

# BARRIO DE LAS ALCARAVANERAS

**\*análisis y diagnóstico**

**héctor machín gil**  
doctor arquitecto y urbanista

[machingi@estudiopro.es](mailto:machingi@estudiopro.es)  
tel 629 532 632  
[www.estudiopro.es](http://www.estudiopro.es)



# BARRIO DE LAS ALCARAVANERAS

\*análisis y diagnóstico

## 0. INTRODUCCIÓN Y DATOS GENERALES

### 1. ESTADO PEATONAL

- definición elementos peatonales
- localización elementos peatonales
- inventario elementos peatonales singulares
- articulación y estructura
- medición elementos peatonales

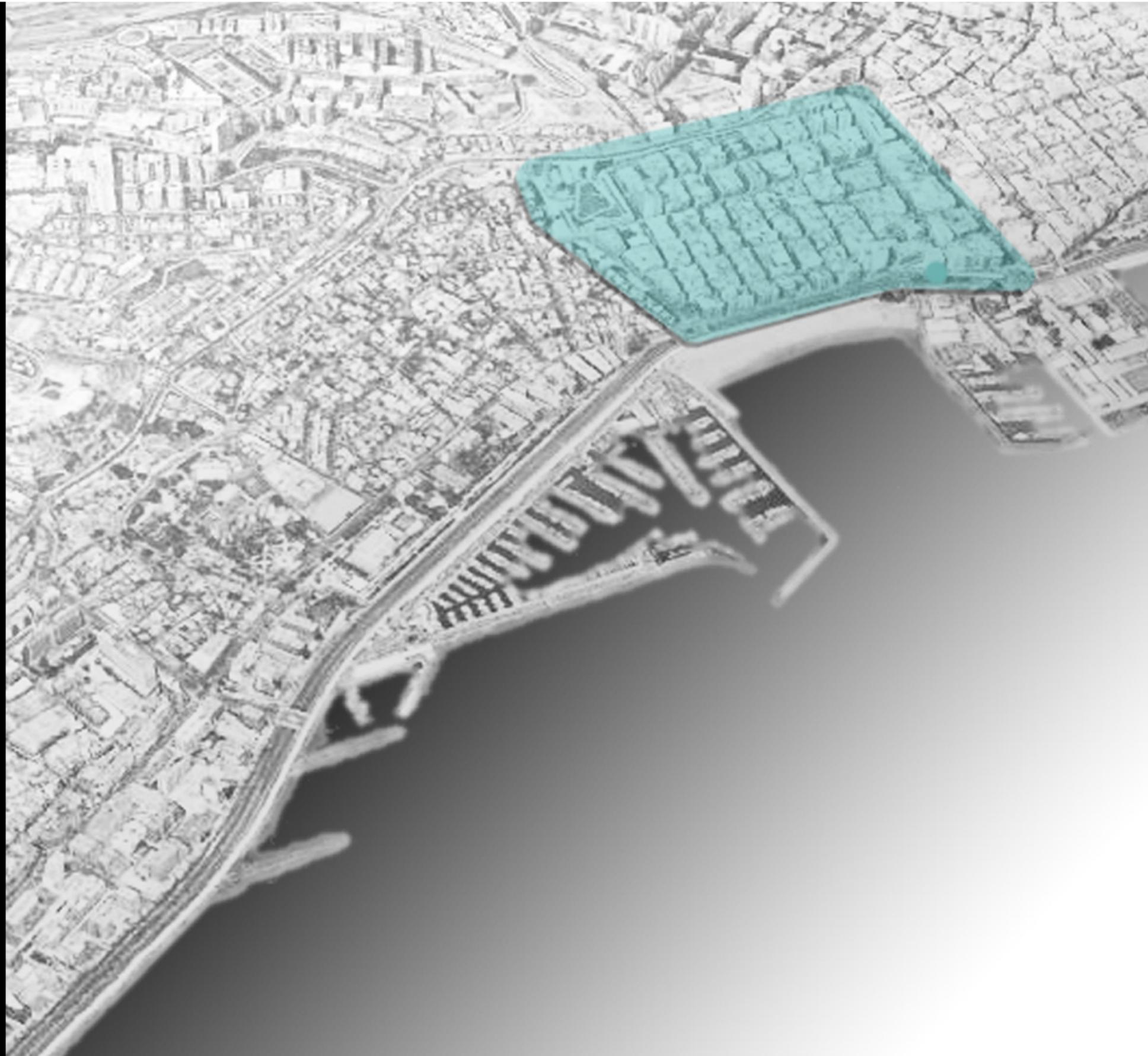
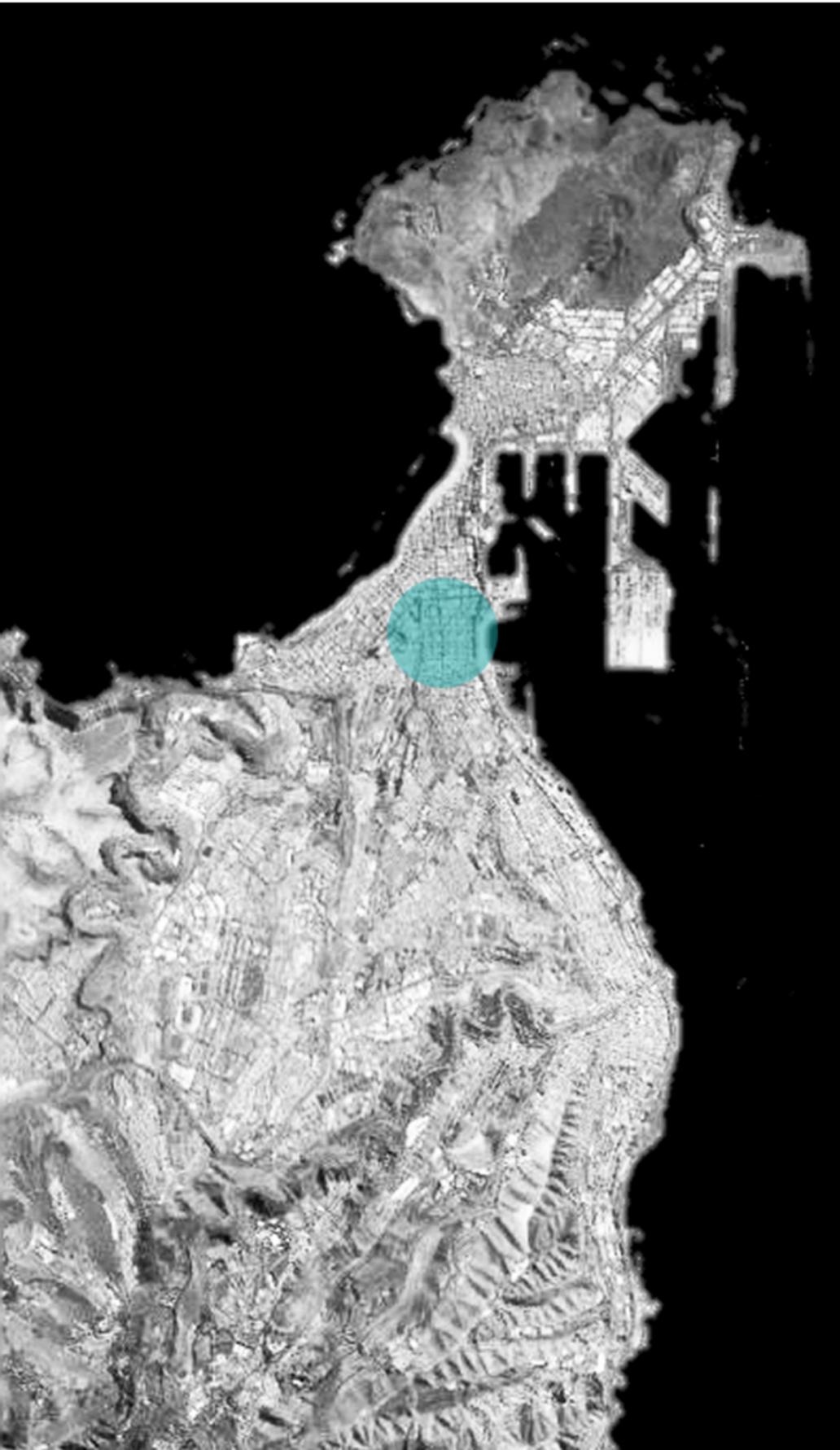
### 2. ESTADO VEHÍCULO PRIVADO Y APARCAMIENTO

- estacionamiento del vehículo privado
- tasa motorización y número de vehículos

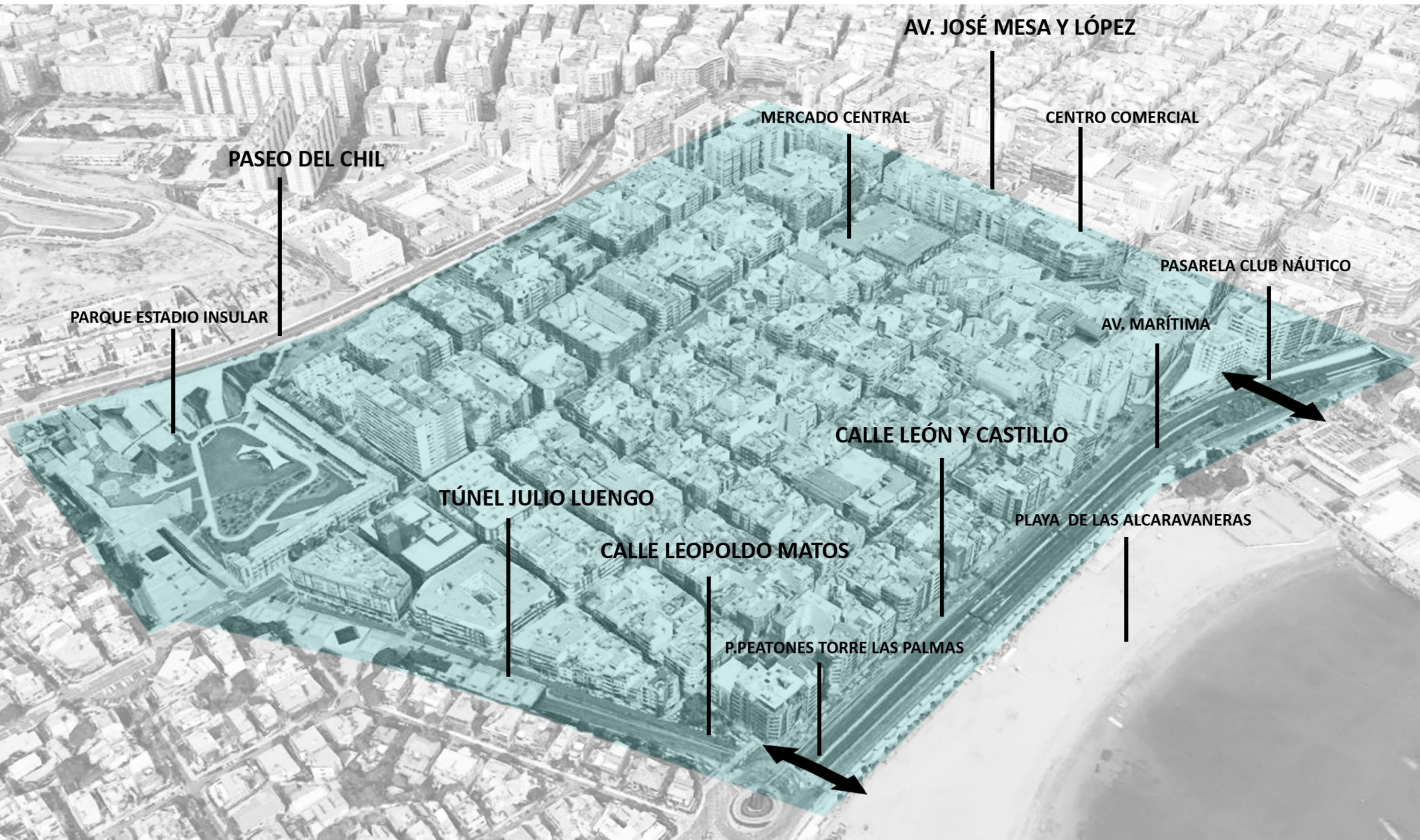
### 3. PLANOS DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



# BARRIO DE LAS ALCARAVANERAS



# BARRIO DE LAS ALCARAVANERAS





## 0. INTRODUCCIÓN Y DATOS GENERALES

Se han elegido los barrios de las Alcaravaneras y de La Isleta debido a la tendencia que se está produciendo desde hace años en dar preferencia al vehículo privado frente al peatón. A medida que la velocidad de estos medios de transporte motorizados ha ido incrementándose, la posición del peatón se ha ido desplazando, reduciéndose su ámbito cada vez más. Su espacio se ha limitado a las aceras, entendidas como bandas peatonales discontinuas, comparadas con las calzadas, que han ido conquistando la mayor parte del espacio urbano de cada barrio.

A esto se suma el notable incremento del tráfico motorizado desde mediados del siglo pasado, lo que hace que las fricciones con el peatón aumenten, generando una situación particularmente acuciante en las últimas décadas. El modelo de ciudad que se está desarrollando es el de dar preferencia espacial al automóvil, hasta el extremo de comprobarse que cuando los flujos peatonales chocan con el espacio vehicular, el perjudicado es el peatón.

A pesar de esto, ambos barrios cuentan con las condiciones idóneas para fomentar un nuevo modelo de movilidad sostenible basado en la peatonalización y la creación de nuevas áreas estanciales, buscando adicionalmente una mejora en la calidad de vida y atmosférica de los barrios. La elección de las actuaciones se enmarcarán según los datos obtenidos en las fases propuestas en este estudio, si bien estarán comprendidos en las áreas de menor presencia del vehículo privado.

