



PLAN GENERAL DE ORDENACION Y TRAZADO DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Arquitecto: Secundino Zuazo

Las Palmas, capital de la isla, será la ciudad más importante de las Canarias, y el tiempo dará a su puerto actual y al aeropuerto por desarrollar en Gando mayor preponderancia como urbe de relaciones internacionales y la más importante del archipiélago. Deberá representarlo muy dignamente, mostrando al propio tiempo su significación peculiar con cuanto tiene de carácter isleño y nacional.

Estado actual

Las Palmas de Gran Canaria es ya, hoy día, una importante ciudad; pero su estructura urbana se encuentra desarticulada. La forman núcleos, zonas y barriadas típicamente diferenciados, sin el natural ajuste en las necesidades que los diversos sectores precisan.

Sus partes componentes no están ligadas por un sistema viario regular ni por una zonificación definida. Tiene una extensión excesiva para la población que alberga y escasa densidad de habitantes por hectárea urbanizada. Se encuentra escasa de elementos esenciales a la higiene y a la salubridad. Hay una necesidad imperiosa de aguas y de alcantarillas. Sólo existe unidad en su definición política y en su administración municipal. Ha faltado un plan ordenador y un sistema de urbanizar.

DESCRIPCION DEL AREA

La selección del área sobre la que se apoyan los estudios y trazados es motivada teniendo en cuenta la

inmediata esfera de influencia, moral y material, de los agrupamientos presentes.

Límites

El límite natural, al Norte, viene fijado por el puerto y la Isleta; al Este, por el mar, y al Oeste, por los cerros y lomas que corren a todo su largo. En cuanto al límite Sur, término del futuro ensanche de San José, está condicionado por la topografía y por la distancia al centro de la ciudad y al puerto.

Area y población

La extensión total, dentro de los límites definidos, es, aproximadamente, de unas 2.200 hectáreas, contando con un censo de población estimado en 130.000 habitantes.

Caracteres físicos

Esta área es sólo suavemente llana en la zona costera—excepto la Isleta, montuosa—, ascendiendo hacia los cerros occidentales. Lomas cortadas por barrancos y barranquillos, entre los que destaca el barranco, con vaguada, de Guiniguada, que divide a la ciudad en dos sectores—Sur y Centro—, creando agudos problemas de comunicación entre ellos. El terreno pasa de la cota media de 12 metros en la ciudad a cotas de 90 y 100 metros en las lomas ya indicadas.



Apunte, tomado del natural, de la zona Norte de Las Palmas. Al fondo, la Isleta. A la derecha, el puerto, uno de los mejores puertos españoles, y a la izquierda, la playa de Las Canteras. En primer término, a la derecha, el nuevo hotel Santa Catalina.

El puerto

Pero ninguna descripción de sus rasgos físicos sería completa sin dedicar especial atención a su hermoso puerto, espacioso y abrigado, situado al extremo de amplia ensenada, con la Isleta al fondo, cuyos elevados picos del Faro y del Vigía contrastan con las austeras mesetas de las lomas a Poniente. El puerto de la Luz nace en virtud del real decreto de 1852, declarando puertos francos las islas Canarias, y toma forma y adquiere renombre con el proyecto del ilustre canario don Juan León y Castillo, a partir del año 1883. Forma y fama que culminan—por el momento—en el gran dique de cierre y atraque del ingeniero señor Ramonell. Y al puerto, uno de los mejores puertos españoles, debe la ciudad su auge y prosperidad.

Puerto de la Luz, Las Palmas.

Sistema de urbanización

Condición esencial para la economía urbana, y aspecto fundamental tenido en cuenta en estos estudios, es el sistema de urbanización. Sistema basado en fundamentos técnicos.

Es falso buscar la economía únicamente en la gran utilización del terreno por ocupación de superficie y por densidad de población; pero también es erróneo abrir calles y más calles para levantar casas terreras.

La necesidad de buenas condiciones de las viviendas es, al mismo tiempo, imperativo bien entendido de la economía, y ésta demanda ocupar las superficies de terreno en buena disposición entre sectores sin solución de continuidad. El poner estas superficies en fácil utilización depende solamente del acierto de los nuevos

trazados. Hay que aprovechar convenientemente las circunstancias más favorables al disponer de esos espacios.

Hasta ahora ha faltado una orientación urbanística en la formación de los planos de ensanches que no se diferencian entre unas y otras calles, trayendo aparejados anchuras insuficientes o excesivas y elevados gastos por establecimiento de servicios y pavimentos, así como presupuestos de conservación y de limpieza imposibles de cubrir con los recursos ordinarios.

Se proponen pocas vías principales de tráfico, que recojan por medio de calles receptoras todo el del sector o de la zona y hagan posible conducirlo, por grandes longitudes sin cruces, con la velocidad propia de los vehículos modernos.

Las calles de viviendas se podrán hacer con cauces estrechos y de poco coste de pavimento. Como consecuencia, disminuirán los presupuestos de estas calles y los impuestos indirectos sobre los propietarios de los terrenos afectados, y también los gastos permanentes de entretenimiento a cargo del Erario municipal.

Esta limitación del ancho de calzada no quiere decir proximidad de los paramentos de las edificaciones, pues siempre será conveniente disponer en los frentes de espacios libres y reducido coste. En las ciudades modernas es ya costumbre establecida hacer dichos espacios sin cierres ni verjas, con sólo césped y arbustos, consiguiendo efectos urbanísticos muy gratos y acogedores.

Objetivo

Para el desarrollo futuro de la urbe se ha procurado utilizar, hasta donde ello ha sido posible, las vías existentes; sin embargo, hay casos en que es más factible y económico abrir nuevas vías que ensanchar aquellas cuyos frentes están contruados.

Los principios básicos propuestos en el plan viario son:

- 1.º Trazado de un coordinado sistema de arterias principales de tráfico, de forma casi rectangular,

cuyos lados mayores seguirán la dirección Norte-Sur, llevando hasta el puerto el tráfico del interior de la isla.

- 2.º Disposición de vías secundarias de distribución de tráfico, con acceso a las arterias principales en la misma dirección.
- 3.º Limitación de los cruzamientos de tráfico.
- 4.º Adecuados perfiles transversales de las arterias, vías secundarias y calles en general, según su diversa función.
- 5.º Facilidades de aparcamiento en el área central, evitando el estacionamiento de vehículos en las calzadas de las vías de tráfico, motivo también de congestión de las mismas.
- 6.º Fijación, por los trazados, del sistema de ordenamiento, con las obligadas zonas residenciales, industriales, portuarias, etc., etc.

