



D. LA REGENERACIÓN, REHABILITACIÓN Y RENOVACIÓN TERRITORIAL Y URBANA COMO BASES PARA UN NUEVO DESARROLLO BAJO EN CONSUMO DE ENERGÍA, ACCESIBLE Y CON MOVILIDAD SOSTENIBLE, NO DISCRIMINATORIO Y COHESIONADO SOCIALMENTE

La planificación de la movilidad sostenible en los espacios urbanos centrales. La peatonalización en zonas comerciales abiertas de Las Palmas de Gran Canaria.

*Santiago Hernández Torres**

*Carmen Ginés de la Nuez***

**Doctor en Geografía. Técnico geógrafo en la Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria (GEURSA). Grupo de Investigación “Sociedades y Espacios Atlánticos”.*

***Doctora en Geografía. Profesora del Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Instituto de Investigación: TIDES.*

RESUMEN

La apuesta de la planificación urbanística por la peatonalización con el objetivo de implementar su atractivo turístico y la renovación de su espacio público en Las Palmas de Gran Canaria puede ser uno de los ejemplos de las actuaciones de peatonalización y sus efectos. En este caso se presenta una reflexión sobre las estrategias de dinamización del tejido comercial y turístico y sobre las variables de calidad de vida urbana (aspectos sociales, ambientales, culturales, recreativos, etc.).

ABSTRACT

The wager of urban planning by pedestrianization with the objective of improving its touristic attractive, and the renovation of its public area in Las Palmas of Gran Canaria could be one of the examples of actions of pedestrianization and its effects. In this case, it's showed a reflexion about strategies of dinamization of business and touristic areas, and about variables of quality of urban life (social, environmental, cultural, etc., aspects).

PALABRAS CLAVE

Turismo, planificación urbana, espacio peatonal, rehabilitación urbana, Las Palmas de Gran Canaria

KEYWORDS

Tourism, city planning, pedestrian space, urban renovation, Las Palmas de Gran Canaria

1. INTRODUCCIÓN

Muchas ciudades españolas, independientemente de su tamaño han realizado desde la década de los ochenta del siglo pasado procesos de revitalización, regeneración y renovación de sus tramas. La peatonalización y la reconversión de alguna de sus vías urbanas ha sido una de las actuaciones que con mayor frecuencia se ha repetido. Las causas que han promovido estos cambios morfológicos son muy diversas, desde el deseo de atracción de turistas y visitantes¹, la potenciación del atractivo para el ocio y el esparcimiento al aire libre, la búsqueda de una reorientación o dinamización económica², una mejora en la calidad de vida de la población, cambiar la imagen de la ciudad, etc.

Lo que cabría preguntarse ante estas actuaciones de adaptación del tráfico viario es si se adecuan a las necesidades reales de la ciudad o, si por el contrario, se pliegan a las demandas de los clientes de la ciudad³; si estas actuaciones se han llevado a cabo con un objetivo distinto al que se expusieron, si se ha conseguido la meta propuesta o si por el contrario se han producido perjuicios o beneficios no buscados ni deseados

Las Palmas de Gran Canaria también ha realizado este tipo de actuaciones en el centro histórico de Vegueta, la zona comercial abierta de Triana, en la de la Mesa y López; son actuaciones que se iniciaron desde finales del siglo pasado, con fines y objetivos muy variados. Como otras ciudades tampoco ha estado al margen de las actuaciones de peatonalización, ha decidido revitalizar un sector urbano, realizar una expulsión del tráfico rodado visibilizando lugares que sólo eran de tránsito y rehabilitar un espacio público con distinto nivel de acierto.

Desde esta reflexión se atiende a los efectos de las intervenciones de peatonalización en zonas urbanas consolidadas considerando que el turismo y el ocio se definen como elementos identificativos en el contexto territorial de la ciudad, y se valoran las causas y el efecto de las reurbanizaciones. También se expone como el tratamiento urbanístico selectivo a escala local puede generar un efecto en cadena que acaban redefiniendo elementos estructurales de la ciudad (turismo, tejido económico, paisaje, participación social, calidad de vida, neuralgia funcional, flujos e intensidad de uso, movilidad, gestión del espacio público, etc.).

¹ **HERRERA LORENZO**, N. *Peatonalización y dinamismo comercial: el caso del centro histórico de la ciudad de la laguna (Canarias-España) XX Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 107-117. 2012

² **HERCE**, M. *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Ed. Reverté. Barcelona. 2009

³ **ELIZAGARATE**, V. *Comercio y ciudad. La misión del marketing de ciudades en el desarrollo de la competitividad del comercio urbano. Mediterráneo Económico*, 11(1), 299-312. 2007

2. LA POLÍTICA URBANÍSTICA DE PEATONALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

2.1 El proceso reciente de peatonalización en la ciudad

Las argumentaciones para llevar a cabo la peatonalización de vías urbanas de tráfico rodado en las ciudades en los últimos cincuenta años, han sido variadas: la mejora de la calidad ambiental del barrio o la ciudad, la reorientación de las actividades económicas, la búsqueda de soluciones a nuevas necesidades de la ciudad, cambio de centralidad, dinamización de áreas en franca decadencia, la potenciación del uso público de esparcimiento frente al tráfico mecanizado o la dinamización del turismo.

Las Palmas de Gran Canaria inició el proceso de peatonalización en el centro histórico de Vegueta a principios de la década de los noventa del siglo pasado acorde con las propuestas en un enclave fundacional. Vegueta es un barrio que quedó aislado cuando la ciudad inició su metamorfosis, se vació de actividades económicas y a pesar de contar con patrimonio monumental (la Catedral, el antiguo Ayuntamiento, la Casa Episcopal, la Casa Regental, las ermitas del Espíritu Santo y de San Antonio Abad), un conjunto museístico primordial (la Casa de Colón, el Museo Canario, el Centro San Martín, el Archivo Histórico, etc.) y de incentivar el interés por el patrimonio y la identidad histórico-urbano de la ciudad, era un barrio francamente depauperado, con un buen número de edificaciones abandonadas o en estado ruinoso, en el que abundaba también el patrimonio deteriorado, todo esto estaba aderezado por una circulación viaria intensa en calles estrechas y un cierto estrangulamiento interno.

