

+AIM

* análisis y diagnóstico



PLAYA ALCARAVANERAS



MUELLE DEPORTIVO



AVENIDA MARÍTIMA



MOMUMENTO VELA LATINA

héctor machín gil
doctor arquitecto y urbanista

machingi@estudiopro.es
tel 629 532 632
www.estudiopro.es



+AM

1. accesibilidad



PLAYA ALCARAVANERAS

2. datos cuantitativos y localización de elementos urbanos

MUELLE DEPORTIVO

3. inventario elementos urbanos



AVENIDA MARTINA

4. planos de secciones de los tramos



MOMUMENTO VELA LATINA

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

La Avenida Marítima se ha convertido a lo largo de los años en un importante eje peatonal marcando la finalización de la ciudad hacia al mar en la cara este de la ciudad. Desde hace años el uso de la misma está destinado básicamente al ocio paseo/deportivo. En el año 1975 ya existía la Avenida Marítima tal y como hoy se conoce ejecutada junto a la Autovía GC-1. No obstante a lo largo de los últimos 20 años han sido muy pocas las actuaciones de peso que se han realizado en la misma. En el año 1998 se inauguró el monumento existente en la avenida dedicado a la Vela Latina, en la década de 2000 se incorporó el carril bici y en varias zonas de la misma se han colocado elementos urbanos fijos de apoyo al deporte.

La estampa clásica de los usuarios es una combinación de corredores, ciclistas y paseantes, de forma esporádica pescadores y en la época de regatas seguidores de la vela latina.

El objetivo de este estudio es mejorar el uso de la Avenida Marítima, crear un mayor acercamiento y conexión con la ciudad, fomentar no solo su uso deportivo sino también la creación de espacios estanciales atractivos para visitantes y vecinos de los barrios próximos, que en muchos casos solo conocen visualmente la avenida. En definitiva enriquecer este espacio para la ciudad y sus ciudadanos. Aclarar que el tramo en el que se va a actuar abarca desde la Playa de las Alcaravaneras, hasta la zona de la avenida en el entorno del monumento de Vela Latina, con un longitud aproximada de unos 3,1 kilómetros.

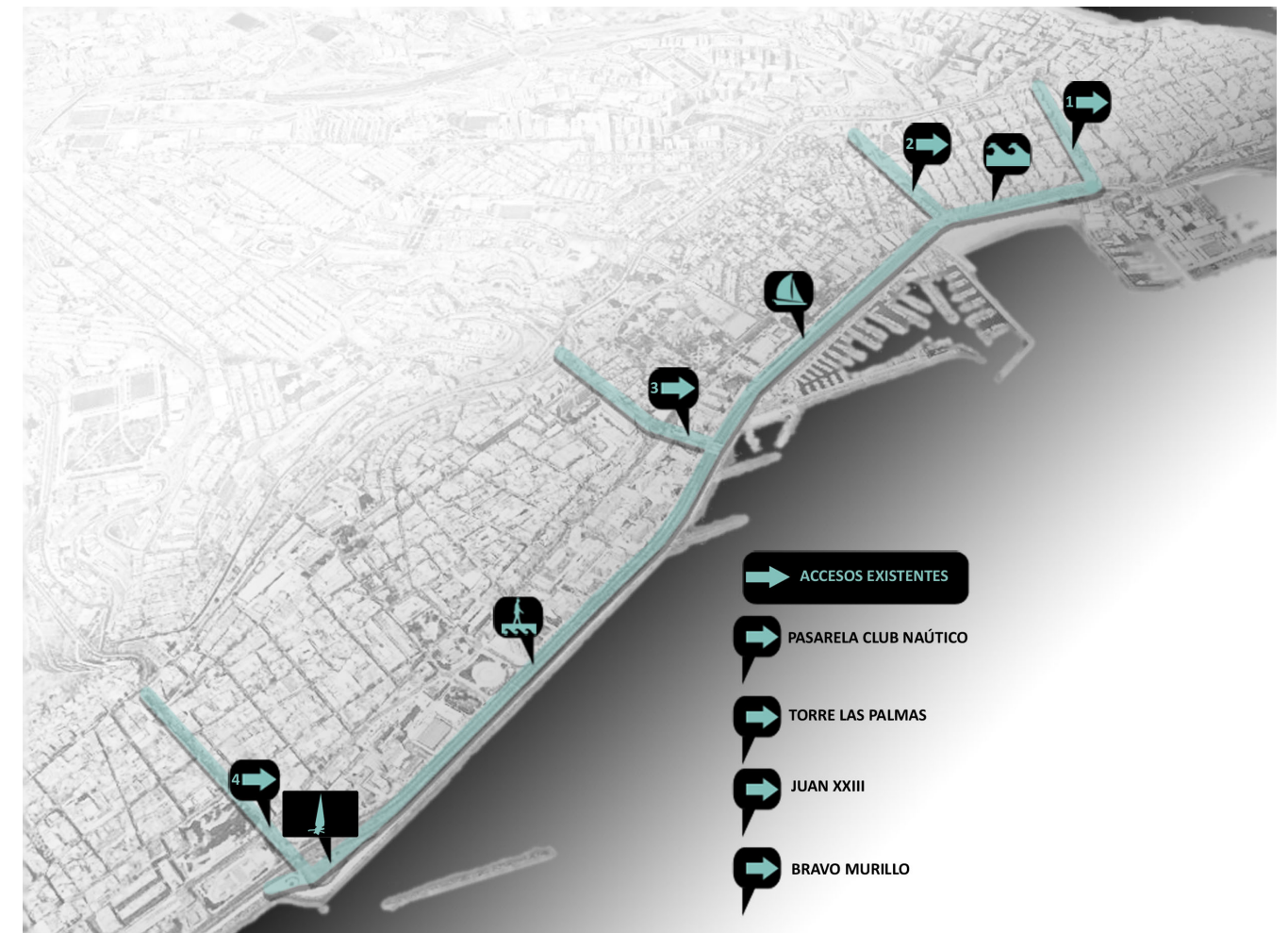
Dentro de las definiciones de elementos peatonales, la Avenida Marítima se podría enmarcar dentro de lo que se denomina como “paseo peatonal” cuya definición es la siguiente: “En general, este tipo de elementos están destinados al ocio y al recreo de los ciudadanos, aunque no se ubican sobre elementos viarios y que, en gran medida discurren paralelos a elementos naturales como los ejes marítimo-terrestres y fluviales; contruidos sobre antiguas murallas, cauce de desembocadura de ríos o vías pecuarias; los que han ocupado el lugar dejado por infraestructuras inexistentes o inhabilitadas.”

En nuestro caso se trata de un elemento peatonal construido paralelo al eje marítimo-terrestre en el lado este de la ciudad. Para conocer el estado actual de este paseo peatonal y su diagnóstico, se llevará a cabo el análisis de 4 tramos de la Avenida Marítima, definidos como Alcaravaneras-Muelle Deportivo-Avenida-Vela Latina. En cada tramo se hace un análisis de los siguientes puntos:

1. Accesibilidad
2. Datos cuantitativos y localización de elementos urbanos
3. Inventario de los elementos urbanos
4. Planos de secciones de los tramos

Las conclusiones de esta Fase A, junto con la anterior Fase 0 de encuestas y conteo, sirve para definir las aportaciones y actuaciones de mejora a desarrollar en este trabajo en la siguiente Fase B.

1. ACCESIBILIDAD



El tramo analizado de la Avenida Marítima, cuenta en la actualidad con 4 accesos peatonales desde la ciudad para una longitud aproximada de 3,1 Km. También existe entradas desde la propia Avenida a una plataforma inferior, como es la Playa de las Alcaravaneras y el Muelle Deportivo. A continuación se analiza cada uno de los siguientes accesos:

- 1. Acceso pasarela peatonal Club Náutico
- 2. Acceso semafórico en Torre Las Palmas (dos puntos)
- 3. Acceso semafórico en calle Juan XXIII (dos puntos)
- 4. Acceso subterráneo en calle Bravo Murillo
- 5. Acceso desde la Avenida Marítima

A continuación se analiza cada uno de los accesos analizados, aportando además una conclusión con alguna recomendación para la mejora de los mismos.

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

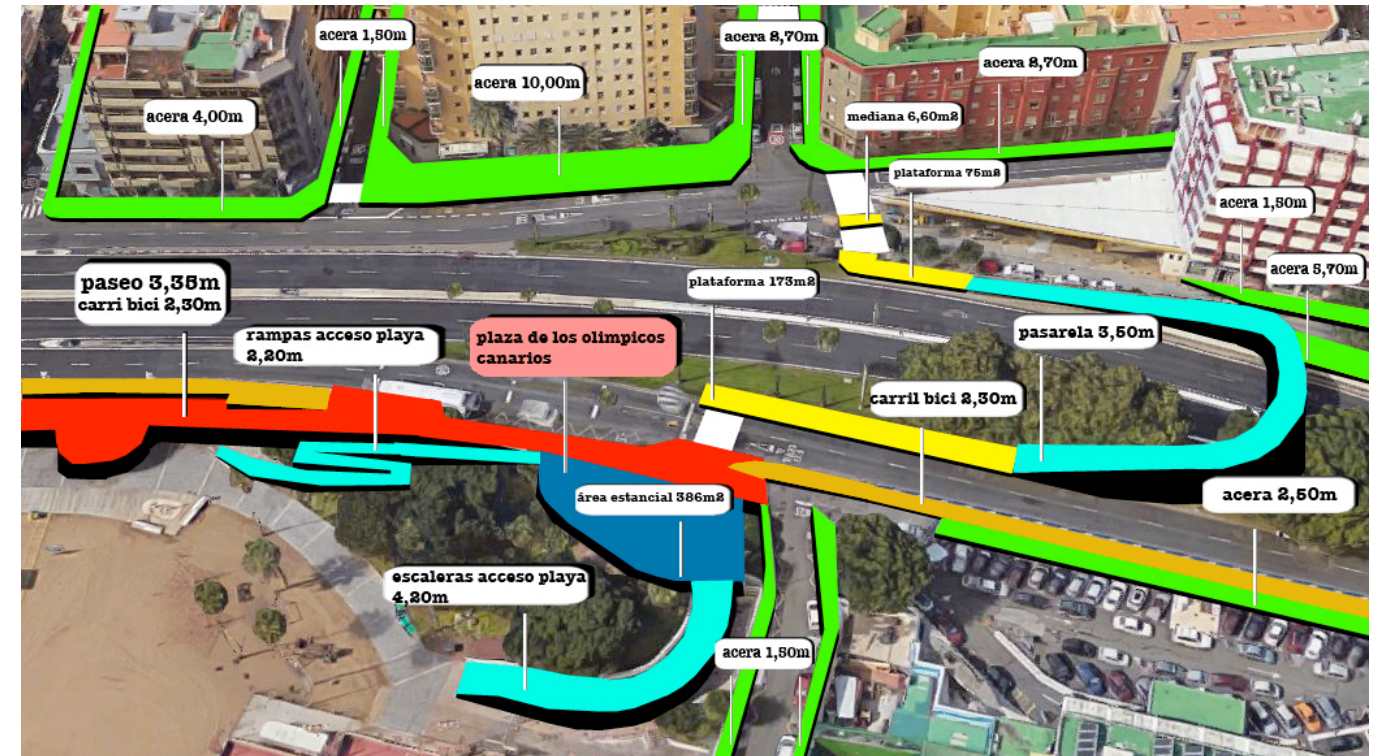
1. ACCESO PASARELA PEATONAL CLUB NáUTICO



Este acceso parte desde la calle Barcelona/Presidente Alvear del barrio de Alcaravaneras incorporándose a la avenida con un trayecto formado por los siguientes elementos:

- acera en calle Barcelona
- acera en calle Presidente Alvear
- paso de peatones con semáforo
- mediana central
- paso de peatones con semáforo
- plataforma acceso a pasarela
- plataforma fin de pasarela
- paso de peatones con semáforo
- plataforma peatonal/carril bici de la Avenida Marítima

Este acceso cuenta con un cambio de cota importante motivado, como es normal, por la pasarela.

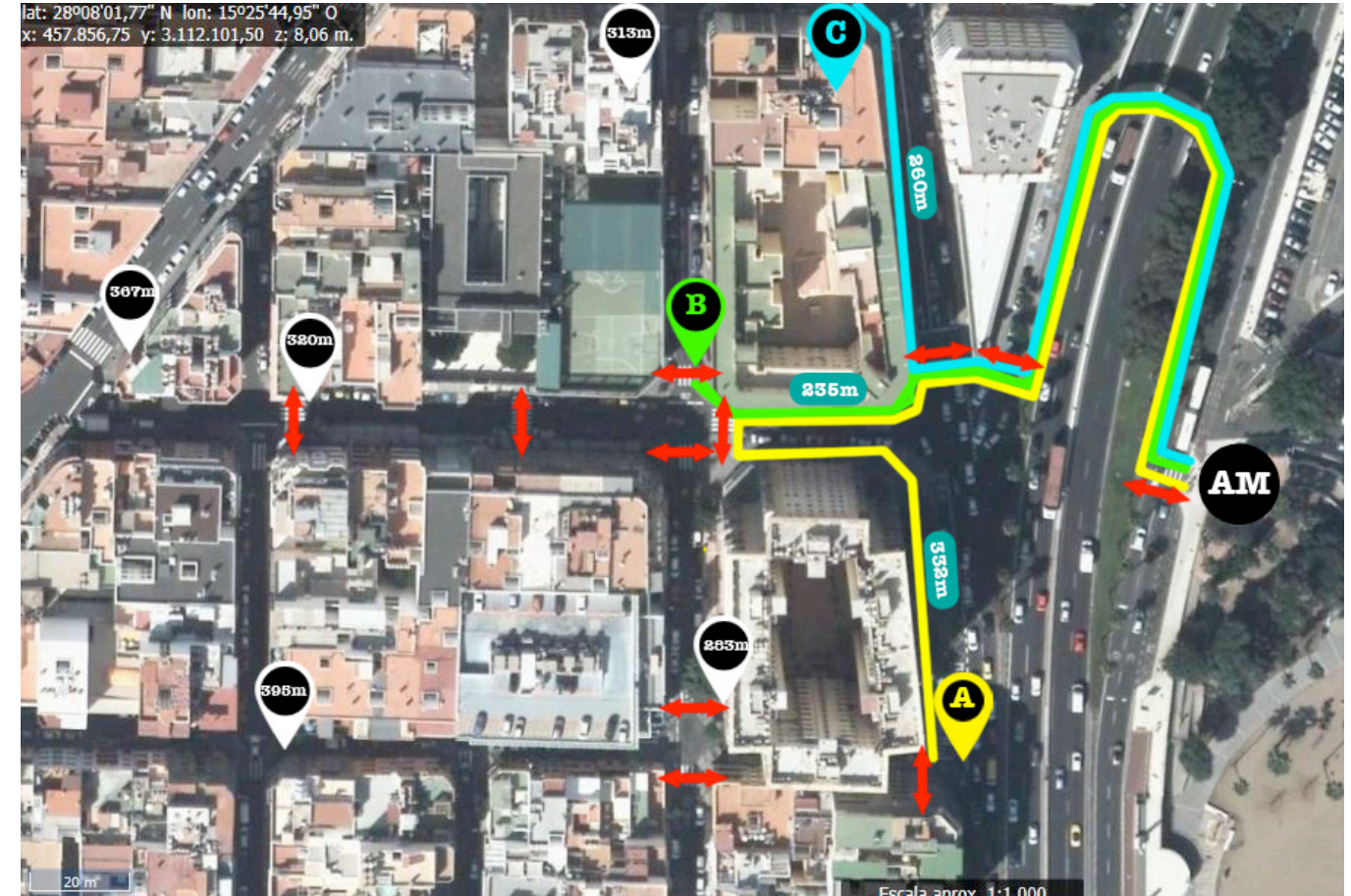


verde-acera amarillo-plataforma peatonal blanco-paso de peatones rojo-avenida azul-plaza cian-escaleras/rampas marrón-carril bici

El recorrido atraviesa 2 pasos de peatones con semáforos en la calle Presidente Alvear y la calle León y Castillo, antes de la pasarela, localizándose la misma entre dos medianas, por lo que es necesario un tercer paso de peatón con semáforo.

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

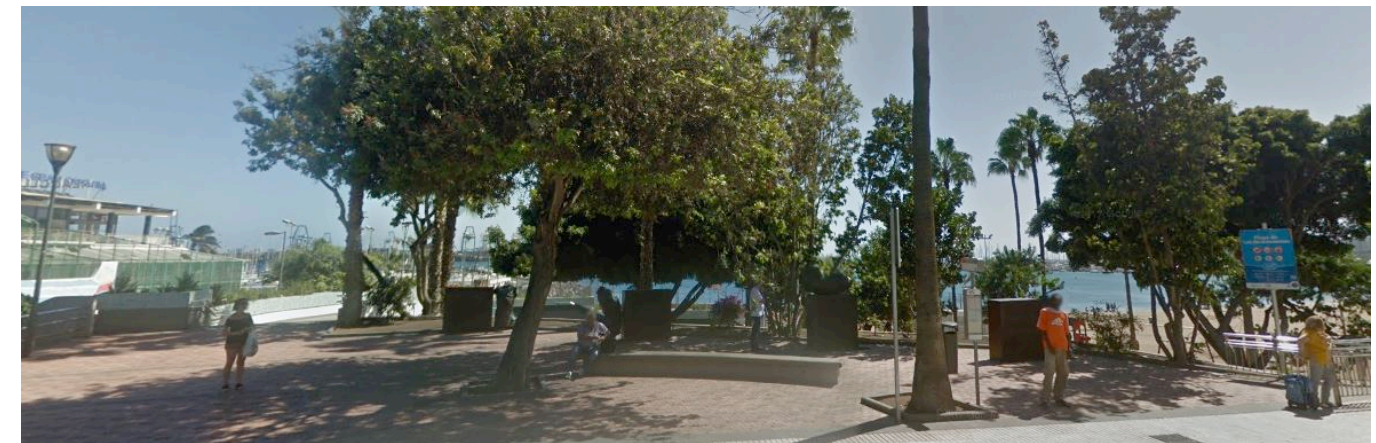
+AM



Las flechas rojas son pasos de peatones, y los puntos de localización muestran la distancia hasta llegar a la Avenida Marítima

En el caso de las distancias desde varios puntos localizados en el entorno próximo, arrojan cifras que van desde casi 400 metros, hasta el mas cercano punto B, que es de 235 metros. A estas distancias se debe añadir los tiempos de espera de los 2 semáforos principales y de mayor tráfico. En el recorrido desde el punto A, es obligatorio subir hasta la intersección de la calle Barcelona con Luis Antúnez, ya que ahí se localiza el paso de peatones.

- Conclusión: se trata de un acceso bien proyectado, aunque lo ideal es que la pasarela conecte directamente con la Avenida, evitando así el último semáforo, y desembarcando en la plaza de los Olímpicos Canarios. Por otro lado se recomienda un recorrido peatonal de una sola cota en las uniones aceras-pasos de peatones-plataformas peatonales.