- **POBLACIÓN DISTRITO:** 84.940 (Istac, 2016)

47% HOMBRES – 53% MUJERES

GRUPO EDADES (años)	%
0-19	17%
20-60	58%
>61	25%

- **POBLACIÓN BARRIO:** 13.394 (Istac, 2016)

47% HOMBRES – 53% MUJERES

- **Nº VIVIENDAS:** 4.011 (Istac, 2016)

- **Nº HABITANTES POR VIVIENDA:** 3,34

- **Nº PLAZAS HOTELERAS:** 274 (Istac, 2016)

## 1. ESTADO PEATONAL

### 1.1 DEFINICIÓN DE ELEMENTOS PEATONALES

Se ha elaborado una concepción acerca de los elementos peatonales que forman parte de la ciudad de Las Palmas de GC detectándose la persistencia y repetición de algunos tipos y conjuntos categóricos.

De esta forma, se define los elementos peatonales, como *aquellos espacios públicos libres de edificación que, por sus características y diseño, garantizan un confortable uso estancial, de tránsito peatonal y están expresamente reservados para ello*. A modo de complemento de este estudio, y según los elementos peatonales identificados en el barrio de Alcaravaneras, se definen los siguientes elementos:

- *Las plazas peatonales*. Se consideran como os lugares de carácter colectivo y público, que por su forma, diseño y envolvente edificatoria facilita el acceso y es elegido para la concentración de personas al ser un espacio de permanencia y estancia. Se van a considerar también aquellas plazas semipeatonales o con algún grado de peatonalización.
- *Los paseos peatonales*, en general destinados al ocio y el recreo de los ciudadanos, que no se ubican sobre elementos viarios y que, normalmente discurren paralelos a elementos naturales como los ejes marítimo-terrestres y fluviales; los construidos sobre antiguas murallas, cauce de desembocadura de ríos o vías pecuarias; los que han ocupado el lugar dejado por infraestructuras contemporáneamente inexistentes o inhabilitadas para tal uso como el caso de las vías de ferrocarriles.
- *Zonas verdes y parques*, espacios cerrados al automóvil y reservados a los peatones, que a menudo, proporcionan itinerarios útiles, además de cumplir funciones relacionadas con el ocio, el deporte o la relación social.
- *Las aceras y bulevares de anchura superior a 8 metros*, acondicionadas para el tránsito o la estancia peatonal. Aunque con anchuras inferiores estas plataformas pueden ser utilizadas por los peatones, se estima que únicamente a partir de un cierto umbral pueden considerarse como elementos específicamente diseñados para el uso peatonal evitando el riesgo de fricción con la calzada, mediante una banda de protección al peatón.
- *Los soportales y pasajes peatonales de uso público, con una anchura mínima de 4 metros*. Los *soportales* constituyen una separación arquitectónica entre la acera y la calzada con el objetivo primordial de proteger al peatón tanto de las inclemencias del tiempo como del tráfico rodado,

separándose de la calzada por pilares o columnas, por lo que es un espacio especial que se diferencia claramente de la acera tradicional.

### 1.2 LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS PEATONALES

Se localizan aquellos elementos peatonales del barrio de Alcaravaneras mediante un fotoplano de Google Earth. Se complementa este plano con la elaboración de la *Huella Peatonal*, obteniéndose una rápida información de la parte peatonal y no peatonal del barrio.



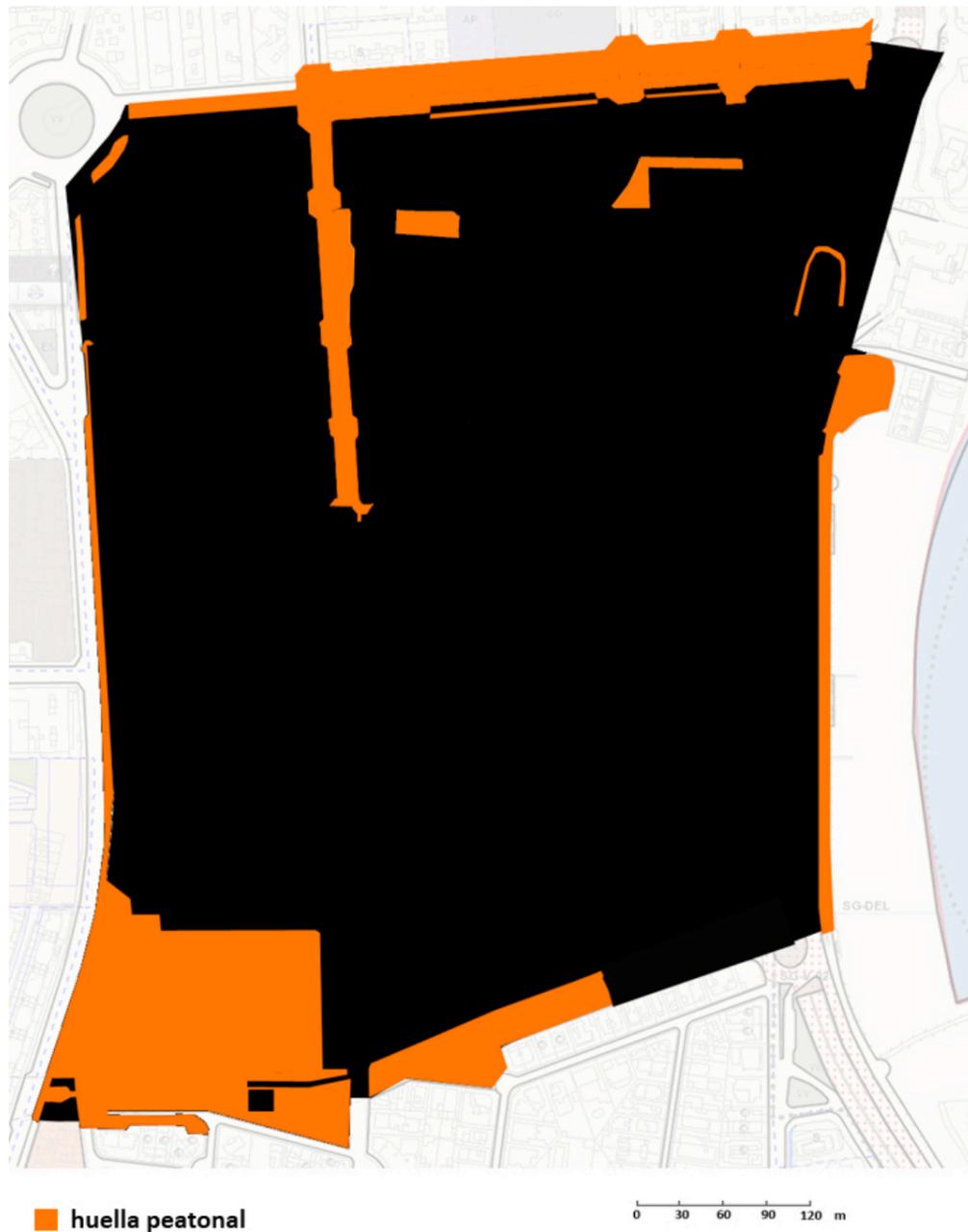
Alcaravaneras : Fotoplano áreas peatonales y zonas verdes

# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS - PEATONAL

El resumen de ambos planos queda recogido en el siguiente plano de espacios abiertos:



Alcaravaneras: Huella Peatonal



Alcaravaneras: Espacios abiertos

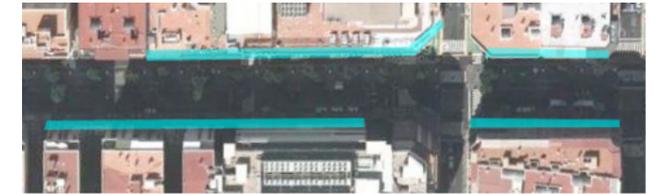
## 1.3 INVENTARIO DE LOS ELEMENTOS PEATONALES SINGULARES



**DENOMINACIÓN:** Parque del Estadio Insular  
**ORIGEN:** Transformar el antiguo estadio de fútbol en un parque urbano.  
**FECHA:** Construcción año 2015.  
**OBSERVACIONES:** Es el primer parque en el barrio de las Alcaravaneras



**DENOMINACIÓN:** Pasarela Peatonal sobre autovía GC 1  
**ORIGEN:** Salvar la autovía para conectar con la playa de las Alcaravaneras y con el Club Náutico  
**FECHA:** Construcción año 1998  
**OBSERVACIONES:** Era un punto conflictivo con numerosos accidentes por lo que una de las soluciones fue construir este paso peatonal elevado



**DENOMINACIÓN:** Soportales y Bulevar central a lo largo de la Avenida José Mesa y López. Peatonalización “suave” de un lateral de la avenida e incorporación a la acera norte  
**ORIGEN:** Plan General de Ordenación y Trazado de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria de Secundino Zuazo año 1944  
**FECHA:** Construcción de los edificios en la década de los 70. La peatonalización se realiza en el año 2012.  
**OBSERVACIONES:** Bloques de viviendas en altura PB + 9 PB + 8 y PB +7 y dos bloques comerciales del Centro Comercial del Corte Inglés donde se localizan los tramos mas largos de los soportales. En la única zona de Las Palmas de GC con una cierta continuidad de soportales. Es la primera intervención de peatonalización “low-cost” en la capital. En esta área se está llevando a cabo las nuevas obras de la Metroguagua como espacio de coexistencia peatón-bici-guagua.



**DENOMINACIÓN:** Avenida Marítima que transcurre paralela a la autopista GC-1 que va dirección hacia el sur de la isla, siendo la vía mas importante de la isla que llega hasta la zona puerto de Las Palmas de GC. El eje peatonal va desde el barrio de San Cristóbal al sur, hasta el Club Náutico al norte.  
**ORIGEN:** A comienzos de los años los años 70 se construye la autopista y de manera paralela se hizo la avenida Marítima  
**FECHA:** En 1975 ya existía la Avenida Marítima tal y como hoy se conoce, construida junto a la autovía.  
**OBSERVACIONES:** Transcurre el primer tramo de la Avenida por el barrio de Alcaravaneras (marcado en amarillo).



**DENOMINACIÓN:** Plazas Gabriel Mejías Pombo y Dr. José Ponce Arias  
**ORIGEN:** Plataforma peatonal sobre túnel Julio Luengo  
**FECHA:** Construcción año 1996  
**OBSERVACIONES:** Se habilitaron zonas de juego de niños, deporte estático y zonas estanciales. Hasta esta fecha, el barrio carecía de cualquier espacio peatonal



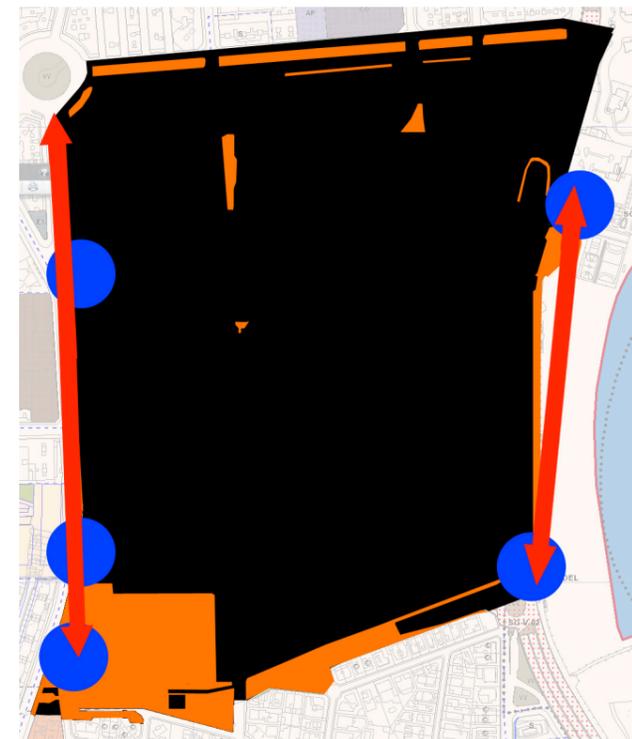
**DENOMINACIÓN:** Plaza triangular intersección calles Nestor de la Torre y Menéndez y Pelayo  
**ORIGEN:** Se transforma mediana pintada en la calzada, por una plaza peatonal incorporada a un lado de edificios  
**FECHA:** Construcción año 1989  
**OBSERVACIONES:** Cuenta con un banco corrido y además se está utilizando como zona de terraza para un local de hostelería

## 1.4 ARTICULACIÓN Y ESTRUCTURA

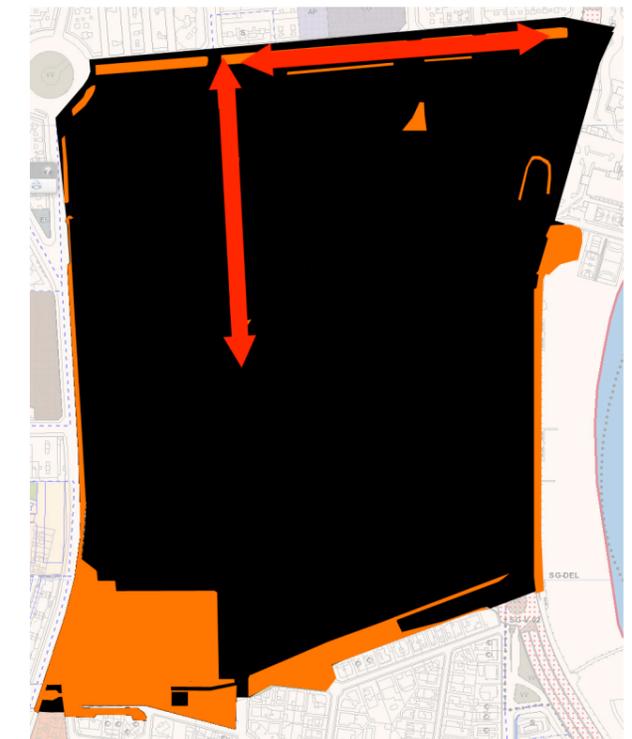
La anterior “Huella Peatonal” nos proporciona información sobre la morfología, articulación y estructura, del barrio de Alcaravaneras. La primera apreciación es la ausencia total de áreas peatonales en el interior del mismo. Los escasos elementos peatonales existentes no tienen articulación, ni estructura y tampoco hay una continuidad de los mismos. La mayoría están localizados en el contorno del barrio destacando básicamente dos ejes norte-sur, uno en Paseo del Chil al oeste y otro en la Avenida Marítima al este, con la dificultad añadida del acceso a los mismos. El acceso a Paseo de Chil se realiza a través de 3 escaleras y el acceso a la Avenida es a través de una pasarela peatonal en el Club náutico al norte y dos áreas con semáforos en la Torre de Las Palmas al sur.