Este panorama animó a la administración municipal a iniciar un proceso de rehabilitación urbana⁴. El centro histórico requería respuestas para los bienes patrimoniales y también para los problemas funcionales y ambientales derivados del sobredimensionamiento de un tráfico mecanizado en una trama histórica que no fue pensada para acoger el parque de vehículos coexistiendo con flujos de paso, accesos domésticos y flujo turístico en vehículos de grandes dimensiones.

Los problemas relacionados con los aparcamientos, el caos circulatorio, los ruidos, la contaminación, los conflictos funcionales del espacio urbano, generaron un impacto en la calidad de vida de la población y la integridad del patrimonio histórico atentando también contra el atractivo turístico. El equilibrio entre la garantía de la movilidad de la población y la conservación del patrimonio y el paisaje cultural se convirtió entonces en un reto para la planificación urbana en los centros históricos de difícil solución⁵. La declaración como Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico y al amparo de la normativa de patrimonio histórico (nacional y regional) que regulaba la necesidad de potenciar el espacio

⁴ A mediados de los años setenta se inicia la elaboración del primer Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Vegueta-Triana que se aprueba en 1985 y a éste le siguió la Revisión entre 1989 y 2001

⁵ GUTIÉRREZ, J. "Movilidad medio ambiente y patrimonio histórico-artístico en las ciudades históricas". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Nº 15. Universidad Complutense. Madrid. pp. 375-381. 1995

peatonal, se corrobora la necesidad de peatonalizar espacios residuales o de escaso valor funcional⁶. La respuesta de la planificación urbana fue una profunda peatonalización, más del 75% del viario se convierte en peatonal coexistiendo con el tránsito doméstico y el transporte público de escaso volumen convirtiéndose así el espacio público en un mecanismo de integración urbano (Figura 1). Esta es una peatonalización “light” en la que sólo se ha pavimentado, sin la inclusión de elementos decorativos, ni la conversión del espacio público en escaparate publicitario a diferencia de otras ciudades⁷.

Vegueta queda, por tanto, como un centro histórico con un atractivo turístico indiscutible corroborado no sólo por el número de turistas sino también por la pronta dinamización del tejido de restauración y ocio combinado con la ampliación y mejora de la oferta museística y cultural. Sin embargo, es un barrio residencial de población envejecida, y, por tanto, con determinadas necesidades de accesibilidad a la vivienda y que no termina de acoger ni población ni actividades económicas como así ha ocurrido en otros centros históricos.

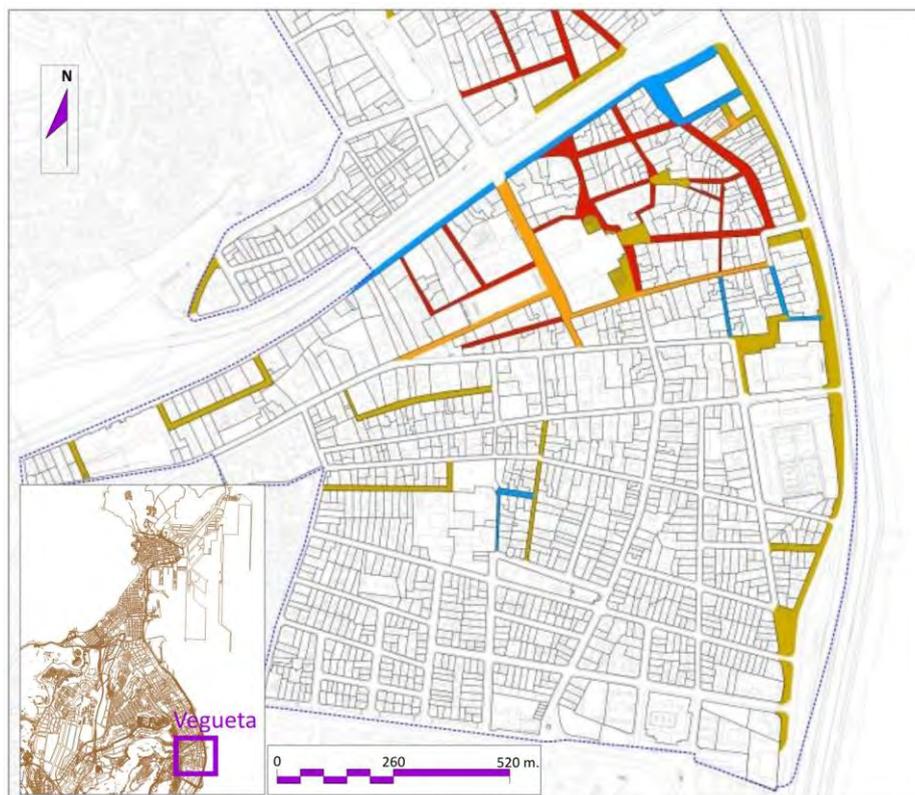


Figura 1. Red peatonal en el Barrio de Vegueta. Fuente: Elaboración propia.

⁶ **HARDOY, J.E. y GUTMAN, M.** *Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica.* Ed. MAPFRE. Madrid. 1992

⁷ **PEÑALTA, E.** "Los cincuenta puntos de las operaciones urbanas: reflexiones sobre el espacio público de Alicante" [en línea]. En: *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, vol. 7, núm. 2, pp. 85-88. En: <http://www.ucm.es/info/angulo/volumen/Volumen07-2/resenas03.htm>. 2013.

Triana, el segundo episodio de peatonalización de la ciudad, responde a un modelo bien distinto. Este es un barrio colindante al de Vegueta, el área más moderna del centro histórico, que se estructura a partir de una trama más regular y es un ensanche que en el siglo XVI rebasó hacia el norte el límite natural del Barranco del Guiniguada en un proceso que se prolongó hasta bien entrado el siglo XX. En 1993 fue igualmente declarado Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico en el que predomina el patrimonio religioso y proliferan edificaciones civiles (Teatro Pérez Galdós, Gabinete Literario, Cabildo Insular) y de estilo modernista. (Figura 2).