Estos principios básicos dan lugar a la clasificación siguiente:

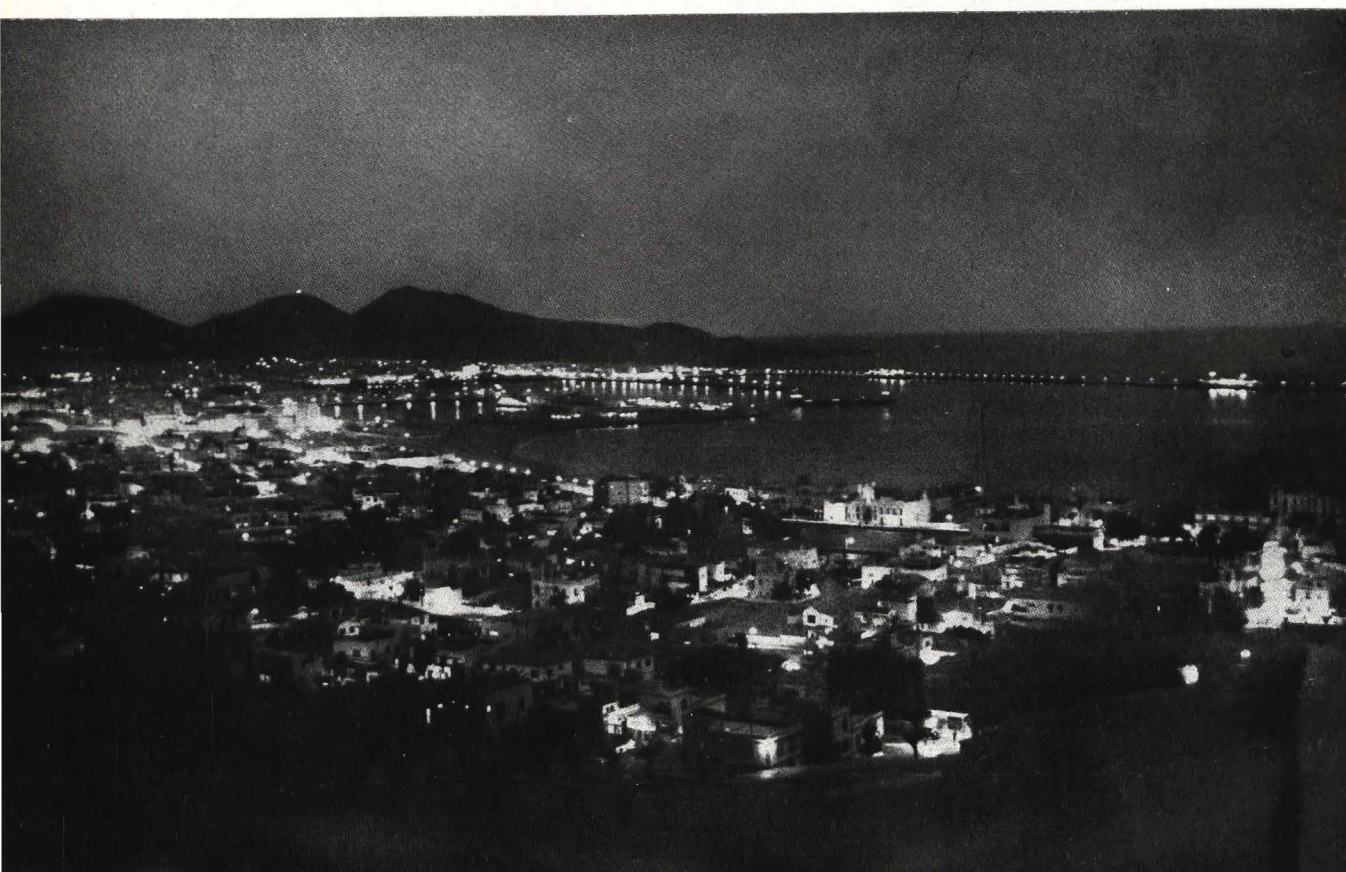
- I. Arterias principales de tráfico, con limitados accesos convergentes, cuyo trazado se haya impuesto por la utilización de los trazados existentes y por la localización de los diversos sectores.
- II. Vías receptoras de tráfico, secundarias y de distribución local.
- III. Calles interiores de distribución de superficies para la edificación, atendiendo a las diversas zonas.

Arterias principales de tráfico

Son las dos grandes vías, alta y baja, siendo esta última la fundamental, que corren en dirección Sur-Norte, arrancando de los acantilados de Aguadulce, próximos a La Laja, y terminando en el puerto de la Luz y en la nueva extensión ganada al mar en Las Canteras.

La arteria baja sigue en gran parte la costa sobre extensiones que se ganarán al mar, como Avenida Marítima, hasta la desembocadura del Guiniguada.

La arteria alta, que arranca y confluye donde la an-





Estas dos fotografías son, como el lector advertirá, continuación una de otra; pero no se han empalmado por una pequeña diferencia de escala que puede dar lugar a confusión. Corresponden a los dos lados del barranco Guiniguada, que separa la ciudad vieja, Vegueta, de los barrios modernos. En la fotografía inferior, a la izquierda, aparece la plaza de la Catedral.





Casa de la calle de Los Balcones. Vegueta, Las Palmas.

teriormente descrita, aprovecha en una pequeña parte la carretera de San José hasta pasar la Casa del Niño. Se proyecta luego como nueva vía por bajo de dicha carretera, y en línea recta llegará a la placetilla de San José.

Se destacan las arterias principales porque tanto la baja, en su lado de Naciente, como la alta, en el de Poniente, contarán limitados cruzamientos, condición indispensable para vías de tráfico de tránsito.

La vía enlace

La obligada unión de las dos arterias fundamentales de tráfico, alta y baja, con acceso al nuevo muelle Sur de cierre del puerto, y la necesaria transición urbana entre los sectores residenciales de Arenales y del parque urbanizado de Ciudad-Jardín, imponen esta vía de enlace Paseo de Lugo.

Su perfil longitudinal ofrece la característica de un paso inferior para llegar a la Avenida Marítima, sal-



Plaza de la Catedral con el Palacio Arzobispal a la izquierda. Apunte del natural.

vando el paseo del Mar sin cruzamiento a nivel, y facilitando con ello el tráfico de tránsito al nuevo puerto.

Dispondrá de una calzada de 10 metros y aceras de 2,50 metros cada una para la latitud de 15 metros libres, y un ancho total de 20 metros entre las edificaciones que se levanten en casi toda su longitud.

Penetraciones

Las procedentes de las distintas partes de la isla, en busca de la ciudad y del puerto, se servirán del sistema arterial, estableciendo los debidos enlaces.

La penetración del Sur—ya hoy muy importante, y que lo será más todavía con la puesta en cultivo de vastas extensiones de terrenos y cuando el futuro aeropuerto de Gando sirva las grandes rutas intercontinentales—quedará grandemente beneficiada con las dos arterias longitudinales proyectadas.

La penetración del Centro podrá establecerse por ambos lados del barranco Guiniguada.

Finalmente, la penetración procedente de Bañaderos por la costa del Rincón, de una gran belleza y espectacularidad, con lo que se completaría la visión de la playa de Las Canteras.

Aparcamientos

El tráfico general de la ciudad, caracterizado por ser exclusivamente motorizado, requiere una exacta colocación de lugares de aparcamiento para los vehículos de servicio público—taxis y *guaguas*—, para los coches

particulares, así como también para las cabezas de línea de autobuses al interior de la isla. Estos diferentes lugares se indican en el Plan; pero será necesario y urgente dictar una reglamentación del tráfico en el interior de la ciudad de acuerdo con las normas generales urbanas, revisando las direcciones actuales.