Con la ejecución del Parque del Estadio Insular en el año 2015, se hace la primera gran aportación de zonas verdes en el barrio, su localización está en el margen sur del barrio.

La incorporación de la nueva zona de coexistencia peatón- metroguagua servirá para crear un nuevo eje central norte-sur en el barrio de fácil acceso, permitiendo una mejor conexión y continuidad peatonal a lo largo del barrio, posibilitando la conexión con el resto de barrios anexos.



Los ejes norte-sur (rojo) no cuentan con buenos accesos (azul) hacia el barrio



Con la metroguagua se crea un nuevo eje central (rojo) del barrio

# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS – PEATONAL

## 1.4.1 Accesos a la Avenida Marítima

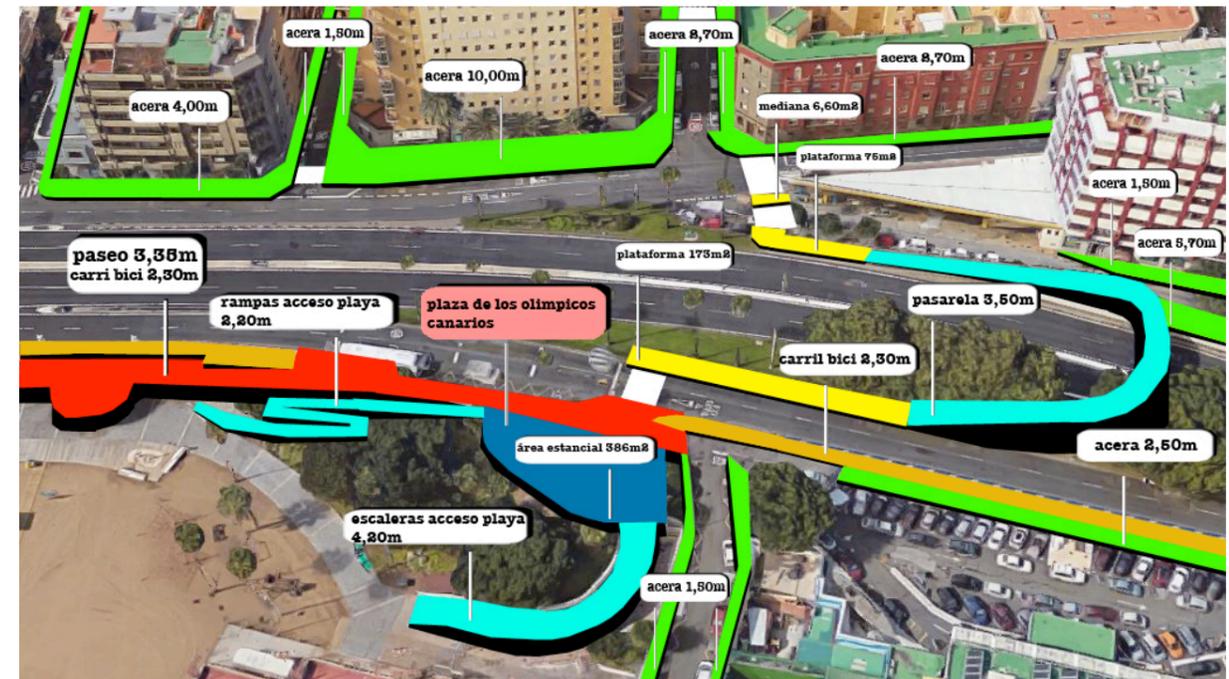
### - Acceso pasarela peatonal Club Náutico



Este acceso parte desde la calle Barcelona/Presidente Alvear del barrio 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.

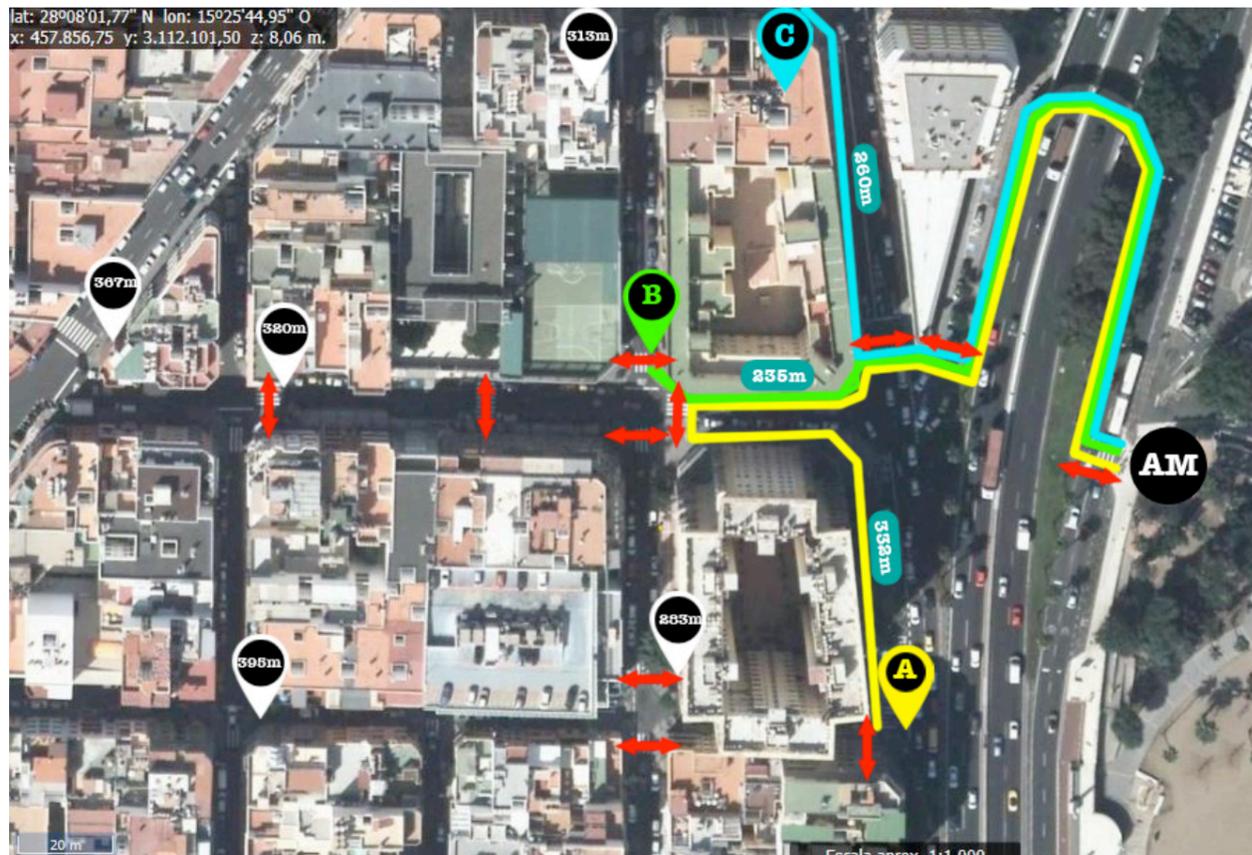


# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS – PEATONAL

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.



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 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

## - 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:

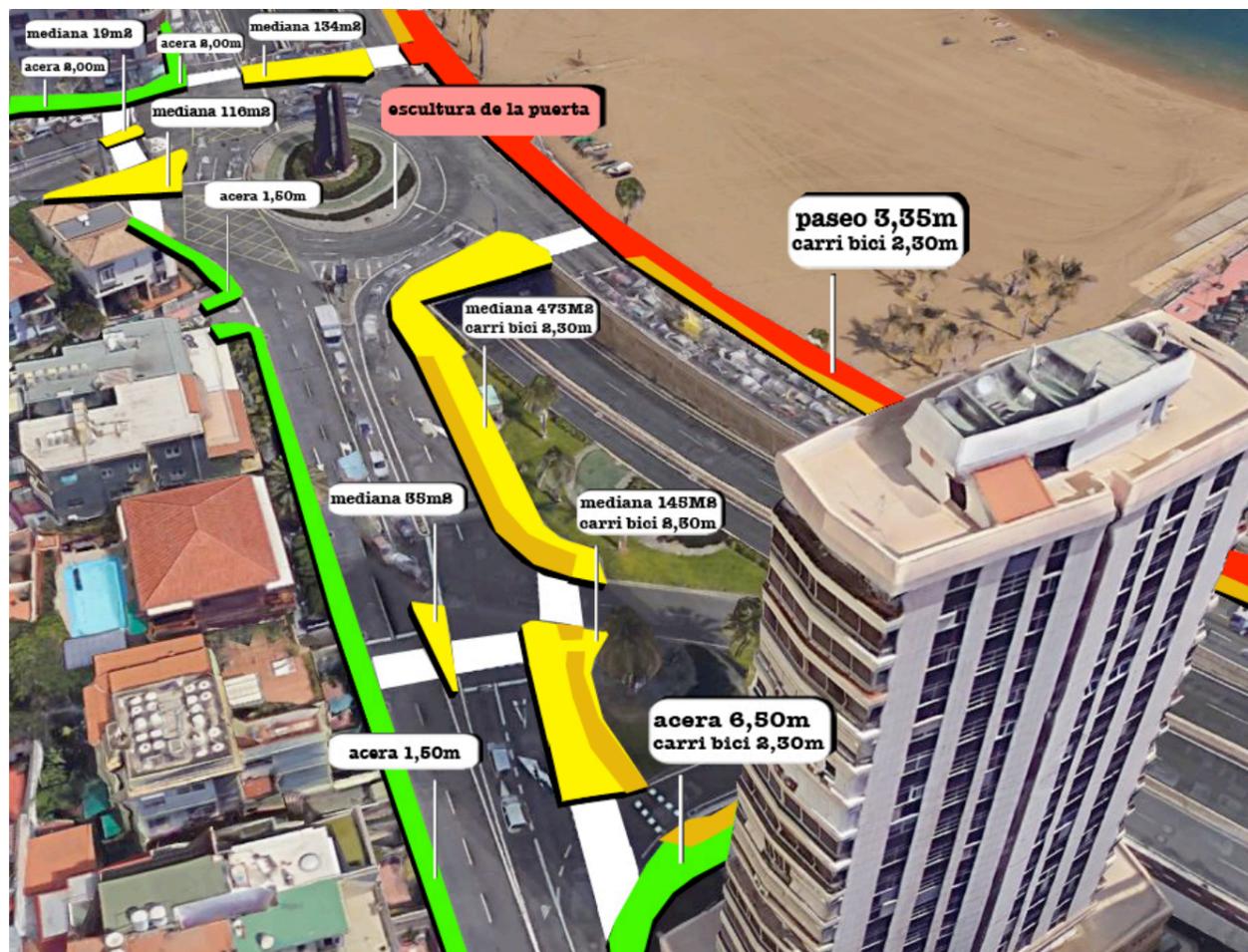
# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS – PEATONAL

- 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.

# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS – PEATONAL



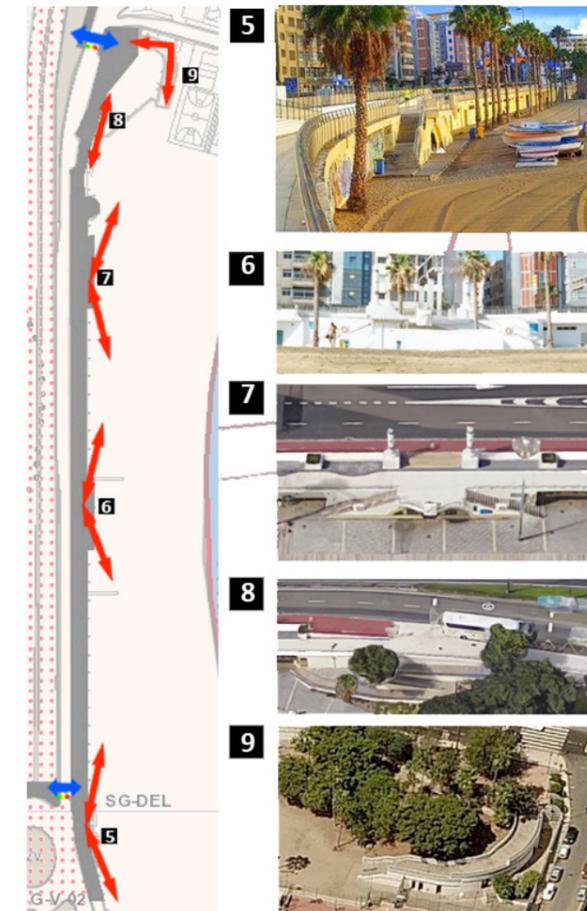
Las flechas rojas son pasos de peatones, y los puntos de localización muestran la distancia hasta llegar a la Avenida Marítima

- 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 tanto 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 más cercana a la necesidad de un peatón. El acceso sur es más recomendable que sea para los ciclistas y su conexión con el carril bici de la Avenida.

## - Acceso a la Playa de las Alcaravaneras

La playa de Las Alcaravaneras forma parte del barrio no obstante, y como se expone en el anterior apartado, el acceso a la misma no es cómodo a través del eje norte-sur de la Avenida Marítima. La única forma de acceder a la playa es a través de la Avenida con 5 puntos repartidos por la misma.