Plaza de los Olímpicos Canarios

2. ACCESO TORRE DE LAS PALMAS

Esta entrada está localizada a 430 metros de la anterior. El acceso a la Avenida se produce por dos puntos distanciados 60 metros, pertenecientes, uno, al barrio de Las Alcaravaneras y el otro, al barrio de Ciudad Jardín. La entrada primera está localizada en la calle León y Castillo esquina Manuel González Martín, al norte de la rotonda, y consta de los siguientes elementos:

- acera en calle Manuel González Martín
- acera en calle León y Castillo
- paso de peatones con semáforo
- mediana central
- paso de peatones con semáforo
- plataforma peatonal/carril bici de la Avenida Marítima

En el caso de venir de la zona sur, del barrio de Ciudad Jardín, es necesario atravesar el inicio del túnel de Luengo, por lo que habría que añadir los siguientes elementos:

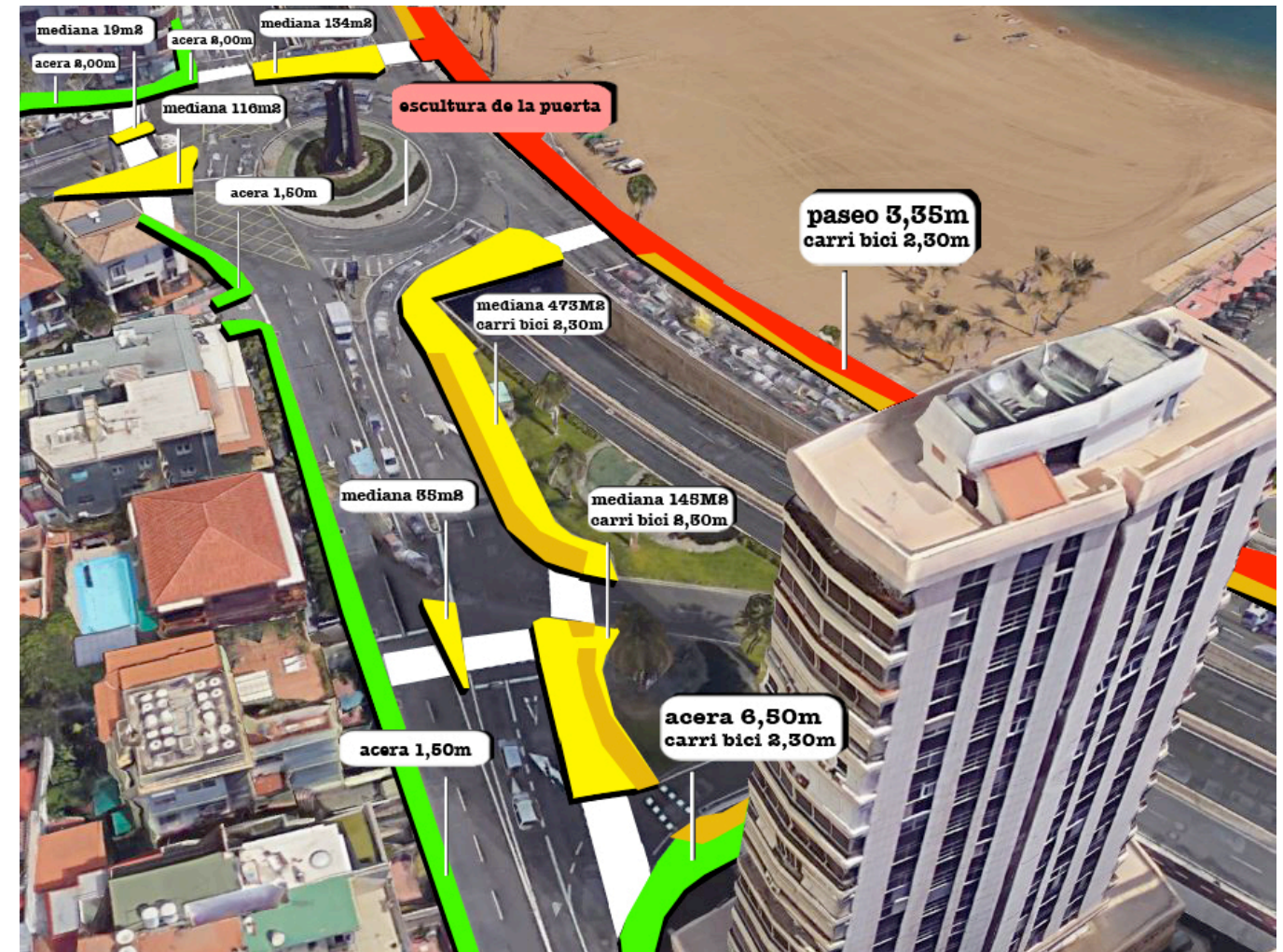
- acera en calle León y Castillo
- paso de peatones con semáforo
- mediana central
- paso de peatones con semáforo
- mediana central
- paso de peatones con semáforo

Este acceso sufre numerosos cambios de pavimentos, de cotas y de elementos, siendo necesario pasar por 12 elementos hasta poder llegar a la Avenida.

El otro punto de acceso a la Avenida parte también de la calle León y Castillo en la zona próxima a la Torre Las Palmas, en la parte sur de la rotonda. Los elementos que consta son los siguientes:

- acera en calle León y Castillo
- paso de peatones con semáforo
- mediana central
- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici
- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici con parada de guaguas
- paso de peatones con semáforo
- plataforma peatonal/carril bici de la Avenida Marítima

En este caso son 9 los elementos por los que hay que pasar hasta llegar a la Avenida, destacando la necesidad de compartir espacio en alguna de las plataformas con los carriles bici que se incorporan también en este punto hacia la Avenida.



verde-acera amarillo-plataforma peatonal blanco-paso de peatones rojo-avenida marrón-carril bici

El acceso peatonal en este punto tiene 9 pasos de peatones, con sus correspondientes semáforos, a los que se debe sumar los semáforos que hay entorno a la rotonda, que distribuye el tráfico hacia el túnel de Julio Luengo. El acceso norte pasa por 5 pasos de peatones y el sur por 4. El aspecto de las señales de tráfico que nos encontramos es el siguiente:



En relación a las distancias, los accesos son cortos, analizándose el mas alejado a unos 280 metros y el mas cercano, el punto D, a 86 metros, con la desventaja de que por este último, es necesario pasar por 4 pasos de peatones. Para acceder desde el punto A y B, es necesario pasar por 5 pasos de peatones.



Las flechas rojas son pasos de peatones, y los puntos de localización muestran la distancia hasta llegar a la Avenida Marítima

- Conclusión: el acceso desde estos dos puntos es complejo, siendo necesario atravesar arterias con mucho tráfico como las que van por el Túnel de Julio Luengo con 5 carriles y la calle León y Castillo por ambos lados de la autopista. De igual forma en el acceso sur, se produce una convivencia de los peatones con las bicis en varias plataformas, siendo zonas complicadas debido al tránsito de personas, que van tano a la Avenida como a la parada de guaguas ahí situada.

En el acceso norte, se recomienda hacer un acceso peatonal de una sola cota que parta de la plaza situada en la esquina de las calles Manuel González Martín y Leopoldo Matos, ganando esta plaza superficie al aproximarla a los edificios de su lado norte. Se propone un pavimento único que se prolongue por esta plaza, se sume a la plataforma peatonal y conecte con la Avenida. De esta forma se fomenta una entrada mas cercana a la necesidad de un peatón. El acceso sur es mas recomendable que sea para los ciclistas y su conexión con el carril bici de la Avenida.

3. ACCESO CALLE JUAN XXIII

Esta entrada está a 1,15 Km. de a anterior. El acceso a la Avenida se produce por dos puntos distanciados 30 metros, y que bordean la rotonda que da acceso a la calle Juan XXIII. Las entradas son simétricas, por lo que cada una consta de:

- acera de la Avenida Juan Rodríguez Doreste

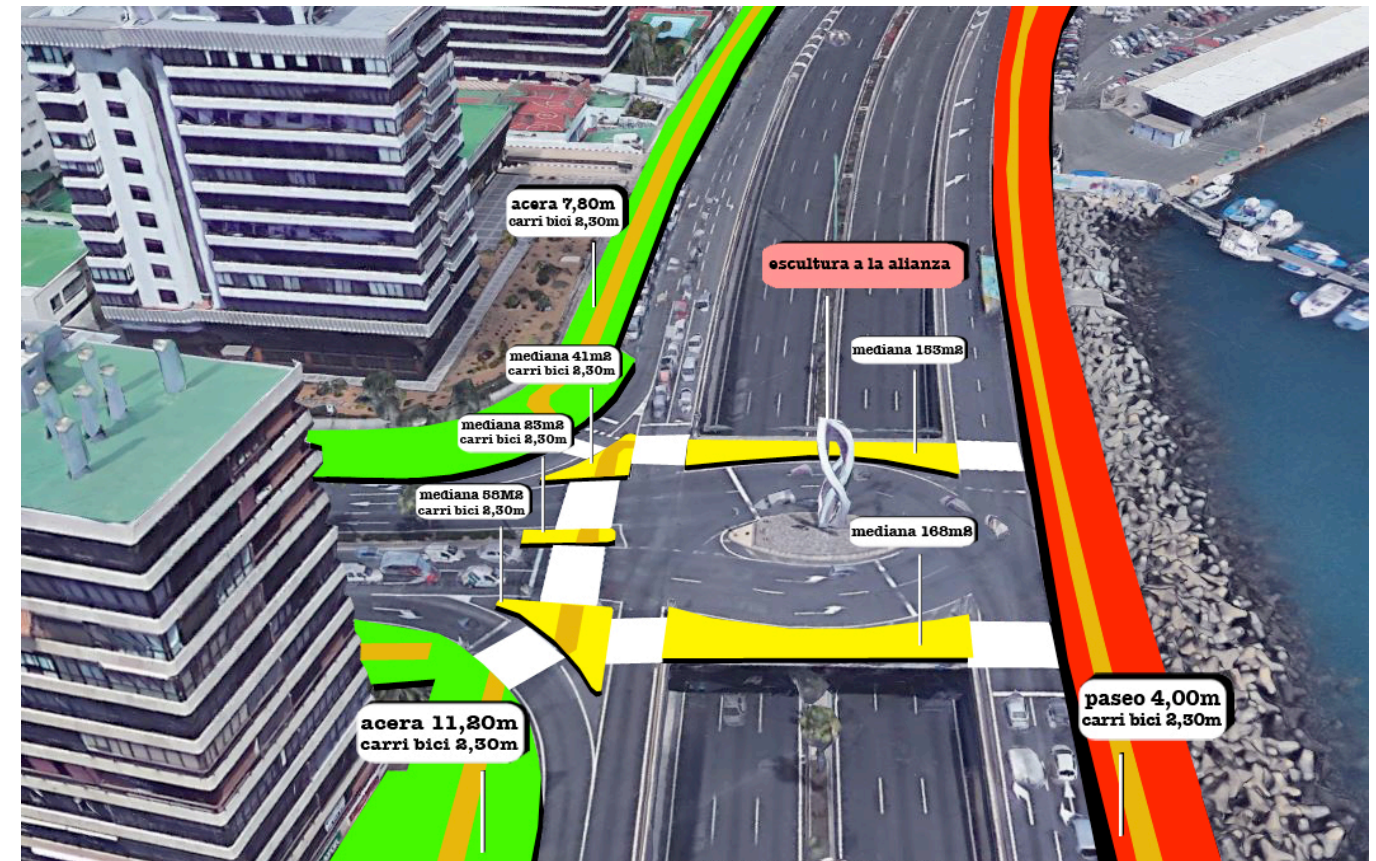
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici
- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici
- paso de peatones con semáforo
- plataforma peatonal/carril bici de la Avenida Marítima

Ambos accesos están unidos en la misma calle Juan XXII, unificando la Avenida Juan Rodríguez Doreste y consta de:

- acera de la Avenida Juan Rodríguez Doreste
- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici
- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici
- paso de peatones con semáforo
- plataforma uso compartido peatones-bici
- paso de peatones con semáforo
- acera de la Avenida Juan Rodríguez Doreste

En cada entrada, hay que pasar por 6 los elementos hasta llegar a la Avenida, destacando la necesidad de compartir espacio en todas las plataformas con los carriles bici que van a la Avenida o atraviesan la calle Juan XXIII.

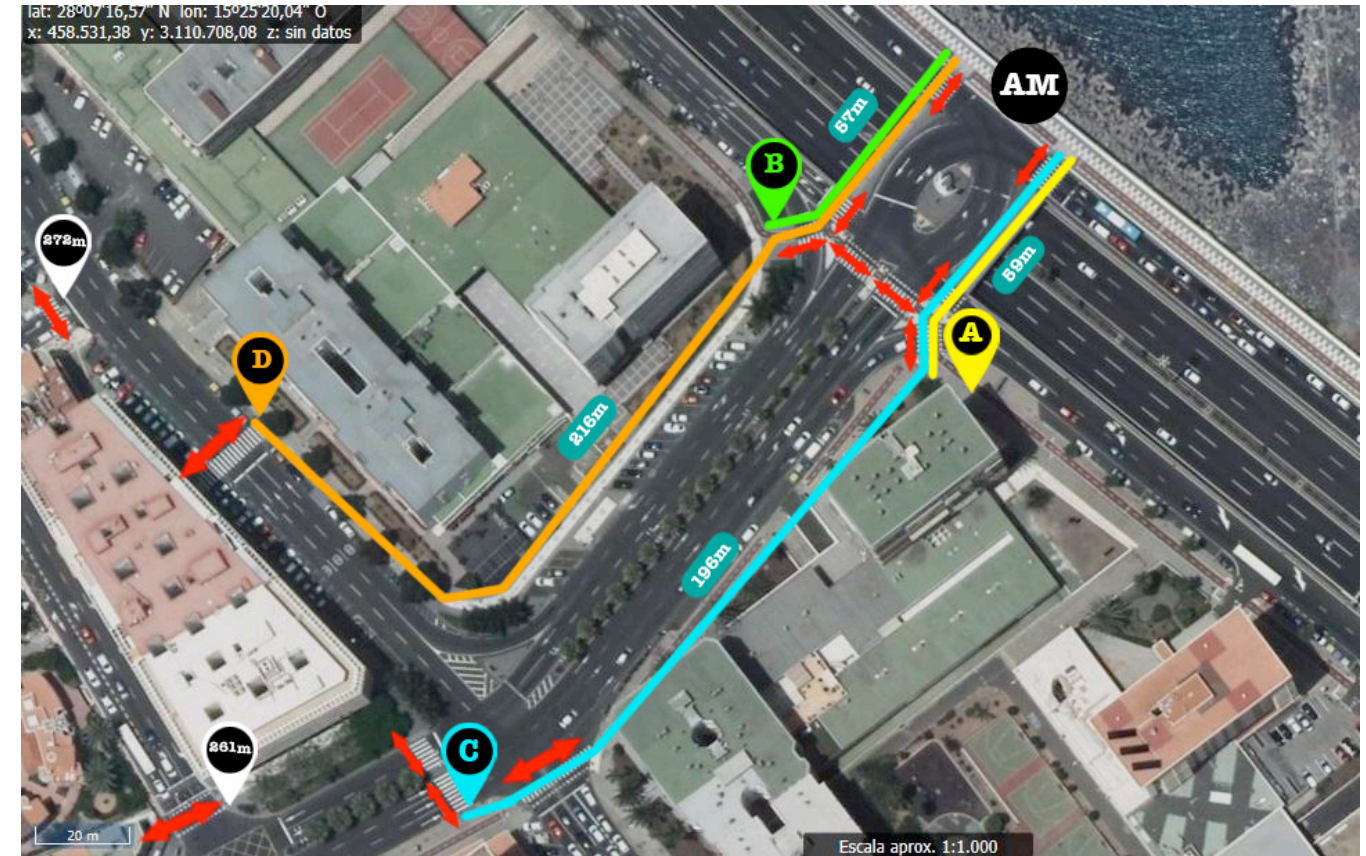


verde-acera amarillo-plataforma peatonal blanco-paso de peatones rojo-avenida marrón-carril bici

El acceso peatonal en este punto tiene 8 pasos de peatones, con sus correspondientes semáforos, a los que se debe sumar los semáforos que hay entorno a la rotonda, que distribuye el tráfico hacia la calle Juan XXIII, la Autopista y la Avenida Juan Rodríguez Doreste. En ambos accesos, para llegar a la Avenida se pasa por 3 pasos de peatones. El aspecto de la rotonda con las señales de tráfico que nos encontramos es el siguiente:



En relación a las distancias, los accesos son cortos desde la Avenida Juan Rodríguez Doreste, en los estando los puntos A y B, a menos de 60 metros de la Avenida. El punto mas alejado está unos 270 metros desde la calle Luis Doreste Silva, pasando por 5 pasos de peatones.



Las flechas rojas son pasos de peatones, y los puntos de localización muestran la distancia hasta llegar a la Avenida Marítima

- Conclusión: analizado en planta, el acceso desde estos dos puntos es directo, bordeando la rotonda con 3 pasos de peatones en cada lado. En relación a la cota y los pavimentos en donde hay mas variación, siendo las intersecciones con la Avenida rampas con mucha pendiente. Se recomienda que todos los pasos de peatones y las plataformas estén a la misma altura, que formen una cota única y que estén separados del tráfico por una jardineras con vegetación vertical. La lejanía de este acceso con respecto al anterior, hace que sea recomendable una entrada intermedia a la Avenida distanciada unos 400-500 metros.

4. ACCESO BRAVO MURILLO

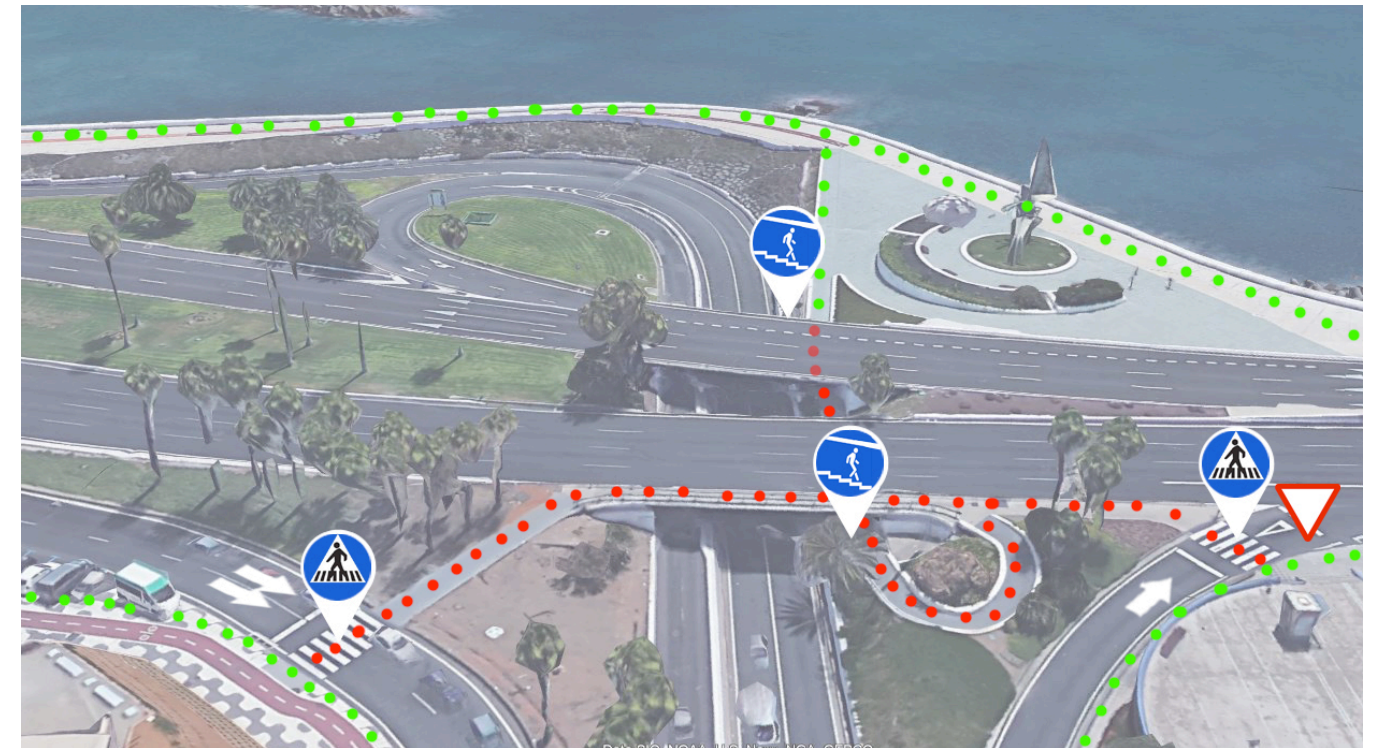
Esta entrada está a 1,5 Km. con respecto a la anterior. Es el acceso mas complejo de los analizados. Cuenta con dos inicios que parten de las dos aceras a ambos lados de la calle Bravo Murillo. La acera del inicio sur, es muy estrecha y bordea la estación de guaguas; la acera del inicio norte es ancha y sale de la Biblioteca Pública. Ambos inicios se unen en una plataforma peatonal que va paralela a la Avenida, para posteriormente bajar por una especie de túnel abierto que pasa por debajo de la autopista, y de nuevo paralelo al tráfico (el peatón en cota superior) hasta llegar a la Avenida. Este trayecto desde cada lado consta de los siguientes elementos:

- acera en calle Bravo Murillo

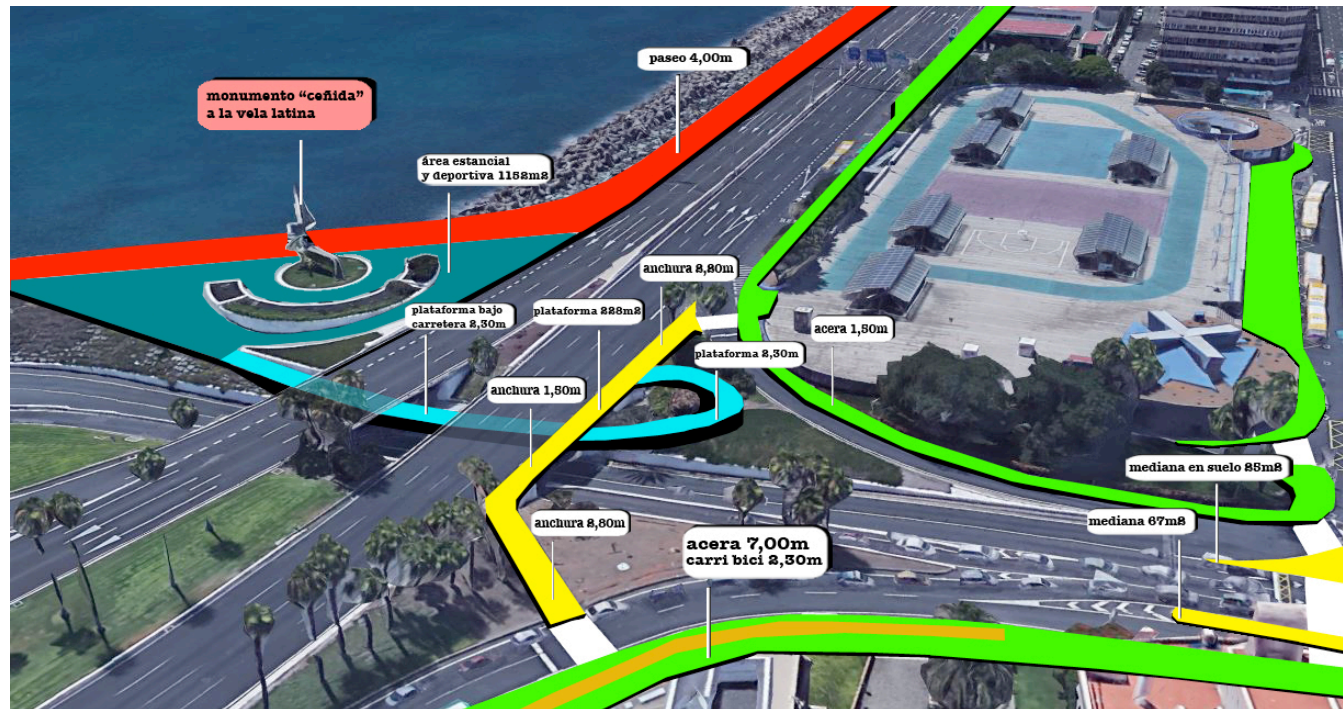
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

- paso de peatones sin semáforo
- plataforma peatonal
- túnel abierto
- plataforma de la Avenida Marítima

El principal inconveniente de este acceso es la convivencia con el tráfico de alta velocidad de la zona, siendo un recorrido paralelo al sentido de circulación tanto en la parte alta como baja del trayecto.



