

Análisis | El debate sobre el desarrollo de la capital grancanaria

Una actuación urgente para el futuro de la ciudad

Los ingenieros José Suárez Megías y Fermín Monzón Suárez defienden en su estudio una inversión de 225 millones de euros para relanzar el papel de Las Palmas de Gran Canaria como gran urbe en el panorama nacional e internacional ■ “Es la única forma de salir de la actual espiral de degradación”

José Suárez Megías / Fermín Monzón Suárez (*)

Opinamos que el valor de una ciudad reside en su inteligencia y aptitud para, de forma gradual a lo largo de su vida, anticiparse y adaptarse al progreso, con la constante modernización.

Las Palmas de Gran Canaria ha quedado inmovilizada, parada, anticuada, con las mismas infraestructuras viales de hace 40 años, desde que el alcalde José Ramírez, con gran visión de futuro, casi sin recursos pero con el coraje político necesario, inició la ejecución de la Avenida Marítima (de las que fuimos testigos excepcionales), contra viento y marea, enfrentándose a todos los escollos que le surgieron de Costas o Urbanismo. Gracias a esa obra, la capital grancanaria se colocó como la primera ciudad del Archipiélago y la octava de España, en la lista de urbes con gran atractivo nacional e internacional, comercial y turístico. Fue cuando surgieron la grandes zonas de referencia mundial de Las Canteras y el Istmo, con la llegada de grandes cadenas hoteleras y residenciales, así como la construcción de edificios de asentamientos de población extranjera y nacionales atraídos por las increíbles condiciones de ese entorno.

Sin embargo, la ciudadanía fue contemplando con estupor e impotencia cómo, poco a poco, con las improvisadas medidas de cierre de calles, la dificultad de acceso de los vehículos privados y la falta de aparcamientos o la ausencia de planificación de alternativas de desvíos de la circulación de paso, se ha ido degradando la zona con la práctica destrucción de toda esa malla de hoteles, restaurantes, comercios turísticos y equipamientos residenciales, hasta convertirse en la actualidad en una especie de gueto de inseguridad, prostitución y minorías poco recomendables.

Esta es una especie de marea negra que se ha ido extendiendo lentamente hacia el Sur, por las calles Albareda, Presidente Alvear, el parque Santa Catalina, la zona bancaria de Franchy Roca, la avenida Mesa y López o Guanarteme, ante la pasividad de la clase dirigente. A pesar de los considerables crecimientos y cambios experimentados por la ciudad en esos largos años, en población, en su Puerto, en sus áreas comerciales, en la zona industrial de El Sebadal y en las áreas aledañas.

Se estima que se ha generado un tráfico de 62.452 vehículos privados, pesados y de mercancías peligrosas. Intensidad Media Diaria (IMD) detectada en 2010, en la estación permanente de Santa Catalina. La cifra es de 92.195 vehículos

en la intersección conflictiva de Torre de Las Palmas, de los cuales el 40% tienen su origen o destino fuera de la ciudad. En 2012, estas intensidades han disminuido a niveles de hace años, y así seguirán durante dos o tres ejercicios más.

Pues bien: al estar tantos años sin realizar las obras de infraestructuras necesarias para alejar y desviar el tráfico, tampoco se han llevado a efecto ninguno de los grandes proyectos urbanísticos aconsejados a lo largo de las últimas dos décadas por grandes urbanísticas nacionales e internacionales. Así hemos llegado a la situación actual de total aislamiento del frente marítimo, y se repite la degradación de barrios tan señeros como Guanarteme, Santa Catalina, Alcaravanas o el entorno de Mesa y López, cada vez más congestionados, recorridos por tráfico pesado y mercancías peligrosas circulando junto a las aceras. La consecuencia: la huida masiva de la inversión privada.

Continuar con la situación actual es insostenible. Las desastrosas políticas de estancamiento y falta de visión futura en que se ha permanecido en estos años nos llevarán a la situaciones irreversibles. En nuestro estudio exponemos que “no hay ejemplos de cambios negativos tan radicales como los sucedidos en Las Palmas de Gran Canaria en la historia moderna de otras ciudades portuarias y turísticas, incluso con mucho menor potencial natural que la nuestra”.

