando en un análisis concreto de los proyectos de alteración del litoral de la ciudad, conviene reseñar los siguientes aspectos:

1. La conciencia de acometer un tratamiento del litoral para ganar terreno al mar ha estado latente en todos los planeamientos urbanísticos de la ciudad de Las Palmas.
2. A pesar de existir esta conciencia, la historia ha demostrado que únicamente se han acometido los proyectos para solucionar problemas puntuales planteados por la infraestructura de la ciudad.
3. En todos los proyectos aparece como uso principal de los nuevos terrenos la edificación residencial.
4. El traspaso de la gestión del suelo desde la Administración del Estado a la Municipalidad supuso alteraciones en la ordenación planteada que produjeron graves inconvenientes, siendo uno de los factores que contribuyó en mayor medida a la ruptura de la ciudad con su litoral.

En cualquier caso, se debe tener en cuenta en este apartado que en ningún momento existió una vinculación total entre la ciudad y el mar, sino que la atracción del ciudadano hacia el litoral se centró siempre en zonas concretas y localizadas, como pueden ser la playa de Alcaravaneras, la zona del parque y la desaparecida playa de San Telmo, el antiguo muelle de Las Palmas y alguna otra en el litoral Este; y en el litoral Oeste la playa de Las Canteras.

Con estos condicionantes y siendo conscientes de que el aprovechamiento intensivo del borde del tejido urbano y la potencia del cinturón viario han roto la relación primigenia de la ciudad con el mar, la tarea que nos proponemos, como objetivo conceptual de este trabajo, es el redefinir esta relación, recuperando los signos colectivos que hagan reconocible a la ciudad por sus ciudadanos en el ámbito urbano de la propuesta.

El nuevo frente marítimo, dentro de una estrategia global

El Plan Insular de Ordenación Territorial (P.I.O.T.) propone entre sus determinaciones una Operación Estratégica que contemple la ordenación del frente marítimo desde la playa de La Laja hasta el Puerto de la Luz. El plan divide esta franja costera en cuatro grandes piezas, una de las cuales recoge prácticamente nuestra área de actuación. Básicamente los objetivos del P.I.O.T. para el frente marítimo de Las Palmas son:

- Continuidad espacial y peatonal entre el mar y la ciudad.
- Ampliación de la plataforma sobre el mar para recreo y actividades lúdicas.
- Espacios libres y equipamientos.
- Conexión con el mar del Parque de San Telmo.



Fig. 1. Estado actual

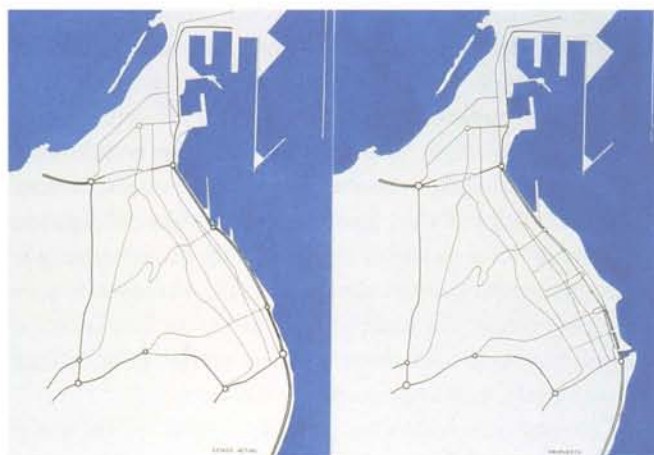


Fig. 2. Esquema de tráfico. Estado actual y propuesto. Se clarifica la red viaria de la ciudad ordenando los tráficos, evitando así la actual superposición de funciones, de forma que se gradúa la red en vías de largo recorrido, vías estructurantes de la trama urbana, vías de servicio, vías de corto recorrido, y vías de aparcamientos. El bulvar estructura la trama urbana y la independiza del tráfico de paso al mismo tiempo que abre la ciudad hacia el mar.



Fig. 3. Esquema de zonas verdes. Estado actual y propuesto. Se propone una pieza articuladora que ligue todas las zonas verdes de la actual fachada marítima, que se encuentran actualmente inconexas entre sí y separadas por la actual autovía, del mar. El bulvar permite además crear una conexión entre los parques, y la salida de estos espacios, por medio de grandes plataformas, hacia el nuevo parque litoral y el mar.