No obstante el principal problema se plantea en el recorrido inferior a modo de túnel abierto por debajo de la carretera.



verde-acera amarillo-plataforma peatonal blanco-paso de peatones rojo-avenida azul-plaza cian-escaleras/rampas

Desde el punto de vista del tráfico, apenas hay molestia en cuanto a la interrupción del paseo peatonal, ya que tan solo hay un paso de peatón por cada lado, que una vez pasado hay vía directa hasta la Avenida. El aspecto de la zona con las señales de tráfico es el siguiente:



En el lado sur, y debido a la localización de la estación de guaguas, hace que el vértice mas alejado de la misma está a unos 400 metros. Con respecto a los puntos próximos A, B y C, las distancias están entre 150 y 200 metros, y el recorrido, al ser en gran parte por un túnel abierto, no tiene interrupciones de semáforos.



Las flechas rojas son pasos de peatones, y los puntos de localización muestran la distancia hasta llegar a la Avenida Marítima

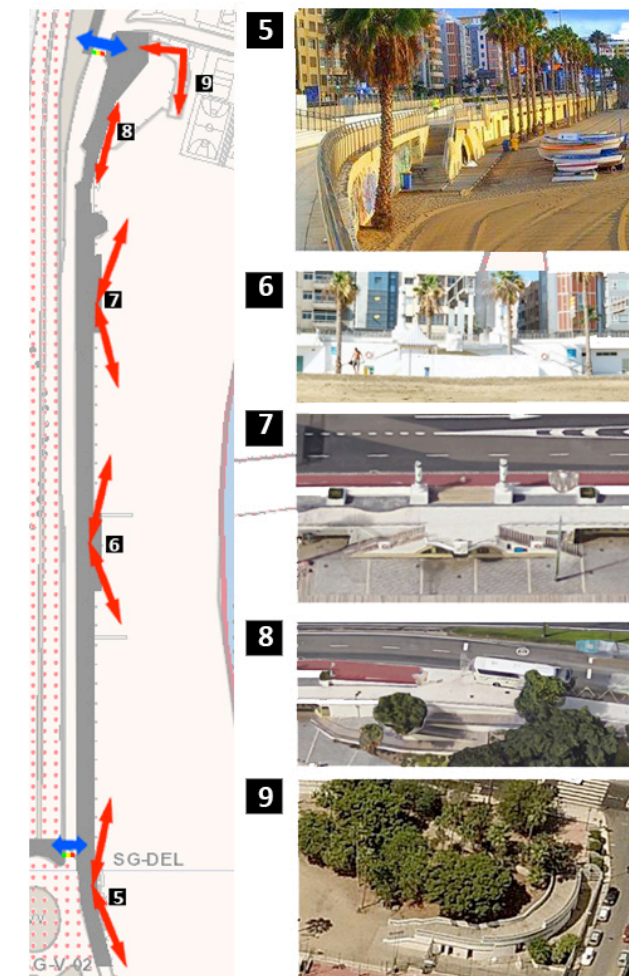
- Conclusión: se trata de uno de los accesos con menos interrupciones semafóricas y mas rápidos de los analizados. No obstante el principal inconveniente es la convivencia con el tráfico de alta velocidad, tanto en la plataforma superior, como en el túnel abierto, paralelo al acceso rodado a la calle Bravo Murillo. El desarrollo de este trayecto con partes bajas en zonas desapacibles e incómodas para el peatón, hace que se recomiende un acceso a la Avenida a través de una pasarela peatonal que salve la autopista. Además se propone una pasarela con multiacceso de modo que se pueda llegar a la Avenida desde el cercano Parque san Telmo, desde la estación de guaguas y desde la Biblioteca Pública, además de unir estos puntos entre sí. Se recomienda además dos entradas intermedios a la Avenida con respecto al anterior de Juan XXIII, de modo que queden distanciados en unos 400-500 metros cada una fomentando que cada que barrio tenga un acceso a la Avenida.

5. ACCESOS DESDE LA AVENIDA

En este apartado están comprendidos aquellos accesos que se producen desde la propia Avenida Marítima hacia un espacio inferior. Por lo que se puede dividir en:

- acceso desde la Avenida a la Playa de las Alcaravaneras
- acceso desde la Avenida al Muelle Deportivo

Acceso a la Playa de las Alcaravaneras.



En la actualidad hay 5 accesos a la playa. Los principales son los localizados en la conexión de la Avenida con la pasarela del Club Náutico y los pasos de peatones con semáforo de Torre Las Palmas. Destacar el acceso norte formado por una escalera y por una rampa. El resto de entradas solo son por escaleras. Los accesos 6 y 7 están localizados en el medio de la Avenida.

Acceso al Muelle Deportivo.

Hay dos accesos la Muelle deportivo. El primero está localizado en la zona mas cercana a la conexión

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

con Torre de las Palmas, a una distancia aproximada de unos 100 metros de esta entrada. Se trata de una rampa de dos tramos que salva la diferencia de altura de unos 3,50 metros.



El segundo acceso está situado en la zona mas cercana a la entrada de Juan XXIII a unos 280 metros de este punto. Se trata de una escalera que salva unos 4 metros de altura.



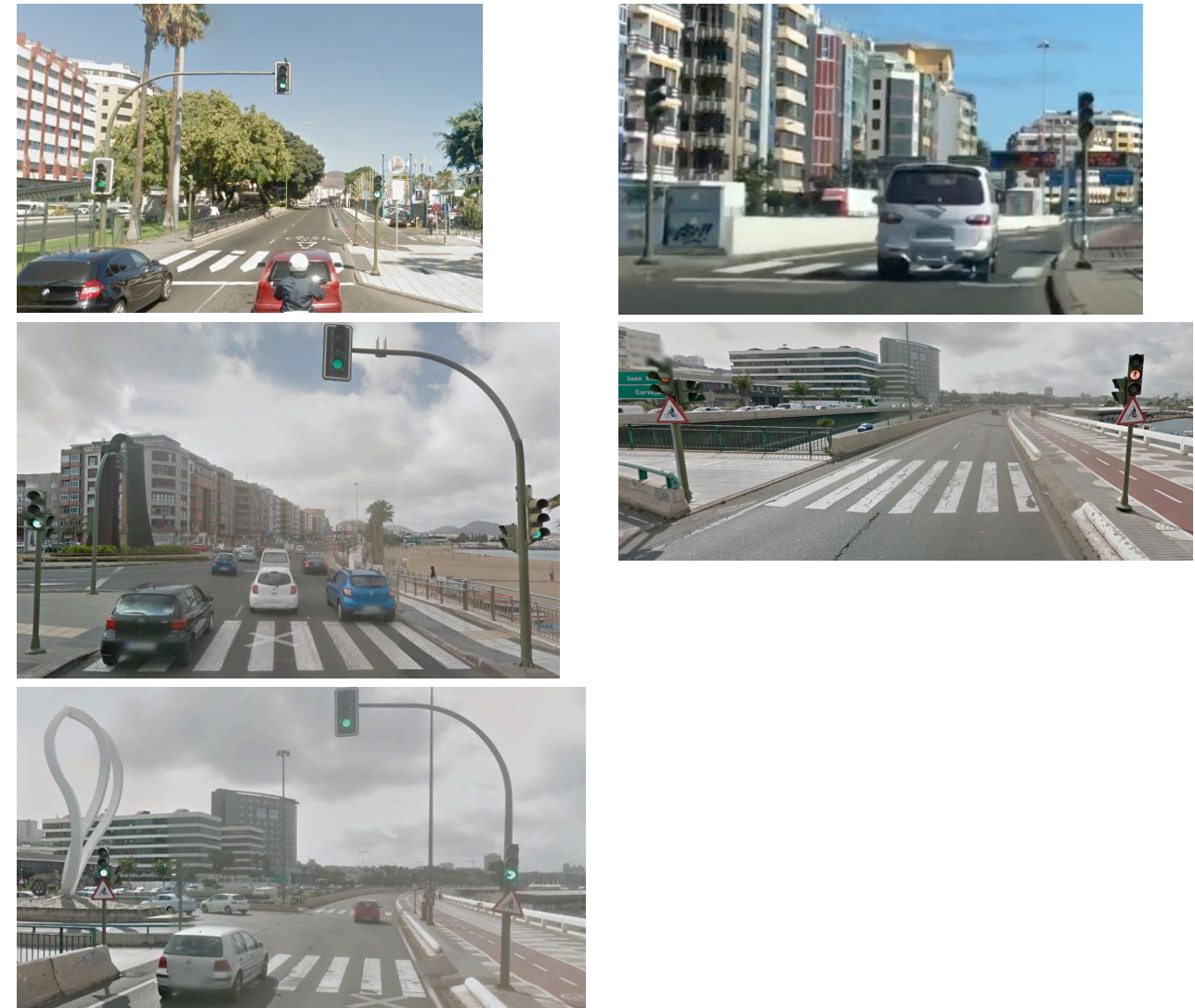
- Conclusión: ambos accesos están situados próximos a dos entradas de la ciudad, no obstante es necesario la proyección de un nuevo acceso cercano al segundo punto de las escaleras, destinado a las personas de movilidad reducida a través de unas rampas de conexión. De esta forma se crea un acceso al Muelle Deportivo para todo tipo de personas.

- DATOS NUMÉRICOS.

De forma resumida a todo lo anterior, los accesos a la Avenida Marítima, o desde la Avenida, se pueden clasificar en el siguiente cuadro:

| ACCESOS AVENIDA MARÍTIMA | PASOS DE PEATONES NECESARIOS | SEMÁFOROS DIRECTOS A AVENIDA | PASARELAS/ PASO SUBTERRÁNEO | ESCALERAS/ RAMPAS |
|--------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| CLUB NÁUTICO | 3 | 1 | 1 | 0 |
| PLAYA ALCARAVANERAS | 0 | 0 | 0 | 5 |
| TORRE LAS PALMAS | 9 | 2 | 0 | 0 |
| MUELLE DEPORTIVO | 0 | 0 | 0 | 2 |
| JUAN XXIII | 8 | 2 | 0 | 0 |
| BRAVO MURILLO | 2 | 0 | 1 | 0 |
| TOTAL | 22 | 5 | 2 | 7 |

Semáforos directos a la Avenida Marítima:



2. DATOS CUANTITATIVOS Y LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS URBANOS

Se lleva a cabo la medición del área peatonal de la Avenida Marítima utilizando las herramientas de medición de programas como Google Earth y de Photoshop aportando los siguientes datos:

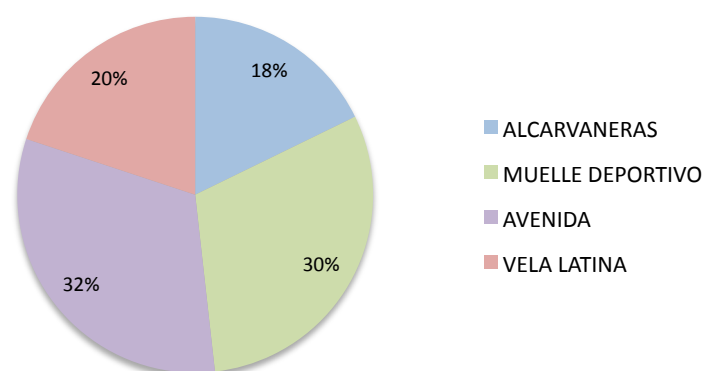
- área destinada al peatón
- áreas destinada a la bicicleta
- área estancial
- zonas verdes
- accesos y zonas de comunicación

Con estos datos se aporta un análisis cuantitativo con ratios e índices que sirven para conocer la realidad peatonal en la actualidad de la avenida en cifras.

De forma resumida, las mediciones realizadas en los tramos analizados están recogidas en el siguiente cuadro:

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | ÁREA PEATONAL (m ²) | CARRIL BICI (m ²) | ÁREA ESTANCIAL (m ²) | ZONA VERDE (m ²) | ACCESOS Y ZONAS COMUNICACIÓN (m ²) | TOTAL (m ²) |
|------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|-------------------------|
| ALCARAVANERAS | 2.216 | 1.089 | 658 | 1.132 | 698 | 5.793 |
| MUELLE DEPORTIVO | 7.035 | 1.659 | 660 | 106 | 460 | 9.920 |
| AVENIDA | 6.191 | 2.315 | 1.872 | - | | 10.378 |
| VELA LATINA | 3.583 | 405 | 2.083 | 421 | 490 | 6.982 |
| TOTAL | 19.025 | 5.468 | 5.273 | 1.659 | 1.158 | 33.073 |

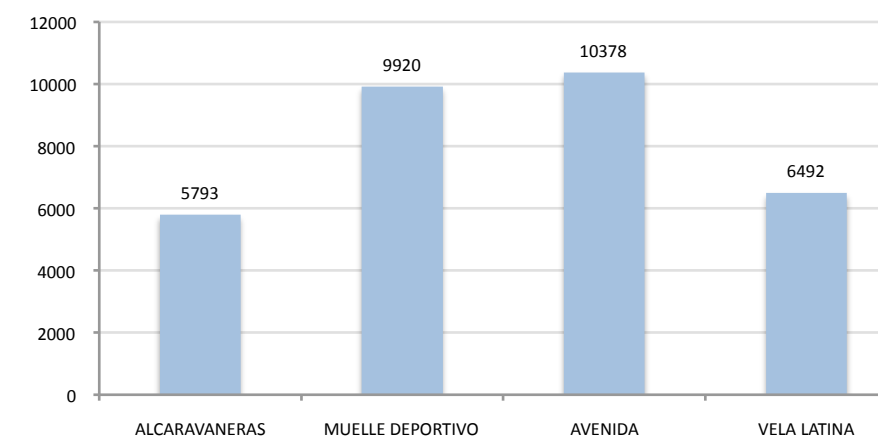
La superficie total calculada de la Avenida Marítima es de 33.000 m², distribuida de forma porcentual por tramos de la siguiente forma:



El tramo con mas superficie es la Avenida, seguido muy de cerca del Muelle Deportivo con una proporción de aproximada un tercio para cada uno. Los tramos de Alcaravaneras y Vela Latina cuentan

con cifras parecidas y próximas al 20%.

Si tenemos en cuenta las superficies de cada tramo, el siguiente cuadro nos aporta información numérica de cada uno de ellos:



El dato mas elevado en relación a la superficie es el tramo de la Avenida con 10.300m² seguido del Muelle Deportivo con 9.900m². La zona de la Vela Latina aporta unos 6.500m² y la de Alcaravaneras es la menor con 5.793m².

Otro de los cuadros interesantes es el que corresponde con los metros lineales de cada tramo analizado:

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | LONGITUD TRAMO (ml) |
|------------------------------|---------------------|
| ALCARAVANERAS | 500 |
| MUELLE DEPORTIVO | 800 |
| AVENIDA | 1.475 |
| VELA LATINA | 364 |
| TOTAL | 3.139 |

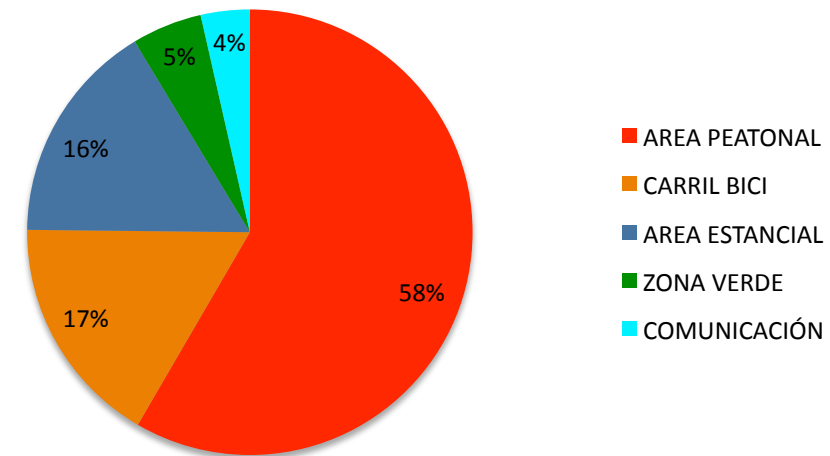
El tramo de la Avenida es el mas largo con casi 1,5 Km. de distancia, seguido del tramo del Muelle Deportivo con 800 metros. Los tramos mas cortos son, Vela Latina con algo mas de 350 metros y Alcaravaneras con 500 metros. Otro ratio interesante a añadir, es el que relaciona la superficie peatonal con los metros lineales de cada tramo. Los ratios obtenidos son los siguientes:

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | relación superficie peatonal por metro lineal (m ² /ml) |
|------------------------------|--|
| ALCARAVANERAS | 11,59 |
| MUELLE DEPORTIVO | 12,40 |
| AVENIDA | 7,04 |
| VELA LATINA | 19,18 |
| TOTAL | 10,54 |

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

La Vela Latina es el tramo con el ratio mas alto con mas de 19 puntos, debido el fuerte ensanchamiento de la zona a pesar de su escasa longitud. El caso mas llamativo es las Alcaravaneras, que a pesar de que su aporte de superficie y de su longitud es el menor de todos, arroja una cifra de mas de 11 puntos superior a la Avenida con 7 puntos. La media es de 10,54 puntos por lo que tres de los 4 tramos están con datos superiores a esta cifra. Esto pone de manifiesto que el tramo de la Avenida es un trayecto con mayor necesidad a la hora de aportar nuevas áreas peatonales para la propia Avenida Marítima.

En cuanto a la distribución de la tipología de los elementos peatonales a lo largo de la Avenida Marítima analizada se puede afirmar que la mayor aportación es la del área peatona destinada básicamente a caminar/correr con casi un 60% del total de la superficie de la Avenida. Le sigue la superficie del carril bici llegando a casi un 20% y la zona estancial con algo mas de un 15%. Las zonas verdes y los accesos de comunicación equivalen aproximadamente a un 5%.