Los principales accesos están 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.



## 1.5 MEDICIÓN DE LOS ELEMENTOS PEATONALES

### - SUPERFICIE PEATONAL EN RELACIÓN A SUPERFICIE DEL BARRIO (%)

Los anteriores planos tienen su interpretación numérica en la siguiente tabla:

TABLA 1. ESPACIOS ABIERTOS BARRIO ALCARAVANERAS (en % sobre superficie total)						
BARRIO	ELEMENTOS PEATONALES	ZONAS VERDES	E. LIBRE RESIDUAL	E. LIBRE PRIVADO	ÁREA PEATONAL METROGUAGUA	TOTAL
ALCARAVANERAS	9	5	3	2	4	23

Teniendo en cuenta los espacios destinados exclusivamente al peatón, es decir los elementos peatonales y las zonas verdes, se arroja un resultado de un 14% de espacios peatonales. En la siguiente tabla se aportan los datos de la ciudad de Las Palmas de GC, además de la media de otras ciudades similares, por lo que se puede hacer un análisis comparativo:

TABLA 2. ELEMENTOS PEATONALES (en % sobre superficie total)			
CIUDAD/BARRIO	ÁREAS PEATONALES (AP)	ZONAS VERDES (ZV)	ELEMENTOS PEATONALES (AP + ZV)
ALCARAVANERAS	8,73	5,40	14,13
LAS PALMAS GC	4,42	2,58	7,00
MEDIA 22 CIUDADES	5,84	8,37	14,20

Fuente: Tesis Doctoral "Elementos Peatonales de las Ciudades Medias Españolas. Tipos, orígenes, relaciones y articulaciones" (2016)

El barrio de Alcaravaneras se sitúa en la media de las ciudades analizadas con un 14%, y justo el doble de la ciudad de Las Palmas de GC (7%), por lo que, desde un punto de vista local, los datos son muy positivos. No obstante cabe aclarar que los elementos peatonales representan en 9% y casi toda la zona verde se concentra en el mismo punto, que es el Parque del Estadio Insular.

En la actualidad se está trabajando en la ejecución de las obras de un nuevo sistema de transporte basado en el BRT (Bus Rapid Transit), denominado Metroguagua. Dichas obras están reordenando el espacio e incorporando en muchos proyectos nuevos espacios para el peatón. En este barrio se están ejecutando dos zonas de coexistencia con el transporte público colectivo de las guaguas municipales, están localizadas en la calle Galicia y en la Av. Mesa y López. Con la aportación de un nuevo espacio peatonal la cifra del barrio se incrementará hasta un 18%, dato muy positivo llegando a ser peatonal casi una cuarta parte del espacio del barrio.

### - SUPERFICIE PEATONAL EN RELACIÓN A LA POBLACIÓN (m<sup>2</sup>/hab)

Al igual que en anterior apartado, la tabla comparativa es la siguiente:

TABLA 3. RELACIÓN ELEMENTOS PEATONALES SEGÚN POBLACIÓN (en m <sup>2</sup> / hab)			
CIUDAD/BARRIO	ÁREAS PEATONALES (AP)	ZONAS VERDES (ZV)	ELEMENTOS PEATONALES (AP + ZV)
ALCARAVANERAS	2,41	1,49	3,91
LAS PALMAS GC	3,06	1,78	4,85
MEDIA 22 CIUDADES	4,16	6,97	11,13

Fuente: Tesis Doctoral "Elementos Peatonales de las Ciudades Medias Españolas. Tipos, orígenes, relaciones y articulaciones" (2016)

En este caso, los datos del barrio de Alcaravaneras están por debajo si bien están muy próximos a las cifras de la capital, con solo 1 punto de diferencia. Peores resultado arroja la comparación con las ciudades españolas, con un resultado casi 3 veces menor.

### - SUPERFICIE DEL BARRIO SIN ELEMENTO PEATONALES (%)

TABLA 4. ÁREAS SIN ELEMENTOS PEATONALES (en % sobre la superficie total)	
ALCARAVANERAS	85,87
LAS PALMAS GC	93
MEDIA 22 CIUDADES	85,8

Fuente: Tesis Doctoral "Elementos Peatonales de las Ciudades Medias Españolas. Tipos, orígenes, relaciones y articulaciones" (2016)

El barrio está justo en la media de las ciudades analizadas con algo más del 85% de su superficie sin elementos peatonales, mientras que la comparación con Las Palmas de GC, es más positiva con una cifra casi 8 puntos por debajo.

### - SUPERFICIE PEATONAL EN RELACIÓN CON HECTÁREA DEL BARRIO (m<sup>2</sup>/ha)

TABLA 5. RELACIÓN SUPERFICIE ELEMENTOS PEATONALES POR HECTÁREA DE CIUDAD (en m <sup>2</sup> /ha)	
ALCARAVANERAS	1.413,20
LAS PALMAS GC	699,98
MEDIA 22 CIUDADES	1.409,82

Fuente: Tesis Doctoral "Elementos Peatonales de las Ciudades Medias Españolas. Tipos, orígenes, relaciones y articulaciones" (2016)

Matemáticamente el valor numérico de esta tabla es la misma base que los resultados totales de la Tabla 2, considerándose este índice más idóneo de cara a proporcionar información de superficies, al ser más asimilable y con cifras de mejor comprensión. Los datos de Alcaravaneras están incluso por

# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS – PEATONAL

encima de la media de las 22 ciudades analizadas y supera en mas del doble a la capital.

## - SUPERFICIE URBANA SITUADA A MENOS DE 125m DE UN ELEMENTO PEATONAL (%)

TABLA 5. SUPERFICIE URBANA SITUADA A MENOS DE 125m DE UN ELEMENTO PEATONAL (en %)	
ALCARAVANERAS	34,40
LAS PALMAS GC	48,96
MEDIA 22 CIUDADES	67,64

Fuente: Tesis Doctoral "Elementos Peatonales de las Ciudades Medias Españolas. Tipos, orígenes, relaciones y articulaciones" (2016). Aclara que en este caso la superficie es de menos de 200m al considerarse la superficie total de la ciudad

Es este índice, el barrio de Alcaravaneras arroja peores resultados, motivados básicamente por la escasa existencia de elementos peatonales en el interior del barrio. Sus datos están casi 15 puntos por debajo de la ciudad y casi a la mitad de la media de las 22 ciudades. En resumen un tercio de la superficie del barrio está próximo a un elemento peatonal.

## - LONGITUD PEATONAL DE LAS CALLES DEL BARRIO (%)

TABLA 6. LONGITUD PEATONAL DE CALLES DEL BARRIO (en %)	
ALCARAVANERAS	16,20

Fuente: Elaboración propia sobre planos del PGOU de Las Palmas de GC

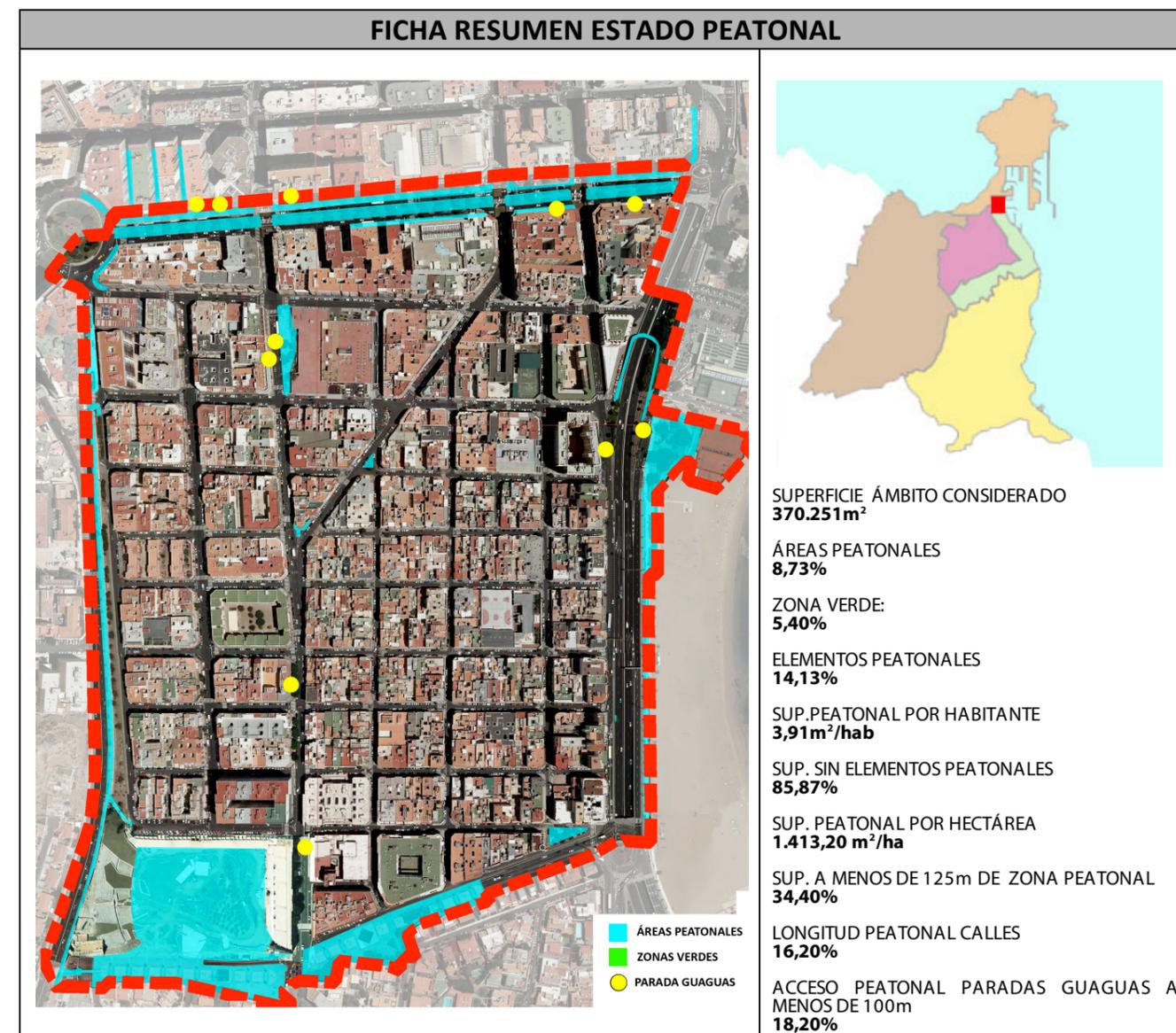
La longitud peatonal de las áreas peatonales representan una cifra por debajo del 20%, por lo que mas del 80% del barrio está destinado longitudinalmente a calzada y por tanto al tráfico rodado.

## - ACCESO PEATONAL PARADAS DE GUAGUAS A MENOS DE 100m (%)

TABLA 7. ACCESO PEATONAL A PARADAS DE GUAGUAS A MENOS DE 100m (en %)	
ALCARAVANERAS	18,20

Fuente: Elaboración propia sobre planos del PGOU de Las Palmas de GC

El barrio cuenta con 5 paradas de guaguas, siendo el acceso peatonal a las mismas de menos de un 20% del barrio. Esto pone de manifiesto las dificultades para acceder a las paradas del servicio de transporte público colectivo que pasa por el barrio.





## 2. ESTADO VEHÍCULO PRIVADO Y APARCAMIENTO

Existe una íntima relación del peatón con el vehículo privado, por lo que se considera de especial interés tener en cuenta esta consideración en este estudio, tanto por el espacio que ocupa, como por lo representa que en el barrio.

### 2.1 ESTACIONAMIENTO DEL VEHÍCULO PRIVADO

#### 2.1.1 Estacionamiento en superficie de calzada

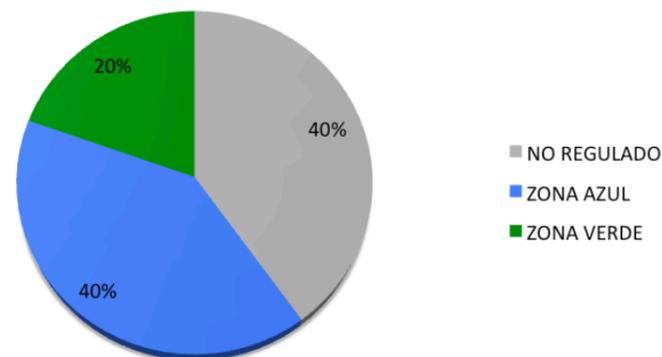
La distribución del aparcamiento y la ocupación de la superficie del barrio es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN DE LA SUPERFICIE DE CALZADA (en Nº)								
ALCARAVANERAS	PLAZAS Z.AZUL*	PLAZAS Z.VERDE	PLAZAS NO PAGO	RESERVA PMR	CARGA Y DESCARGA	VEHÍCULOS ESPECIALES	MOTOS	CONTENEDORES
<b>NºPLAZAS</b>	531	258	527	40	110	56	198	162

Fuente: Elaboración propia

\* Hay 44 plazas de unos combinado de zona azul y de carga y descarga según horario; en esta tabla se consideran como zona azul al tener un horario mas extendido

Considerando únicamente la distribución de plazas para vehículos privados en superficie, la distribución porcentual es la siguiente:



Existe un total de 1.316 plazas para vehículos privados para aparcar en la superficie de la calzada del barrio de las que el 40% no están reguladas, el 40% son plazas para no residentes y el 20% son plazas para residentes.

Por otro lado si consideramos el horario nocturno, es decir una vez finalizado los horarios de la zona azul, verde y carga y descarga, el número de plazas de garaje en calzada se aumenta a 1.426, siendo el total de las mismas gratuitas en un horario de 20h a 8h.