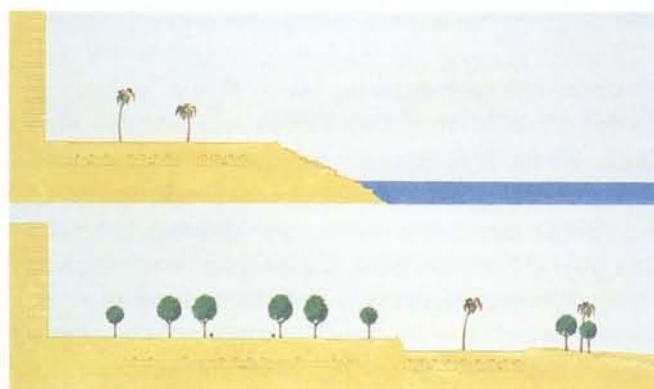


Fig. 4. Sección actual y sección propuesta. La ciudad de Las Palmas tiene actualmente cercenado su contacto con el mar por la autovía. La propuesta pretende desplazar esta vía rápida en horizontal y en vertical, para resolver el remate de la trama urbana con un bulvar, que se convertirá en un gran salón mirador sobre el parque litoral y el mar. Esta solución permite un proceso constructivo muy sencillo, rápido y económico, contribuyendo a que la perturbación al tráfico durante las obras sea mínima, pues se daría servicio a la autovía desplazada antes de que comenzaran las obras del bulvar.

Planteamientos iniciales de nuestra propuesta

Resolver la articulación de la ciudad y la costa, a lo largo de la fachada marítima, es el objetivo conceptual prioritario de nuestra propuesta. Metodológicamente lo enfocamos en dos planos: morfológico y funcional.

Morfológicamente, la fachada marítima actual de Las Palmas es simplemente un borde escasamente diferenciado de la trama urbana. Es un corte provocado por la potente Avenida Marítima sobre el tejido urbano, que presenta algunos espacios nodales, como el Parque Doramas (hotel Santa Catalina), San Telmo o la plaza de La Feria, que tienen cerrado su acceso al mar a través de la avenida. Por ello son muy acertados los objetivos del P.I.O.T. para esta zona, tratando de resolver la continuidad espacial y peatonal en la fachada marítima, continuidad que debe ser no sólo transversal sino también longitudinal. En este sentido la relevan-

OP

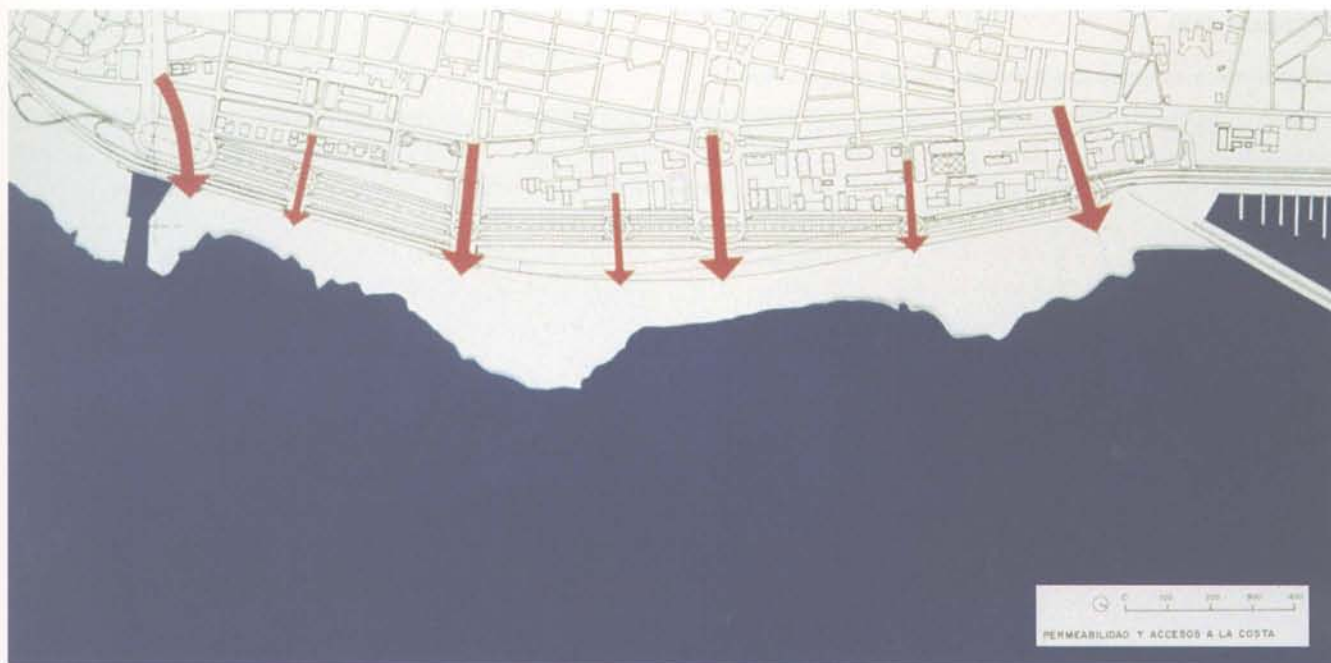


Fig. 5. Planta de la intervención. Permeabilidad transversal. Se recuperan las conexiones de la trama urbana con el mar que fueron impedidas por la construcción, en su día, de "la ciudad del mar" y de la autovía actual.

cia de la conexión entre el mar y la ciudad a través de los parques parece esencial para la recuperación del recuerdo histórico, bien sea de los antiguos muelles, bien de las pequeñas playas, que fueron importantes en tiempos pasados en el desarrollo de las relaciones sociales.