En torno a la calle Mayor de Triana y sus vías transversales, se distribuyen varios centenares de inmuebles con interés histórico y arquitectónico que dan cuerpo a una trama funcional con vocación más terciaria y comercial que en Vegueta. En ella, predominan los comercios pero también es un centro bancario y han proliferado las oficinas, los despachos profesionales, etc. Este espacio urbano se estructura sobre una Zona Comercial Abierta en el que prevalece el comercio al por menor en planta baja, donde el tejido económico ha experimentado una renovación durante las últimas décadas y se acompaña de la multiplicación de actividades en oficinas y de un pequeño centro comercial en el límite meridional del barrio que ha acabado especializándose en el ocio y la restauración.

La estrategia de extender la red peatonal hacia las calles perpendiculares ha tenido un resultado evidente la expulsión del tráfico rodado a las vías perimetrales y facilitar la definición del ámbito como un centro neurálgico del ocio y el turismo de visitas favoreciendo la implantación de nuevas actividades comerciales, pero sobre todo de restauración. El resultado es bien distinto que en Vegueta, Triana es un barrio dinámico, bien conectado en el que convive el uso residencial con todo tipo de actividades en consonancia con una estructura demográfica estable.



Figura 2. Red peatonal en el centro histórico-comercial de Las Palmas de Gran Canaria. Barrio de Triana. Fuente: Elaboración propia.

2.2 La peatonalización en el sistema público de ordenación del territorio.

La estrategia pública es implementar el potencial turístico de la ciudad y la modernización como principal espacio urbano de la Isla; la mejora de la imagen de la ciudad, por lo que hay a escala general hay que renovar su modelo territorial y a escala específica, la peatonalización como objetivo de ordenación e intervención. Una vez que Vegueta y Triana se han peatonalizado, el área de actuación es el sector Puerto-Canteras.

El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria⁸, define el distrito de Puerto-Canteras como estratégico de alcance insular que requiere una regeneración turística del frente urbano de la Playa de Las Canteras y el Parque de Santa Catalina (Figura 3). A pesar de que la actuación peatonal no se especifica, subyace en la definición del ámbito con fines de espacio urbano para la acogida del ocio y el turismo en condiciones de producto singular, en interacción con el movimiento del Puerto internacional anexo. Si bien el modelo territorial es anterior al planeamiento insular (2000), sufrió varias actualizaciones al calor de los planes supramunicipales culminando el proceso en el PGO⁹.

⁸ *PIOGC. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 2003*

⁹ *AYTOLPGC_PGO. Plan General de Ordenación. Las Palmas de Gran Canaria. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. 2012*

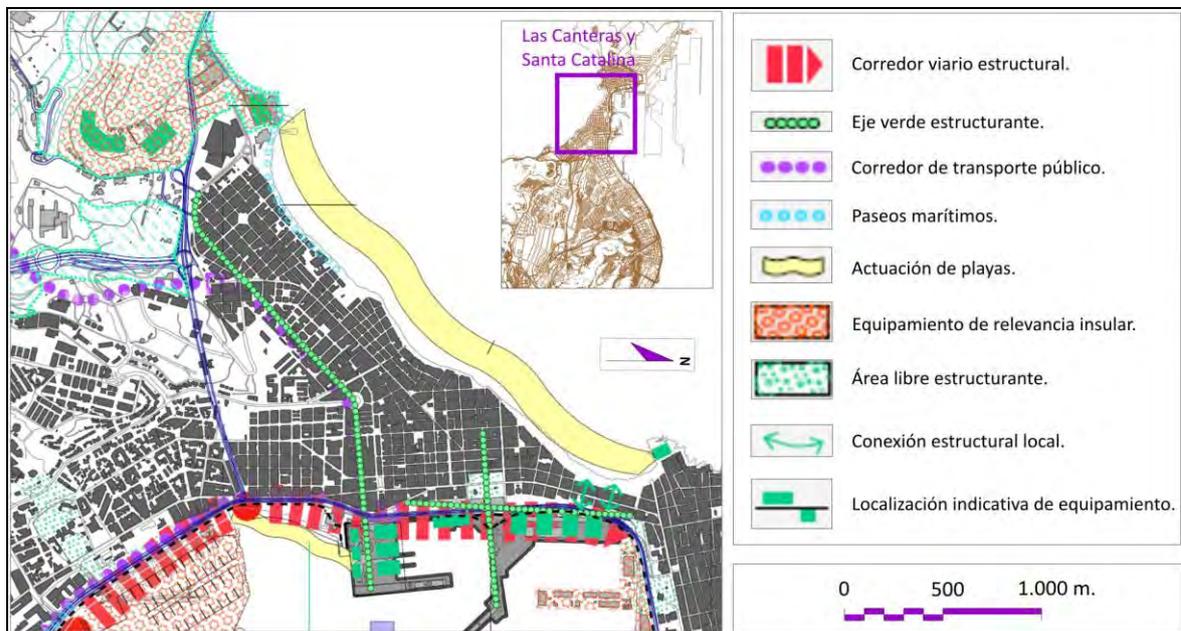


Figura 3. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria: Ordenación estratégica del ámbito de Puerto-Canteras.

Fuente: Elaboración propia a partir de PIOGC, 2003

La estructura de ordenación urbanística resultante incorpora el tratamiento de la movilidad para incentivar la sostenibilidad y solventar los problemas derivados del tráfico rodado. En este sentido, es posible extraer el subsistema de “movilidad no motorizada”, que determina la configuración del sistema peatonal básico de la ciudad justificando mecanismos de intervención en el espacio trasladados al planeamiento de desarrollo (Figura 4). Esta escala se nutre de las directrices formuladas en la Estrategia Española de la Movilidad Sostenible¹⁰ y la Estrategia del Medio Ambiente Urbano¹¹, asumiendo la mejora y extensión del espacio público peatonal como mecanismo de referencia. El modelo del Plan General se ha desarrollado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible¹²

¹⁰ **EEMS.** *Estrategia Española de la Movilidad Sostenible.* Ministerio de Fomento. Madrid. 2006.

¹¹ **EMAU.** *Estrategia del Medio Ambiente Urbano.* Ministerio de Medio Ambiente. Madrid. 2006.

¹² **AYTOLPGC_PMUS** *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria.* Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. 2012.

