

# Proyecto Director para la reurbanización del frente de mar y del Barranco Guinguada entre Vegueta y Triana

## Master Plan for the Redevelopment of the Seafront and the Guinguada Ravine between Vegueta and Triana

The aims of the Redevelopment Project for the Seafront and Ravine between Vegueta and Triana are twofold: to revert to the straightforward and open relationship that existed in the past between the old city and the sea, and to redefine the Barranco del Guinguada (Guinguada Ravine) zone as the influential space in the development of the City of Las Palmas. Carrying out the new General Plan made it possible to implement a series of arterial infrastructures that have made it possible to change the role of those in the Centre. Furthermore, once approval was given to the Vegueta-Triana Special Plan, a framework for action was established where regenerating the buildings and urban zones was concerned. This project intends to tackle the development by taking very much into account the hypothesis of transforming the major road structures that in recent decades have totally obstructed any attempt to approach the urban planning of these central sectors in a positive way; the transformation of these structures was already announced in the aforementioned Plans.

The work is fruit of a process of studying and analysing that began in 2003. The aforementioned process set out the "Strategic proposals for the Vegueta-Triana Sector and the infrastructures for the Centre" and considered certain initial proposals that defined scenarios for transforming the road infrastructures that had been superimposed on the ravine – as if it did not exist – or that had been constructed between the city and the Ocean, preventing people from gaining access to the sea and enjoying it. The two above-mentioned factors had cut off and isolated the two old quarters of the city and made it difficult for pedestrians to access these areas. The construction of the Ring-Road and the San José Tunnel have made it possible to relieve the road pressure on the centre and update its functionality. Transformation strategies were studied that eventually led to the demolition of the flyover and the rearrangement of the traffic flow in the central sector. This first stage, which has already been carried out, has made it feasible to consider completely redeveloping the "seafront" and the Barranco del Guinguada.

In this sense, the Project falls in line with the recent approaches initiated in Europe that involve recovering the old and central districts and the waterfronts. Examples of this approach include Aarhus in Denmark, Valencia and the River Turia, Malaga and the River Guadalmedina, Bilbao and its ria, Adige in Trento, Palma de Mallorca and the cathedral front, etc. to which one must add certain brilliant experiences in other parts of the world, such as San Antonio in Texas, Cheonggye-Cheong in Seoul, or the Embarcadero in San Francisco, etc. all of which are good examples of actions taken that have had major effects upon the urban scene and on the economic dynamics of the cities concerned. Every city has its own history and its own redesignation and redefinition strategy, and Las Palmas can make a further contribution to this great experience thanks to the sin-

El Proyecto de Reurbanización del Frente de Mar y del Barranco entre Vegueta y Triana busca el restablecimiento de una relación franca entre la ciudad histórica y el mar, así como la redefinición del espacio del Barranco del Guiniguada como el espacio seminal del desarrollo histórico de la ciudad de Las Palmas. El desarrollo del nuevo Plan General permitió la puesta en práctica de una serie de infraestructuras arteriales que han permitido cambiar el rol de las existentes en el Centro. Por otro lado la aprobación del Plan Especial Vegueta-Triana dio un marco de intervención para la rehabilitación de los edificios y espacios urbanos. Por su parte, el presente proyecto plantea el desarrollo en profundidad de las hipótesis de transformación de las pesadas infraestructuras viarias que en las últimas décadas han limitado irremisiblemente la vocación urbanística de estos sectores centrales y cuya transformación ya estaba preconizada por los Planes antes mencionados.