EL PLAN

Introducción

Planeamiento no es, escuetamente, la traza de calles de una ciudad; su esencia—planteada la función primordial del tráfico—es la correlación eficaz de los diversos usos del terreno con las mayores ventajas para todos sus habitantes.

La configuración de Las Palmas la forman una comunidad de pequeños barrios de viviendas, como ciudades diferentes. La originaria de Vegueta, con su inmediato crecimiento sobre Triana, y extendida más tarde hasta Arenales; la Ciudad-Jardín, de creación moderna y reciente; la de Santa Catalina; la suburbana y semiindustrial de Guanarteme; la menestral de la Isleta; los Riscos, San Cristóbal y el puerto. Partes todas de la ciudad que, contempladas desde lo alto, a una simple ojeada, confirman la pluralidad de su conjunto urbano. El Plan se propone agrupar las zonas dispersas y sueltas de la misma, ocupando las áreas inedicadas y sin urbanizar, estableciendo la continuidad orgánica cual en un ser viviente.

Tiende a producir una ciudad completa, evitando el



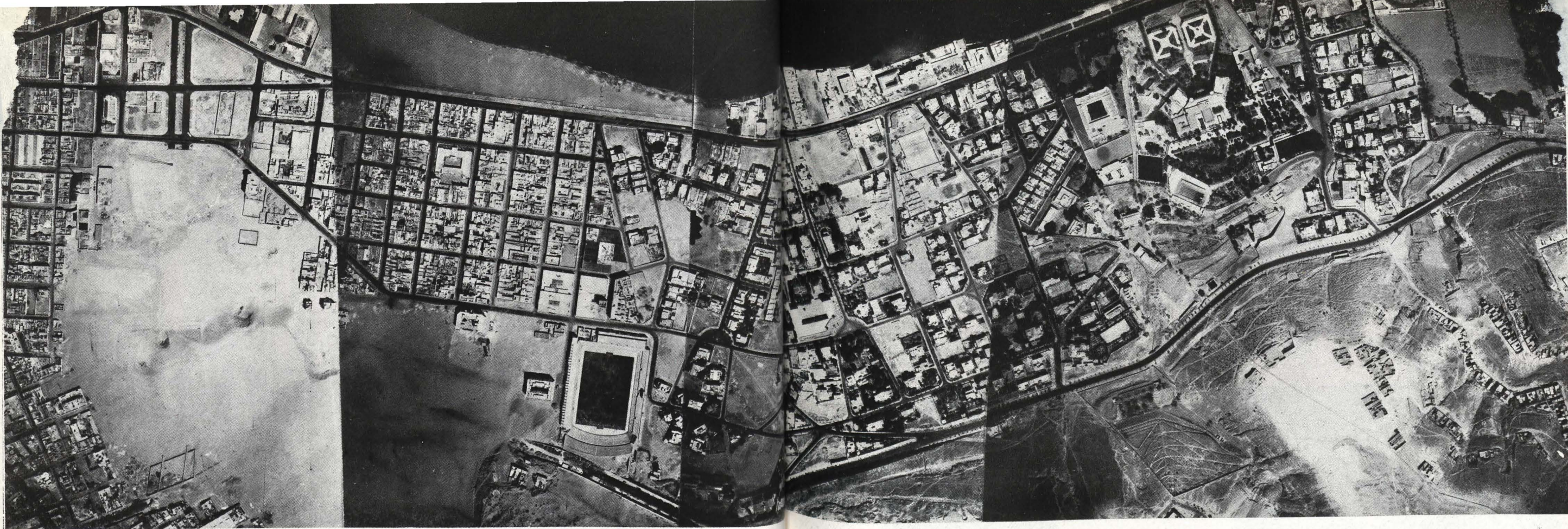
Casa señorial en la calle de Torres, Las Palmas

trazar sin base, proyectar sin norma, construir sin método. Tiene por finalidad conducir las actividades municipales y particulares hacia un objetivo común, en beneficio de todos, creando la ciudad urbana. Unidad que no significa igualdad, sino una "unidad heterogénea" que acuse sus partes integrantes.

El centro de la ciudad

El barrio de Triana tiene marcado carácter comercial y residencial. Cuanto ha sido objeto de reforma cae en la anarquía de los nuevos volúmenes, y así, en

un solar que sirvió para casa unifamiliar, se levanta otra con profusión de viviendas. Estas construcciones, de mucha más altura que las colindantes, reflejan los signos característicos de la actual desorganización urbana. Las calles, de reducidas dimensiones, no toleran una elevación excesiva, y la iniciativa ordenadora oficial habrá de limitar las alturas y el número de plantas para la propiedad que experimente transformación. El incremento comercial progresivo y el crecimiento de población traerán consigo un aumento de tráfico, que hará más lenta, dificultosa y cara la circulación, siendo conveniente anticiparse a estos problemas para que la fun-



Vista aérea del barrio de Santa Catalina, con el hotel del mismo nombre, recientemente inaugurado. A continuación, el barrio de la Ciudad-Jardín, barrio de Alcarabaneras y Arenales.

cionalidad urbana no exija *a posteriori* reformas costosas y perjudiciales.

En los posibles crecimientos de la urbe, la extensión hacia el Este, ganando espacios al mar, es la propuesta de mayor envergadura del Plan. Su puesta en práctica fijará los límites entre la ciudad, el mar y el puerto. Es por ello crecimiento de la urbe, ordenación y embellecimiento.

Comprende dos grandes sectores: uno, contiguo al núcleo de Triana, formando una nueva zona comercial y residencial, y otro, que constituirá la mayor parte de la moderna ciudad, la delimitación del gran puerto, con zona exclusivamente residencial, de máxima altura y de la concepción arquitectónica que exige nuestra época.

Una calle comercial, moderna y típicamente local, es el tema predominante en la formación urbana. Los anchos de las calles responden a principios urbanísticos y a costumbres locales. El perfil de las vías permitirá edificios más elevados, situados normalmente al eje de la calle, y, por consiguiente, con la mayor superficie en fondo y el máximo rendimiento del valor del suelo; superficies que, de no tener relación con la planta baja comercial, podrán destinarse a oficinas o viviendas.

Los 750 metros de su longitud, con sólo tres cruces, la convierten en una gran avenida y la hacen muy adecuada para dicha finalidad mixta, con predominio comercial. Comienza en los mercados de abastos, y en su término se sitúan dos edificios de carácter bancario y de comunicaciones, como elemento de transacción entre este sector comercial y el gran Centro Cívico.

La vía fundamental en la extensión ganada al mar—arteria baja o Avenida Marítima—fijará los límites

con el mar de toda la nueva ordenación, que se extenderá hacia el Norte.

Conjunto portuario

Los espacios portuarios, que empiezan en las Alcarabaneras y terminan en la Isleta, se encuentran sin urbanizar ni clasificar. Oficinas consignatarias, talleres de reparación de buques, depósitos de carbón y tanques de petróleo—instalados estos últimos entre grupos de casas-vivienda, con peligro constante para la población—, se hallan desordenadamente repartidos en cuanto reclama una buena organización portuaria para su funcionamiento. Urge una profunda transformación.