La solución morfológica de la articulación del borde marítimo con la ciudad ha exigido una reflexión sobre la Avenida Marítima, para eliminar su efecto barrera y mejorar la accesibilidad a la nueva zona litoral, especialmente en la zona del Barranco Guinguada, el entorno del teatro Pérez Galdós y el mercado de Las Palmas, donde se ha estudiado la posibilidad de trasladar los pasos elevados actuales. Dotar a toda la zona de aparcamientos suficientes ha sido un problema esencial a resolver en nuestra propuesta.

El segundo factor que facilita la articulación de la ciudad y el mar es el relativo a los usos de suelo. La posibilidad de ganar terrenos al mar generará una pieza de suelo de una escala considerable, que constituye un recurso potencial para la ciudad y sobre todo para las zonas centrales, hoy día con problemas de congestión y desequipamiento. En nuestra propuesta, los espacios y usos públicos serán los ejes ordenadores, pero buscando una gama de usos que aseguren la vitalidad cotidiana del área sin vacíos funcionales, y que garanticen unos flujos peatonales permanentes a lo largo y a través de la fachada marítima.

Posibilidades de defensa marítima

Para la protección del relleno ganado al mar se propone utilizar, como elemento base, estructuras longitudinales flexibles y permeables, como los diques en talud.

Desde el punto de vista estructural las obras flexibles tienen menor riesgo de colapso que las rígidas. Se observa rá-

pidamente cualquier asiento de los elementos de protección del manto, que se reparan fácilmente recargando el talud. Además las presiones hidrostáticas que se forman debajo del manto se disipan con mayor facilidad.

Otra característica de este tipo de defensas es su permeabilidad, que es un factor importante para la estabilidad, puesto que generalmente las erosiones al pie del talud son menores que en el caso de superficies impermeables o reflejantes, y como consecuencia se limita la profundidad y la altura de ola que puede abordar la obra.

La protección del talud frente al ataque frontal del oleaje se confiará a un revestimiento adecuado, mientras que para estabilizar los taludes frente a posibles deslizamientos y socavaciones se dispondrán bermas de pie.

La escollera es el tipo más simple y económico de protección y puede colocarse incluso utilizando filtros de material geotextil. Hay que tener presente, sin embargo, que tres toneladas es un peso límite razonable para obtener de la explotación de una cantera medianamente buena de naturaleza basáltica.

Por otro lado, la rugosidad de estos diques en talud es tal, que la altura del roci6n es menor que en el caso de taludes lisos o de estructuras verticales.

Para absorber parte de la energía del oleaje en su aproximación al litoral, se propone utilizar diques arrecifes sumergidos paralelos a la costa a una cierta distancia, que dependiendo de la profundidad en que estén situados y de la altura de su coronación, limitarán la altura de ola e incluso provocarán su rotura.

Ocasionalmente podrán utilizarse como defensa muros verticales de cajones o de bloques de hormig6n y también piezas especiales parcialmente antirreflejantes, así como recargas de grava que serán transportadas por el oleaje y acumuladas en las zonas de posibles erosiones.

Propuesta

Objetivos y conceptos básicos de la propuesta

Nuestra propuesta de nuevo frente marítimo aspira a cumplir un doble objetivo.

En primer lugar, devolver a la ciudad la posibilidad del disfrute del contacto físico con el mar, a través de una solución que posea un alto nivel de calidad ambiental y paisajística, con un borde marítimo totalmente accesible para los ciudadanos y debidamente conectado con la ciudad.

De esta forma, se podrían reparar los negativos efectos que otras actuaciones anteriores –bien conocidas– produjeron sobre el paisaje y sobre algunas importantes referencias físicas de la ciudad (como por ejemplo el barranco de Guiniguada, el conjunto del teatro Pérez Galdós, el Mercado de Las Palmas, y el mismo litoral). Estas obras en su día se realizaron para resolver importantes problemas de infraestructuras, con unos criterios ya superados y muy distintos de los que hoy se reclaman en todo el mundo, y con unas carencias esenciales, ya que en aquellos días, posiblemente, no se permitían otras soluciones conceptualmente diferentes.