El trabajo nace de un proceso de Estudio iniciado en 2003 que definió las “Propuestas estratégicas para el Sector Vegueta-Triana y las infraestructuras del Centro” y planteaba unas primeras propuestas definiendo escenarios para la reconversión de las infraestructuras viarias que se habían ido superponiendo al barranco – ignorando su presencia – o se habían implantado entre la ciudad y el mar, impidiendo su acceso y disfrute. Estas duras condiciones de borde habían cerrado en sí mismos los dos núcleos históricos de la ciudad y dificultado su permeabilidad peatonal. Precisamente la construcción de la Variante y del Túnel de San José permite reducir la presión viaria en el Centro y actualizar su funcionalidad. Fruto de estos escenarios se estudiaron estrategias de reconversión que llevaron a la demolición del escalextric y la reordenación del tráfico en el sector central. Esta primera fase ya ejecutada permite plantear una reurbanización completa del “frente de mar” y del Barranco Guiniguada.

En este sentido el Proyecto se enmarca en la reciente tradición iniciada en Europa de recuperación de los espacios históricos centrales y de los frentes de agua. Los ejemplos de Aarhus en Dinamarca, de Valencia y el Turia, de Málaga y el



Enclave del proyecto: donde la trama urbana y la geografía convergen en el espacio

Enclave of the project, where the urban layout and the geography converge in the space.

Guadalmedina, de Bilbao y su Ría, del Adige en Trento, de Palma y el frente de la catedral,... a los que añadir algunas brillantes experiencias externas, como las de San Antonio en Tejas, el Cheonggye-Cheong en Seúl, o el Embarcadero en San Francisco,... nos muestran un buen repertorio de actuaciones con una gran repercusión en el escenario urbano y en la dinámica económica de esas ciudades. Cada ciudad tiene su historia y su propia estrategia re-qualificadora, y Las Palmas puede contribuir a esta amplia experiencia con la singularidad de su emplazamiento y de su condición geográfica: rehabilitando el Barranco seco en paseo peatonal, aunque resulte hidráulicamente activo en los períodos de fuertes lluvias y mareas altas, y abriendo el parque del Océano con un acento especial en su amplia fachada marítima, y pudiendo incorporar por fin un nuevo frente a la ciudad histórica al hacer permeable su acceso al Mar.

El proyecto persigue establecer una nueva relación entre el casco histórico y los espacios públicos que lo rodean, en especial el frente marítimo y el barranco del Guiniguada. La función estratégica de Vegueta y Triana como centros seminales de Las Palmas se explica seguramente a lo largo de la historia como cabezas de puente sobre el barranco y junto al mar. Las Palmas, como tantas otras ciudades, afrontó la primera modernización de sus infraestructuras de tráfico aprovechando los espacios intersticiales, sin tener muy en cuenta otros aspectos ambientales y de calidad que hoy resultarían imprescindibles. Ello comportó cubrir el Guiniguada y establecer una barrera de incomunicación aún mayor entre las dos laderas, así como entre el casco histórico y el mar.

Por ello, dentro de la voluntad de re-escalar el tráfico en la ciudad, se ha procedido a construir un by-pass exterior en el esquema de la estructura general, complementado con diversas conexiones entre el interior y el litoral, que permita anular la presencia del "escalextric" de conexión a través del centro histórico y desmontar la autovía que se había construido sobre el encauzamiento del barranco. Esta estrategia de re-naturalización de los ambientes urbanos y de cualificación de los espacios públicos, puede encontrar su salida a partir de re-urbanizar el barranco y de