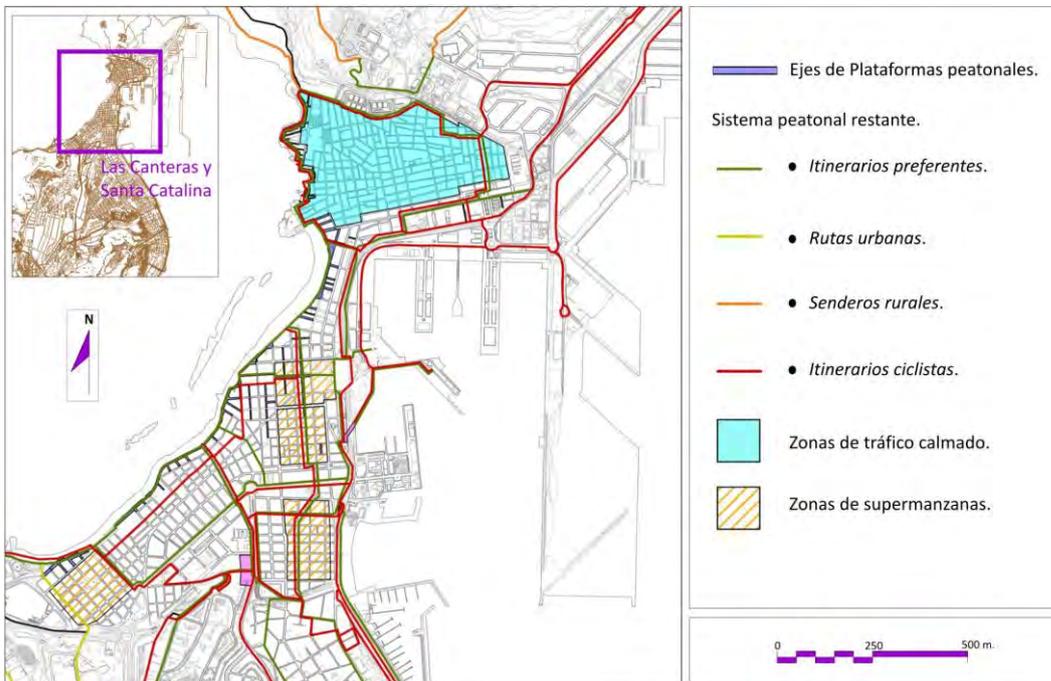


Figura 4. Plan General de Ordenación: Ordenación de movilidad peatonal.

Fuente: Plano em.03 de "Movilidad no motorizada". Estudio Municipal de Movilidad. Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (2013).

2.3 La experiencia en el ámbito de Puerto-Canteras. Un proceso en marcha.

El conjunto urbano delimitado por el frente de la Playa de Las Canteras, el entorno del Parque de Santa Catalina y el Istmo de Guanarteme se estrecha poniendo en contacto físico el borde de la playa con el tramo histórico del recinto portuario. Tras su definitiva ocupación urbana, durante la 2ª mitad del siglo XX, ese espacio litoral fue especializándose como centro neurálgico de ocio, turismo y actividades terciarias de Las Palmas de Gran Canaria. Las cualidades naturales y paisajísticas del frente litoral de casi 4 km. de la Playa de Las Canteras como parte de la Bahía del Confital (Lugar de Importancia Comunitaria e integración en la Red Natura 2000) han coexistido con la consolidación del espacio de ocio, y balneario litoral urbano, a la vez que ha sido base del principal centro turístico del norte grancanario y origen del turismo de masas en el siglo pasado.

Por eso, no resulta difícil explicar la relevancia que ha tenido durante décadas del paseo de Las Canteras en la cohesión y estructuración de la trama urbana en los barrios de La Isleta, Santa Catalina y Guanarteme. Frente litoral, turismo, espacio portuario y denso tejido terciario-comercial coinciden en un mismo ámbito, que a finales de la década de los ochenta atravesó una crisis socioeconómica, de degradación medioambiental, de obsolescencia del conjunto edificado y tejido urbano y de conflictos de saturación del sistema viario.

Varias administraciones implicadas en este entorno fueron coincidiendo en

diversas intervenciones de peatonalización como respuesta a esa problemática. Desde los incentivos de la Unión Europea hasta los impulsos de la Ley de Costas de 1988 intervienen en el resultado final, que no es más que un prolongado almacén en peine, el Paseo de Las Canteras, como eje, se adentra en la trama urbana aprovechando el sinfín de calles y callejuelas que buscan la línea marítima. La ordenación pormenorizada del Plan General en este frente acaba otorgando carta de ADN urbano a la red peatonal, regulándola como plataformas reservadas a esta modalidad de tránsito. Otras políticas sectoriales han intervenido también en esta planificación: el Programa de Revitalización y Dinamización de Áreas Comerciales Abiertas de Gran Canaria, el Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras¹³. Uno de los criterios selectivos para otorgar la financiación fue la extensión peatonal del ámbito implicado.

El resultado fue la previsión de un Eje A de “Mejora del Espacio Público de Movilidad y Reurbanización” con actuaciones de peatonalización total o parcial de la red de accesos, (Figura 5) que suponen más de un 90% del coste previsto por el desarrollo del Plan.

El tratamiento del espacio peatonal se considera imprescindible en la dinamización del tejido comercial y potencia el uso público de la trama urbana desde la gestión urbanística, medioambiental-costera, económica-comercial, turística y portuaria de la Administración Pública. A partir de aquí, los servicios de carreteras, zonas verdes, playas, urbanismo, Autoridad Portuaria, turismo, cultura, etc. intervienen en la estructuración definitiva de la red peatonal en el ámbito.