En segundo lugar, nuestro proyecto intenta estructurar todo el borde marítimo a través de una gran pieza urbana, capaz de proporcionar una nueva lectura de la ciudad de Las Palmas, a lo largo de su borde costero. Se trata de un gran *bulevar* urbano, cuyas funciones principales serían:

1. Resolver la accesibilidad al borde marítimo desde el resto de la ciudad.
2. Ser el soporte viario de las necesidades de acceso rodado a la zona en los dos sentidos de circulación, tanto de transporte público como privado.
3. Servir de conexión viaria con la trama urbana adyacente.
4. Albergar las instalaciones y equipamientos urbanos usuales en ramblas y bulevares, y constituirse en el elemento estructurante de la trama urbana adyacente.

Junto a dicho *bulevar*, y hacia el mar, discurriría una nueva *Avenida Marítima*, es decir, una vía rápida de circunvalación de la ciudad entre el casco histórico y el puerto, prácticamente con las mismas conexiones transversales que ahora tiene con el resto de la red viaria urbana, conexiones que se podrían resolver a través del nuevo *bulevar*.

Para disociar la dureza de una infraestructura de este tipo con respecto a un elemento más urbano y humanizado como es el *bulevar*, la nueva vía rápida podría discurrir a un nivel distinto y más bajo que el *bulevar*, a cielo abierto o semienterrada y prácticamente al mismo nivel que el nuevo borde marítimo a crear. También se han estudiado diferentes soluciones que contemplan la posibilidad de que la autovía transcurra enterrada en algunos tramos.

Siguiendo con el desarrollo de la nueva zona hacia el mar, aparecería finalmente el *Parque Litoral*, que debe soportar una ordenación de usos que tenga como referencia los existentes en la trama urbana adyacente, en cada una de las zonas en las que se puede considerar dividido todo el tramo de la actuación. Así, se define una zona de carácter deportivo al norte, otra institucional y una tercera cultural al sur.

Este Parque Litoral debe poseer un borde marítimo que intente recrear las formas costeras preexistentes en la zona antes de realizarse las actuales obras de relleno sobre el mar, es decir, pequeñas calas arenosas encajadas entre las bajas rocosas, que caracterizaban el paisaje litoral en la zona. No hay que olvidar que en Canarias es muy apetecido por la población el uso de las rasas costeras como solarium, zona de marisqueo y pesca, así como plataformas para introducirse en el agua, bien en charcas de marea o directamente en el mar.

Cualquier solución que no tenga en cuenta la fuerza y presencia del océano Atlántico está abocada al fracaso. Se ha huido de soluciones que imiten la imagen –muy a la moda actual– de una ciudad del Mediterráneo, ya que el contacto con el mar debe manifestar que no se trata de un lago en calma, sino que se está en presencia de grandes olas y mareas. Por otra parte, para este contacto con el mar, se propone una intervención amable y humana, que se desvincule de las soluciones estéticas que imitan lo portuario.

La solución que se está planteando contempla también la *demolición del "scalextrix" del Teatro*, para resolver el enlace existente a través de una forma más humanizada e integrada en la estructura urbana, aprovechando los nuevos espacios que se crean hacia el mar.

Para resolver los problemas de desagüe del cauce del Barranco de Guiniguada, así como los de evacuación de pluviales a lo largo de todo el tramo de actuación, sin tener que elevar artificialmente el nivel de los viales peatonales y rodados, se plantea una solución mediante la cual se recupera la imagen de la ciudad cortada por los cauces naturales, en la que se permite la libre entrada del mar cauce arriba y a cielo abierto sobre el nuevo borde marítimo creado, e incluso hasta el antiguo Puente de Palo en Guiniguada.

Justificación de la solución adoptada para la nueva Avenida Marítima

Es evidente que la actual Avenida Marítima es de muy escasa calidad estética, urbanística, ambiental, y que fue además un error de la antigua Administración. Desde un punto de vista simbólico –lo que tiene una enorme importancia para la ciudad–, es necesario que la nueva Avenida Marítima se presente realmente como una nueva y mejor forma de hacer las cosas por la Administración en Las Palmas de Gran Canaria.

La primera solución tanteada fue la de suavizar el efecto barrera sin alterar el trazado en planta de la actual Avenida Marítima. Pero enseguida comprendimos que desplazar en planta la Avenida Marítima es una solución mucho más lógica, estética y económica que suavizar su agresividad, ya que cualquier intento de maquillaje de la Avenida Marítima actual, sin alterar su trazado en planta, es mucho más confuso y costoso que la solución de su desplazamiento lateral.