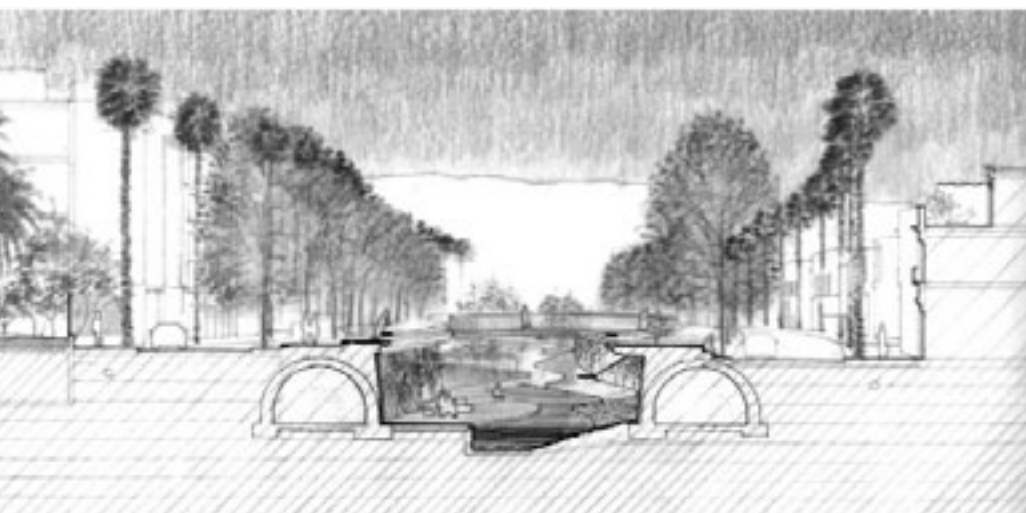


gular nature of its location and its geographical situation: converting the ravine into a pedestrian precinct, even though it is an ephemeral stream and does become an active watercourse when there are spells of heavy rain and at exceptionally high tides; opening up the Océano Park and placing particular emphasis on its extensive seafront, so that the old part of the city can once again have a waterfront when it recovers its access to the Sea.

The project endeavours to establish a new relationship between the old quarter and the zones open to the general public that surround it, especially the seafront and the Barranco del Guiniguada. The strategic function of Vegueta and Triana as influential centres in Las Palmas throughout history is largely accounted for by the fact that they are not only bridgeheads above the ravine but also lie close to the sea. Like so many other cities, Las Palmas tackled the first modernisation of its traffic infrastructures by making the most of the spaces in between, without paying very much attention to other environmental aspects and quality factors that it would be essential to take into account these days. As a result of this policy, the Barranco del Guiniguada was covered and an even greater obstruction barrier was created between its two slopes, as well as between the old quarter and the sea.

That is why an outer by-pass has been constructed as part of the general structure, and with a view to reorienting the traffic flow in the city. This ring road has been supplemented with a variety of links between the interior and the coast, which has made it possible to remove the flyover that had been constructed in the old quarter and dismantle the dual carriageway that had been built in the bed of the ravine. This strategy of handing urban environments back to nature and enhancing the public zones can be brought about by transforming the ravine and turning the seafront area of the old quarter into a large park. That is why it has been suggested that the riverbed be opened up as a space of urban interest, making it possible for pedestrians and cyclists to cross this large gulch from one side to the other, and finding a way to restore the now virtually non-existent, yet necessary, direct relationship between the districts of Vegueta and Triana.

The modification to the layout of the coastal dual carriageway made it possible to obtain 5 hectares of green zone as a park next to the sea in the mouth of the ravine. Furthermore, the opening up and treating of the riverbed enables developers to create a cross section with two walkways on either side running for



Reconversión de la infraestructura en un espacio cívico de gran parque central con equipamientos

Sección de Río. Espacios cívicos a doble nivel

Maqueta del proyecto. Activación de la relación de los espacios históricos centrales con el frente marítimo

Converting the infrastructure into a public area in the form of a large park with facilities.

Section of the river. Public spaces on two levels.

Model of the project. Enhancing the relationship between the historic zones in the centre and the waterfront.

convertir en un gran parque el frente marítimo de la ciudad histórica. Para ello se propone abrir su cauce tratado como un espacio de interés urbano, permeabilizándolo transversalmente para el tránsito de peatones y bicis y resolviendo la necesaria, y hoy casi inexistente, relación directa entre Vegueta y Triana.