#### 2.1.2 Estacionamiento en interior de edificios

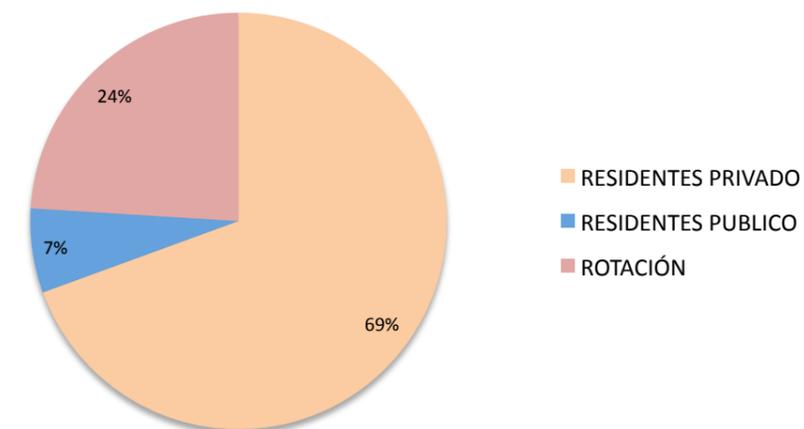
Se va a considerar las plazas de garaje en el interior de edificios privados, así como las que se encuentran en los aparcamientos públicos con plazas destinadas a residentes y a rotación, con son el parking Flor Isleña, el parking del Mercado Central y el parking Plaza de España.

ALCARAVANERAS	EDIFICIOS PRIVADOS	PARKING PUBLICO		TOTAL
	RESIDENTES	RESIDENTES	ROTACIÓN	
<b>Nº PLAZAS GARAJE</b>	2.896	273	1.002	<b>4.171</b>

Fuente: Elaboración propia

No se ha tenido en cuenta el parking público comercial en el Corte Inglés de 260 plazas al ser exclusivo para los clientes del centro comercial

La anterior tabla queda reflejada del siguiente modo:

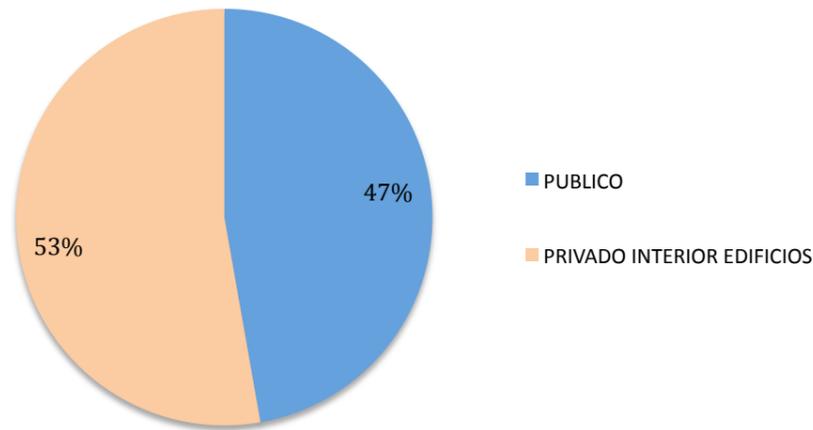


#### 2.1.3 Plazas de garaje totales en el barrio

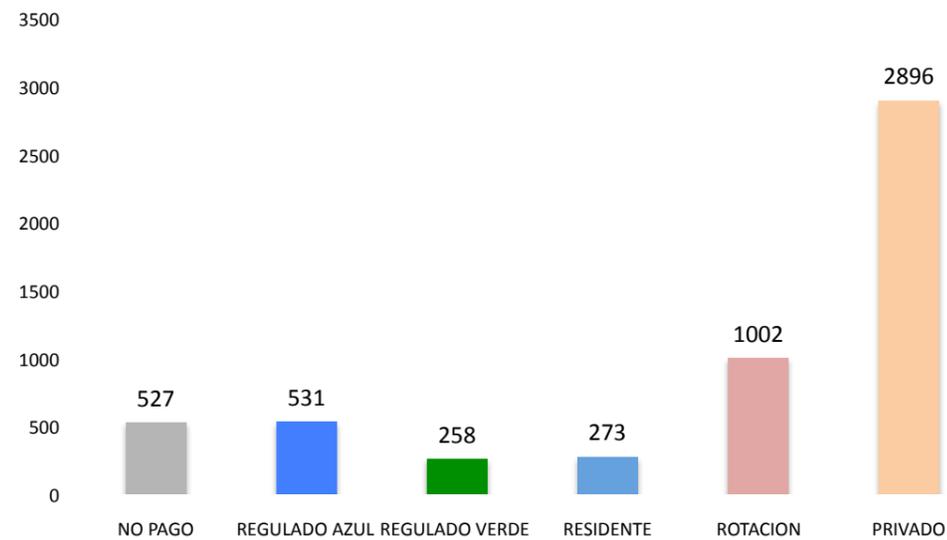
Teniendo en cuenta las anteriores tablas, se elabora la siguiente con la distribución total de las plazas de garaje:

TIPOLOGIA	PARKING PUBLICO	PRIVADO INTERIOR EDIFICIOS	TOTAL
<b>NºPLAZAS GARAJE</b>	2.591	2.896	<b>5.487</b>

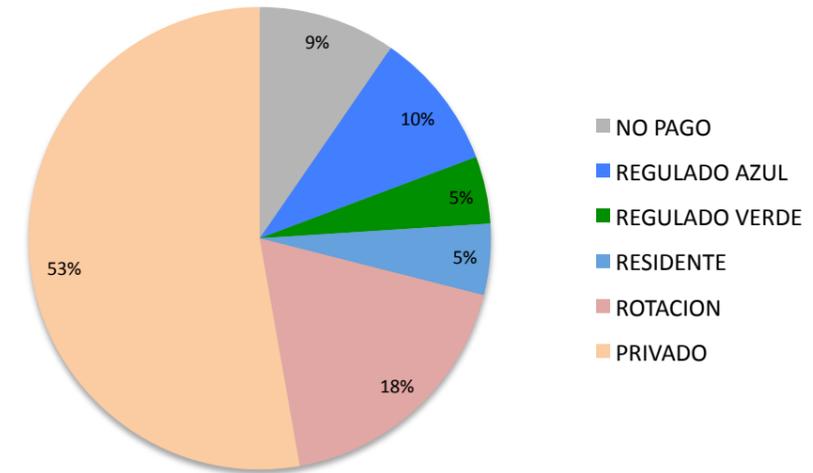
# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



La distribución de plazas de aparcamiento en zona pública (calzada y parking públicos) y en el interior de edificios privados, está equilibrado con un ligero aumento de los últimos. La relación del número de plazas por cada tipología de aparcamiento queda representado de la siguiente manera:



Este gráfico en porcentajes, figura de la siguiente forma:



Se puede resumir el número de plazas de garaje según la tipología del conductor sea o no residentes en el barrio, en el siguiente cuadro:

TIPOLOGÍA	PLAZAS GARAJE RESIDENTES	PLAZAS GARAJE NO RESIDENTES
NÚMERO	3.954	2.060
PORCENTAJE	72%	38%

Si consideramos únicamente las plazas de garaje en superficie y en parking público el resultado es el siguiente:

TIPOLOGÍA	PLAZAS GARAJE RESIDENTES	PLAZAS GARAJE NO RESIDENTES
NÚMERO	1058	2060
PORCENTAJE	41%	80%

Aclarar que hay una tipología combinada para ambos grupos que es la de aparcamiento en superficie de no pago. En el caso del residente, las opciones para apacar son las siguientes:

- calzada aparcamiento no regulado
- calzada aparcamiento zona verde
- aparcamiento en edificio privado

# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



ALCARAVANERAS – PEATONAL

- aparcamiento en parking público plazas de residentes

En el caso de no residentes, las posibilidades son:

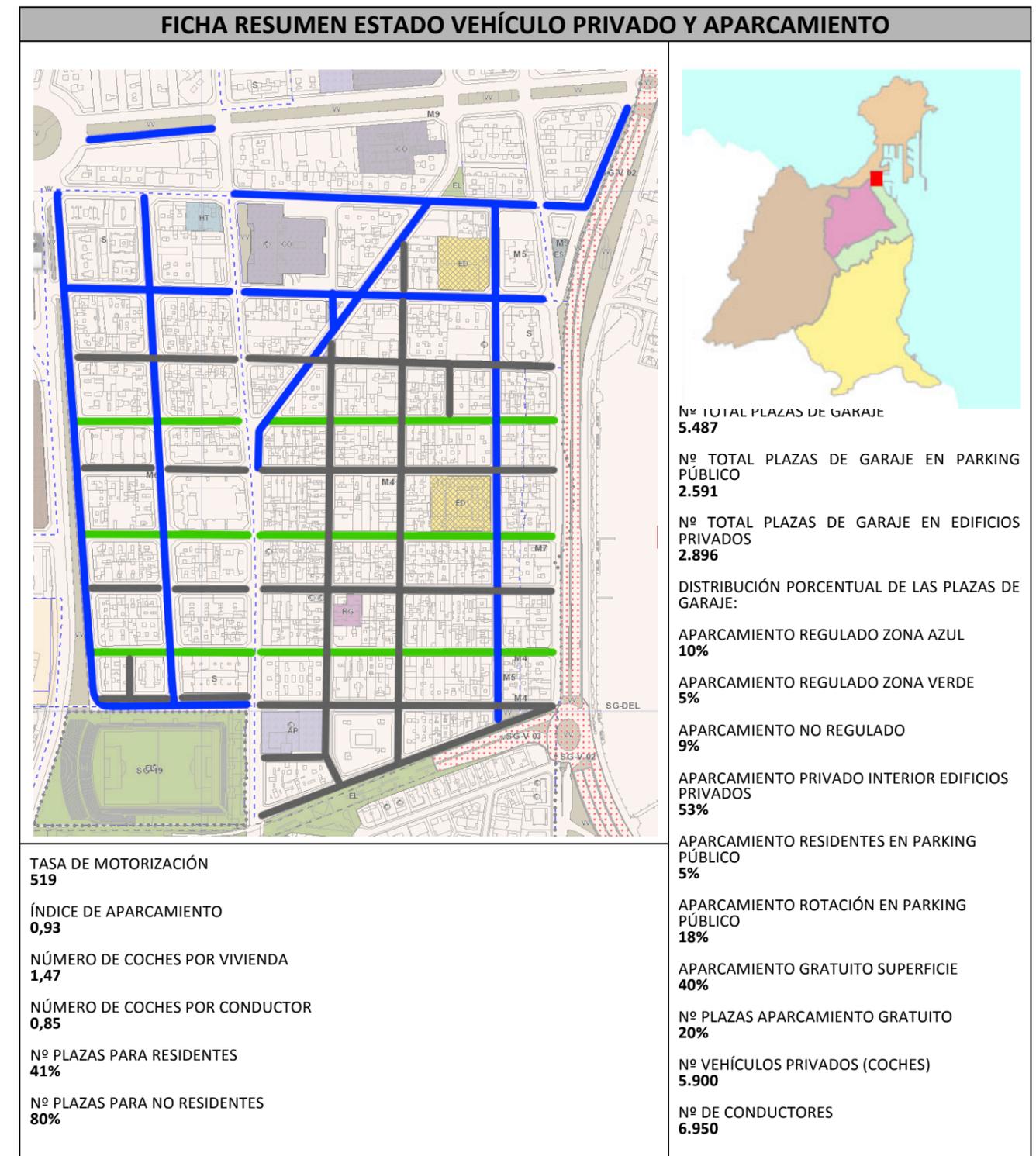
- calzada aparcamiento no regulado
- calzada aparcamiento zona azul
- aparcamiento público plazas en rotación

## 2.2 TASA DE MOTORIZACIÓN Y NÚMERO DE VEHÍCULOS

Más complejo resulta calcular el número de vehículos privados matriculados en el barrio. Extrapolando los datos de la Dirección General de Tráfico en noviembre de 2016, para Las Palmas de GC, resulta un número de 1,015 de vehículos privados por conductor (ciclomotores, motocicletas y turismos), considerando un censo de conductores de un 52% de la población. De esta fórmula se puede deducir unos 6.900-7.000 vehículos privados en el barrio, de los que casi el 85% son turismos es decir unos 5.900 coches.