Fig. 6. Planta de la tercera solución. Propuesta de bulevar y de nueva autovía desplazada en paralelo en todo su recorrido. Esta solución estructura todo el borde marítimo a través de una gran pieza urbana: un bulevar, que resuelve la accesibilidad al borde marítimo desde el resto de la ciudad, que es soporte viario de las necesidades de acceso rodado a la zona, que sirve de conexión viaria con la trama urbana adyacente, y que alberga instalaciones y equipamientos urbanos. El paso de la ciudad sobre la nueva autovía se produce mediante grandes plataformas que se articulan en las plazas del bulevar.

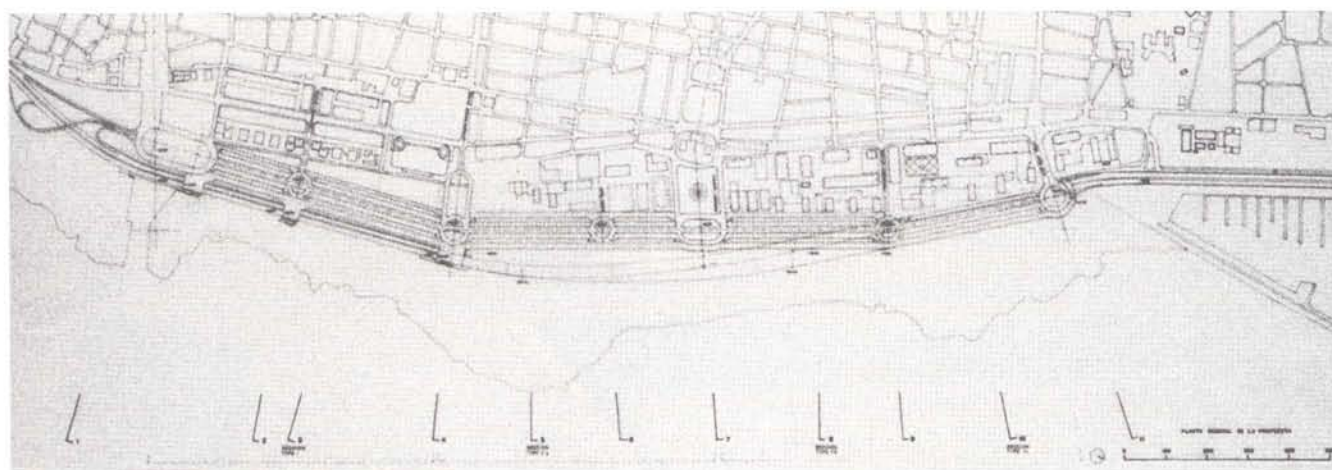


Fig. 7. Planta de la última solución. Propuesta de bulevar y de nueva autovía desplazada en paralelo incorporando zonas de autovía enterradas bajo el bulevar. Dado el alto grado de consenso necesario en un proyecto de esta importancia para la ciudad, se contó con todas las administraciones implicadas en el futuro de la ciudad: Ayuntamiento, Gobierno de Canarias representado por la Consejería de Ordenación, y Cabildo Insular, así como diversos intelectuales y profesores de la universidad. Después de múltiples reuniones, se pactó una solución en la que la nueva autovía discurrese en algunos de sus tramos enterrada bajo el trazado actual.

En efecto, la construcción de una nueva Avenida Marítima desplazada en planta –prácticamente paralela a la existente– permite no sólo un proceso constructivo muy sencillo, rápido y económico, sino que además contribuye a que –durante las obras– sea nula la perturbación del importante tráfico de la Avenida Marítima actual, así como a que sean mínimas las molestias a los vecinos, a los peatones, y a la propia ciudad.

Con la solución de la nueva Avenida Marítima desplazada, solamente se empezaría a trabajar en los terrenos de la

Avenida Marítima actualmente existente, una vez que se diera paso al tráfico por la nueva Avenida Marítima, con lo que se eliminarían todas las interferencias entre las obras a realizar y el intenso tráfico de dicha vía.

Todo el complejo proceso de construcción de los nuevos enlaces y pasos transversales de acceso al futuro Parque Litoral, es mucho más sencillo, rápido y económico, y sin molestias al tráfico, si se realizan las obras al margen del trazado actual que si se realizan conservando la traza actual de la Avenida Marítima.

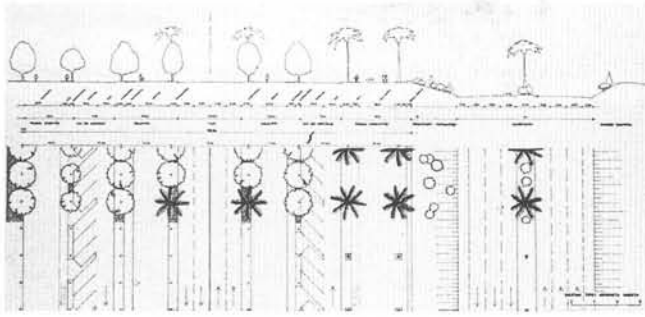


Fig. 8. Sección y planta de bulvar y de tramo de nueva autovía desplazado en paralelo.