La modificación del trazado de la autopista litoral permite obtener 5 has de zona verde como parque junto al mar en la desembocadura del barranco. Por otra parte, la obertura y tratamiento del cauce permite formalizar una sección transversal con sendos paseos a cada lado a lo largo de 1 km, que conectarán con un parque interior de 20.000 m<sup>2</sup> recuperado a costa del nudo viario previamente existente. Se trata de hacer reversible el uso de unos espacios públicos que durante un período de tiempo han sido utilizados por infraestructuras hidráulicas y de tráfico rodado que se habían construido con total autonomía respecto al trazado histórico y la escala que la ciudad antigua exigía. Reconvertir estos espacios se hace posible con una serie de acciones y/o proyectos que comparten una “visión” conjunta e integradora que asegura la funcionalidad de la ciudad y redefine un nuevo frente marítimo para la misma. La inversión es fundamentalmente pública, con la contribución del Ayuntamiento, del Cabildo y otras Instituciones que puedan patrocinar este Proyecto Urbano para la ciudad central. Una simulación de las fases ha permitido analizar el sistema de avance de las distintas obras para las que se considera un plazo de ejecución de unos ocho años. El barranco abierto con dos paseos a ambos lados y los puentes permitirá incluir actividades cívicas y culturales a lo largo de su trazado. Sus rampas y el uso recreativo del lecho, habitualmente sin avenidas, añaden un valor recreativo y cultural a los del casco histórico rehabilitado. El parque del Océano se convierte en el gran espacio urbano del centro, junto al Teatro Pérez Galdós rehabilitado, el Mercado y el centro de Vegueta como referente simbólico de actividades ya instaladas. La presencia del agua le puede dar un aliciente adicional al de la vegetación. El acceso al borde del mar sin la fricción del tráfico empieza a abrir una cuña al futuro uso del frente marítimo como gran espacio cívico de la ciudad.

1 km; they will link up with an interior park covering a surface area of 20,000 m<sup>2</sup>, reclaimed at the expense of the road junction that used to be there. The aim is to ensure that certain public areas revert to their former use in the future; in this case zones that for a considerable period of time had been used by hydraulic and road traffic infrastructures built without taking into account the historic layout and the scale that was required by the old part of the city. It has been possible to reconvert these zones by taking a series of actions and/or carrying out different projects that have the same ideas where integration is concerned, guaranteeing the functionality of the city and creating a new seafront for it. The investment is essentially public, with a major contribution coming from the City Council and other Institutions that are prepared to sponsor this Urban Project for the central part of the city. By simulating the phases involved, it has been possible to analyse the system to be used for making progress with the different works; it has been calculated that it will take about 8 years to complete the project. The ravine open with two walkways on both sides and bridges will make it possible for both civic and cultural activities to take place throughout its length. The ramps and the recreational use to which the riverbed will be put – bearing in mind that the bed is generally dry, i.e. unflooded –, will further enhance the regenerated old quarter, providing it with added recreational and cultural value. The Océano Park becomes the extensive urban space in the centre, next to the Teatro Pérez Galdós, restored to its former glory, the Market and the centre of Vegueta as the symbolic landmark for the completed activities. The presence of water can add a further incentive to the vegetation in the zone. The fact that it will be possible to reach the water's edge without being bothered by traffic, will help to turn the seafront into an extensive area for use by the general public in the future.



### The Process of preparing the Urban Planning Project has taken place in two Complete Cycles

On the one hand, the conditions of passage of the water flows and the different movable elements have been "closely examined" and "reoriented", in an attempt to find a balance between their specific functions and the urban conditions required for central spaces that are major assets from a heritage perspective. This first act of specialist research gave rise to a series of measures being taken, zones being reserved, overlapping conditions and relationships, which paved the way to formalising the "Master Project" or General Urban Planning Project.

On the other hand, the project is being developed in such a way that it guarantees the quality of the different parts and ensures that they are properly integrated. All of this involves finding the right balance between the greenery and stone, the diversity between opposing walls, finding suitable arrangements for the footbridges and walkways, etc.

This dual cycle finds its expression in an exact definition of the surface features and their vertical relationships, taking into consideration four major questions:

1. The Land Forms. The way the ground is arranged seeks to find continuity for public space bearing in mind the importance of protection against water, whether this be the rainwater in the ravine or the sea-water from the Ocean during storms or exceptionally high tides.