Define el proyecto toda la zona portuaria y sus límites con la ciudad, así como sus futuras extensiones. La necesidad de un muelle de defensa contra los mares del Sur, que además delimite el puerto, se ha visto solicitado por diferentes organismos y corporaciones oficiales.

Este nuevo muelle servirá, principalmente, al movimiento de pasajeros, con las máximas facilidades de tráfico y de relación a todos los sectores.

Se han supeditado los trazados de arterias y calles al puerto; algunas comunes con la ciudad, para lograr una rápida y buena circulación del tráfico.

Así ha surgido la Avenida Marítima, con su duplicidad de calzadas, estableciendo el paseo alto para las nuevas urbanizaciones y la vía inferior dentro de los muelles, delimitando las áreas de servicio de los mismos.

Cuenta el puerto con una serie de concesiones especiales otorgadas a empresas privadas, cuyas instalacio-

nes, realizadas sin visión conjunta, hacen que su valor funcional sea deficiente. Al resolver las vías de tráfico para la ciudad, se ha tenido en cuenta el tráfico del puerto, por lo que al proyectarlas y disponer los muelles, se han fijado de manera definida las nuevas zonas de concesiones portuarias y el nuevo puerto franco y su adjunta área de almacenes y depósitos en la falda sureste de la Isleta. Solución en el ordenamiento que juzgamos como muy factible.

Zonas verdes

Como canales de aireación penetran en la ciudad de Las Palmas, por el Sur y por el Oeste, manchas verdes de plataneras a modo de un bien pensado sistema, que por su extensión, y aunque no utilizado para esparcimiento público, cumple la misión de mejorar la salubridad, dando coeficiente de densidad favorable. Aun siendo necesaria la desaparición de algunas de las superficies de plataneras y cultivos enclavados en el centro de la ciudad para sus futuros ensanches, proponemos deben conservarse otras y aprovechar estas "cunñas"—que además desempeñan en buena forma el tránsito de la ciudad al campo—, así como mejorar otros espacios verdes ya iniciados.

En el Plan propuesto se sitúan dos grandes zonas verdes: una, al Norte, y otra, al Sur, entre las dos arterias principales del trazado.

Sobre las laderas ineficaces del paseo pueden prepararse, con tiempo y lentas labores, los terrenos que alarguen esta zona verde.

La segunda gran mancha se proyecta en la prolongación del futuro ensanche de San José, muy justificada

para el mejoramiento de aquel sector, la que enlazará con el proyectado paseo arbolado para peatones.

El barranco del Guiniguada es ya, en sí mismo, un comienzo de zona verde, con las plantaciones de plataneras en una de sus laderas y con el arbolado que sombrea las calles laterales, por lo que su conservación contribuirá a esta definición de espacio verde.

En algunos de los espacios abiertos proyectados se incluyen campos deportivos, como el propuesto en el Sur, ya que tanto estimulan la obra social y educativa de la juventud los juegos al aire libre, que son un factor imponderable en la vida ciudadana.

Cabe completar el sistema con las plantaciones que sean posibles en las laderas y barrancos, impropios para la edificación o el cultivo.

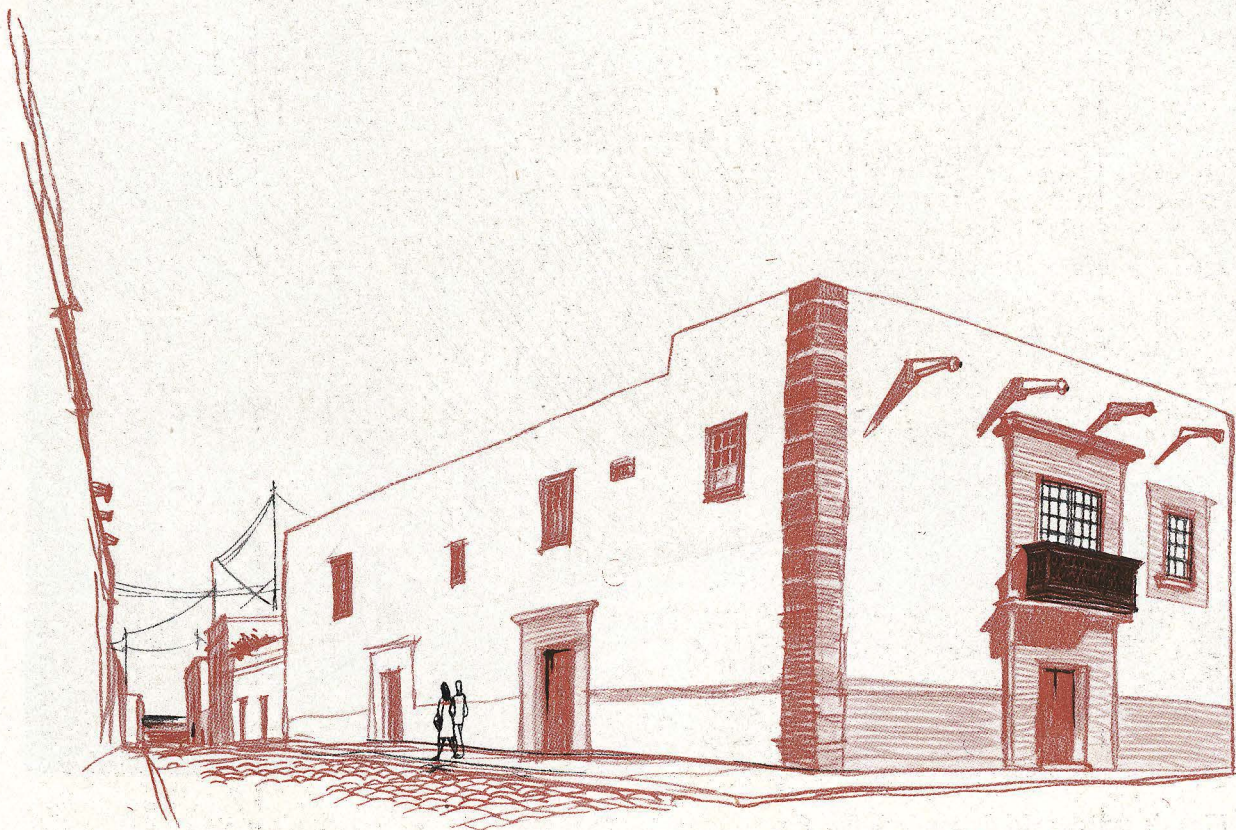
Habitabilidad

El problema de la vivienda afecta gravemente a las ciudades, y su dificultosa solución obliga al urbanista a un detenido estudio. Se han planteado los crecimientos de las ciudades sin la primordial preocupación del dominio y valoración del suelo cerca de los existentes núcleos residenciales y de las zonas comerciales, industriales y portuarias como centros permanentes de trabajo. Este equívoco nace de la carencia de orientación por parte de corporaciones, empresas y particulares y también del propio Poder público al no resolver, con legislación adecuada o con aportaciones directas o a través de los Municipios, sobre la elección de viviendas para las clases media y humilde. Un buen planeamiento tenderá a aminorar este grave estado social por medio de una ordenación general de viviendas en los



Vistas de los campos que rodean a Las Palmas. En el fondo de los barrancos se desarrolla una exuberante plantación de plataneras, en tanto las lomas están peladas. En el centro, dos aspectos de Vegueta.