Esta estrategia integral que intenta ampliar el atractivo urbano y paisajístico y el esfuerzo por mejorar la competitividad de la ciudad mediante un intenso marketing del sector Puerto-Canteras está muy relacionada con la explosión del turismo de cruceros de la última década, con un importante crecimiento: 130.776 visitantes en 2004 y 588.755 en 2014; por lo tanto se convierte también en un objetivo del Plan Director la modernización de la Zona Comercial Abierta

¹³ **AYTOLPGC_PDZCAPC.** *Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 2013.*

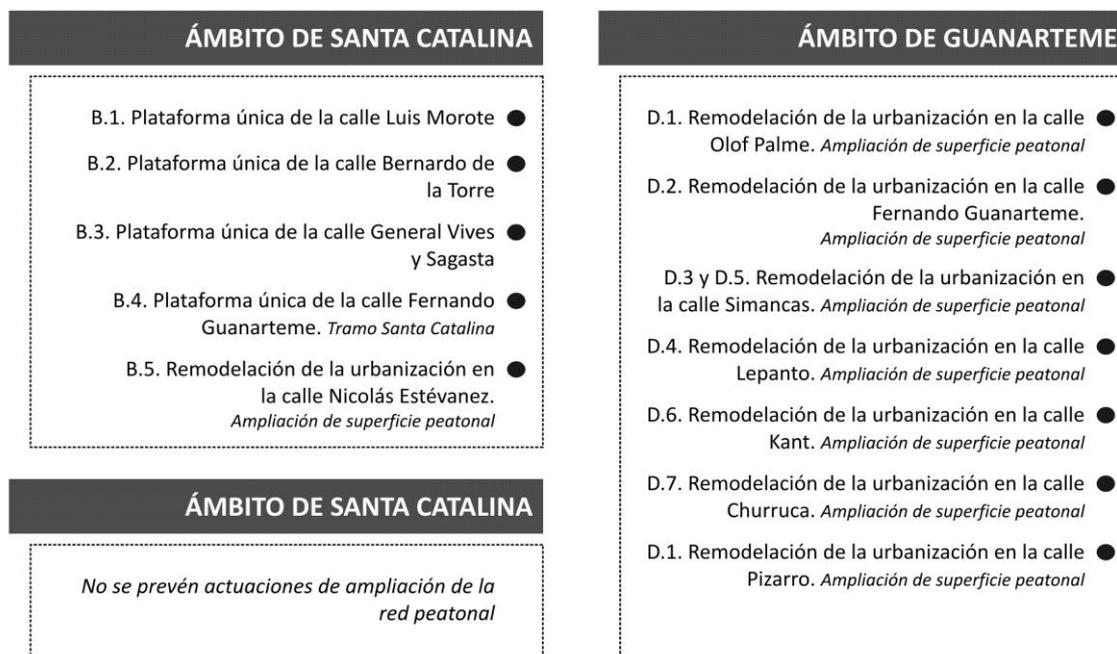


Figura 5. Actuaciones de reurbanización para la priorización de la superficie peatonal en el Plan Director

Fuente: Elaboración propia a partir de AYTOLPGC_PDZCAPC, (2013).

3. RESULTADOS. VARIABLES DEL ESPACIO URBANO EN LAS ESTRATEGIAS PÚBLICAS DEL TURISMO, EL OCIO Y EL COMERCIO A TRAVÉS DE LA PEATONALIZACIÓN

El diseño estratégico del espacio público, en concreto las actuaciones de peatonalización, lleva implícito variables que afectan a las actividades de turismo y el ocio en el Distrito de Puerto-Canteras y que se sintetizan en tres tipos, aquellas relacionadas con el paisaje y el atractivo urbano, las relacionadas con la estructura urbana y las vinculadas relacionadas con la movilidad (Figura 6).

3.1 Variables relacionadas con el paisaje y el atractivo urbano

El desarrollo del turismo en la ciudad, se basa en el disfrute de un entorno atractivo compuesto de elementos singulares de diversa índole (medioambiental, histórico-artística, socio-cultural, ocio, economía-servicios, etc.) y éstos se formalizan en un paisaje de mayor o menor cualidad y calidad. La función peatonal del espacio público se convierte en un mecanismo que “transporta” y dirige al turista hacia el entorno atractivo en condiciones de movilidad específicas. El paisaje se convierte, pues, en una variable fundamental en la eficacia de la peatonalización de la trama urbana.

Diferentes autores plantean la interacción entre la accesibilidad y la calidad ambiental, confluyendo en muchos casos con el paisaje y su función de escenario

en que interviene la población¹⁴. Indudablemente, la relación que la administración municipal hace entre la reurbanización y la mejora estratégica del turismo urbano no es baladí. Es el Plan General de Ordenación quien determina las directrices en la ordenación urbanística del paisaje que se tipifican en el Eje de “Ciudad y Espacio Público”. La mayor parte corresponde con la función peatonal de las vías y su consideración como herramienta de mejora del disfrute de la población y su calidad de vida, y de optimización de esta variable como recurso turístico.