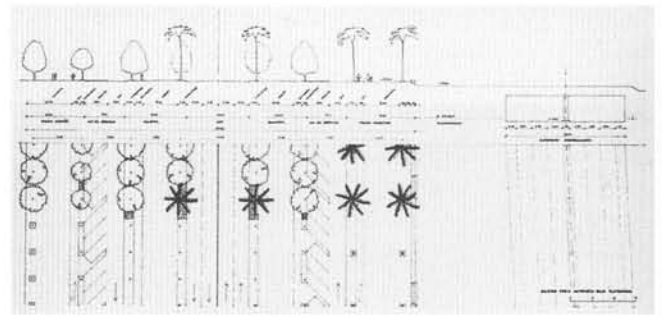


Fig. 9. Sección y planta de bulvar y de tramo de nueva autovía desplazado en paralelo y enterrado.

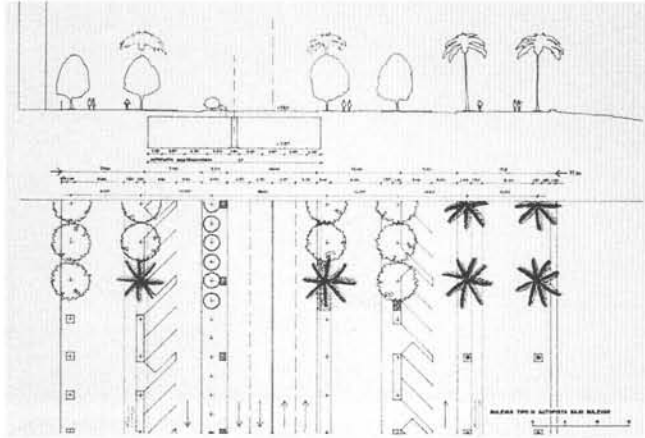


Fig. 10. Sección y planta de bulvar y de tramo enterrado de nueva autovía.

Desplazar lateralmente la Avenida Marítima significa además el beneficio enorme de poder bajar la cota de su rasante al construir el bulvar sobre ella, cota que en la Avenida Marítima actual es excesivamente alta y entorpece la vista formando una barrera visual.

Es posible y buena para la ciudad y los ciudadanos una cierta recuperación histórica, sobre todo de carácter simbólico, estético y funcional, que repare en cierto modo el daño que con la actual Avenida Marítima se hizo a la ciudad, sin entrar en contradicción con un diseño de los nuevos espacios de acuerdo con nuestro tiempo.

Pensamos que estos nuevos espacios ciudadanos ganados al mar deben tener un carácter más amable y semejante a los antiguos, tratando de recuperar algunos usos.