Calle de Vegueta, Las Palmas. Apunte del natural.

ensanches y en las futuras extensiones de la ciudad.

La vivienda en Las Palmas, salvo honrosas excepciones, se ha encontrado sometida a la falta de previas organizaciones y a la confusa traza de la ciudad por su rápido crecimiento, encaramándose por los riscos o asentando en los barranquillos, bien por inexistencia o tolerancia de reglamentos anticuados o por falta de intervención oficial. No existen problemas de congestión ni de densidades excesivas; antes al contrario, ya que la ciudad, muy extendida y desproporcionada por el gran número de casas terreras, arroja ínfimos aprovechamientos del suelo. No obstante, manteniendo bajas densidades cabe corregir, con la ordenación, un posible peligro congestivo en el sector de Triana y el de la despoblación en otras zonas.

La ordenación y desarrollo de tipos tradicionales, en un buen planeamiento, es uno de los más delicados y esenciales aspectos urbanísticos en el mejoramiento de la vivienda. Por ello, la necesidad de estudiar los distintos tipos y su clasificación en las zonas actuales, para luego ordenar y encajar nuevos tipos en los nuevos ensanches y extensiones de la ciudad.

El Plan comprende tres principales grupos de viviendas y de densidades:

- I. Barriadas suburbanas, con bloques de casas en hilera y densidad media de 150 habitaciones por hectárea.
- II. Ensanches interiores, con edificación media abierta y densidad de 300 personas.
- III. Terrenos incorporados en la extensión ganada al mar, con edificaciones altas, intensivas, abiertas y cerradas, y densidad máxima de 450 habitantes por hectárea.

Poblados satélites

Se acompaña al Plan el esquema de los nuevos trazados de Tamaraceite. El fundamento del mismo es un desvío o una nueva carretera, con los correspondientes enlaces que rodean el pueblo por el Norte, mejorando y facilitando el tráfico de paso para el interior de la isla.

La superficie total aproximada de la zona afectada por la nueva urbanización de Tamaraceite es de unas 20 hectáreas, destinándose unas 15 hectáreas para los núcleos residenciales, que alojarán una población de 2.000 almas, arrojando una densidad de 100 habitantes por hectárea para el total de superficie comprendida en este ordenamiento.

La Isleta

Hoy se encuentra fuera de la zona urbana. Salvando las necesidades que el Estado pueda tener en el presente y en el futuro, es lógico pensar en ella y planear sobre la misma, como elemento geográfico de primera necesidad para el puerto y para la ciudad.

Por considerarlo así, la incorporamos a los trazados generales con una carretera-paseo, ya que Las Palmas, en su calidad de ciudad climática y turística, hacen de la Isleta una zona obligadamente visitable. Al ser debidamente tratada, en ella se encontrarán zonas escogidas, como la playa del Confital y otras que pueden ser destinadas a campos de golf, de deportes varios y de parques y paseos de montaña.

El porvenir de la costa

Difíciles y de elevados presupuestos serán las obras que se precisen para dar todo su valor a las costas



Vista de conjunto del Puerto de la Luz. En primer término, la playa de Las Canteras.

próximas a la urbe. Sin embargo, en el transcurso de los años serán obras posibles, y para su máximo rendimiento futuro deberán ser previamente estudiadas estas rutas y defendidas con disposiciones prohibitivas para la edificación. Uno de los máximos valores de Las Palmas debe vincularse a los movimientos turísticos próximos al mar.

Vegueta

Debe conservarse y revalorarse. Su importancia histórica y estética descansa en la trama de sus calles, en la elevación de sus iglesias, en el rango de sus casas. Calles tranquilas, apacibles; iglesias con tradición, llenas de recuerdos; casas seculares, solariegas, rinconadas pintorescas. Sector formado durante tres siglos y ordenado conforme a las necesidades de la centuria pasada. En el comienzo del siglo actual ha ido viendo desaparecer lastimosamente lienzos de sus calles y elementos de su historia. La "recreación" del primitivo núcleo y la defensa de su área la iniciamos, urbanísticamente, liberándola por medio de su limitación del tráfico de circulación pesada de tránsito; dejándola relativamente remansada, pero incorporada a los centros vitales y a las arterias fundamentales de tráfico. Habrá de mantenerse carácter tan particular y definido, fijar de manera permanente su peculiar fisonomía, acorde con las mudanzas que la marcha del tiempo impone a lo tradicional arquitectónico por mediación de ordenanzas especiales. Para lograrlo no basta tan sólo cuidar los elementos que determinan el tipismo canario —lo que no se consigue fácilmente con prohibiciones de ciertas licencias, que censuramos—, sino que se precisa llegar a la entraña misma del ambiente social del sector en la ciudad ordenada. Ordenación, en este caso concreto, que corte la transformación en viviendas co-

lectivas de sus casas unifamiliares y no permitir nada de cuanto signifique cambios fundamentales en lo exterior urbano ni en los volúmenes de su edificación.