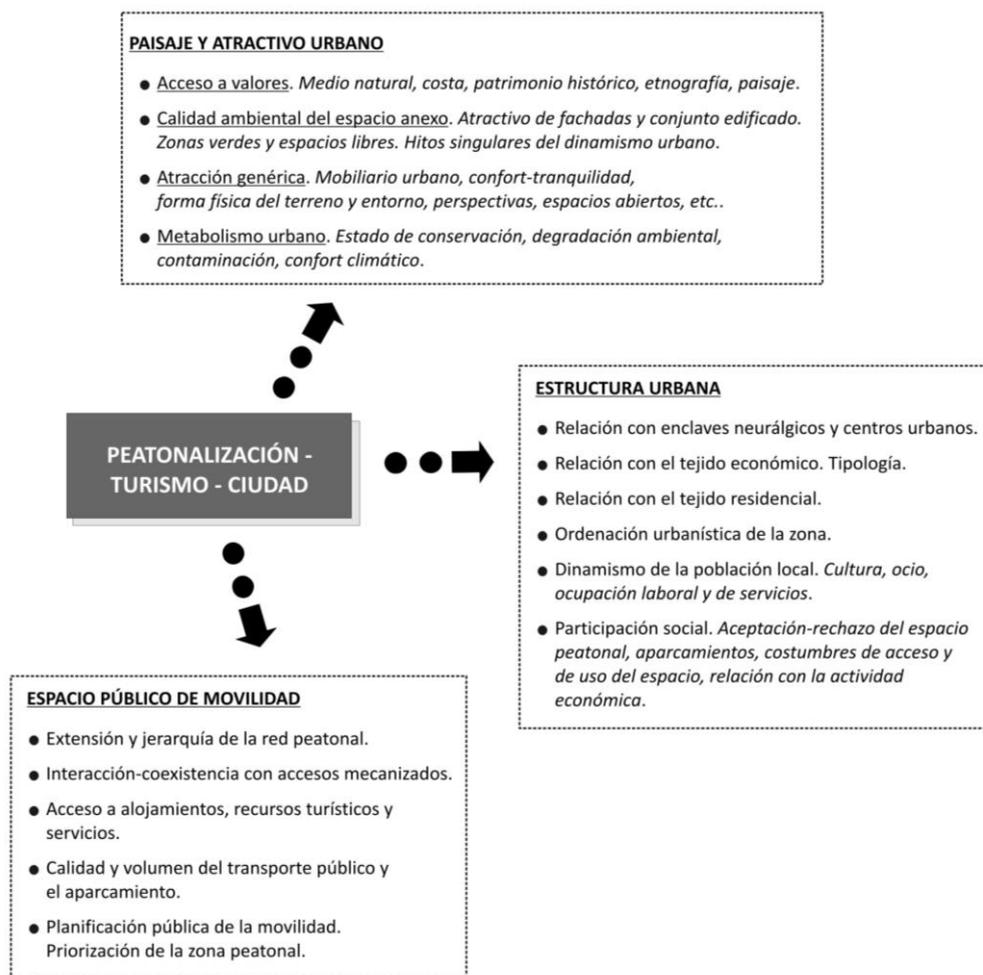


Figura 6. Variables de los efectos de la peatonalización.
Fuente: Elaboración propia.

El acercamiento turístico a los hitos locales que dan coherencia al paisaje urbano a través de las calles peatonales justifican estas actuaciones. Se responde así a la inercia del turista que persigue satisfacer la curiosidad más allá del monumento, la playa o la escala de cruce¹⁵; y en su valoración interviene la imagen y la competitividad de la urbe en el mercado. Es la “dimensión ambiental” en la planificación turística de la ciudad, y de su adecuada formalización espacial

¹⁴ AA.VV. *Accesibilidad y calidad ambiental. 1^{er} Congreso de Movilidad y Calidad ambiental en centros urbanos.* Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Granada. 1995.

¹⁵ MACCANNELL, D. *El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa.* Ed. Melusina. Barcelona. 2003.

depende buena parte de la competitividad¹⁶.

La peatonalización del espacio público está muy vinculada a otros aspectos del dinamismo urbano que acaban justificando el efecto y grado de eficacia de la actuación y que podrían resumirse en un conjunto de aspectos (Figura 6): el atractivo de los frentes de fachada y del conjunto edificado; la coherencia formal de la obra “peatonalizadora” (materiales, cromatismo, mobiliario, etc.) con los elementos ambientales, culturales y paisajísticos; la coexistencia con otros modos de transporte y su efecto en el paisaje de la calle; la cohabitación del turismo y las funciones residenciales o económicas o de ocio locales; la eficacia del ornamento, la vegetación o el mobiliario con el dinamismo de la zona, o el potencial de efectos colaterales relacionados con la valorización del paisaje (reajuste del valor inmobiliario, atracción de nuevos usos y piezas urbanas, redefinición de la aceptación de la calle por la población local y los agentes sociales, etc.).

3.2. Variables relacionadas con la estructura urbana.

La interacción que el espacio público peatonal establece con la estructura urbana se traduce en una variedad de indicadores¹⁷. Es interesante destacar la participación de la ordenación urbanística, el tejido comercial y alojativo-turístico o el papel de los agentes sociales porque la eficacia de la peatonalización está condicionada por la cohesión entre la trama en la zona turística y el conjunto del barrio. Y en el caso de Puerto-Canteras se establece una transformación del espacio urbano para potenciar la renovación residencial y terciaria, centro de ocio, de turismo y de relación física con el Puerto.

La red peatonal es una apuesta que discute la libre apropiación de la trama por el vehículo motorizado y la readapta para el uso público, el ocio y el turismo; pero también asume unos riesgos desfavorables en la concepción estructural del ámbito dentro de la ciudad (tejido comercial, tejido alojativo-turístico, importante nodo de transportes en el contexto urbano, etc.).

Las vías peatonales se convierten en conectores del alojamiento turístico, de la infraestructura portuaria de cruceros con el entorno y sus atractivos pero también son una red de plataformas exclusivas, de plataformas mixtas, de coexistencia con el tráfico mecanizado o de accesos peatonales aislados que ofrece mejores condiciones del entorno y sus valores en las tramas urbanas interiores donde la saturación del tráfico rodado y elementos asociados resultan un obstáculo. Aumenta la oferta de espacio para la movilidad peatonal que es sinónimo de una revalorización social como zona de estancia y de disfrute urbano, mayor si coincide con una renovación de fachadas y de mobiliario urbano o de los hitos

¹⁶ **VERA**, J.F. (coord.). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Tirant Humanidades. Valencia. 2013.

¹⁷ **PETERS**, P. *La ciudad peatonal*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona; **HERCE**, M. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Ed. Reverté. Barcelona. 1979; **NAVARRO**, L. “Acerca de la movilidad urbana por una ciudad pedestre”, *Las Palmas: Situaciones irresueltas / Nuevas situaciones*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 2010

paisajísticos relevantes (Playa de Las Canteras, Parque de Santa Catalina, patrimonio arquitectónico, etc.).

La otra cara de la moneda está en la confrontación entre el uso residencial y comercial consolidado frente a usos de ocio y turismo ex novos; son frecuentes las quejas por el aumento de la contaminación acústica diurna y nocturna, la congestión del espacio público, la reducción del espacio de aparcamiento viario, la ausencia de aparcamientos para residentes y visitantes, etc. En este caso, es muy relevante la participación de los agentes sociales en estas intervenciones, sobre todo si no existen políticas educativas sobre la movilidad en los espacios urbanos consolidados¹⁸

3.3. Variables relacionadas con el espacio público de movilidad.

La implementación de la red peatonal ha tenido importantes implicaciones en el proceso de planificación urbanística del Distrito Puerto-Canteras. Es a la vez lugar de residencia, ocio, turismo y actividad económica en el contexto territorial de la ciudad y en el estructural de la movilidad. Diversas variables han intervenido en el proceso de creación teniendo en cuenta las escalas locales, de barrio, de distrito y del conjunto de la ciudad:

- La interacción, por una parte, entre flujos de tránsito mecanizado, la conectividad del entorno y el conjunto de la ciudad y por otra, el tráfico rodado de paso.
- La relación entre el uso residencial y el derecho al aparcamiento privado.
- La relación entre la eficiencia del transporte público y el espacio peatonal.
- La capacidad física de acogida de distintos modos de transporte.
- La interacción con estrategias públicas de calmado del tráfico o de extensión de nuevas redes (Plan Director Bici o la implantación de la infraestructura de “transporte público rápido” <BRT>).
- La relación entre el espacio disponible para aparcamientos y la demanda del tejido residencial y terciario de la zona.