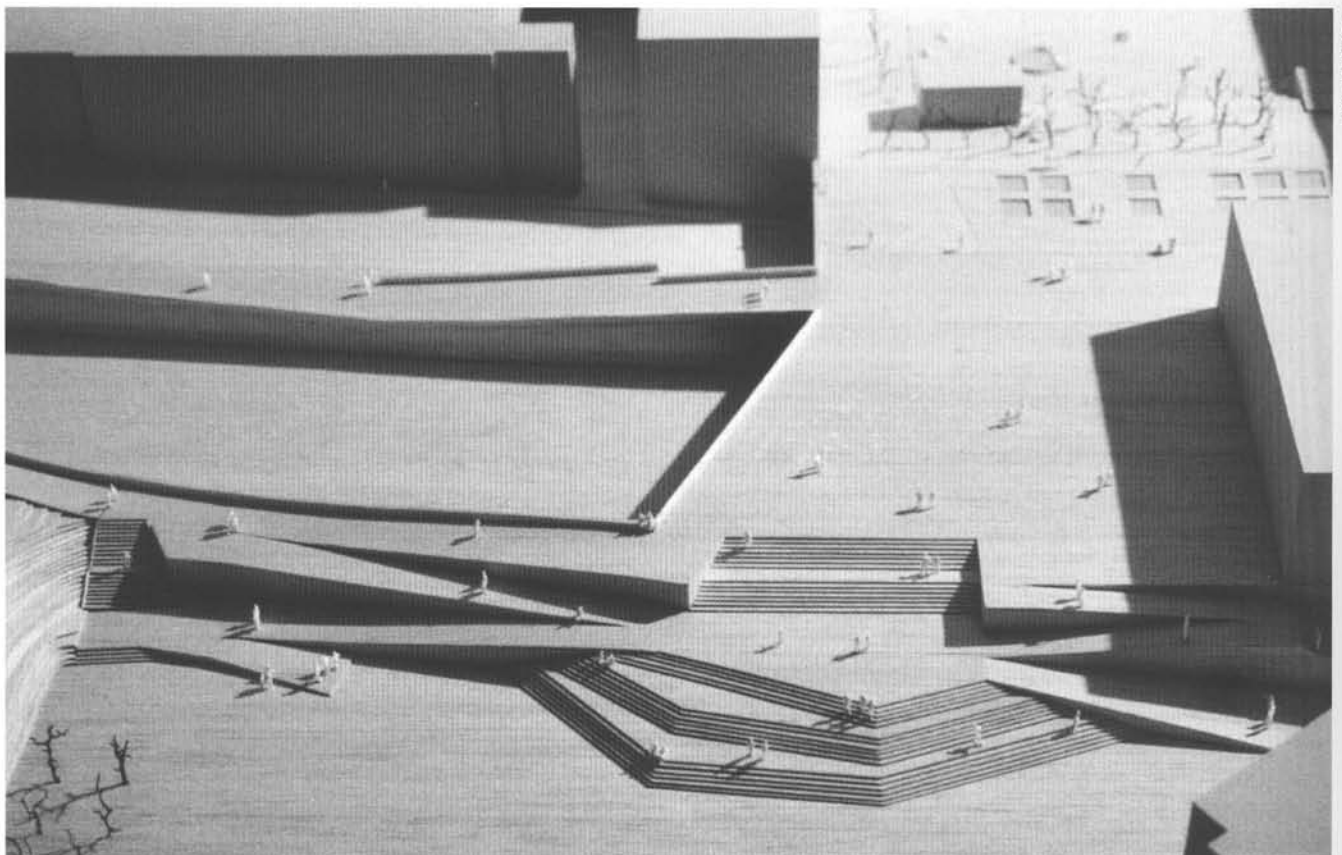


Fig. 11. Ejemplo de plataforma sobre la nueva autovía: Proyecto de plataforma sobre las vías del tren en Fuenlabrada (Arq. Lorenzo Fernández-Ordóñez e Ignacio Bartolomé Biot). En algunas de las rotondas del bulvar se disponen diferentes plataformas peatonales, con objeto de que los ciudadanos pasen de modo natural, agradable y suave hacia el parque litoral. Estas plataformas no tienen la estrechez de las convencionales pasarelas peatonales de autopistas, sino que son piezas de gran anchura, de gran entidad urbana y arquitectónica. Se convierten en miradores sobre el parque litoral y el mar, y son centros de relación social, como la plaza de España en Roma.

Además, el nuevo trazado de la Avenida Marítima desplazada tendría la gran ventaja de permitir utilizar su traza actual como soporte de un gran bulevar con vías lentas de servicio a ambos lados, que facilitarían las conexiones longitudinales y transversales con la ciudad y el nuevo espacio ganado al mar.

Planteamos por tanto una propuesta que recoja las ilusiones históricas de los ciudadanos de Las Palmas, una propuesta que conduzca a una actuación donde la ciudad defina el límite donde termina lo urbano con un frente arquitectónico de gran calidad. Una propuesta que, al mismo tiempo, permita que la ciudad se reconozca de nuevo, y permita a sus ciudadanos el disfrute del espacio de contacto con el mar, sin caer en el mismo y repetido error histórico, como sería la ampliación o ensanche de la actual ciudad hacia el mar, atemperando o maquillando la actual Avenida Marítima sin desplazar su trazado actual.

El bulevar

El nuevo bulevar es la pieza urbana articuladora de la propuesta.

La Avenida Marítima en la actualidad tiene que soportar diferentes funciones que, desde un punto de vista viario y urbanístico, deberían estar claramente diferenciadas. En efecto, la Avenida Marítima sufre en primer lugar el tráfico rápido de largo recorrido, que usa la vía como conexión metropolitana a gran escala y como circunvalación Este de la ciudad. Al mismo tiempo cumple la función de vía de conexión entre los barrios adyacentes (Triana, Vegueta, Arenal, etc.), al estar las vías que cosen entre sí dichos barrios congestionadas normalmente. Por último hace de vía de servicio, de recorridos cortos e incluso de aparcamiento.

Nuestra propuesta es una solución unificadora y global que, con este nuevo bulevar, ata e incorpora todos los espacios residuales de esta zona de la ciudad, que se encuentran desarticulados y desmembrados de la trama urbana por la presencia de la actual Avenida Marítima.