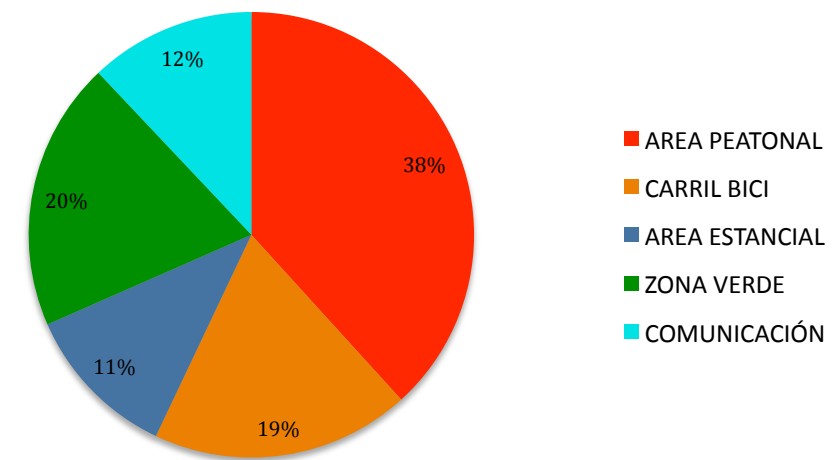
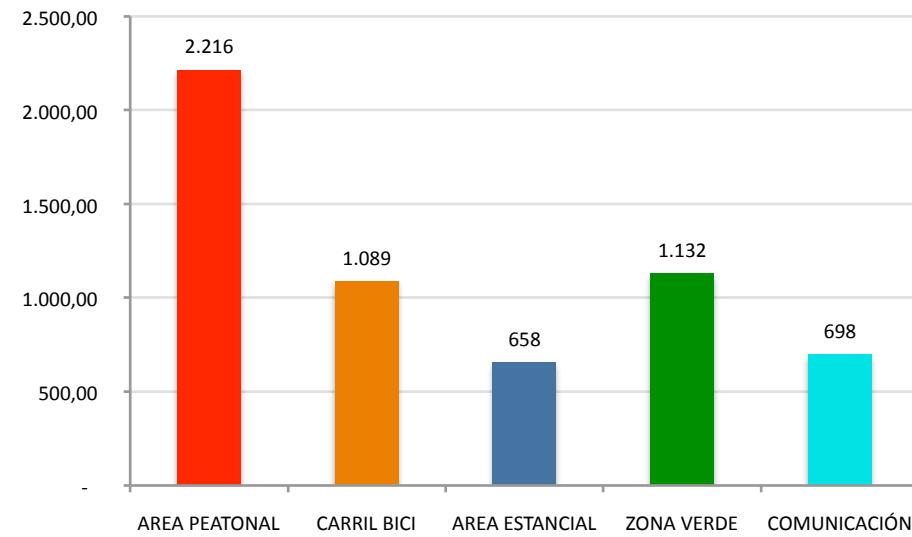
A continuación se va a desarrollar el análisis de cada uno de los tramos a través de unas fichas con lo siguientes apartados:

1. Datos numéricos, gráficos y porcentajes
2. Fotoplano con localización de los elementos
3. Observaciones y fotos

ALCARAVANERAS

1. DATOS NUMÉRICOS, GRÁFICO Y PORCENTAJES

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA (m ²) | ÁREA PEATONAL (m ²) | CARRIL BICI (m ²) | ÁREA ESTANCIAL (m ²) | ZONA VERDE (m ²) | ACCESOS Y ZONAS COMUNICACIÓN (m ²) | TOTAL (m ²) | LONGITUD TRAMO (ml) |
|--|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|-------------------------|---------------------|
| ALCARAVANERAS | 2.216 | 1.089 | 658 | 1.132 | 698 | 5.793 | 500 |



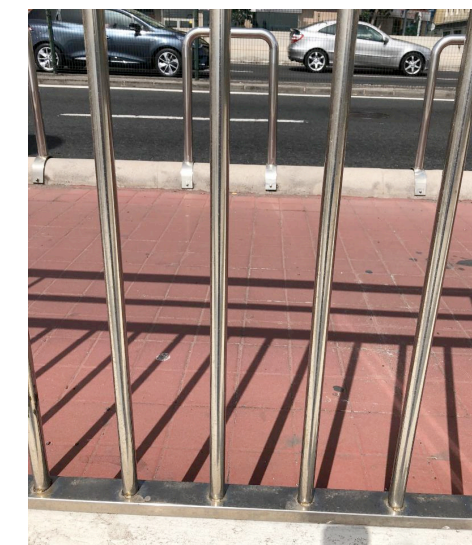
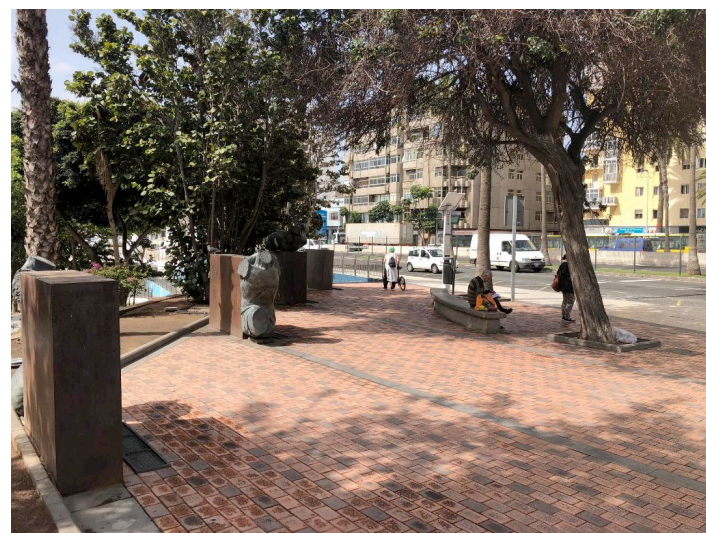
2. FOTOPLANO LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS



- | | | | | |
|---------------------|-------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------|
| plataforma peatonal | carril bici | parkin bici | señal de dirección | H2O hidrante de incendio |
| comunicación | zona verde | escultura | semáforo | ANT cajón emalsa con antena |
| área estancial | señalética | luminaria | cajón electricidad | señal de tráfico |
| zona peatonal | parada bus | papelera | señal tráfico sobre carretera | |

3. OBSERVACIONES Y FOTOS

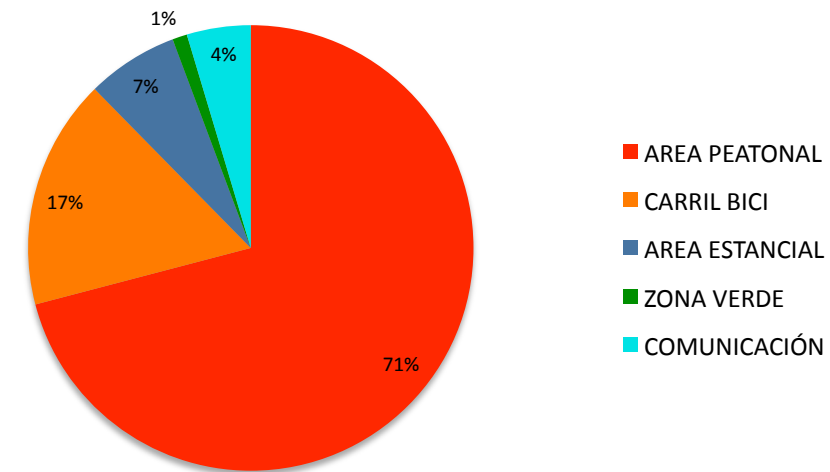
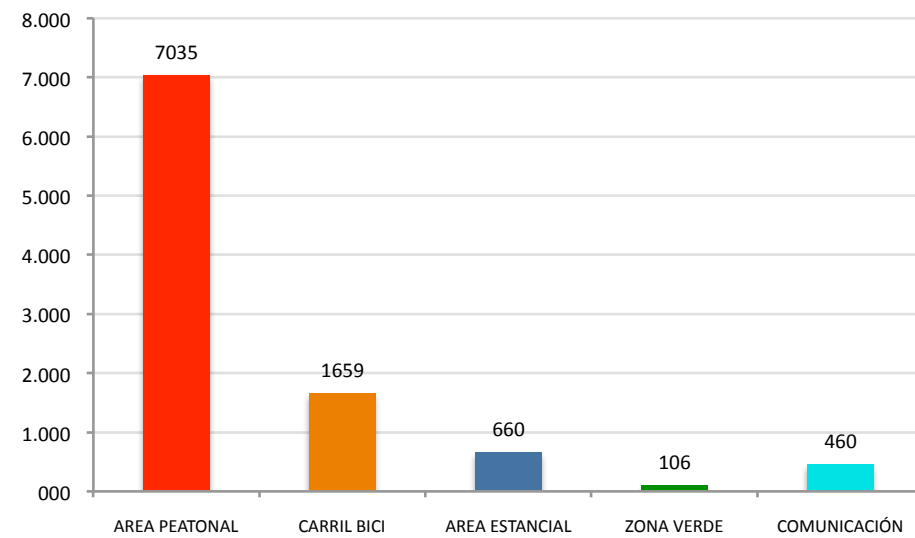
La mayor superficie corresponde a la parte destinada a área peatonal (rojo), siendo su porcentaje de casi el 40%. Su uso es básicamente para caminar y pasear. Destaca la escasez de superficie estancial representada con un 11%, formado por una plaza al comienzo del tramo, y en la propia Avenida por bancos corridos entre maceteros, y con la parte trasera el carril bici. Llama la atención unos peldaños que bajan de la parte del carril bici hacia la zona de paseo, en varios tramos a lo largo de la Avenida. Esto es fruto del anterior uso que tenía el actual carril bici como zona de paseo, y servía para unir ambas plataformas, siendo actualmente unas escaleras sin uso. Cabe destacar el inicio de este tramo en la llamada "Plaza de los Olímpicos Canarios", donde se localiza una zona estancial y de comunicación con la propia playa, además de la existencia de una parada de guaguas y unas esculturas. La parte superior de este tramo está destinada al carril bici, con un separador hacia la carretera y una barandilla hacia la plataforma inferior. Es el único tramo de los analizados, que cuenta con luminarias propias para la Avenida.



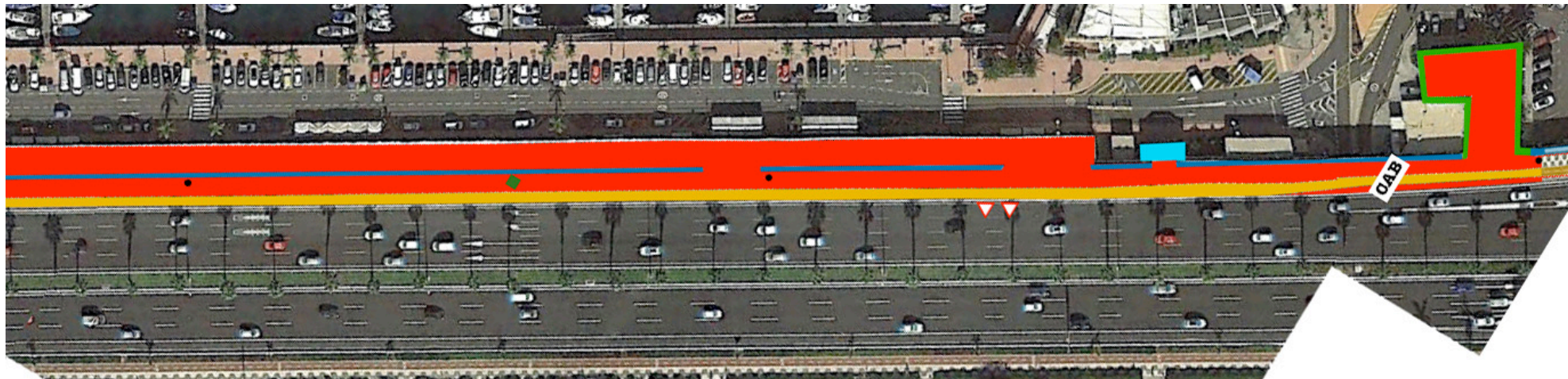
MUELLE DEPORTIVO

1. DATOS NUMÉRICOS, GRÁFICO Y PORCENTAJES

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA (m ²) | ÁREA PEATONAL (m ²) | CARRIL BICI (m ²) | ÁREA ESTANCIAL (m ²) | ZONA VERDE (m ²) | ACCESOS Y ZONAS COMUNICACIÓN (m ²) | TOTAL (m ²) | LONGITUD TRAMO (ml) |
|--|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|-------------------------|---------------------|
| MUELLE DEPORTIVO | 7.035 | 1.659 | 660 | 106 | 460 | 9.920 | 800 |



2. FOTO-PLANO LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS



- | | | | | | |
|---------------------|-------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| plataforma peatonal | carril bici | parkin bici | señal de dirección | H2O hidrante de incendio | elementos deportivos |
| comunicación | zona verde | escultura | semáforo | ANT cajón emalsa con antena | CAB cabina telefónica |
| área estancial | señalética | luminaria | cajón electricidad | señal de tráfico | |
| zona peatonal | parada bus | papelera | señal tráfico sobre carretera | letrero | |

3. OBSERVACIONES Y FOTOS

La mayor superficie es la del área peatona (rojo) con mas del 70% de la misma, debido que en la mayor parte de trayecto se incrementa su superficie al incorporar la cubierta de los locales comerciales del muelle deportivo, estando ambas plataformas a diferente cota. Por otro lado apenas existe zona verde y la parte estancial se reduce a los muro-bancos que se localizan en la parte central, representado por un 7%. Cabe destacar el final de este tramo con la incorporación de la cubierta del edificio de la Cruz Roja. El carril bici se desarrolla a lo largo de todo el tramo sin ninguna interrupción.



ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

+AM

En este tramo de la Avenida hay una serie de pequeños defectos subsanable con pequeñas intervenciones:

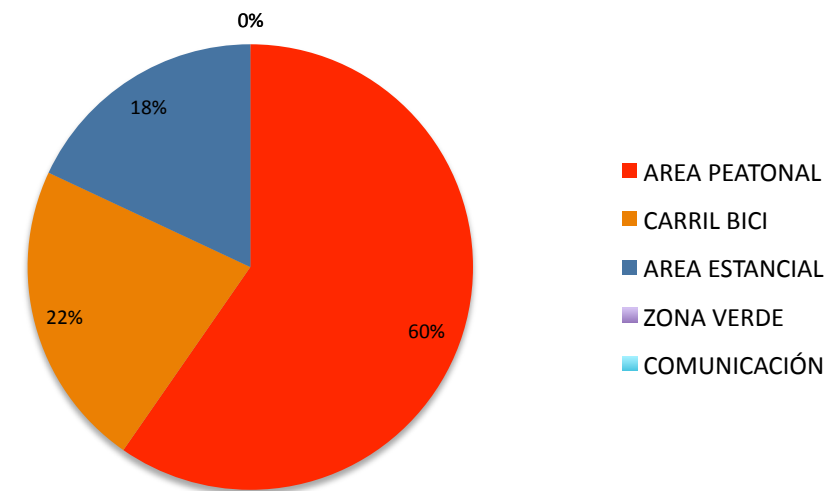
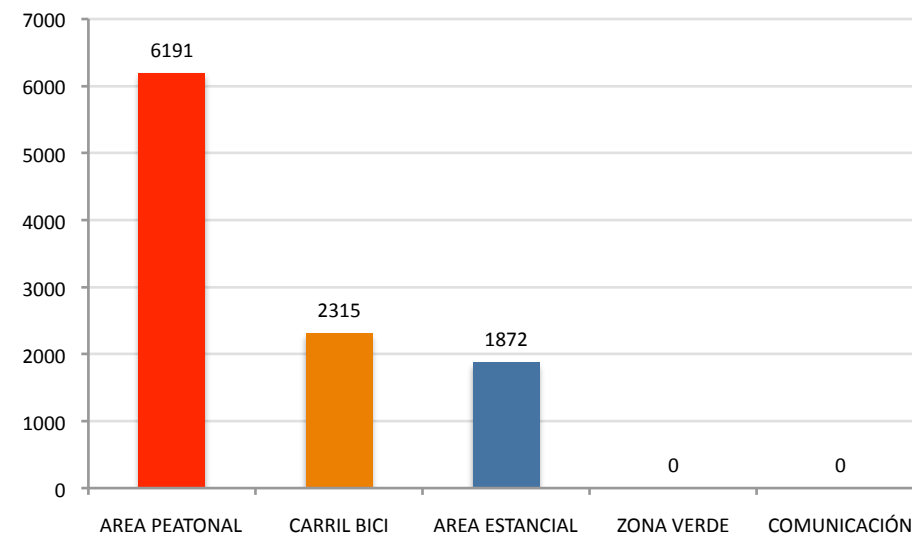
- eliminación de soporte y alambrada edificación localizada en la zona circular del inicio
- dar continuidad al espacio cerrado de la Avenida del inicio
- eliminación del peldaño de acceso y crear un plano de acceso rampa/escalera
- canalización y ocultación del cableado existente en la Avenida y que proviene de los locales comerciales del Muelle Deportivo localizados bajo la misma



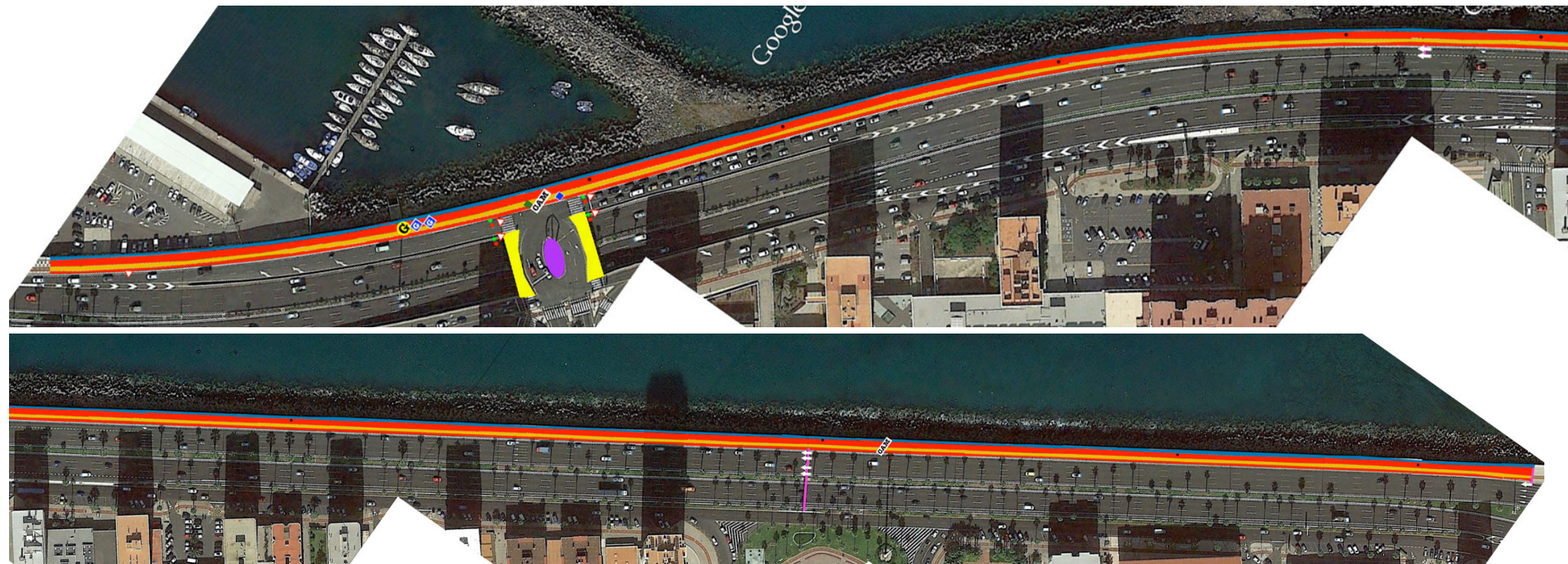
AVENIDA

1. DATOS NUMÉRICOS, GRÁFICO Y PORCENTAJES

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA (m ²) | ÁREA PEATONAL (m ²) | CARRIL BICI (m ²) | ÁREA ESTANCIAL (m ²) | ZONA VERDE (m ²) | ACCESOS Y ZONAS COMUNICACIÓN (m ²) | TOTAL (m ²) | LONGITUD TRAMO (ml) |
|--|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|-------------------------|---------------------|
| AVENIDA | 6.191 | 2.315 | 1.872 | - | - | 10.378 | 1.475 |