Se comparte, por tanto, los planteamientos sobre los riesgos de la peatonalización y la necesidad de analizar la integración de los distintos modos mediante el diseño físico y funcional de la estructura viaria¹⁹. Y en ocasiones también son semejantes los problemas detectados:

- Congestión viaria en las zonas limítrofes de las peatonalizadas, se traslada la densidad circulatoria mecanizada (El Rincón, Parque de Santa Catalina, Mesa y López y La Naval-Juan Rejón) porque no se realizan aparcamientos disuasorios.
- Dependencia de los residentes del vehículo privado, alta densidad edificatoria y estrechez viaria que contribuyen a implementar la densidad de vehículos y dificulta el transporte público.

¹⁸ **SANZ, A.** *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana.* Ministerio de Fomento. Madrid. 2008.

¹⁹ **PETERS, P.** *La ciudad peatonal.* Ed. Gustavo Gili. Barcelona. 1979; **SANZ, A.** *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana.* Ministerio de Fomento. Madrid. 2008; **HERCE, M.** *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano.* Ed. Reverté. Barcelona. 2009.

- Inexistencia de modos de transporte alternativos condicionada por la morfología del Istmo y una alta proporción de superficie peatonal.
- Absorción de problemas circulatorios de otras zonas. Cualquier conflicto o saturación en la Autovía del Sur se traslada a la zona y se congestiona, aún más, la única vía de salida del barrio de La Isleta, el Polígono Industrial del Sebadal, el Puerto de La Luz y la Playa del Confital, la calle Albareda.

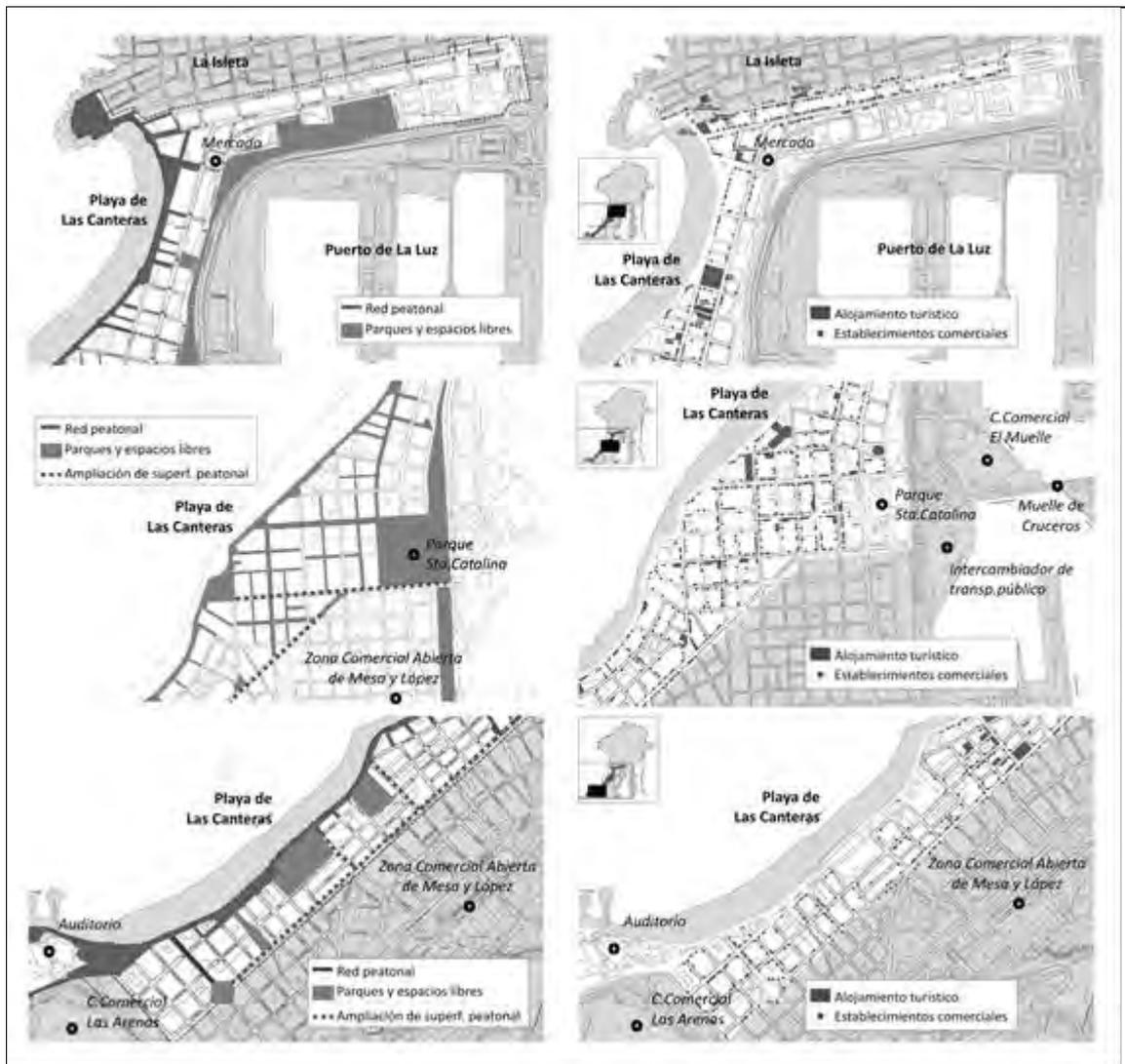


Figura 7. Relación espacial de la red peatonal existente y prevista con el tejido turístico y comercial.