Tal es así, que en un reciente informe de Excetur (de mayo de 2013) un grupo de los 24 empresarios turísticos españoles más relevantes en el sector elaboró un ranking de ciudades que en las últimas dos décadas han afrontado con intensidad un proceso de renovación urbana sin precedentes, en el que para nuestra indignación y disgusto, Las Palmas de Gran Canaria, a pesar de sus grandes activos naturales “se queda al margen” de las veinte ciudades turísticas más importantes: Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, San Sebastián, Málaga, Bilbao, Santiago de Compostela, Zaragoza, Granada, Salamanca, Gijón, Córdoba, La Coruña, Alicante, Santander, Toledo, Burgos, Oviedo y León.

Todas ellas ya consiguieron la financiación necesaria para su reconversión y modernización, endeudándose, como así ha sido, cuando ha sido preciso.

La actual Corporación lleva anunciando en los últimos meses a los empresarios, agentes sociales, ciudadanos e inversores internacionales su ferviente deseo de obtener distintos títulos y nombramientos para Las Palmas de Gran Canaria tales como La Ciudad del Atlántico o La Capital Cultural Europea 2016. Presentando un PIC



Vista aérea de la trama urbana de Las Canteras. | YAIZA SOCORRO

Cabildo, Gobierno de Canarias y Ayuntamiento deben unirse y acabar con su actitud pasiva para protagonizar un cambio de rumbo

(Proyecto de Internacionalización de la Ciudad). También solicitando o reclamando las denominaciones de Capital Europea de Regatas Transoceánicas, La Ciudad Tricontinental, la de mejor clima del mundo, la de la mejor playa urbana de Europa, la de mayor longitud de línea de litoral de mar de baja (batimetría desde San Cristóbal a La Isleta), el tercer Puerto Comercial de España, La Capital del destino preferido de grandes cruceros y regatas trasatlánticas y La Ciudad de los Negocios de las Multinacionales que operan con África Occidental.

Pues bien, para lograr esos objetivos, completamente necesarios, hay que hacer algo más que esos modestos planes de movilidad de

cierres parciales de la avenida Mesa y López, el Plan de la Bici o los desvíos a calles paralelas, porque al igual que se han sucedido en otras ciudades, todas esas acciones no servirán para mucho, si no se acompañan de un verdadero programa de ejecución de las grandes obras de infraestructuras de calzado y alejamiento del tráfico, que en nuestro informe proponemos.

Opinamos que es la gran oportunidad que no debemos perder, ante las perspectivas que nos esperan en los próximos años.

Cabildo Insular, Ayuntamiento de la capital grancanaria y Gobierno de Canarias deben unirse y cambiar su actual actitud pasiva, para protagonizar conjuntamente un cambio de rumbo hacia una agenda precisa y combativa en este tema.

De nuestras conclusiones se desprende que sólo con una inversión que se considera “muy urgente” de 57 millones de euros en el proyecto del túnel subterráneo de 1.500 metros entre La Naval y Plaza de América, con plazos de ejecución muy cortos (de entre seis y ocho meses), y sobre todo, con afecciones mínimas durante la ejecución de las obras, se lograría no solo el calzado de todos los barrios y su recuperación urbanística, la ampliación de aceras, o calles rodadas, desde Alcaravanas y Mesa y López a Guanarteme, sino la recuperación económica y comercial de todos esos pequeños empresarios y grandes negocios, en toda la zona mencionada.

Y con una segunda inversión “urgente” de 167 millones de euros en el proyecto del subterráneo entre La Naval y Belén María, de 2.200 metros, con plazos de ejecución de entre diez y 12 meses, igualmente sin interferir en la actividad diaria durante la ejecución de las obras, se lograría salvar el Istmo, su recuperación urbanística, la ampliación de aceras, calles rodadas, zonas de carga y descarga, comunicar directamente con el Puerto-Istmo-Canteras, como en la mayoría de las ciudades portuarias de la Península. También el acceso directo a las plataformas de cruceros, las futuras zonas de ocio del Puerto o los pantalanes de Yates de lujo.