Furthermore, the linear layout of the city – determined by the surface features – makes it necessary to take into account the North – South pass-through for the different modes of transport, which converges on and crosses the transversely-running water system. The key to providing an efficient and effective response to the contradictory demands that come together in this central space will be finding a perfect alignment and adjustment of the "levels" where this new topography is concerned.

2. The urban landscape is arranged around the general layout and becomes the "regulator of the geometries of the land". Geography and city are blended into the urban landscape strategy.

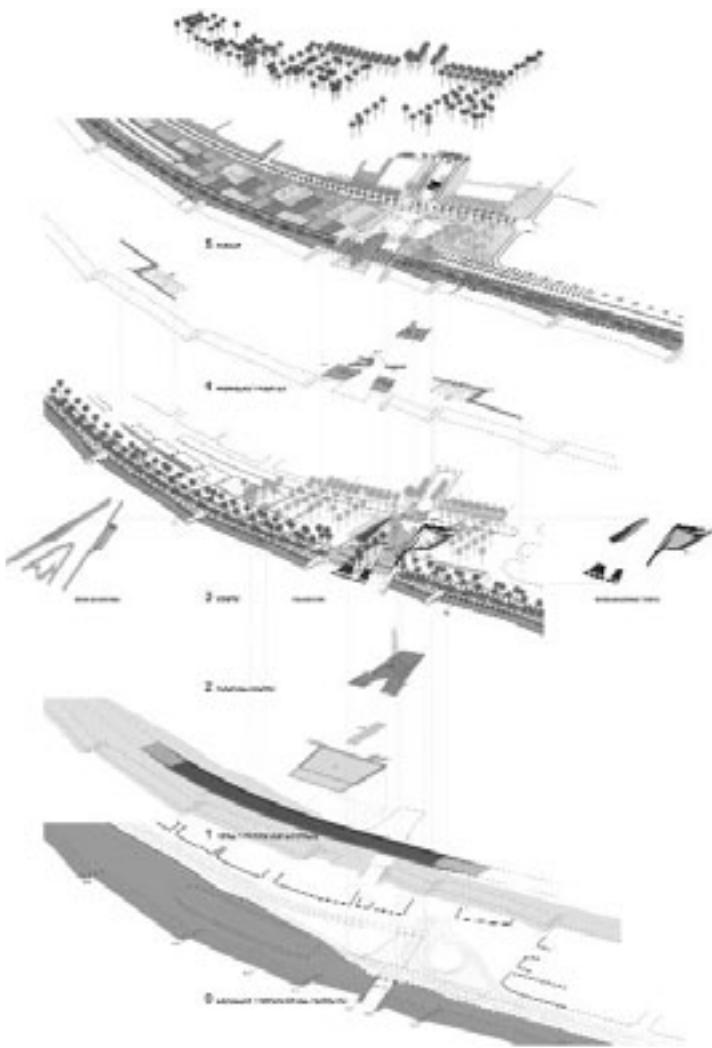
A system of walkways and paths thus emerges: 1) following the sea and 2) also in contact with Vegueta, which enhances the relationship with the pedestrian precincts and the emblematic landmarks in the Centre. The central park and the Plaza del Océano with the bastion, form the new civic zone for the central city in the 21st Century.

3. The development of the Programmes for the different zones. These areas can host public and group programmes that will vary seasonally and on the basis of the time of day, but they must allow for a wide variety of cultural and recreational functions associated with water in the public space.

Therefore, easy access for pedestrians is paramount, and the same applies to bicycles and buses. Private transport will be able to gain access from the Calle Rafael Cabrera as far as the underground parking facilities and will be able to support the activities implemented in the sector.

The project will thus simulate "programmes" in a wide variety of spaces, but it will be extremely adaptable when it comes to the specific uses that the centrality of the place is going to demand.