De este modo intentamos clarificar y ordenar la red viaria, ordenando los tráficos de esta zona de la ciudad, donde se produce una sobreposición de funciones (vías de largo recorrido, vías estructurantes de la trama urbana, vías de servicio, vías de corto recorrido y vías de aparcamiento).

La vía rápida y de tráfico de paso, que actualmente sirve de conexión y de circunvalación Este de la ciudad, es desplazada en planta en horizontal, prácticamente en paralelo a su posición actual, hacia el terreno ganado al mar, rebajando la cota de su rasante, de modo que libere en planta el espacio suficiente para desarrollar el nuevo bulevar, como vía estructurante de los distintos barrios y como eje viario de remate de la ciudad.

En cada conexión del bulevar con la trama viaria actual se articula una rotonda, de forma que esta nueva vía bulevar se incorpora a la ciudad desarrollando la función de eje estructurante entre los barrios de Vegueta, Triana y Arenales.

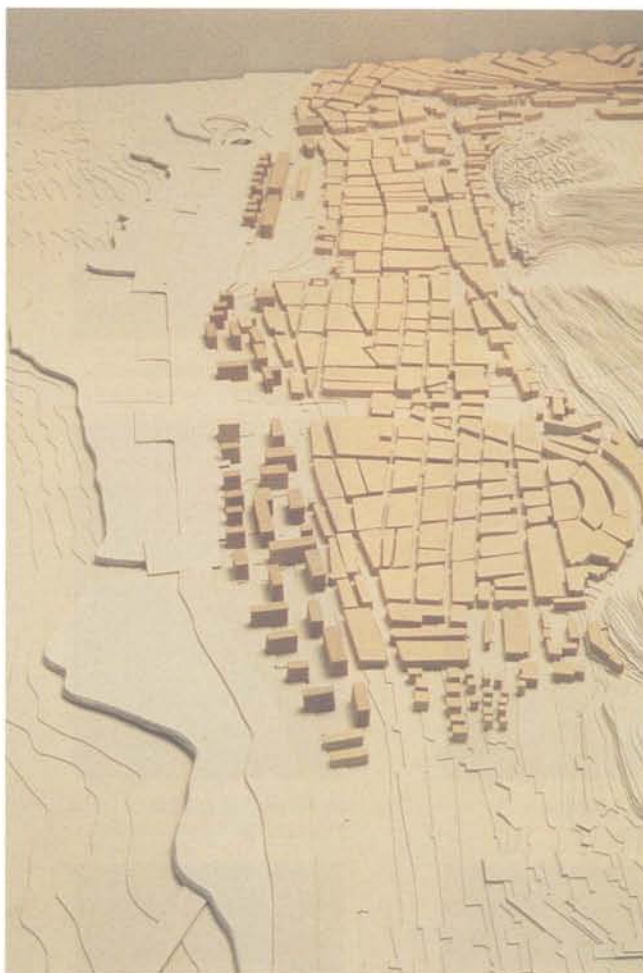


Fig. 12. Maqueta de trabajo. La línea de la cota 10 m se toma como límite razonable de ensanche del parque litoral hacia el mar, una vez analizados los datos marítimos. En algunos puntos se llega a ganar hasta 300 m desde el borde de la ciudad actual.

Algunas de estas rotondas se aprovechan para proyectar diferentes plataformas peatonales sobre la nueva Avenida Marítima, con objeto de que los ciudadanos pasen de modo natural, agradable y suave hacia el Parque Litoral. Estas plataformas no tienen la estrechez de las convencionales pasarelas peatonales sobre autopistas, sino que son piezas de gran anchura, de gran entidad urbana y arquitectónica, que canalizan el paso peatonal entre la ciudad y el Parque Litoral, evitando los riesgos que hoy día supone el cruce a nivel de la Avenida Marítima. Las plazas del bulevar conectan, por tanto, peatonalmente la ciudad con el borde marítimo a través de estas plataformas. □

José A. Fernández Ordóñez*,
José Ramón Navarro Vera*
y Lorenzo Fernández-Ordóñez**
*Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
**Arquitecto

Nota

La administración fue la Subdirección General de Costas. José Fernández Pérez, Ingeniero de Caminos. Los autores del proyecto son: José A. Fernández Ordóñez, Ingeniero de Caminos, José Ramón Navarro Vera, Ingeniero de Caminos, Lorenzo Fernández-Ordóñez, Arquitecto, Luis Ignacio Bartolomé Biot, Arquitecto, con la asistencia de los consultants: IDEAM, S.A., INTECSA e Ingeniería Técnica Canaria, y los colaboradores Manuel Molina, Ana Jürschik, Jesús Román, Víctor M. Herranz y Daniel Díaz Font.