Esto equivale a una tasa de motorización de 519 vehículos por cada 1000 habitantes. No obstante si consideramos únicamente los datos referentes a los turismos, y analizamos las anteriores tablas, se obtienen los siguientes índices:

- Índice de aparcamiento: 0,93
- Número de coches por vivienda: 1,47
- Número de conductores por vivienda: 1,74
- Número de coches por conductor: 0,85
- Aparcamiento gratuito en superficie: 40%
- Número de plazas de aparcamiento gratis (respecto al total sin parking privado): 20%
- Número de plazas para aparcar para residente: 41%
- Número de plazas para aparcar para no residentes: 80%





## 3. PLANOS ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Se aportan 20 planos como complemento gráfico de este apartado de “Análisis y diagnóstico”, base para el siguiente apartado de “Propuestas”. Los planos analizados son:

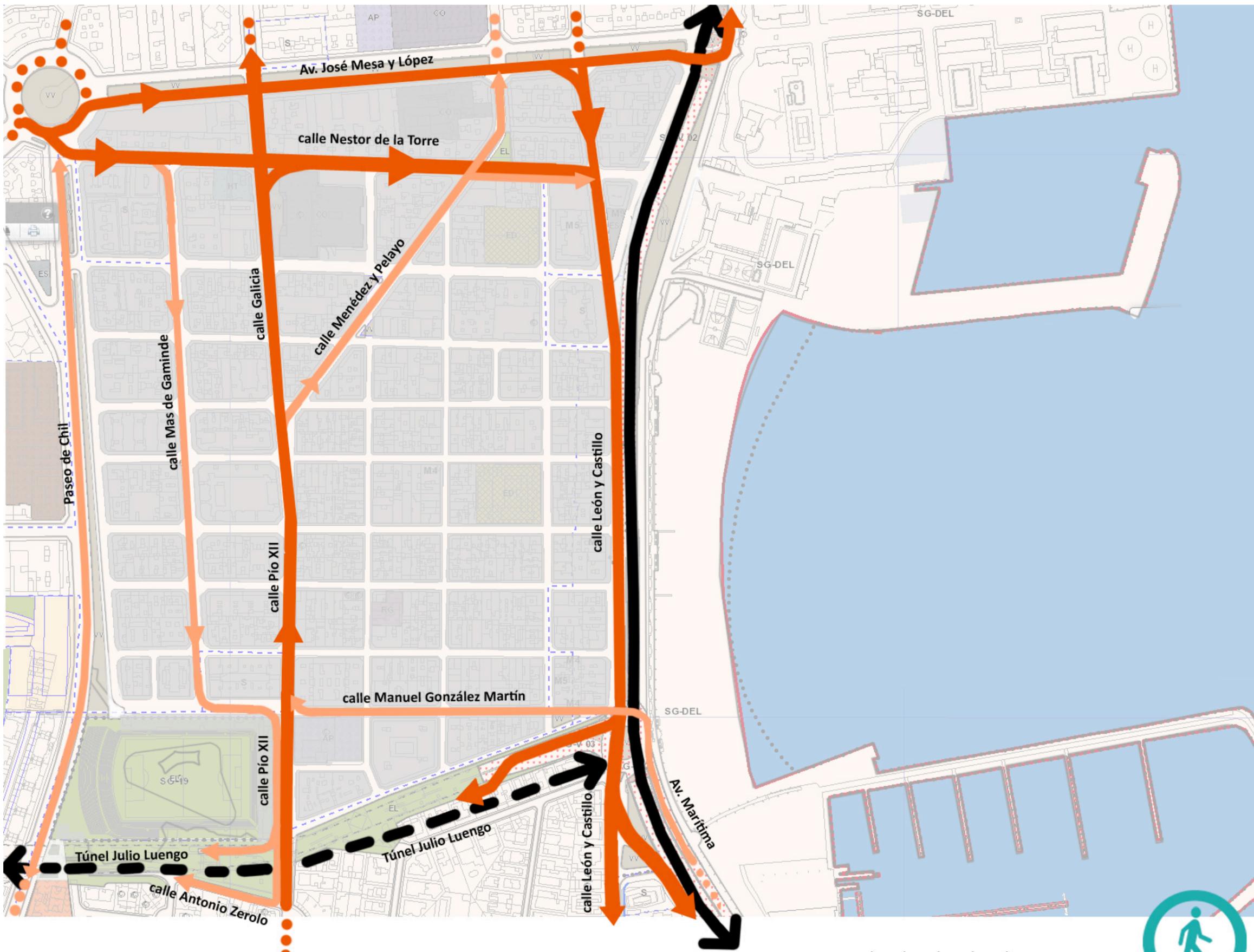
- VÍAS DE CIRCULACIÓN
  - EDIFICIOS DESTACADOS
  - ALTURA EDIFICIOS
  - POBLACIÓN POR SECCIONES
  - APARCAMIENTO EN SUPERFICIE
  - ACCESO A EDIFICIOS Y PARKING PÚBLICO
  - PLAZAS DE GARAJE DE ESTACIONAMIENTO NO REGULADO
  - PLAZAS DE GARAJE DE ESTACIONAMIENTO REGULADO
  - APARCAMIENTO INTERIOR DE EDIFICIOS
  - MOBILIARIO URBANO
  - ÁRBOLES PLANTADOS EN LA CALLE
  - TRANSPORTE PÚBLICO Y BICICLETA
  - FUTUROS MEDIOS DE TRANSPORTE
  - ESPACIOS ABIERTOS
  - DESPLAZAMIENTO PEATONAL
    - Pasarela Peatonal Club Náutico
    - Pasos de peatones Torre de Las Palmas
  - ELEMENTOS PEATONALES SINGULARES
  - HUELLA PEATONAL
- ACTIVIDAD FRENTE DE FACHADAS
  - INACTIVIDAD FRENTE DE FACHADA PLANTA BAJA
  - ACTIVIDAD COMERCIAL PLANTAS BAJAS



**PLANOS**

**ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO**

**BARRIO DE LAS ALCARAVANERAS**

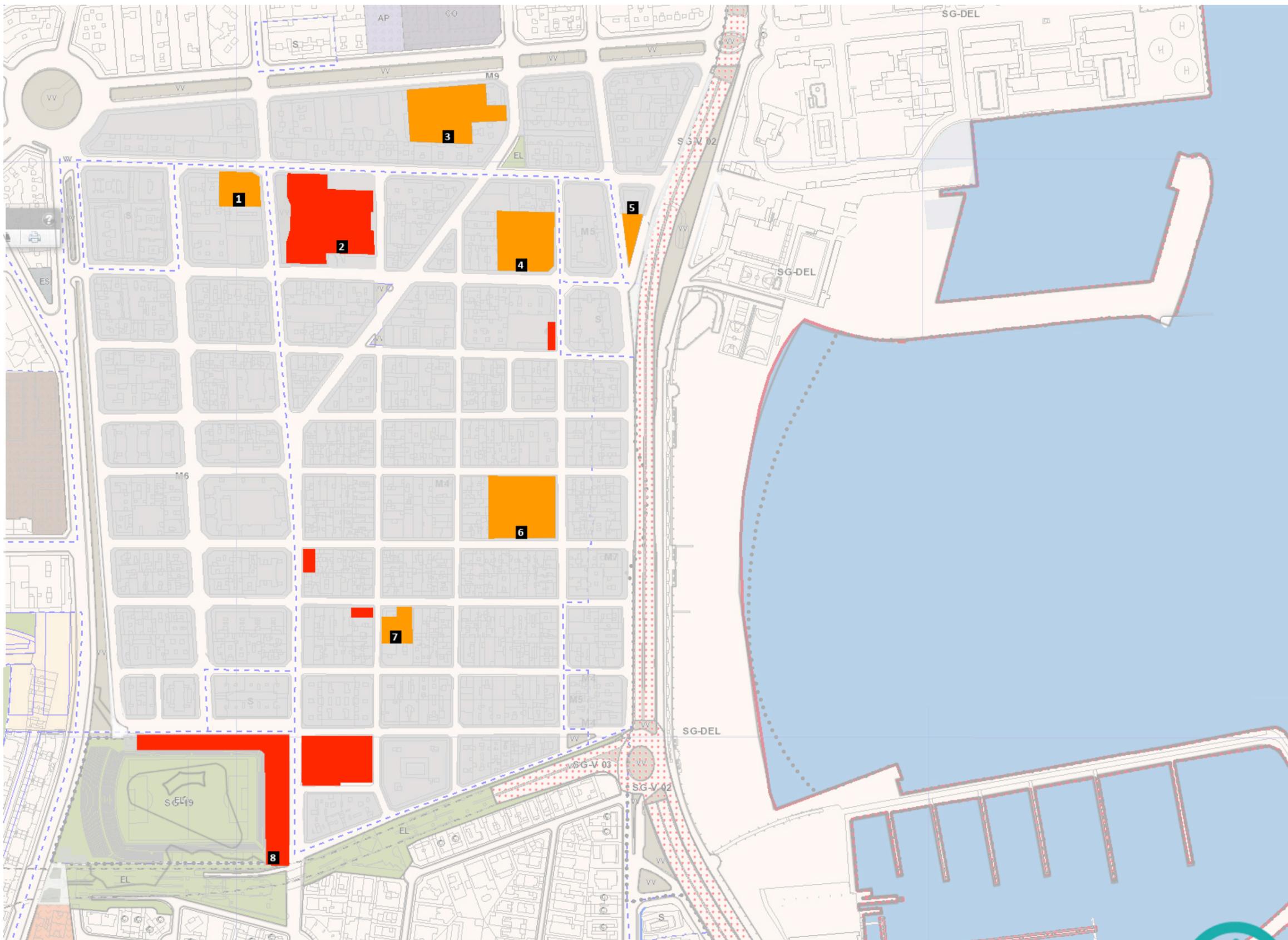


**VÍAS DE CIRCULACIÓN**

- autopista GC1
- túnel Julio Luengo
- vía principal
- vía secundaria

0 30 60 90 120 m





**EDIFICIOS DESTACADOS**

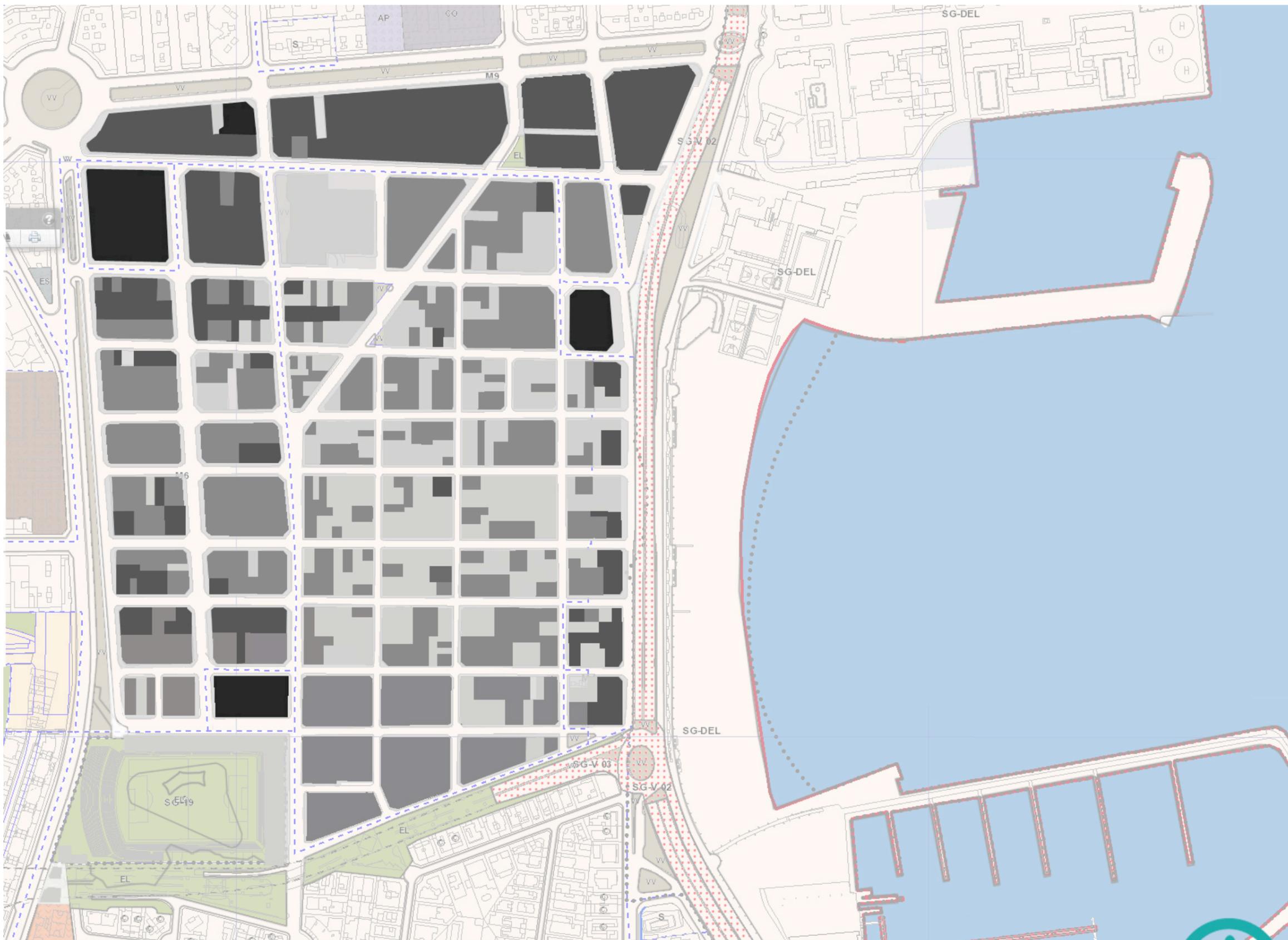
■ catalogado

■ singulares

- |                      |                                   |                                    |
|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| <b>1</b> hotel       | <b>4</b> ceip                     | <b>7</b> centro religioso católico |
| <b>2</b> mercado     | <b>5</b> gasolinera               | <b>8</b> antiguo campo de fútbol   |
| <b>3</b> c.comercial | <b>6</b> centro enseñanza privado |                                    |