4. The timing of the performance of the different phases of the project. The Master Project has made it possible to define a sequence of performance stages while at the same time keeping most of the traffic conditions in operation and the points of access open, as well as providing the required protection against the risks posed by water. The details of this aspect of the project are explained in another chapter. Great importance is attached to the sequence of operations in the performance of the project, but this must not affect the final result, in the sense that the project wishes to integrate zones that are very different in nature and that have to be put to a wide variety of uses.



### El proceso de elaboración del Proyecto Urbano ha recorrido un doble ciclo

Por un lado, la "revisión" y "reorientación" de las condiciones de paso desde los flujos hidráulicos y las distintas movilidades, tratando de buscar una ecuación equitativa entre su funcionalidad específica y las condiciones urbanas requeridas para espacios centrales de alto valor patrimonial. Este primer acto de investigación especializada dio lugar a un sistema de medidas, reservas de espacios, condiciones de superposición, relaciones, que permitieron dar paso a la formalización del "proyecto director" o Proyecto Urbano general.

Por otro lado, se desarrolló el proyecto del espacio público que garantiza la calidad de las diferentes partes y la integración de las mismas. En ello influye la justa relación del verde y del espacio mineral, la diversidad entre muros confrontados, el ritmo en la disposición de las pasarelas, etc.

Este doble ciclo se articuló a través de una precisa definición de la topografía y sus relaciones verticales, considerándose cuatro grandes temas:

1. Las Formas del suelo. La organización del suelo busca la continuidad de los espacios públicos teniendo en cuenta la importancia de la protección hidráulica, ya sea de las aguas de lluvia del barranco o las del temporal o la marea del Océano. A su vez la condición lineal de la ciudad – debido a la topografía – obliga a atender al "paso a través" Norte-Sur para los diversos modos de transporte, que intercepta con el sistema transversal hidráulico. Será el ajuste preciso de los "niveles" de esta nueva topografía el instrumento clave para dar una respuesta eficiente a las demandas contradictorias que se cruzan en este espacio central.

2. El paisaje urbano se organiza a partir del trazado general y se convierte



en “regulador de las geometrías del suelo”. Geografía y ciudad se funden en la estrategia del paisaje urbano.

De esta forma se formaliza un sistema de paseos: 1) siguiendo el mar y 2) también en el contacto con Vegueta, que permite una mejor relación con las calles peatonales y espacios emblemáticos del Centro.

El parque central y la plaza del océano con el bastión agrupan el nuevo espacio cívico a la escala de la ciudad central en el siglo XXI.

3. El desarrollo de los Programas para los diferentes espacios. Estos espacios pueden albergar programas públicos y colectivos que variarán de acuerdo con estacionalidad y horario, pero que debe permitir una multiplicidad de funciones culturales, recreativas, del espacio público en relación con el agua. Para ello es fundamental el fácil acceso peatonal, aunque también en Bici y guaguas. El transporte privado accederá desde la calle Rafael Cabrera hasta el parking subterráneo y puede apoyar las actividades implantadas en el sector. El proyecto, por tanto, simula “programas” en diversos espacios, aunque cuenta con una gran adaptabilidad a la concreción de usos específicos que la propia centralidad del lugar va a demandar.

4. La secuencia temporal de ejecución del proyecto. El Proyecto Director ha permitido definir un sistema de ejecución por fases manteniendo en uso mientras tanto gran parte de las condiciones de funcionalidad – como tráfico y accesos – como atendiendo a la protección hidráulica necesaria. El detalle se explica en un capítulo aparte. La sucesión de las operaciones es importante en la ejecución, aunque no debe marcar el resultado final en la medida que el proyecto quiere integrar espacios de naturaleza y uso muy diferenciado.

La intervención urbanística entendida por capas de actuación. La sección es clave en el proyecto

Vista aérea de la integración del proyecto en la escala urbana  
Urban planning actions in the form of layers of activity. The section is a key factor for the project.

Aerial view of how the project has been integrated into the urban context.