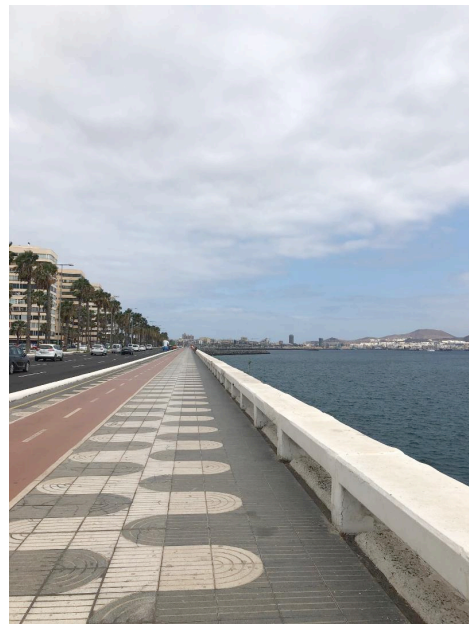
2. FOTOPLANO LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS



- | | | | | | |
|---------------------|-------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| plataforma peatonal | carril bici | parkin bici | señal de dirección | H2O hidrante de incendio | elementos deportivos |
| comunicación | zona verde | escultura | semáforo | ANT cajón emalsa con antena | CAB cabina telefónica |
| área estancial | señalética | luminaria | cajón electricidad | señal de tráfico | |
| zona peatonal | parada bus | papelera | señal tráfico sobre carretera | letrero | |

3. OBSERVACIONES Y FOTOS

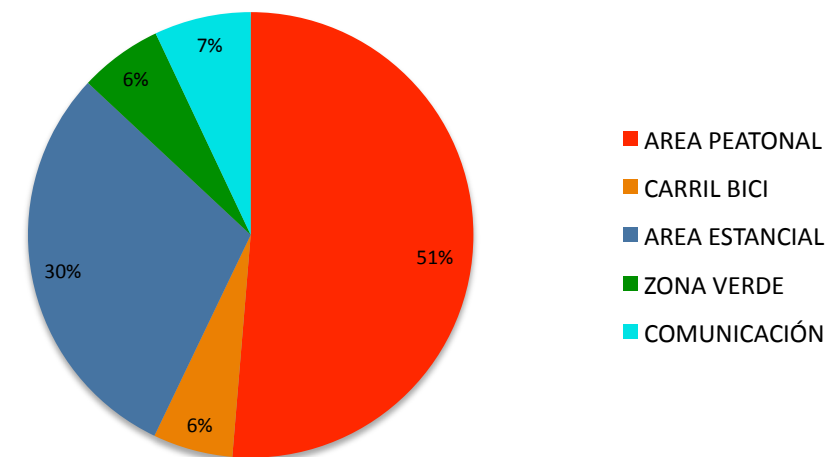
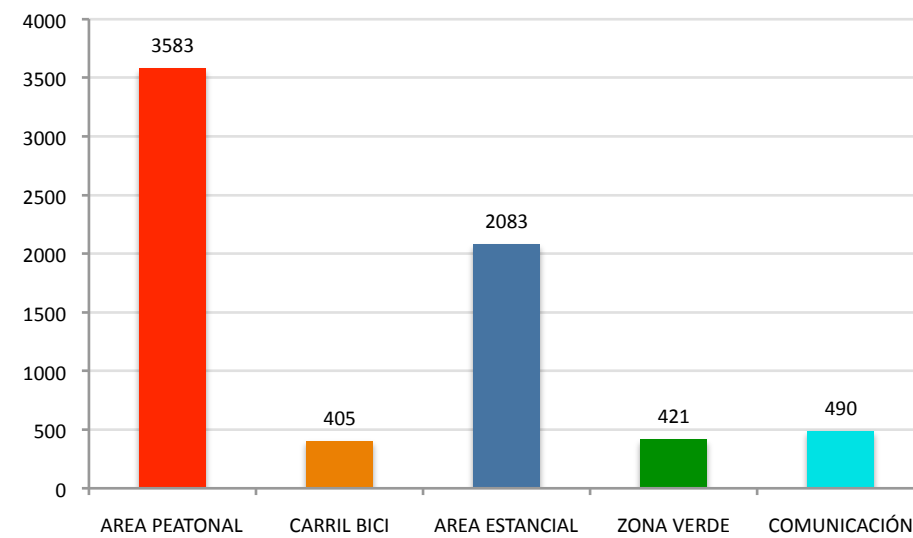
Este tramo conserva la misma sección de inicio a fin. Es el tramo mas largo de los analizados con casi 1,5km de longitud. La mayor parte es del área peatonal destinada a caminar o correr, con un 60% del total de su área. La parte estancial se reduce a los muro-banco que en esta parte tiene una función mas de separador de límite de la Avenida con el mar. El carril bici tiene continuidad en este tramo en la parte cercana al tráfico rodado. El único acceso es a través de los pasos de peatones de Juan XXIII. No hay ni zonas verdes ni elementos de comunicación. Existe una parada de guaguas en la parte del acceso de Juan XXIII que se propone su traslado hasta el límite exterior quitando el muro banco que lo impide, ganando espacio en la actual estrecha zona de espera de la parada. Cabe destacar el mal estado del muro-banco y del muro en muchos de los tramos de este recorrido.



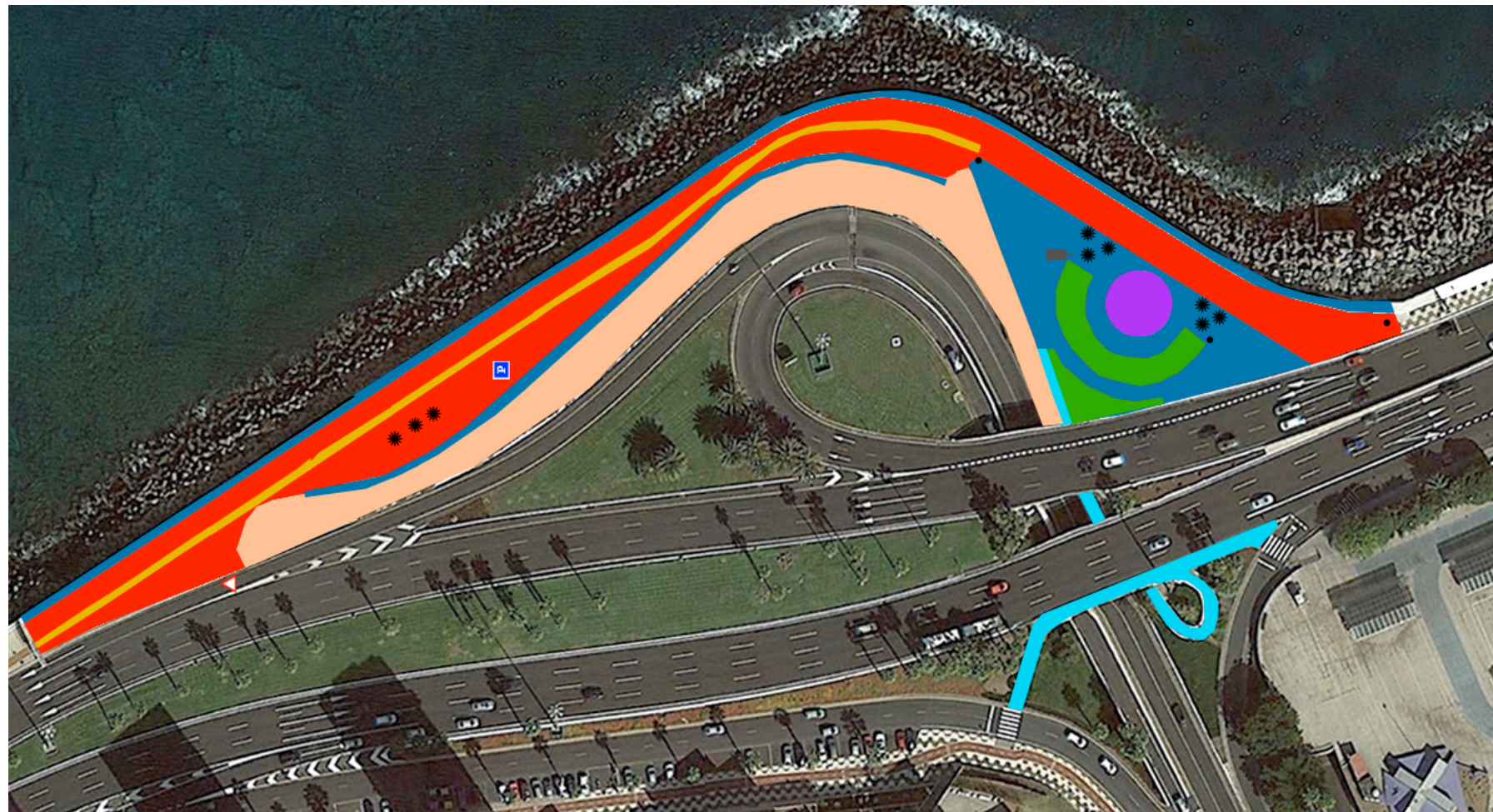
VELA LATINA

1. DATOS NUMÉRICOS, GRÁFICO Y PORCENTAJES

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA (m ²) | ÁREA PEATONAL (m ²) | CARRIL BICI (m ²) | ÁREA ESTANCIAL (m ²) | ZONA VERDE (m ²) | ACCESOS Y ZONAS COMUNICACIÓN (m ²) | TOTAL (m ²) | LONGITUD TRAMO (ml) |
|--|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|-------------------------|---------------------|
| VELA LATINA | 3.583 | 405 | 2.083 | 421 | 490 | 6.982 | 364 |



2. FOTOPLANO LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS



- | | | | | | |
|---------------------|-------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| plataforma peatonal | carril bici | parkin bici | señal de dirección | H2O hidrante de incendio | elementos deportivos |
| comunicación | zona verde | escultura | semáforo | ANT cajón emalsa con antena | CAB cabina telefónica |
| área estancial | señalética | luminaria | cajón electricidad | señal de tráfico | |
| zona peatonal | parada bus | papelera | señal tráfico sobre carretera | letrero | |

3. OBSERVACIONES Y FOTOS

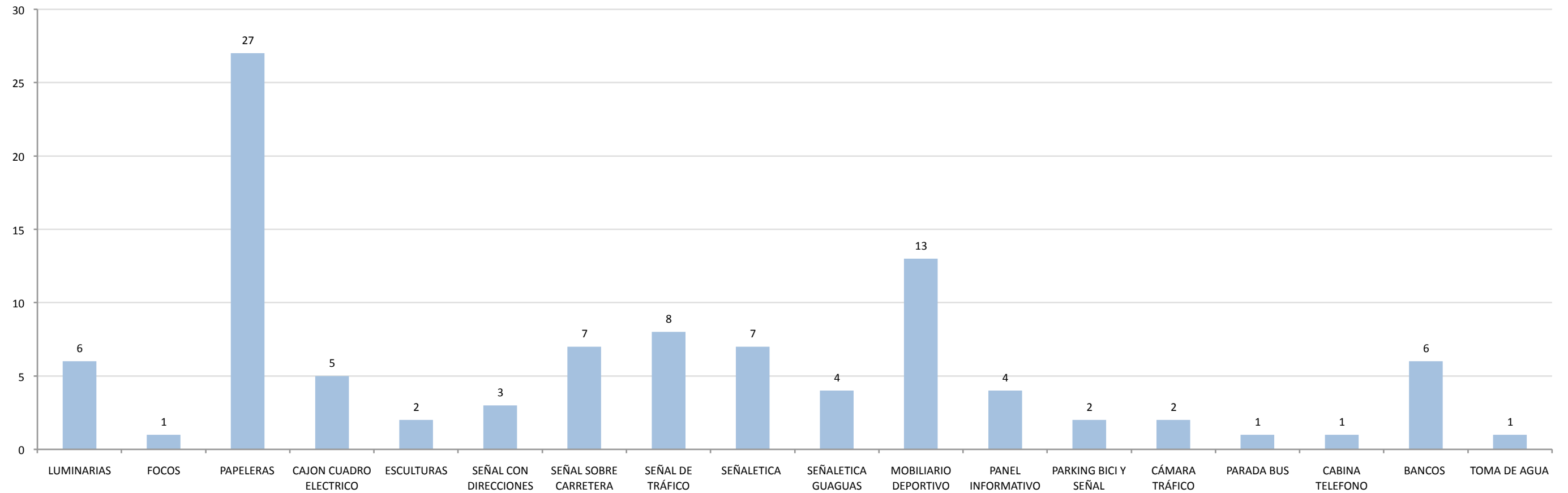
Este tramo es el que se desarrolla un área estancial de mayor superficie con casi el 30% de la misma, localizándose en el entorno del monumento. El área peatonal representa la mitad de la superficie, existiendo además varios puntos con elementos deportivos estáticos. Cabe destacar al inicio del recorrido, unas plataformas hacia el oeste sin uso definido. En este tramo se produce el final del carril bici. Se trata de la única parte de todo el recorrido donde se produce una variación en el pavimento, desapareciendo la temática circular.



3. INVENTARIO DE ELEMENTOS URBANOS

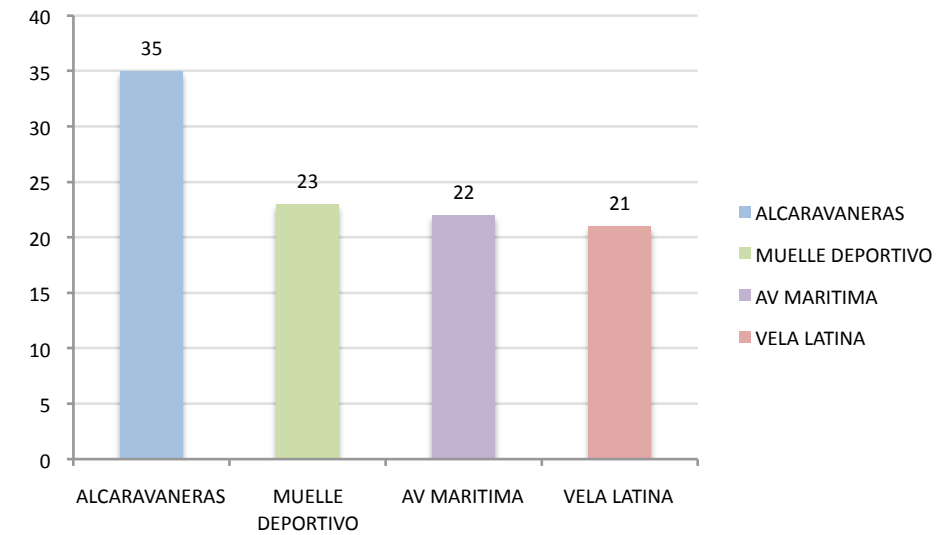
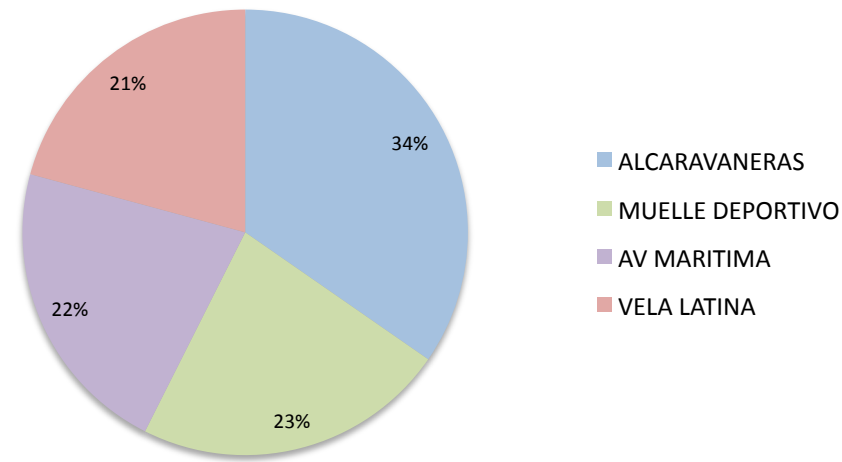
| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | LUMIN. | FOCOS | PAPELERA | CAJÓN C. ELÉCTRICO | ZONA DE ESCULTURAS | SEÑAL CON DIRECCIONES | SEÑAL SOBRE CARRETERA | SEÑAL DE TRÁFICO | SEÑALÉTICA | SEÑALÉTICA GUAGUAS | MOBILIARIO DEPORTIVO | PANEL INFORMATIVO | PARKING BICI CON SEÑAL | CÁMARA TRÁFICO/ANTENA | PARADA BUS | CABINA TELÉFONO | BANCOS | HIDRANTE | TOTAL |
|------------------------------|-----------|-----------|------------|--------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|------------|--------------------|----------------------|-------------------|------------------------|-----------------------|------------|-----------------|-----------|-----------|-------------|
| ALCARAVANERAS | 6 | 1 | 6 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 7 | 2 | | | | 1 | | | 1 | 1 | 35 |
| MUELLE DEPORTIVO | | | 8 | 2 | | | 2 | 3 | | | 4 | 2 | 1 | | | 1 | | | 23 |
| AVENIDA | | | 10 | 1 | | | 3 | 2 | | 2 | | 1 | | 2 | 1 | | | | 22 |
| VELA LATINA | | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 9 | 1 | 1 | | | | 5 | | 21 |
| TOTAL (ud) | 6 | 1 | 27 | 5 | 2 | 3 | 7 | 8 | 7 | 4 | 13 | 4 | 2 | 3 | 1 | 1 | 6 | 1 | 101 |
| TOTAL (%) | 6% | 1% | 27% | 5% | 2% | 3% | 7% | 8% | 7% | 4% | 13% | 4% | 2% | 3% | 1% | 1% | 6% | 1% | 100% |

Para una mayor comprensión, el anterior cuadro tiene su interpretación a través del siguiente gráfico:



ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

El elemento urbano que mas tiene presencia es la “papelera” con casi un 30% del total de elementos, repartidas por toda la Avenida Marítima. Le sigue con un 13% de “mobiliario deportivo” localizado en dos tramos, Muelle Deportivo y Vela Latina. A continuación, con un 7% hay toda una serie de señales, como “señales sobre carreteras”, “señales de tráfico” y “señalética” propiamente dicha, esta última sólo en Alcaravaneras. Cabe destacar solo la existencia de “bancos” en el entorno del monumento de Vela Latina, con un 6%, y Alcaravaneras con un 1%. Además la existencia de luminarias propias directa a la Avenida, solo es en Alcaravaneras. La localización de los elementos en cada tramo, queda reflejado en los siguientes gráficos:



Cabe destacar el tramo de Alcaravaneras, con el mayor número de elementos con un tercio de los mismos. El resto de tramos están equilibrados con aproximadamente un 20% cada uno. A continuación, se realiza un inventario por cada tramo con el fin de tener el conocimiento preciso y exacto de los elementos urbanos, objetivo necesario par afrontar las propuestas de la siguiente Fase B de este trabajo.