Fuente: Elaboración propia a partir de AYTOLPGC_PDZCAPC, (2013).

- Inexistencia de aparcamientos disuasorios en La Puntilla que den cabida a la actividad comercial, turística y de ocio, hecho que contrasta con la realidad en el otro extremo del Paseo de Las Canteras, la gratuidad de los Centros Comerciales de Las Arenas y El Muelle y un aparcamiento de larga estancia.

La red peatonal, indiscutiblemente constituye una variable relevante en el espacio

urbano; son más de 35.000 m. de formación “en peine” en torno al Paseo de Las Canteras que extiende el acceso peatonal hacia el interior de la trama urbana, prolongándose al Parque de Santa Catalina y las calles aledañas (Ripoche y Torres Quevedo). Pero cabría valorar el funcionamiento de la red peatonal al menos en tres aspectos, la mejora del espacio público, el alcance de esas actuaciones y la vinculación de los itinerarios con el tránsito no mecanizado, cuestiones que se han planteado en el Diagnóstico del Plan Director de la Zona Comercial Abierta:

- Desestructuración de los recorridos peatonales, no se facilitan las conexiones entre los sectores de la trama urbana.
- Carencia de la función complementaria como espacio público de estancia y relación social (mobiliario de descanso, limpieza, alumbrado, arbolado, esculturas, terrazas, etc.), que cualifique la vía peatonal.
- Proliferación de nodos de inseguridad peatonal asociados a conflictos con el tráfico rodado (obstáculos para el tránsito de personas con minusvalías físicas, invasión de tramos peatonales por aparcamiento irregular de vehículos, etc.).
- Conflictividad por la expulsión de aparcamientos sin la creación de otros alternativos
- Incompatibilidad de uso con otros modos no mecanizados.
- Inexistencia de espacios adecuados para las operaciones de carga y descarga de los vehículos comerciales que coincide con un uso inadecuado de éstos del espacio peatonal y ausencia de una gestión horaria de la actividad.
- Calles que a pesar de ser peatonalizadas no son tránsito habitual ni turístico porque no tienen atractivo paisajístico ni funcional debido a su morfología angosta y al abandono de la actividad económica y residencial.

4. CONCLUSIONES

En estas líneas se ha pretendido definir las variables que inciden en la peatonalización del espacio público y que afectan al dinamismo turístico y de ocio a partir de un ejemplo de centro neurálgico, el Distrito de Puerto-Canteras en Las Palmas de Gran Canaria. El análisis de las variables que intervienen en el proceso nos permite concluir una serie de resultados básicos en los efectos de este mecanismo de intervención.

- **Sobre la reconfiguración paisajística del entorno urbano.**

La peatonalización viaria se acompaña de la expulsión del coche en las calles implicadas, excepto en lugares con una tipología de tránsito mixto (rodonal) o al acceso restringido a garajes de los residentes.

El nuevo espacio público “libre” generado suele ir acompañado de elementos vegetales y decorativos o de mejoras de ornato e integración ambiental de fachadas, alumbrado público, mobiliario urbano de estancia, etc. que tienen ahora

cabida porque la peatonalización libera más del 50% del plano de la calle (aparcamientos y la calzada). También se acompaña por un cambio en el paisaje y disminución de la contaminación acústica y atmosférica. Por lo tanto, se revaloriza los indicadores de calidad ambiental del espacio público, con efectos multiplicadores en las restantes variables de la trama urbana (uso poblacional, valor inmobiliario, dinamización del uso económico, etc.).

Dependiendo del alcance de la intervención y de la mejora de parques y plazas, se generan nuevos recursos en la ciudad en la escala local o de barrio. Y el valor de la nueva calidad ambiental del paisaje tiene el efecto difusor sobre el barrio e incrementa nuevos flujos peatonales hacia esos entornos antes degradados. En estos casos, el “paisaje peatonal” se convierte en un elemento atrayente de nuevo tráfico que debiera canalizarse mediante el transporte público.

En contrapartida, si bien es verdad que se elimina el tráfico, éste se traslada a calles adyacentes; se mejoran los niveles de contaminación acústica pero también se traslada a otras vías; se aumenta la necesidad de aparcamientos porque han sido eliminados y con frecuencia no se ofrecen alternativas; se crean nuevas centralidades pero también decaen vías que no han sabido subirse al carro de la dinamización y en ese caso se convierten en calles abandonadas de actividades con importantes degradaciones; se crean nuevos flujos peatonales que se convierten en elementos atractivos, pero éstos atraen a más tráfico rodado. Por todo ello es necesario que la política de peatonalización venga acompañada de otras como la implementación del transporte público, la gestión de los nuevos espacios, la creación de aparcamientos públicos, etc.

- Sobre la adaptación del tejido económico.

La extensión de la red peatonal ha sido uno de los principales capítulos de la renovación urbana en el Distrito, intentando acomodar el tejido económico, preferentemente comercial y turístico, al nuevo escenario de los barrios. El objetivo es la orientación de las calles hacia la Playa de Las Canteras, eje neurálgico del ocio de la ciudad, y hacia el enclave estructurante del Parque de Santa Catalina, así como al entorno portuario de cruceros.

Las transformaciones paralelas al proceso de peatonalización están en relación con la dinamización de los centros comerciales de Las Arenas y El Muelle, rehabilitación de la planta turística existente, consolidación del comercio chino y multiplicación y diversificación del producto de restauración y el ocio, sin olvidar la singular renovación funcional del Mercado del Puerto.

Esta basculación funcional presenta el descenso del comercio “tradicional” hindú y el abandono de más de 500 locales vinculados a los servicios de reparación, moda y calzado, electrodomésticos y artículos de hogar, entre otros. También se observa ausencia, cuando no marginación, de la actividad comercial de ciertas calles menores que han sido peatonalizadas, generando vacíos funcionales por ser incapaces de contrarrestar el atractivo de las vías estructurales.

Las variables analizadas permiten extraer estas conclusiones, pero es obvio que es preciso incidir en la valorización de la calle como espacio público, en la afección del cerramiento de las vías tanto a residentes como al tejido económico, en las implicaciones sobre la calidad del atractivo turístico y su interacción con el movimiento de visitantes, en la dinamización de otros sistemas de transporte, etc.