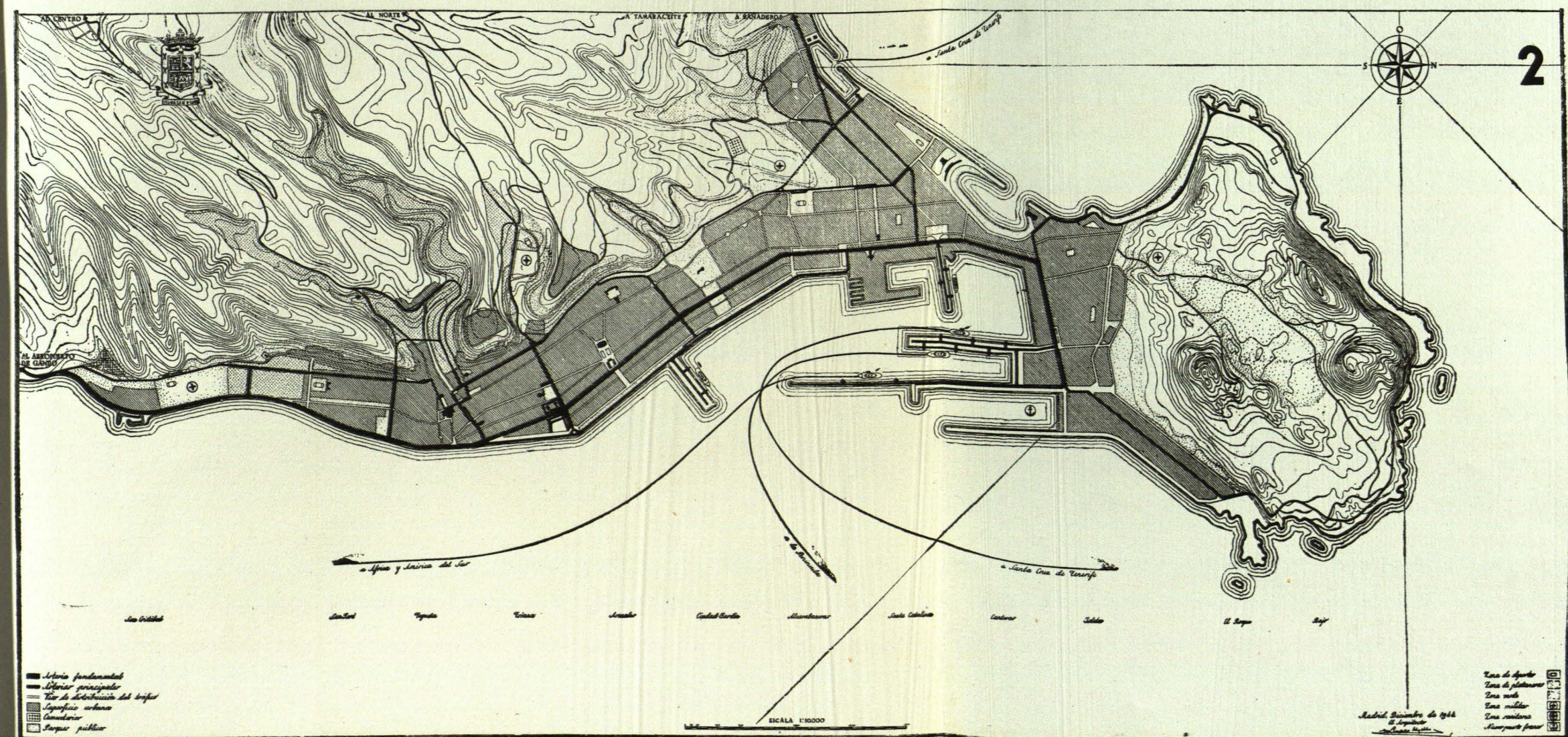
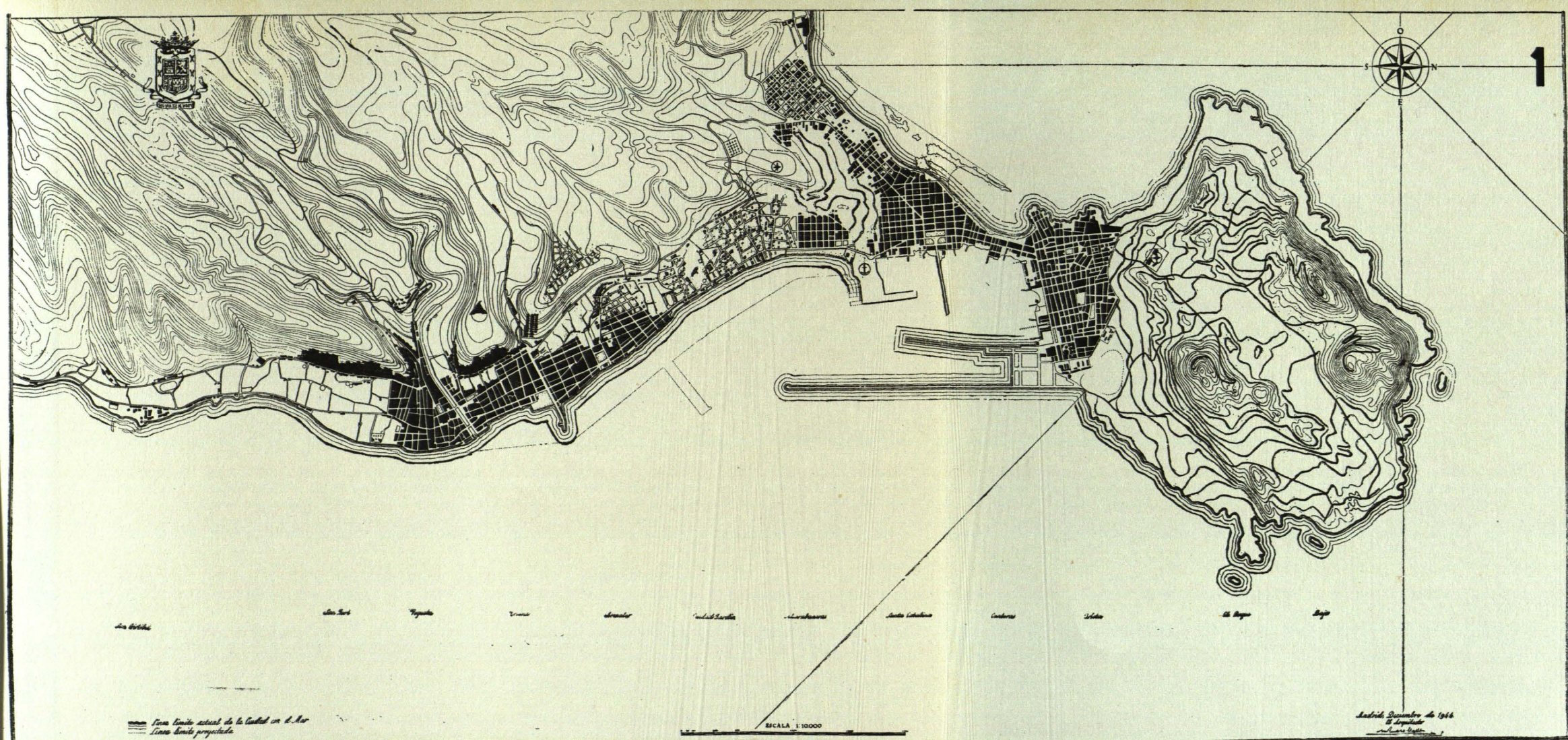
Mejoras y reformas

Destacamos al principio cómo el barranco Guiniguada, al dividir la ciudad actual en dos grandes sectores, creaba agudos problemas de comunicación entre Triana y Vegueta. Proponemos, para la mejora y reforma interior, la solución de dichos problemas con el cubrimiento del barranco desde la calle de San Justo—prolongación de la Avenida del Generalísimo—hasta la Avenida Marítima, en la extensión ganada al mar. Este debatido asunto del cubrimiento del barranco responde a un bien meditado estudio de los problemas funcionales de la urbe. Al propio tiempo, resuelve las circulaciones Sur-Norte, tanto para peatones como para vehículos. Se amplían las calles laterales. Se abre la plaza del Verdugo en el lugar del viejo puente, y la desaparición del puente de Palo dará origen a una gran avenida hasta el mar, con anchos andenes y suficientes aparcamientos para el buen funcionamiento público en el teatro Pérez Galdós y en el sector comercial.

Ensanches

Para ir solucionando eficaz y escalonadamente los crecimientos urbanos y el aumento consiguiente de población, se realizarán los ensanches propuestos en etapas sucesivas. Si ello es imprescindible para mejorar la ciudad actual, aun lo será más para asentar la futura.