ALCARAVANERAS

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | LUMIN. | FOCOS | PAPELERA | CAJÓN C. ELÉCTRICO | ZONA DE ESCULTURAS | SEÑAL CON DIRECCIONES | SEÑAL SOBRE CARRETERA | SEÑAL DE TRÁFICO | SEÑALÉTICA | SEÑALÉTICA GUAGUAS | BANCOS | HIDRANTE | CAJÓN EMALSA | TOTAL (ud) |
|------------------------------|--------|-------|----------|--------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|------------|--------------------|--------|----------|--------------|------------|
| ALCARAVANERAS | 6 | 1 | 6 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 7 | 2 | 1 | 1 | 1 | 35 |



LUMINARIAS (2)



LUMINARIAS (4)



FOCO



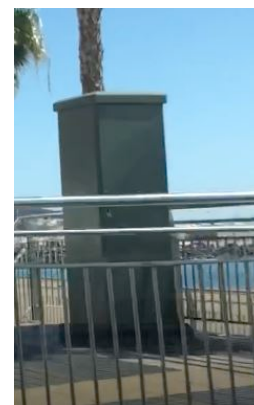
BANCO



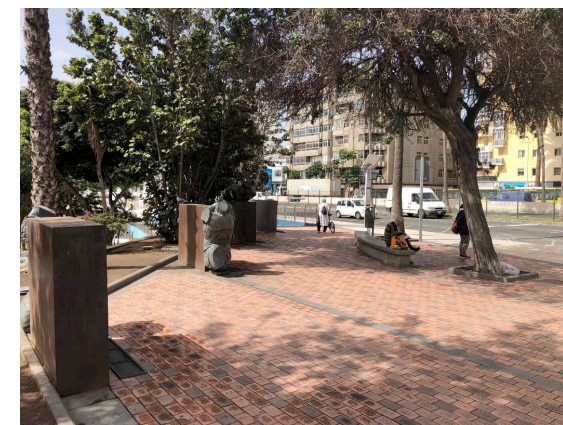
APARCA BICIS



CAJÓN ELECTRICIDAD



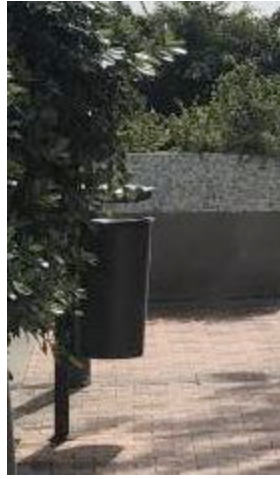
CAJÓN ELECTRICIDAD



ZONA DE ESCULTURAS

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

+AM



PAPELERA



PAPELERA



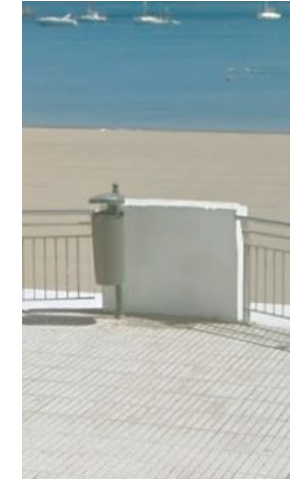
PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



SEÑALÉTICA GUAGUAS



SEÑALÉTICA



SEÑALÉTICA



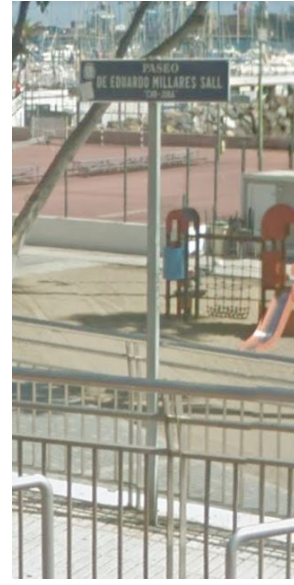
SEÑALÉTICA

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

+AM



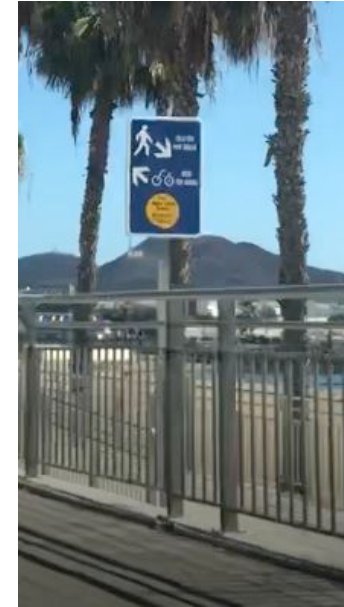
SEÑALÉTICA



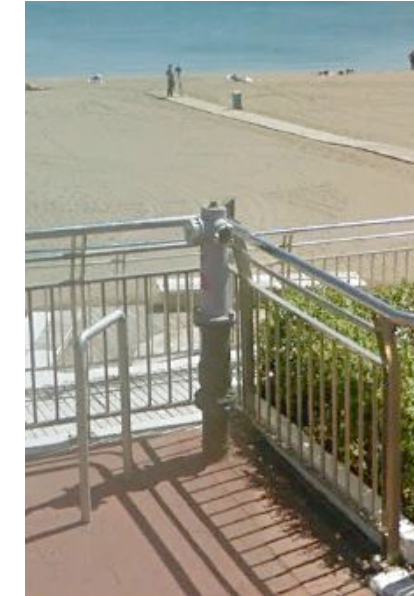
SEÑALÉTICA



SEÑALÉTICA



SEÑALÉTICA



HIDRANTE CONTRAINCENDIO



SEÑAL DE TRÁFICO



SEÑAL DIRECCIONES



SEÑAL DIRECCIONES



SEÑAL DIRECCIONES



SEÑAL SOBRE CARRETERA

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

+AM



SEÑAL SOBRE CARRETERA



CAJÓN DE EMALSA

MUELLE DEPORTIVO

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | PAPELERA | CAJÓN C. ELÉCTRICO | SEÑAL SOBRE CARRETERA | SEÑAL DE TRÁFICO | MOBILIARIO DEPORTIVO | PANEL INFORMATIVO | PARKING BICI CON SEÑAL | CABINA TELÉFONO | TOTAL (ud) |
|------------------------------|----------|--------------------|-----------------------|------------------|----------------------|-------------------|------------------------|-----------------|------------|
| MUELLE DEPORTIVO | 8 | 2 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 23 |



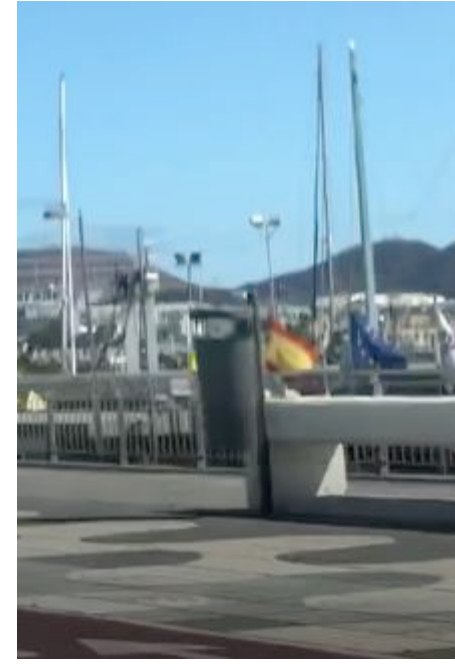
APARCA BICI



PAPELERA



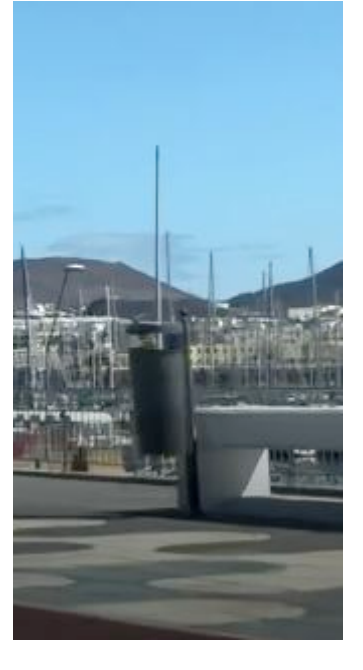
PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



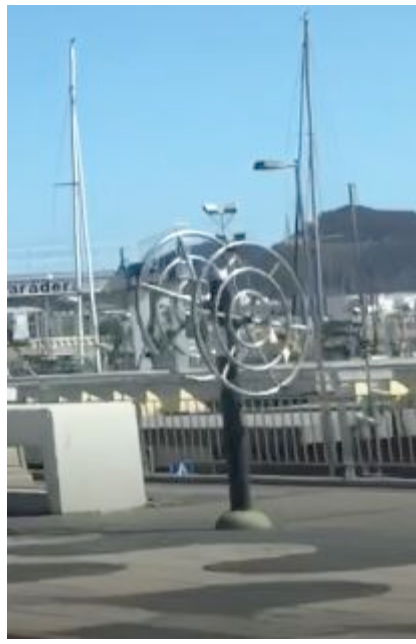
CUADRO ELÉCTRICO



CUADRO ELÉCTRICO

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

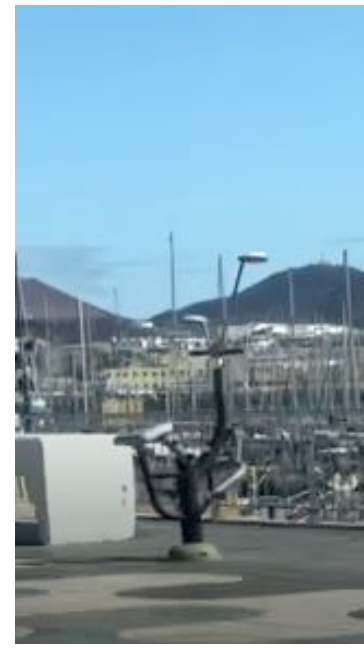
+AM



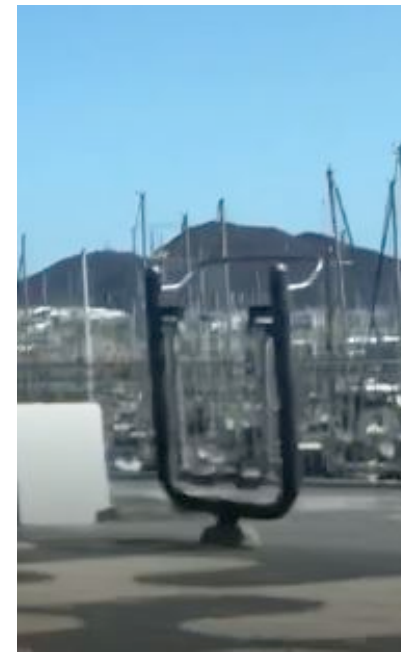
MOBILIARIO DEPORTIVO



MOBILIARIO DEPORTIVO



MOBILIARIO DEPORTIVO



MOBILIARIO DEPORTIVO



PANEL INFORMATIVO



PANEL INFORMATIVO



SEÑAL DIRECCIONES



SEÑAL SOBRE CARRETERA



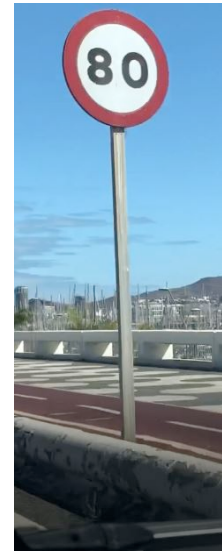
SEÑAL TRÁFICO

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

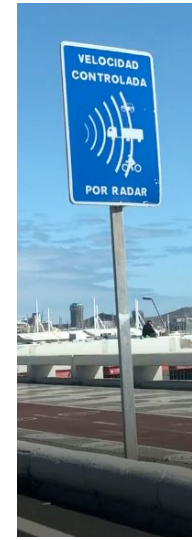
+AM



SEÑAL SOBRE CARRETERA



SEÑAL TRÁFICO



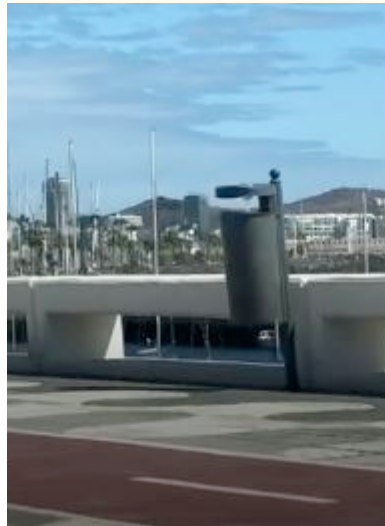
SEÑAL TRÁFICO



CABINA TELEFÓNICA

AVENIDA

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | PAPELERA | CAJÓN C. ELÉCTRICO | SEÑAL SOBRE CARRETERA | SEÑAL DE TRÁFICO | SEÑALÉTICA GUAGUAS | PANEL INFORMATIVO | CÁMARA TRÁFICO/ ANTENA | PARADA BUS | TOTAL (ud) |
|------------------------------|----------|--------------------|-----------------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------------|------------|------------|
| AVENIDA | 10 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 22 |



PAPELERA



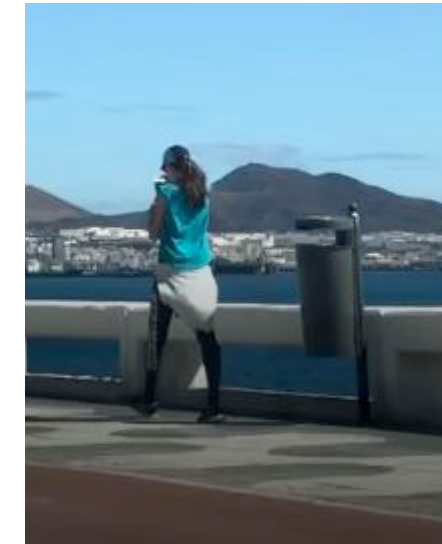
PAPELERA



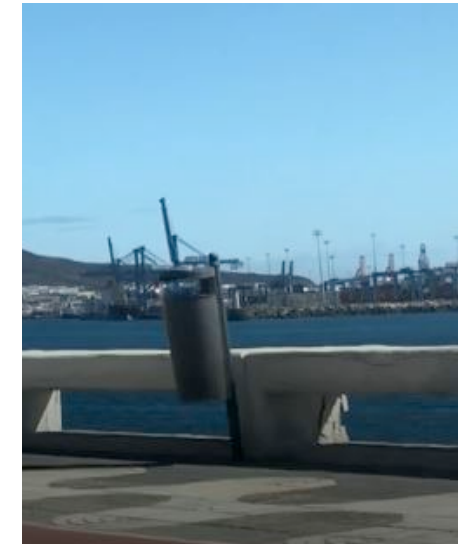
PAPELERA



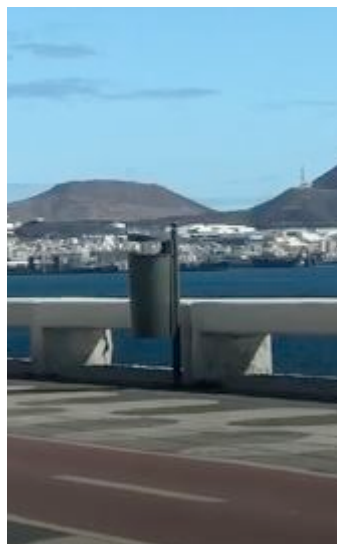
PAPELERA



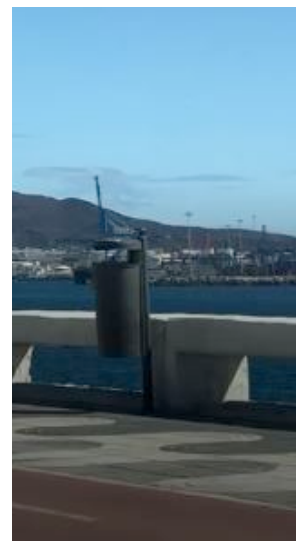
PAPELERA



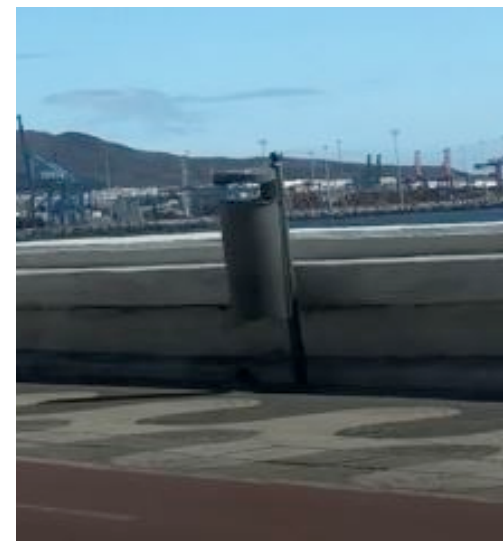
PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



PAPELERA



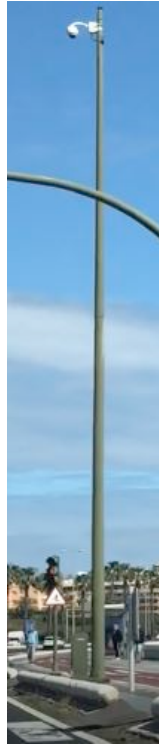
PAPELERA



CAJÓN ELÉCTRICO

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

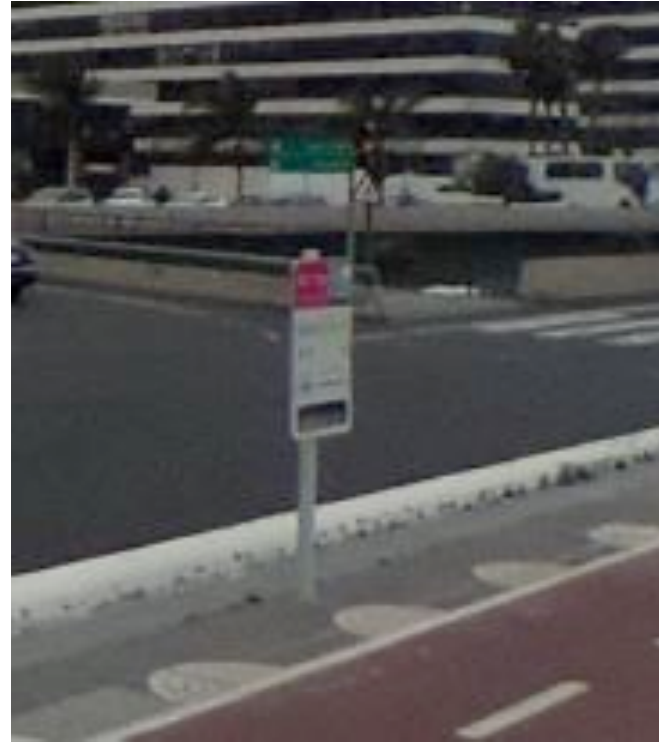
+AM



CÁMARA



CÁMARA



PANEL INFORMATIVO

CIRCUITO / Circuit
TRIATLÓN

ALIANZA ROTARIA
FACENDO FIERRO 1999

ROTARY BOND
Facendo Ferro, 1998

0 km 1.0 km 2.5 4.9 5.9 8.4 9.8



SEÑAL TRÁFICO



SEÑAL TRÁFICO



SEÑAL SOBRE CARRETERA



SEÑAL SOBRE CARRETERA



SEÑAL SOBRE CARRETERA



PARADA BUS + SEÑALÉTICA GUAGUAS

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

+AM

VELA LATINA

| TRAMO DE LA AVENIDA MARÍTIMA | PAPELERA | ZONA DE ESCULTURAS | SEÑAL DE TRÁFICO | MOBILIARIO DEPORTIVO | PANEL INFORMATIVO | PARKING BICI CON SEÑAL | BANCOS | TOTAL (ud) |
|------------------------------|----------|--------------------|------------------|----------------------|-------------------|------------------------|--------|------------|
| VELA LATINA | 3 | 1 | 1 | 9 | 1 | 1 | 5 | 21 |



PAPELERA



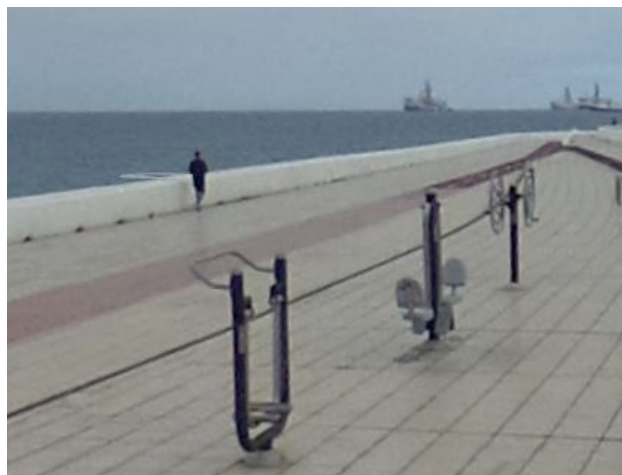
PAPELERA



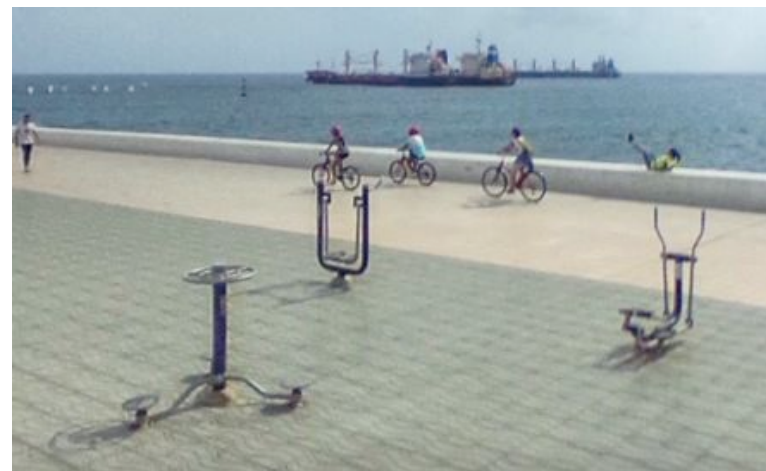
PAPELERA



MONUMENTO VELA LATINA



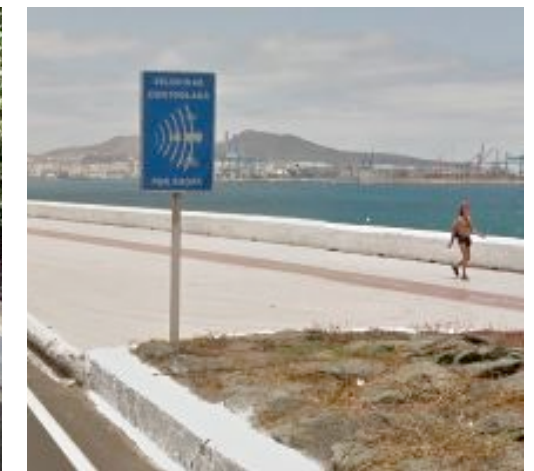
MOBILIARIO DEPORTIVO (3)