Es decir, atraer de nuevo el capital privado, para la regeneración de hoteles, residencias, restaurantes y demás negocios.

El clamor social y ciudadano, por la degradación sufrida a causa de esa inactividad y falta de gestión y coraje político de nuestros antecesores, nos exige, a pesar de la crisis, actuar de inmediato, sin excusas, ni justificaciones. Y llevar a cabo estas primeras inversiones, que sumarían un total de 225 mi-

Pasa a la página siguiente >>

>> Viene de la página anterior

llones de euros. Sabemos que no son tiempos de grandes inversiones, pero así como se han obtenido recursos para otros fines no tan necesarios para la Isla, se deberían iniciar, ya, los pasos necesarios para sacar a concurso los proyectos aconsejados, que nos permitirán conocer los detalles técnicos y verdaderos costes de ejecución, para poder gestionar la obtención de los recursos, ya sean del Gobierno central, a través del Ministerio de Fomento o con los Fondos de Cohesión Europeos (fondos destinados precisamente a este tipo de inversiones internacionales de alta rentabilidad económica e impacto social).

Posteriormente, habría que tener en cuenta otros 300 millones de euros a "medio plazo", del subterráneo mixto La Naval-Lady Harimaguada, con varias fases de construcción: La Naval-Torre de Las Palmas; Torre de Las Palmas-Juan XXII; Juan XXII - Bravo Murillo y Bravo Murillo-Lady Harimaguada.

La ciudad ha quedado inmovilizada, parada, con las mismas infraestructuras viales que tenía hace 40 años

La Autoridad Portuaria, a su vez, debe seguir implicándose más a fondo y realizar su propia agenda de ayuda y colaboración en los proyectos de infraestructuras de tráfico, recomendados en este estudio, para prever sus acceso y la nueva situación que se producirá cuando ponga en marcha sus proyectos de ampliación de atraques de cruceros y Muelle Deportivo, la Marina para megayates, plataformas de reparación de primer nivel e incluso hidropuertos.

También se plantea la recuperación de los terrenos de la Base Naval. Independientemente de las obras de subterráneos mencionadas, se deben realizar las gestiones necesarias para recuperar los citados terrenos, al igual que se ha hecho en todas las ciudades del mundo donde este tipo de instalaciones quedaron dentro de lo urbano.

Habría que disponer de parte de los terrenos, estimados entre 24 y 30 metros, para ampliar la intersección y viales de vehículos, de carril bici, aceras de peatones y transportes públicos y las necesarias ampliaciones del paseo junto a la playa de las Alcaravanas, con falsos túneles prolongados hasta la intersección de La Naval.

También disponer del resto de espacio necesario como plataforma imprescindible y completamente necesaria para el desarrollo urbanístico e internacional de la zona.

De hecho, urbanistas nacionales e internacionales que han concursado en los proyectos y planes urbanísticos encargados por la administración años atrás, como La Gran Marina, han considerado imprescindible para la ciudad dispo-

ner de esos terrenos para lograr los objetivos de revitalización.

Los proyectos de las soluciones de los enlaces de Torre de Las Palmas y Plaza de América no son obras necesarias por dos grandes razones.

Por un lado, por la puesta en servicio de la Fase IV de la Circunvala-

ción, prevista para 2015. Y por otro, de los 134.511 vehículos que utilizan la intersección de Torre de Las Palmas, con la puesta en servicio de la citada fase I, se descargarán un 14% de los mismos (18.064) en los movimientos Sur-Norte, lo que nos permitirá una nueva regulación semafórica, ampliando los

tiempos verdes casi en un minuto en cada una de las tres horas punta (de 8.00 a 11.00 horas y de 17.00 a 20.00).

Las intensidades medias diarias del 2012, los índices de saturación y las congestiones siguen bajando. Concretamente, en la Avenida Marítima, a valores del 2007, y segui-

rán reduciéndose al menos durante los próximos tres años.

Con la crisis mundial, se observan caídas anuales de un 5% en los usuarios de vehículos, y un 14% en los usuarios de transportes públicos.

(*) Ingenieros