Incluye el Plan tres ensanches principales. Afecta el primero, en el orden de realización, al sector de Triana—prolongación de la Avenida del Generalísimo—, que aunque en parte supone reforma interior, tiene un marcado carácter urbanístico de ensanche. Estudiado el de-



Estas páginas están taladradas al costado con el objeto de que puedan separarse y seguir el texto a la vista de los grabados correspondientes.



Ermita de San Telmo, Las Palmas. Este edificio queda incorporado al conjunto del Centro Cívico que se proyecta en la plaza de Cervantes.

talle en el primer proyecto parcial, en él se concretan: su alcance, características, trazados y alineaciones, así como las reformas varias anexas, parcelaciones, tipos de viviendas y edificaciones religiosas, culturales y municipales.

El segundo ensanche es la extensión hacia el Sur, situándolo en la vega de San José. Al igual que con el anterior, también para éste se ha formulado el correspondiente proyecto parcial, con trazados, alineaciones, nuevas vías, perfiles y ordenación de viviendas.

Atañe el tercero a la ocupación de toda el área are-

nosa al norte y noroeste de las Alcarabaneras. En este ensanche se ha ubicado el nuevo estadio. Zona principalmente residencial, se complementa con edificaciones oficiales sobre la gran arteria al puerto, frente a la base naval del muelle de la Virgen del Pino.

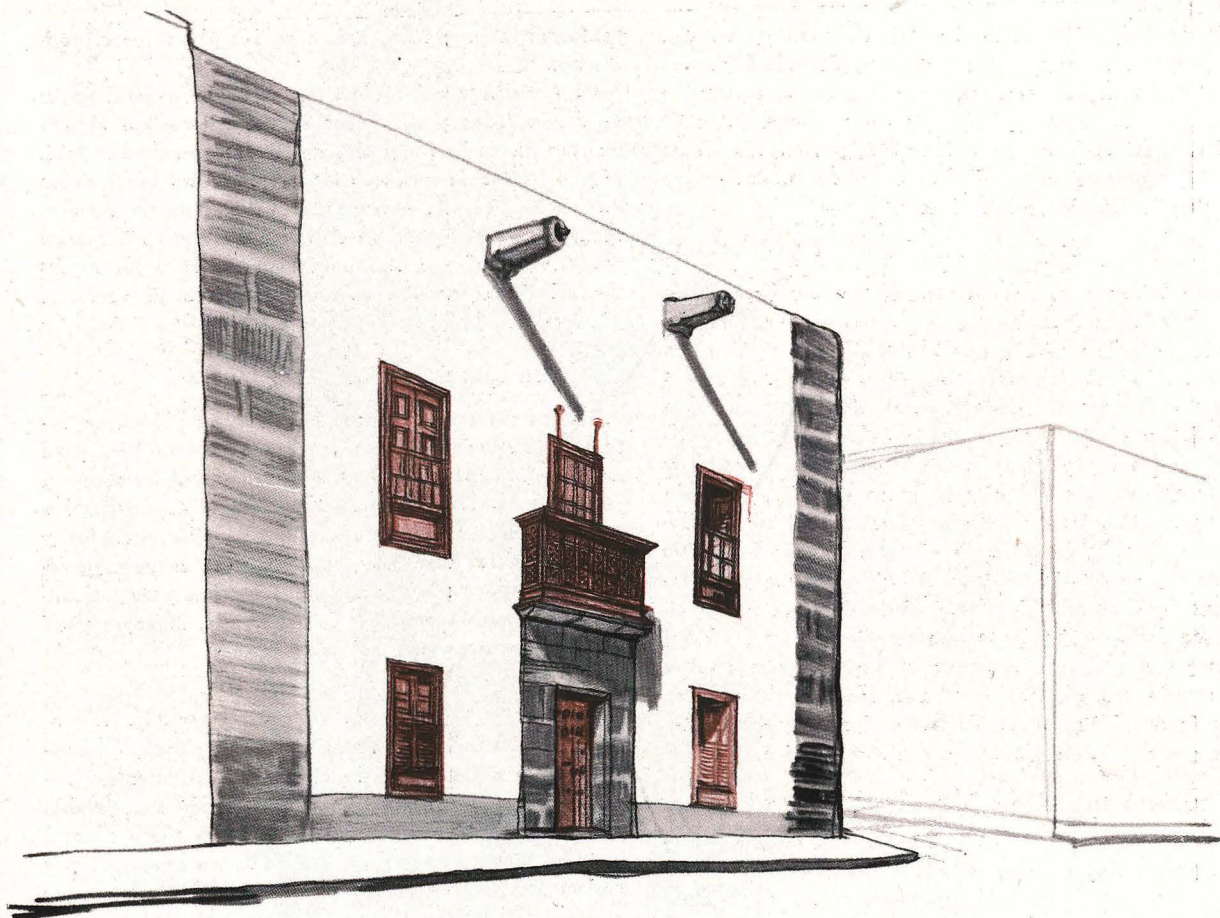
Las extensiones hacia el mar

Las extensiones sobre el mar, cuya importancia y trascendencia ya hemos destacado anteriormente, se proyectan hacia el Este y hacia el Noroeste.



Arriba, vista de la playa de Las Canteras, y abajo, vista de conjunto de la ciudad de Las Palmas.





Apunte del natural de una casa señorial en Vegueta, Las Palmas.

La primera dará origen al sector comercial, al Centro Cívico y al gran núcleo residencial, que se extenderá desde la calle de Bravo Murillo hasta el final de la Ciudad-Jardín. La segunda responde a la formación de un recinto residencial turístico y de recreo sobre parte de la actual playa chica de Las Canteras, transformándola totalmente y asimilándola a modernos lugares de esparcimiento.

La primera y principal extensión sobre el mar comprende desde la desembocadura del barranco Guiniguada hasta la prolongación de la calle de Bravo Murillo.

El trazado de la arteria fundamental—Avenida Marítima—limitará la ciudad con el mar.

La línea base del trazado arranca del encuentro de un eje paralelo al mercado—calle del Obispo Cervera—con el eje del cubrimiento del barranco, siguiendo en dirección Norte hasta el punto de encuentro de los ejes de las calles de Bravo Murillo y de Venegas. Una dirección paralela a Poniente, con la también paralela arteria central, completa el trazado.

El perfil transversal de la vía base, en la que, por su carácter comercial, dominará el movimiento de peatones, será de 16 metros entre los cuerpos bajos comerciales de las edificaciones, con andenes de 4 metros cada uno y calzada de 8 metros, propia tan sólo para tránsito de coches ligeros, y por la que corrientemente no discurrirán camiones de carga. La arteria central tendrá una latitud de 28 metros entre edificaciones, con calzada de 15 metros y aceras de 5 y 8 metros.

Centro Cívico

Como centro urbano, por el lugar y las arterias existentes y proyectadas, surge este Centro Cívico, que constituirá el máximo ennoblecimiento de la ciudad, dignificándola y afirmando su carácter marítimo. Se agrupan en los edificios las actividades ciudadanas, representativas, religiosas y culturales. Aprovecha para su ubicación la plaza de Cervantes—mal llamada parque—, transformada en jardines, desapareciendo los actuales quioscos, pero conservando los hermosos ejemplares de su arbolado, e incorpora la pequeña y bella iglesia canaria de San Telmo.