MOBILIARIO DEPORTIVO (3)



MOBILIARIO DEPORTIVO (3)



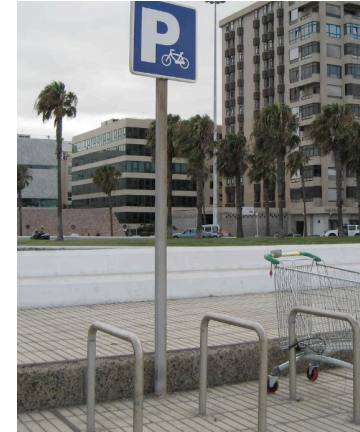
SEÑAL TRÁFICO

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

+AM



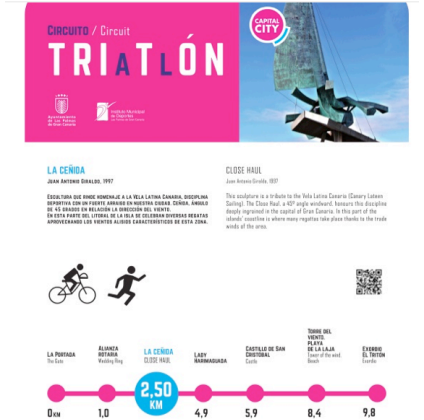
BANCOS (5)



APARCA BICIS



PANEL INFORMATIVO



4. PLANO DE SECCIONES POR TRAMOS

Par una mejor comprensión de la situación actual de la Avenida Marítima, y como último apartado de esta Fase A “Análisis y Diagnostico”, se realizan 32 secciones a modo de cortes transversales y longitudinales a lo largo de los tramos analizados. Esta información es básica para conocer la realidad en planos y mediciones, siendo el soporte gráfico para la siguiente Fase B de propuestas de mejora. Se hacen los cortes necesarios según la dificultad de cada tramo, siendo el mas complejo el Muelle Deportivo. La relación del número de las secciones por cada tramo es la siguiente:

- **ALCARAVANERAS**

SECCIONES: 1-2-3

- **MUELLE DEPORTIVO**

SECCIONES: 4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22

- **AVENIDA**

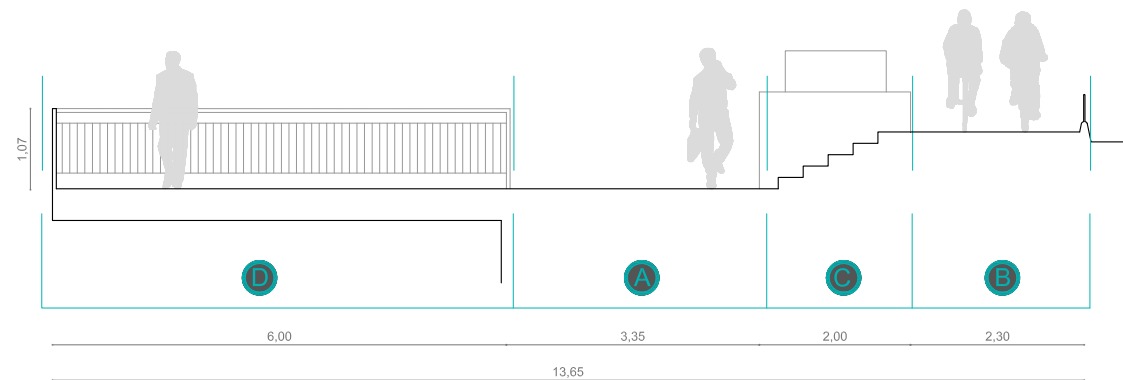
SECCIONES: 23-24-25-26-27

- **VELA LATINA**

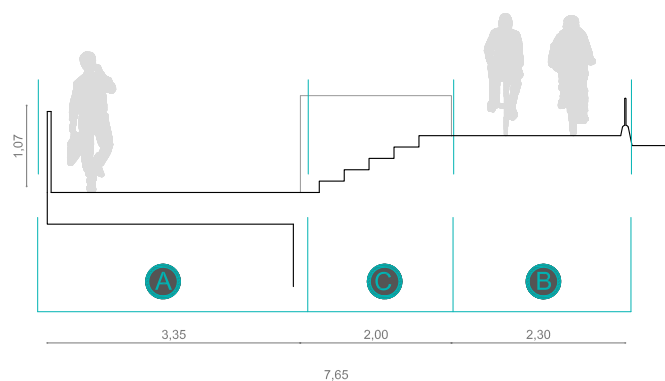
SECCIONES: 28-29-30-31-32

AL SECCIONES TIPO ALCARAVANERAS
e: 1/100

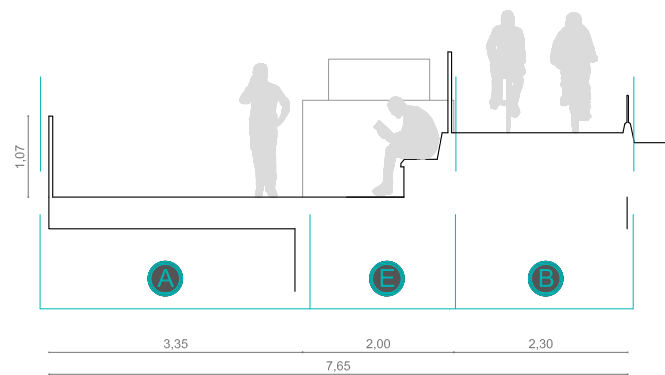
Sección 1



Sección 2



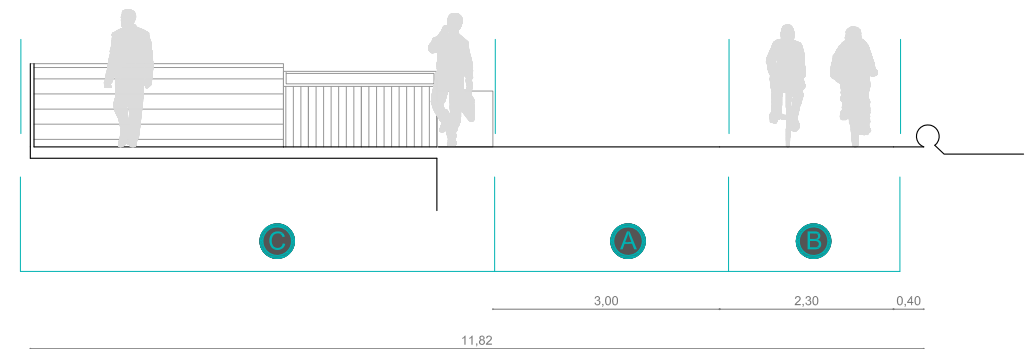
Sección 3



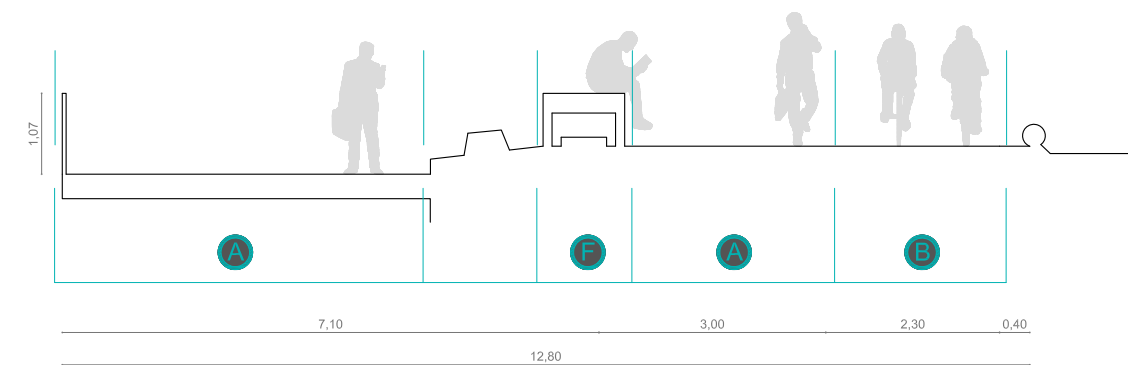
- A** ZONA DE PASEO/CORRER
- B** CARRIL BICI
- C** ESCALERAS/RAMPAS
- D** MIRADOR
- E** ZONA ESTANCIAL-ASIENTO
- F** ZONA ESTANCIAL-MURO/BANCO