0 30 60 90 120 m



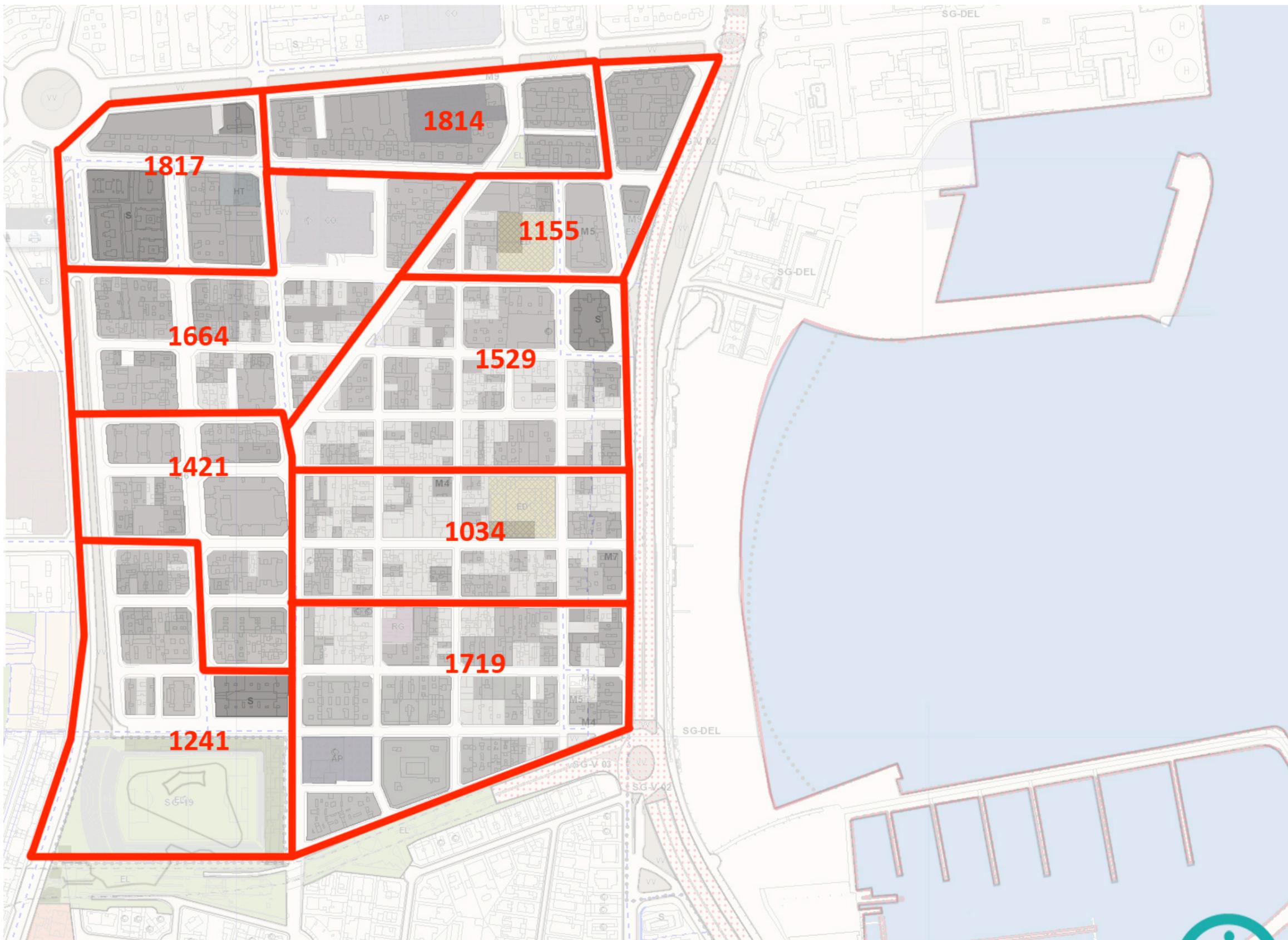


**ALTURA DE LOS EDIFICIOS**

■ 1-3 plantas	■ 7-10 plantas
■ 4-6 plantas	■ mas de 10 plantas

0 30 60 90 120 m

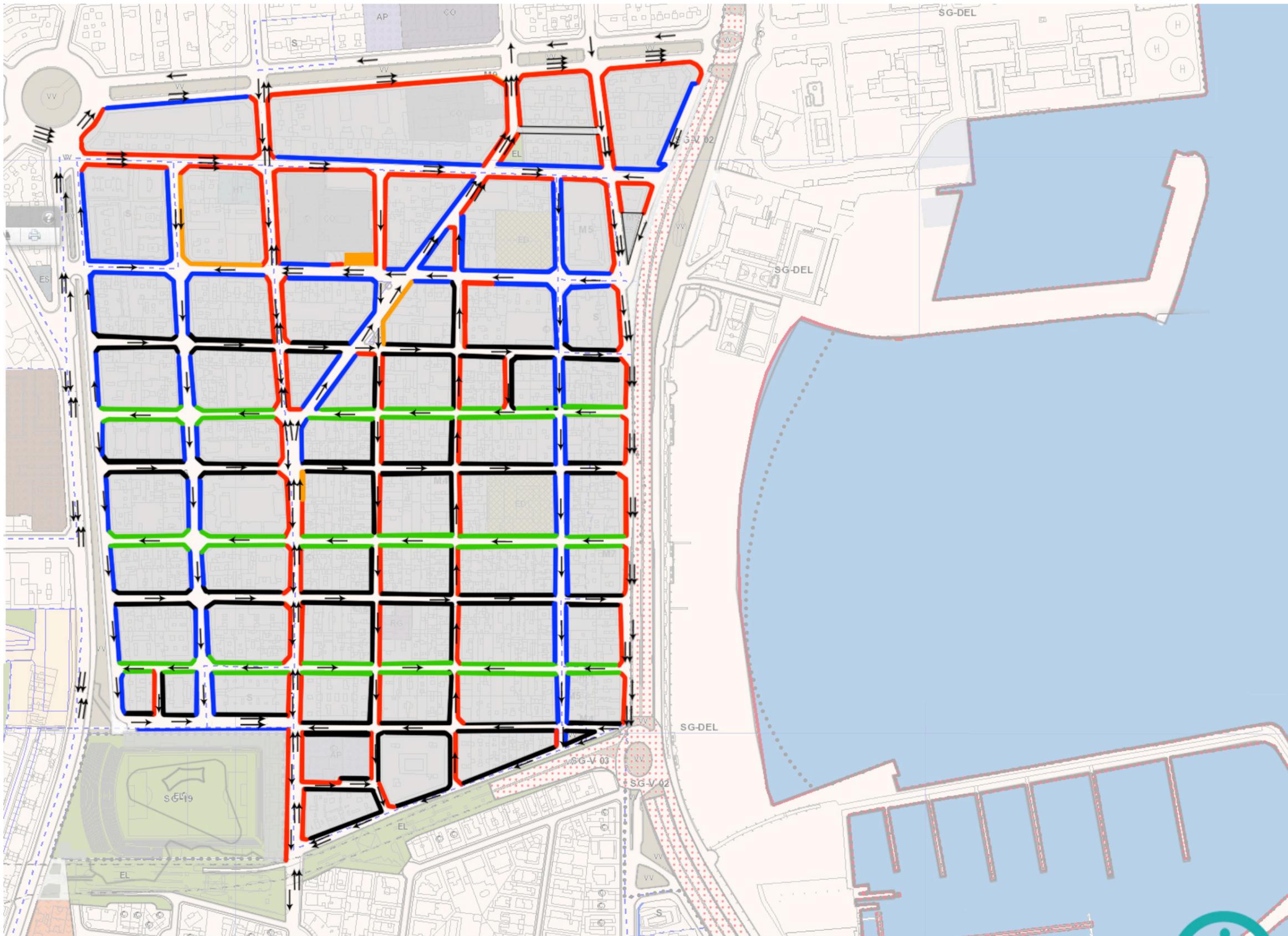




POBLACIÓN POR SECCIONES

0 30 60 90 120 m



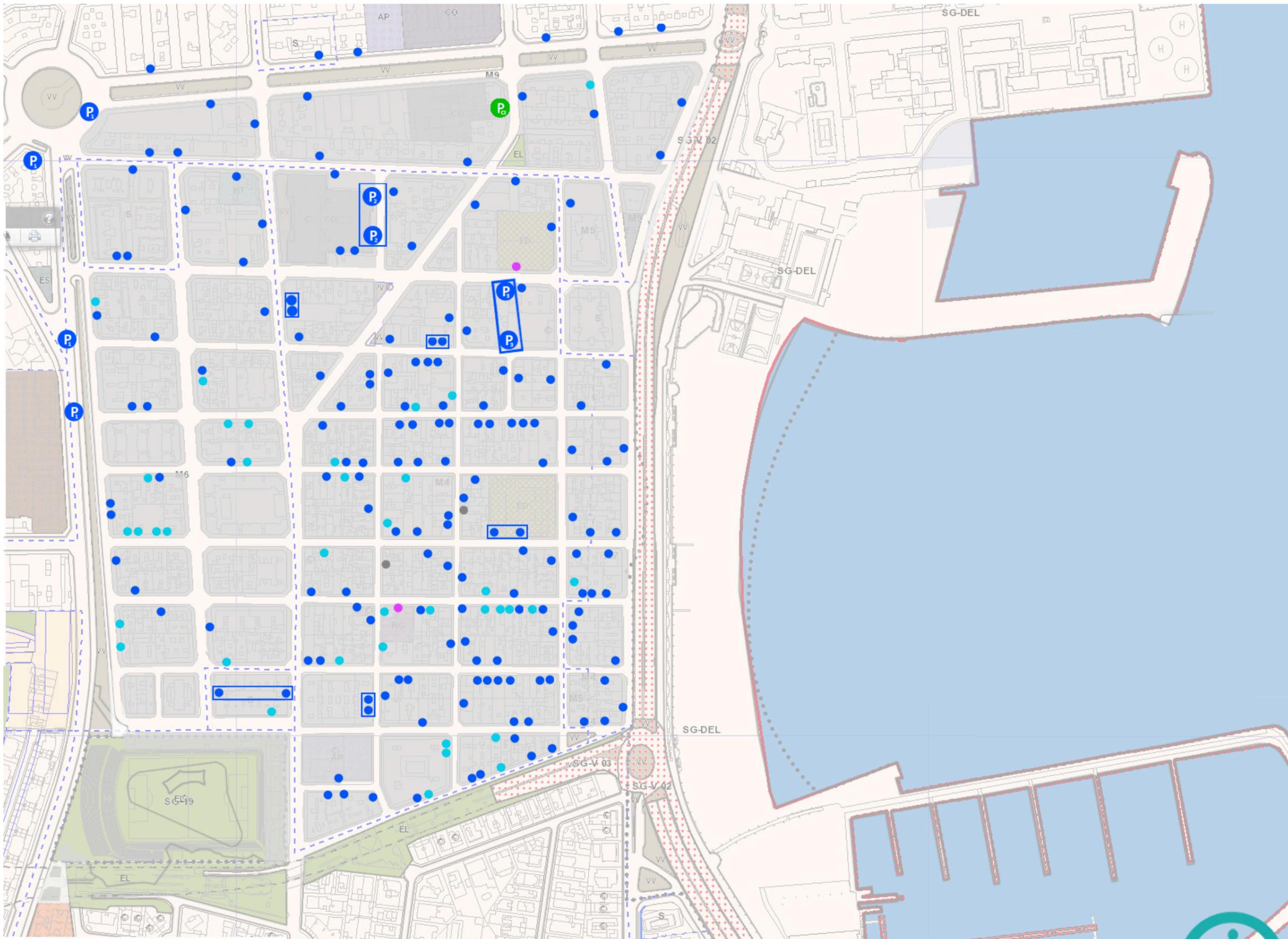


**APARCAMIENTO EN SUPERFICIE**

- █ aparcamiento regulado zona verde (residentes)
- █ aparcamiento regulado zona azul (no residentes)
- █ aparcamiento sin regular
- █ aparcamiento vehículos especiales
- █ sin aparcamiento en superficie
- $\Rightarrow$  sentido circulación

0 30 60 90 120 m



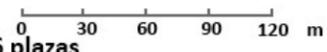


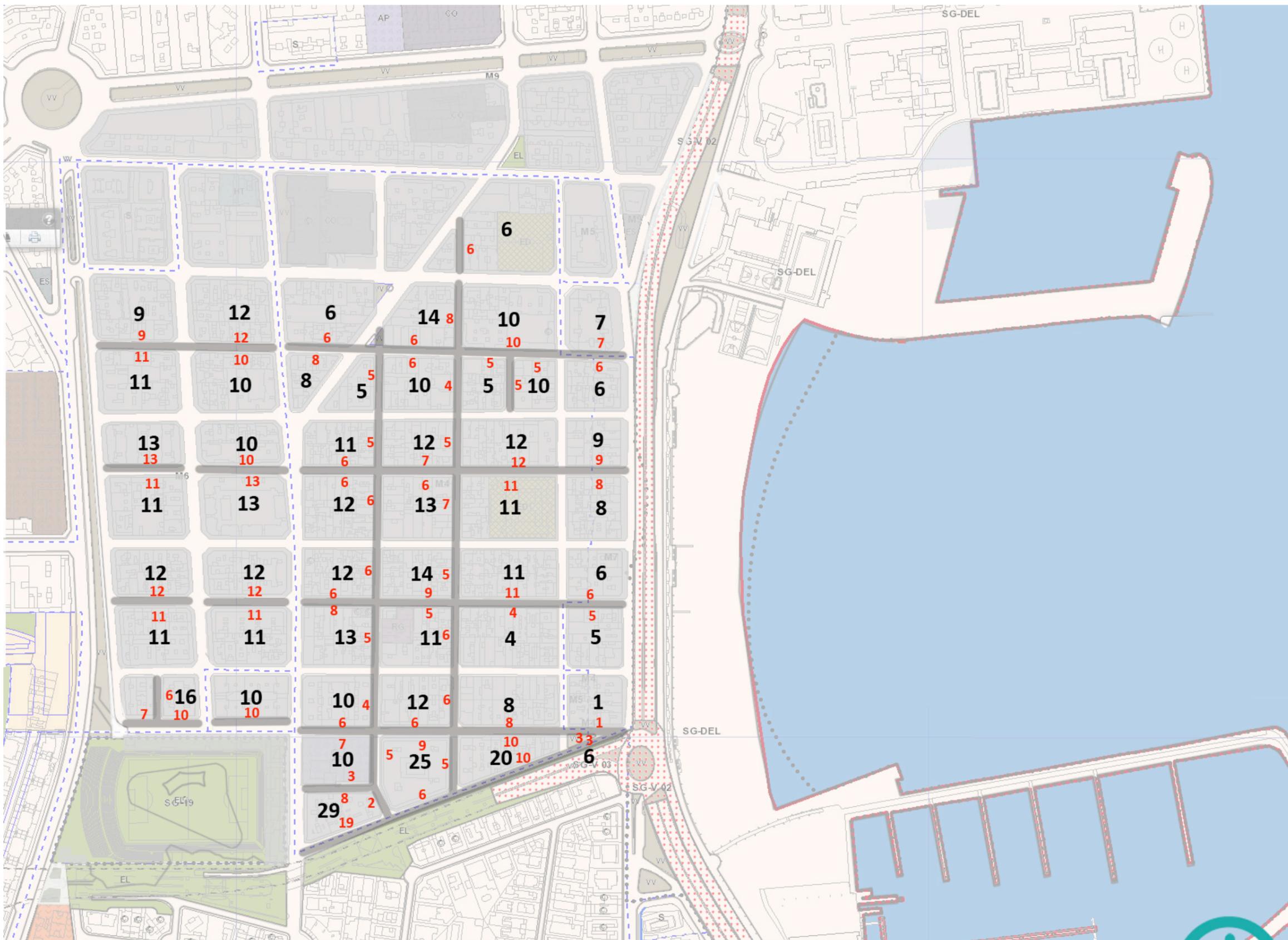
**ACCESO A EDIFICIOS Y PARKING PÚBLICOS**

- acceso a edificio sin vado
- vado temporal
- vado permanente
- salida emergencia
- parking público 24h
- parking público centro comercial