Planteada la construcción de la nueva parroquia de San Bernardo, unida íntimamente a la ermita, venía obligada la ordenación de la plaza, ya en la actualidad un centro importante de la ciudad. Los cuerpos de la nueva iglesia y de la ermita se enlazarán por líneas arquitectónicas que se funden en la torre, elevada entre ambas, dando lugar a interesantes perspectivas. El recinto, con volúmenes ya existentes—el Gobierno Militar al fondo y altas construcciones mirando al Sur—, no puede ser dominado en líneas horizontales ni en arquitectura uniforme. Los cuerpos de cantería de los nuevos edificios religiosos rivalizarán en armonía con las arquitecturas más importantes de la ciudad. Un noble edificio, con sombría arquería, alojará la Casa de la Ciudad—Ayuntamiento y servicios—y anexo, el Museo Canario, con su biblioteca, salón de conferencias y sala de conciertos.

Separada por la arteria central, en manzana aislada, se proyecta la gran plaza del Mar, defendida de los vientos dominantes con nobles edificaciones, destinadas a casinos de recreos y salas de exposiciones.

La actual calle de Bravo Murillo, prolongada en su final y flanqueada por destacados edificios, desemboca en amplio mirador sobre el mar.

Un centro oficial

En el sistema de centros urbanos de la urbe se halla en período de formación el espacio que ocupa la llamada plaza de la Feria, que va adquiriendo relieve con la erección del Gobierno Civil. Enfrentado a él se encuentra el pequeño edificio destinado a Comandancia Naval. En el Plan propuesto se define la futura ordenación con la reforma de las alineaciones laterales y la transformación del espacio entre calzadas, abriendo la perspectiva de la fachada principal del nuevo Gobierno Civil y permitiendo el acceso de coches y de fuerzas y su estacionamiento. Asimismo se mejora y reforma la Comandancia Naval, abriendo unas perspectivas en las urbanizaciones que se asientan en los espacios ganados al mar, con un gran patio de armas sobre la arteria central, que, a su vez, se enfrentará a una amplia avenida, prolongada hasta el mar y flanqueada por gemelas edificaciones de carácter público.

El recinto turístico

Las gentes de la ciudad, buscando en el estío una mayor proximidad al mar, se desplazaban hacia Las Canteras, para el elemento primordial, recreo y turismo, esenciales a la ciudad.

Con la extensión hacia el Noroeste se planea el recinto turístico y de recreo. El malecón—paseo que limitará el nuevo sector—, sin cerrar la entrada del mar a la playa de Las Canteras, la convertirá en una playa natural, con varias orientaciones y de líneas mayores que la actual. El proyecto la transforma, con el balneario, casino, hoteles y grandes espacios verdes, en una playa moderna, digna de competir con las mejores de otros países. Y como una ampliación y prolongación de este recinto, se proyectan en la Puntilla—por medio de pequeñas reformas, que harán desaparecer las factorías pesqueras, que afean aquel pintoresco lugar—un club de natación y modernas edificaciones.

Cementerios

Cuenta la ciudad con dos cementerios: el viejo de Las Palmas, en el camino de San Cristóbal, cercano al mar, y el más reciente del Puerto de la Luz, próximo a la loma de Escaleritas. El primero, casi totalmente ocupado, con severas restricciones en el servicio; el segundo, muy desplazado del núcleo central más habitado de la urbe y con pobres comunicaciones, lo que obliga a estudiar la construcción de un nuevo cementerio.

Varios son los factores que intervienen en la colocación de los cementerios; pero conceptuamos como más importantes los dos siguientes: el sanitario, alejándole prudencialmente de lugares residenciales urbanos, y el de comunicaciones, que deberán ser fáciles y económicas. Ante el urgente problema presentado a la ciudad por la posible suspensión de enterramientos en el viejo actual, entendemos como solución conveniente la ampliación del mismo hacia Poniente, defendido por una faja arbolada que lo limite de las arterias de tráfico,

conforme se proyecta e indica en los planos correspondientes.

Para un futuro próximo se aconseja como lugares muy adecuados para ubicación del cementerio alguno de los últimos barranquillos de la carretera de San José, disponiéndose la construcción en bancales escalonados en las laderas del barranco, solución, además de económica, muy adoptada en otras ciudades que afrontaron problemas análogos. Así quedarían resueltos los aspectos más esenciales de este ordenamiento de servicios urbanos.

Zonas militares

Existen diversos terrenos, denominados polémicos, actualmente libres, que se reservan en nuestro Plan para necesidades militares. Distribuidos estratégicamente y próximos a la ciudad, pero fuera del casco urbano habitado, permite emplazar en ellos viejos cuarteles y demás edificios castrenses, que ahora se encuentran diseminados por toda la capital. Se señalan para tal función adecuados lugares en la Isleta, Las Rehoyas y altos de Guanarteme.

Las playas

En la actualidad se cuenta con dos playas, enclavadas dentro del casco de la ciudad: Las Canteras y Alcarabaneras. Si el porvenir seguirá siendo inmejorable para la primera, convertida en moderna playa natural cerrada, no se presenta igual para la segunda, que por encontrarse situada dentro del propio puerto, hace que en ella se depositen cuantas inmundicias arrojan los barcos que allí entran. Su desaparición paulatina, como tal playa de baño y asueto, es innegable, y ya en nuestro Plan, a través de la limitación ordenada de la ciudad con el mar, queda en gran parte convertida en jardines.

Por ello cabe pensar en el acondicionamiento de los acantilados de La Laja, transformándola en la playa ideal para todo el sector Sur de la ciudad. Y con la facilidad de las nuevas comunicaciones y paseos que se indican y proponen en el Plan, se proyectan obras que hagan de la playa abierta del Confital, con edificaciones adecuadas, un hermoso lugar de esparcimiento público.

Paseos-parque

Como preservación de los alrededores de la ciudad se introducen en el Plan dos paseos-parque—una combinación de carretera arbolada y zona verde—, que obligan a reservar amplios espacios de terrenos a uno y otro lado del paseo para beneficio de la circulación y disfrute del paisaje. El primero será el paseo sobre los Riscos por las lomas altas, iniciándose en la nueva barriada del castillo de San Francisco hacia Las Rehoyas, y que siguiendo las ondulaciones de los barranquillos enlazará con la carretera que, desde el paseo de Chil, conduce a Guanarteme, convirtiéndose en el más bello balcón de la ciudad y de la isla, camino turístico con hermosas perspectivas sobre el mar. El otro paseo partirá del maravilloso emplazamiento de la Puntilla, proa avanzada sobre el mar y la playa de Las Canteras, que por el litoral, como vía de gran atractivo turístico, seguirá hasta la playa del Confital, y continuará bordeando la Isleta para salir por el puerto a unirse al sistema viario de la urbe.



Edificio de la Audiencia Territorial. Vegueta, Las Palmas.