MD SECCIONES TIPO MUELLE DEPORTIVO
e: 1/100

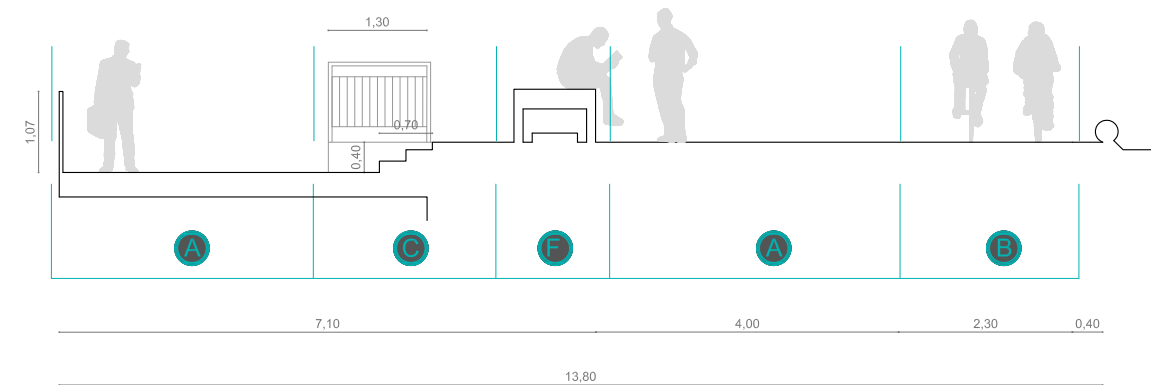
Sección 4



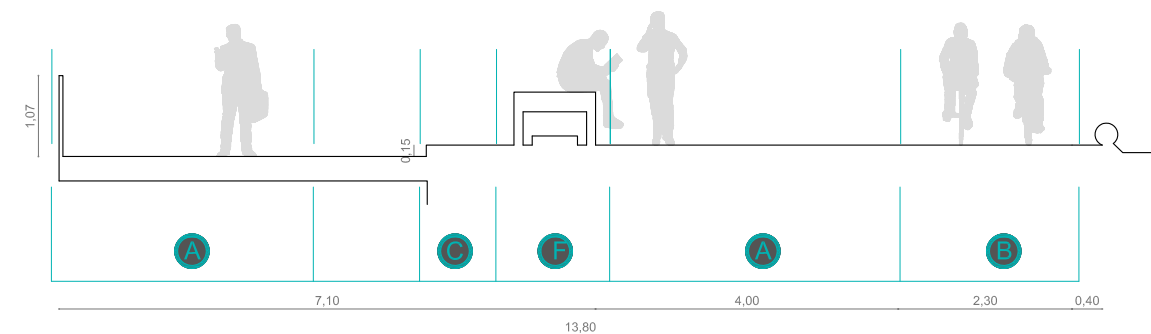
Sección 5



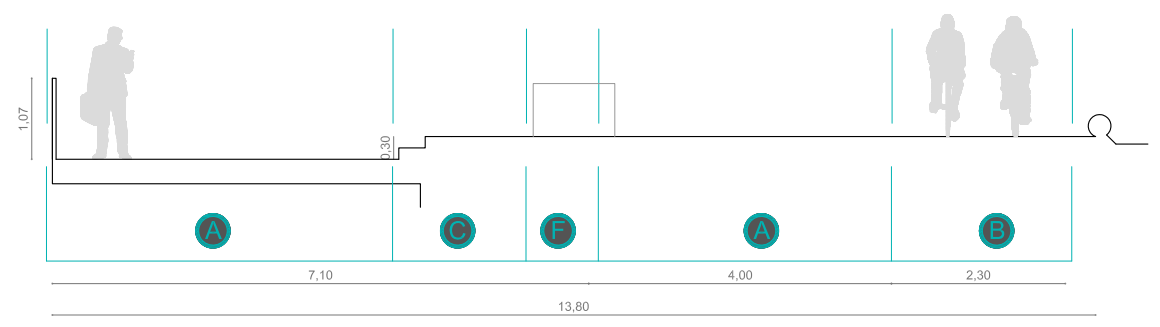
Sección 6



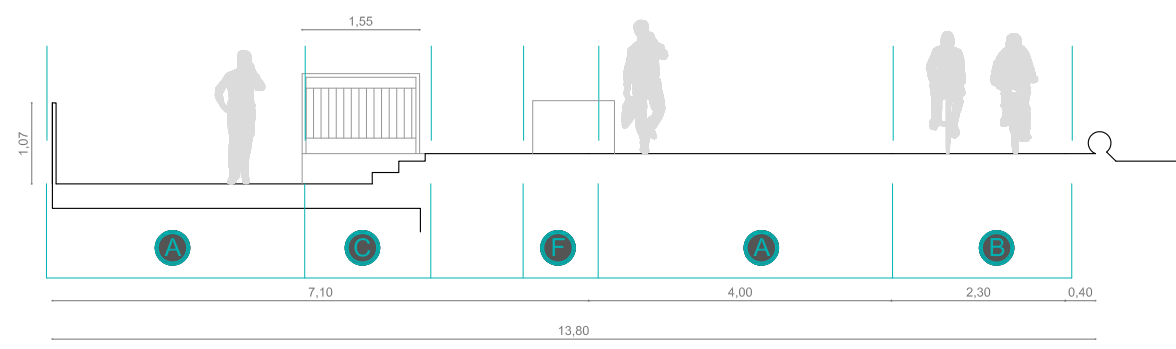
Sección 7



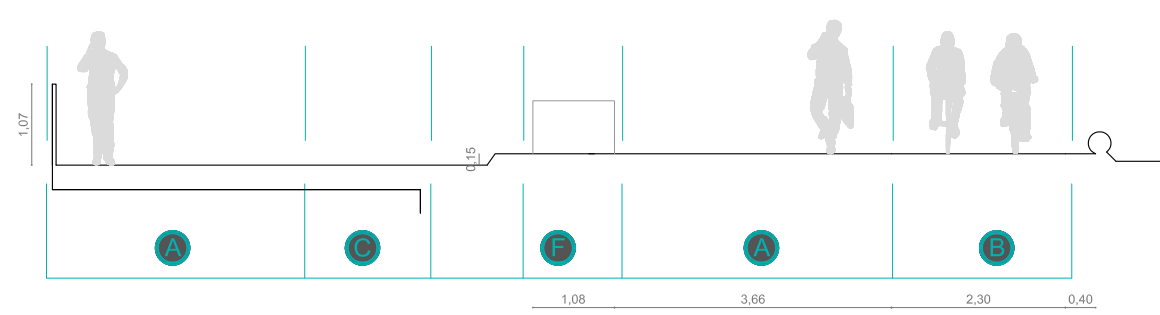
Sección 8



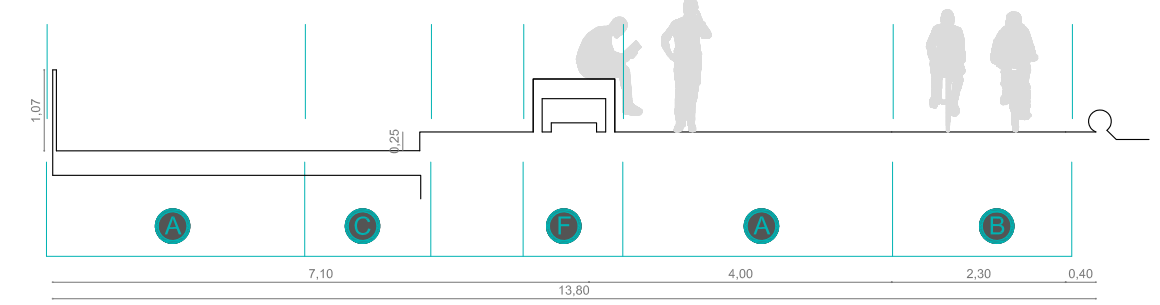
Sección 9



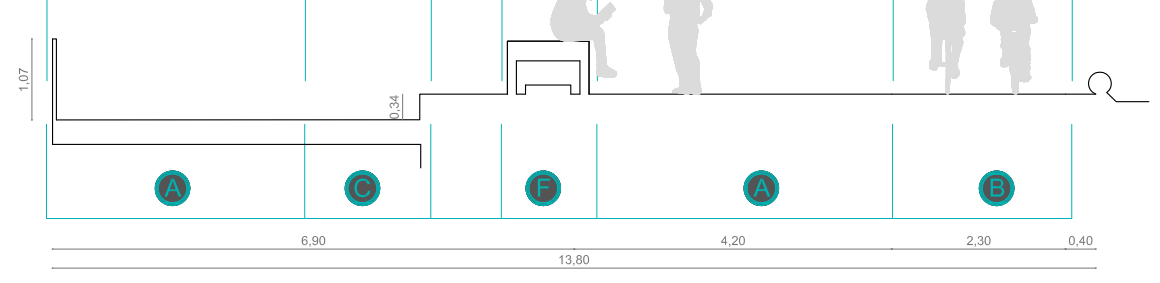
Sección 10



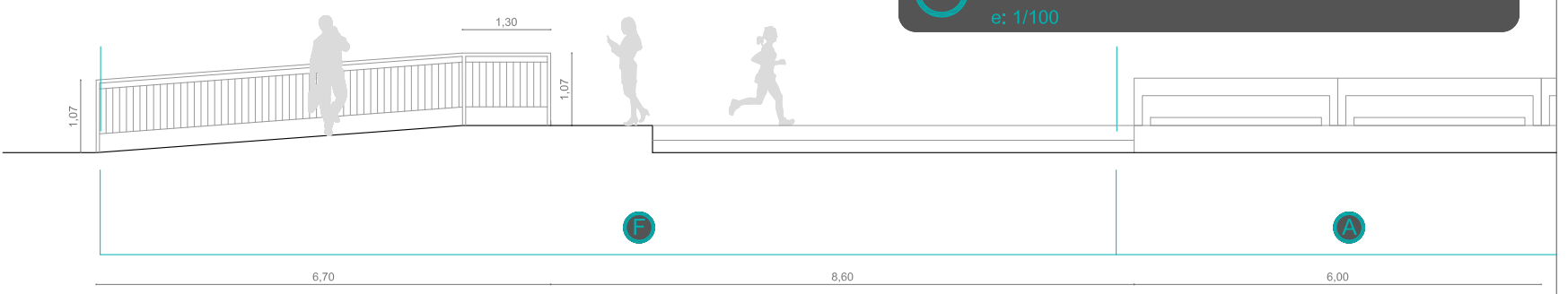
Sección 11



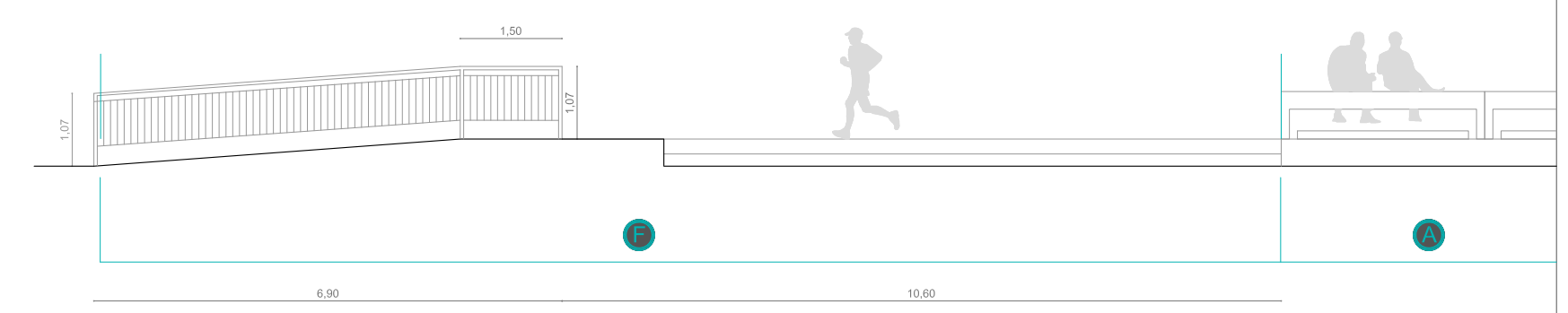
Sección 12



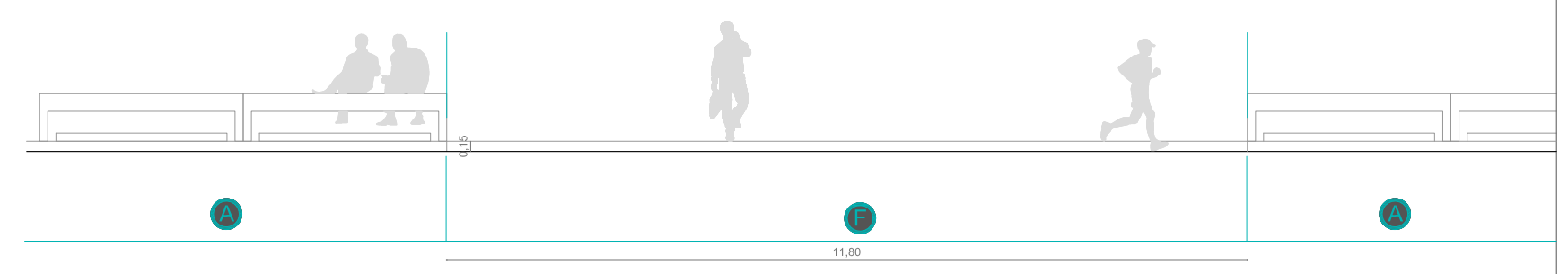
Sección 13



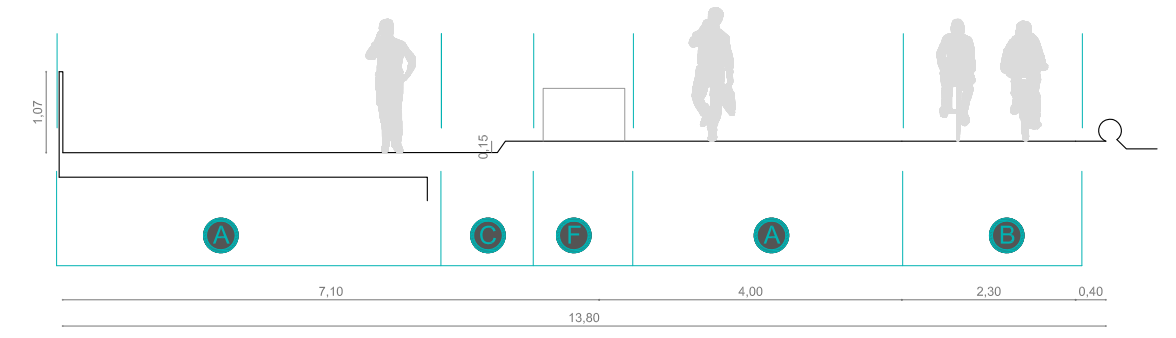
Sección 14



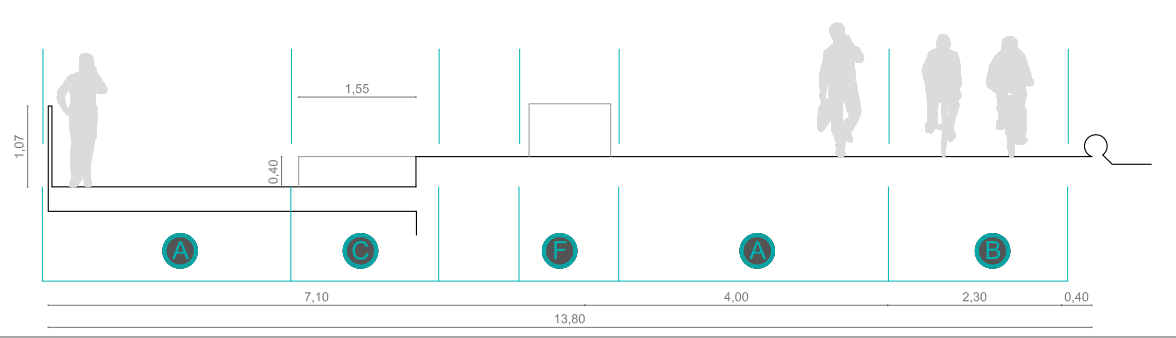
Sección 15



Sección 16

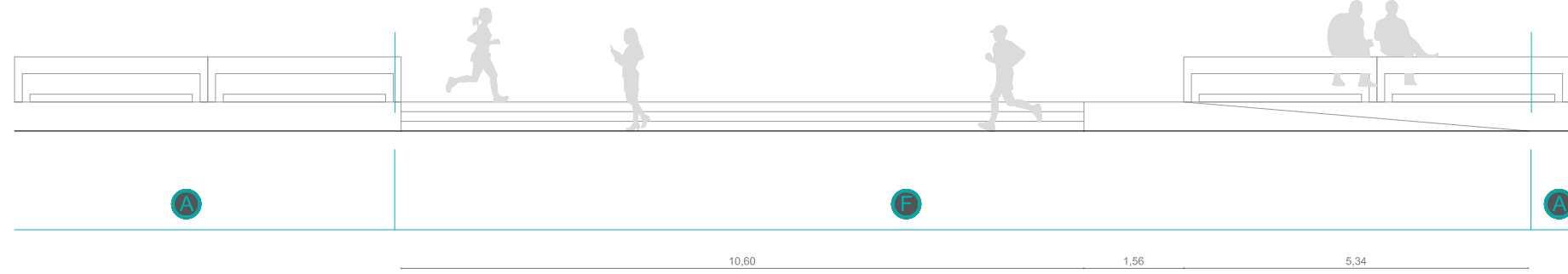


Sección 17

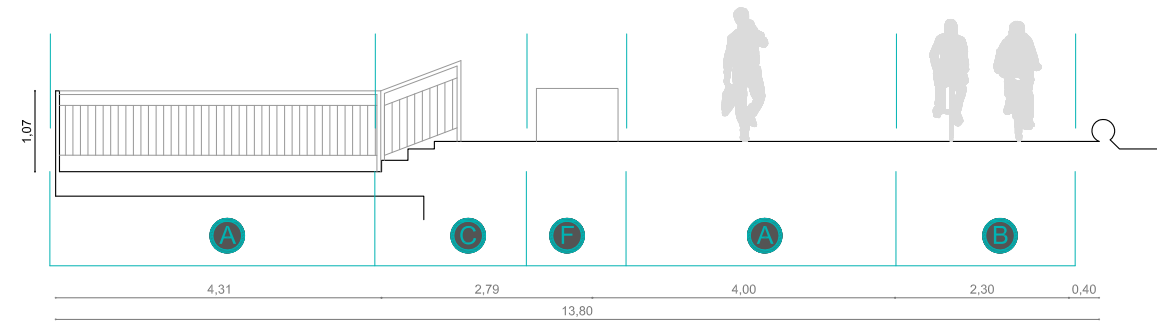


- A ZONA DE PASEO/CORRER
- B CARRIL BICI
- C ESCALERAS/RAMPAS
- D MIRADOR
- E ZONA ESTANCIAL-ASIENTO
- F ZONA ESTANCIAL-MURO/BANCO

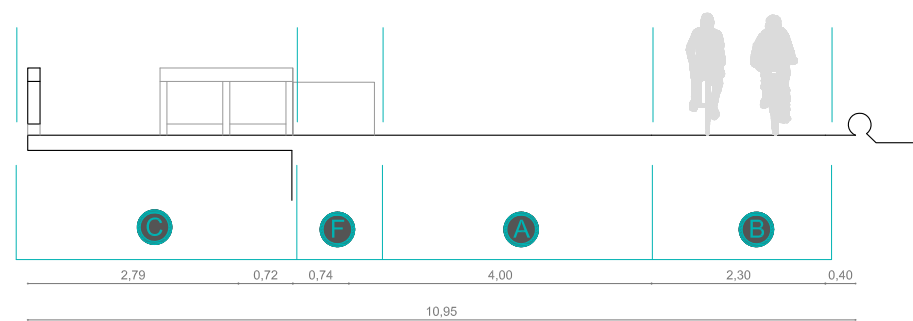
Sección 18



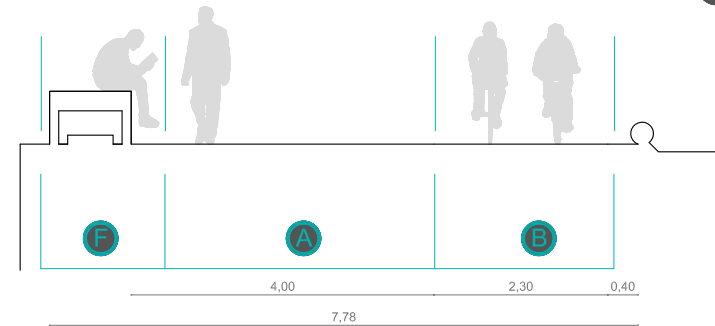
Sección 19



Sección 20



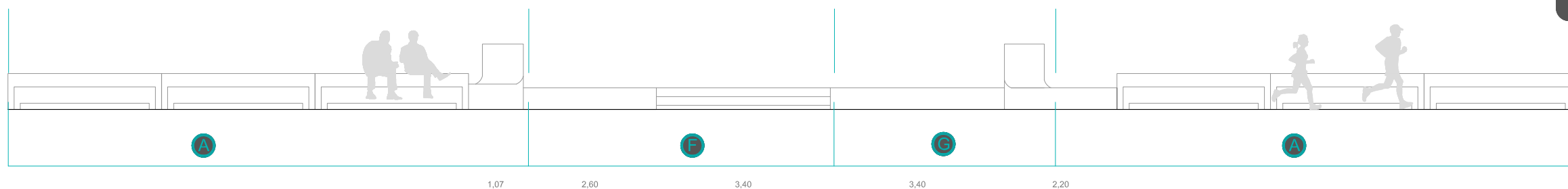
Sección 23



Sección 21



Sección 22



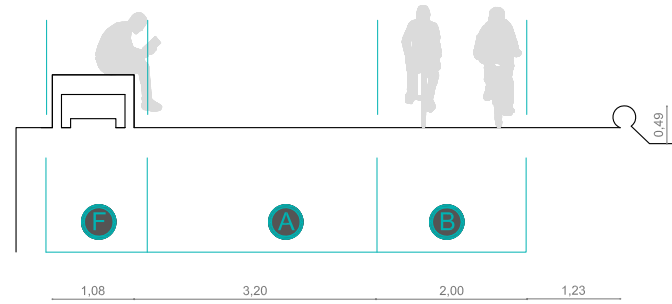
- (A) ZONA DE PASEO/CORRER
- (B) CARRIL BICI
- (C) ESCALERAS/RAMPAS
- (D) MIRADOR
- (E) ZONA ESTANCIAL-ASIENTO
- (F) ZONA ESTANCIAL-MURO/BANCO
- (G) ESPACIO SIN USO DEFINIDO

Sección 23



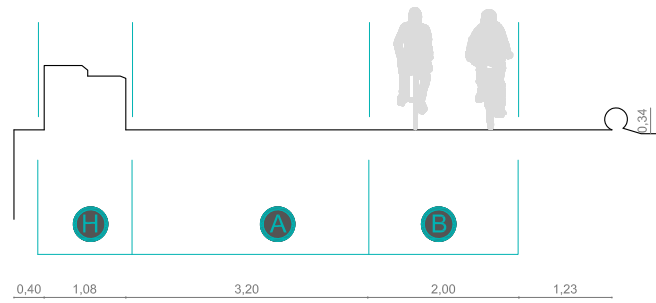
SECCIONES TIPO
e: 1/100

AVENIDA

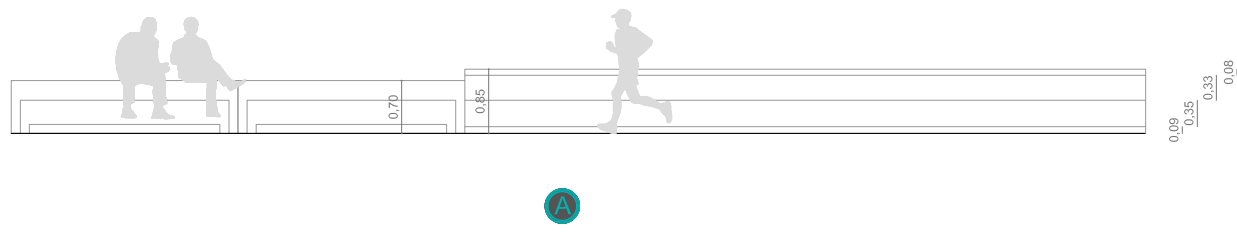


- Ⓐ ZONA DE PASEO/CORRER
- Ⓑ CARRIL BICI
- Ⓒ ESCALERAS/RAMPAS
- Ⓓ MIRADOR
- Ⓔ ZONA ESTANCIAL-ASIENTO
- Ⓕ ZONA ESTANCIAL-MURO/BANCO
- Ⓖ ESPACIO SIN USO DEFINIDO
- Ⓗ MURO LÍMITE AVENIDA

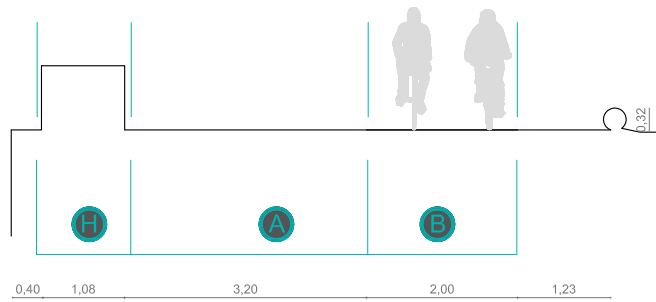
Sección 24



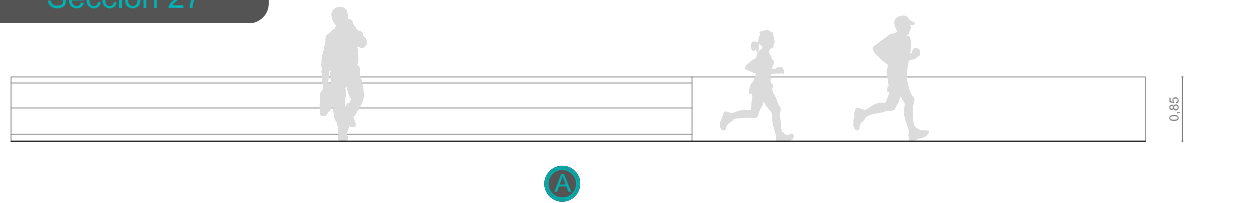
Sección 25



Sección 26



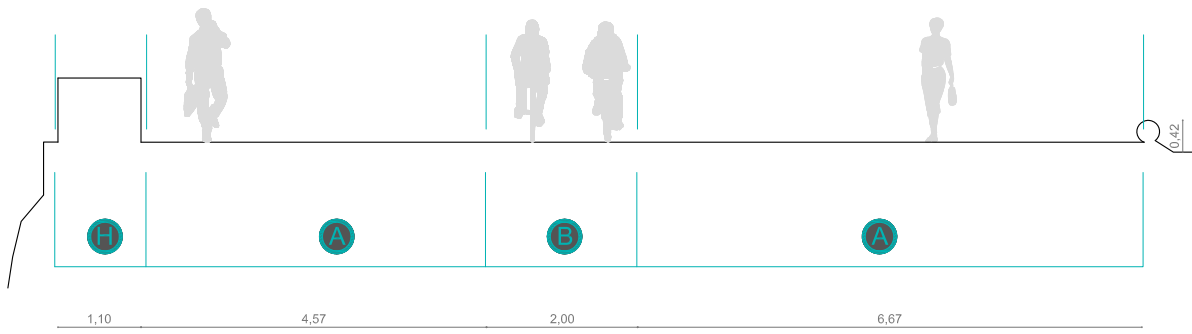
Sección 27



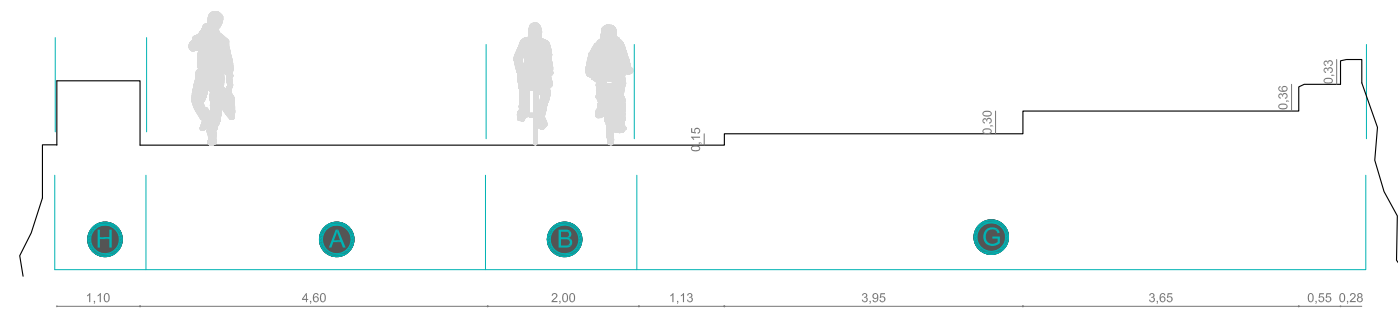
SECCIONES TIPO
e: 1/100

VELA LATINA

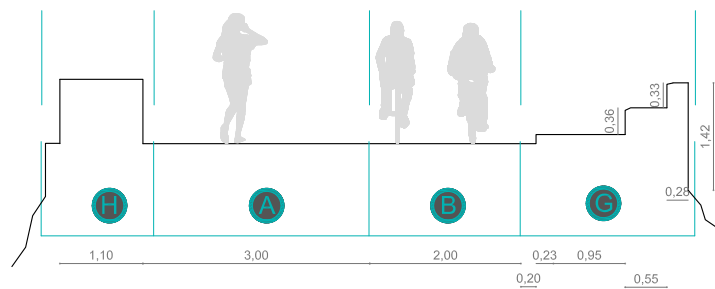
Sección 28



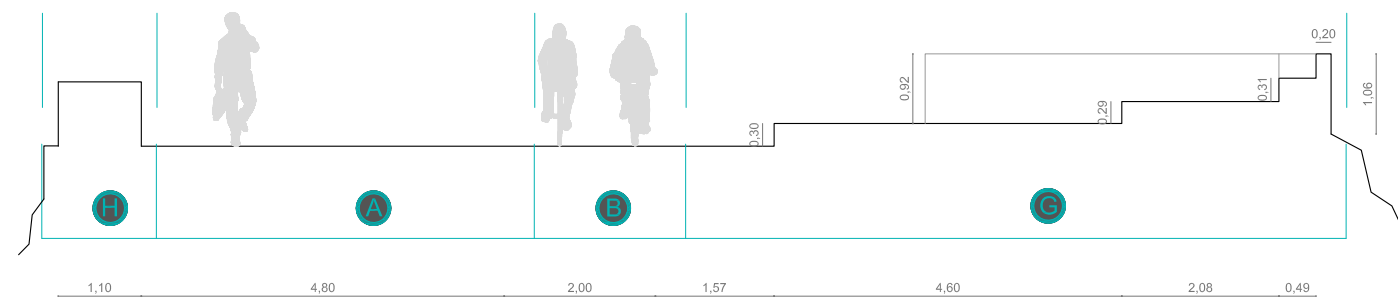
Sección 29



Sección 30



Sección 31



Sección 32