**PARKING USO PÚBLICO**

- parking público SABA plaza de españa: 459 plazas
- parking público APARCAMIENTO MERCADO CENTRAL SL mercado central: 206 plazas
- parking público FLOR ISLEÑA: 350 plazas
- parking público CORTE INGLÉS: 260 plazas



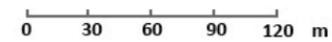


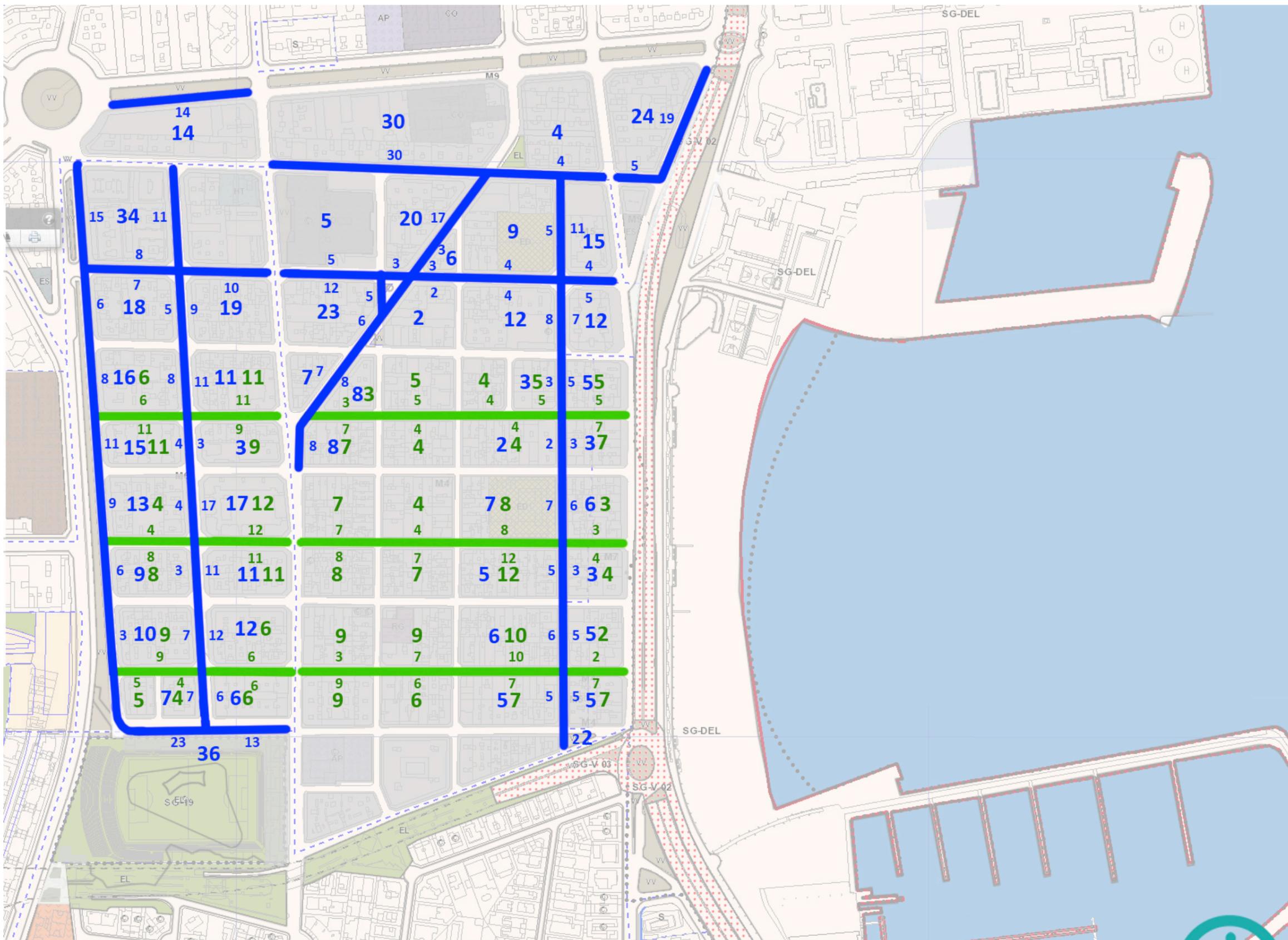
**PLAZAS DE GARAJE DE ESTACIONAMIENTO NO REGULADO**

**19** nº plazas de garaje lateral de manzana

**25** nº plazas de garaje total de la manzana

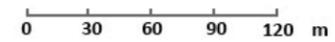
■ calles con estacionamiento no regulado

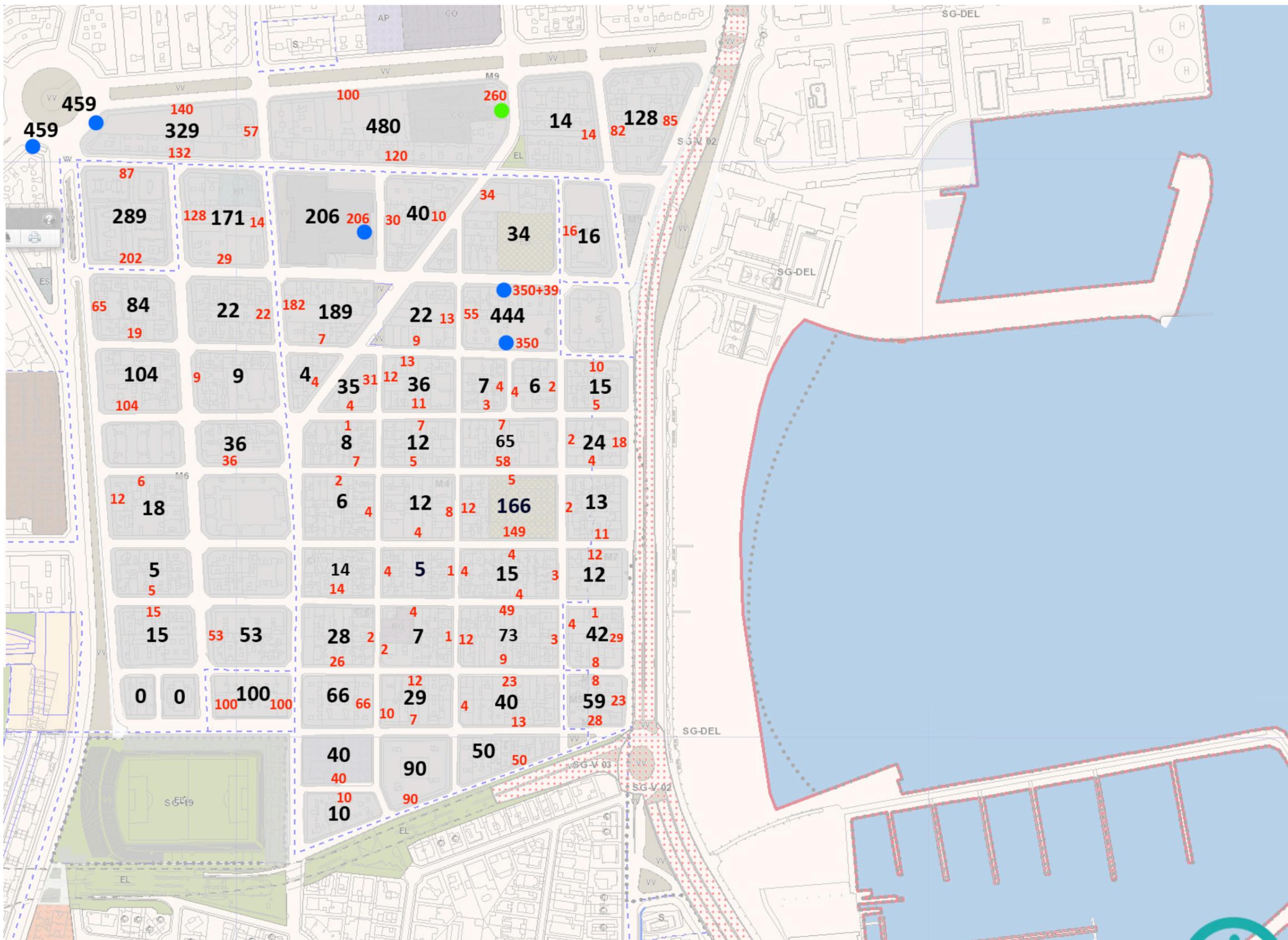




**PLAZAS DE GARAJE DE ESTACIONAMIENTO REGULADO**

- 13** 2 nº plazas de garaje lateral de manzana
- 52** nº plazas de garaje total de la manzana
- calles con estacionamiento regulado azul - verde

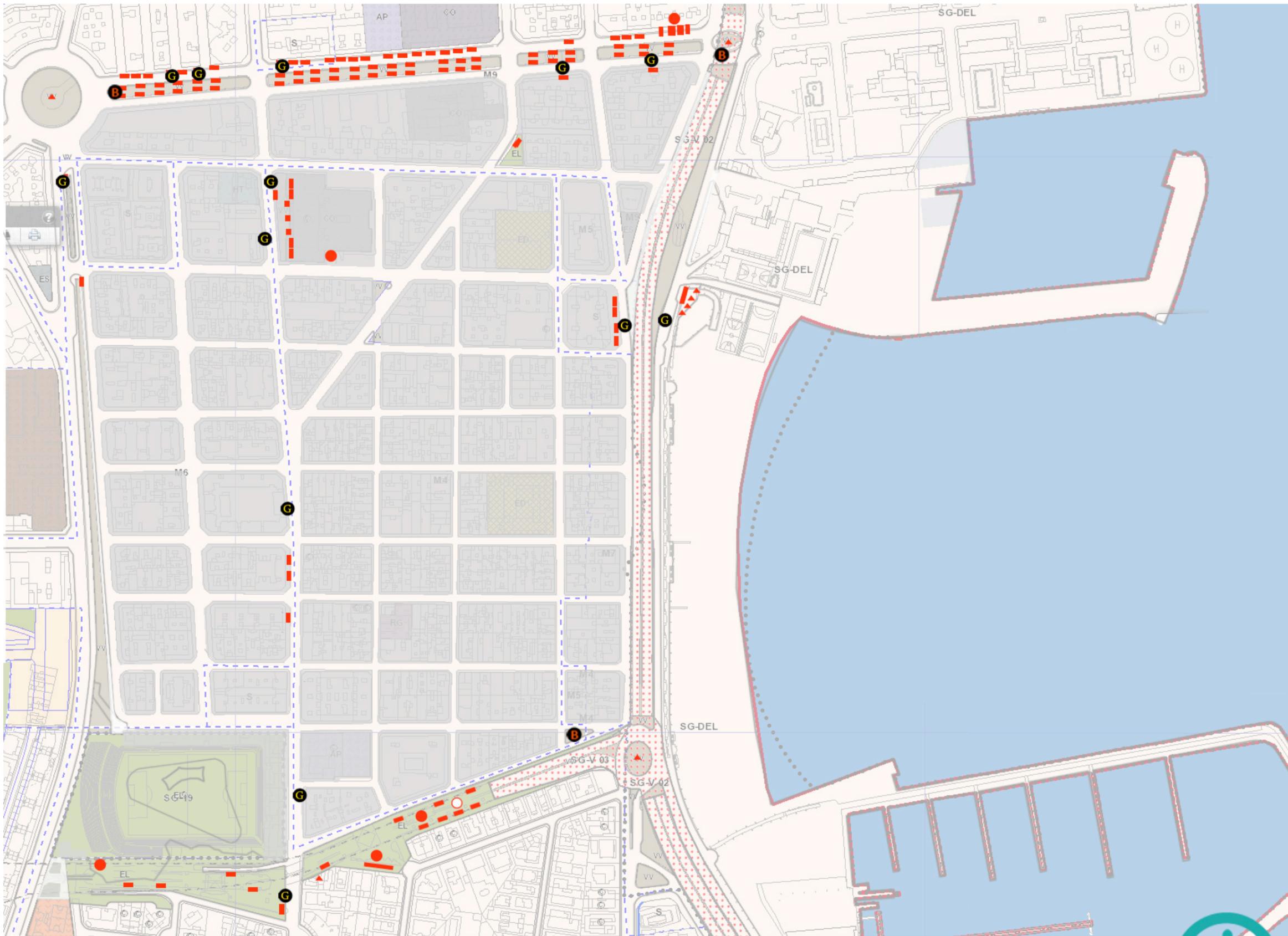




**APARCAMIENTO EN INTERIOR DE EDIFICIOS**

- 66** n° plazas de garaje acceso por lateral
- 40** n° plazas de garaje total de la manzana
- Blue dot** parking público 24h
- Green dot** parking público centro comercial



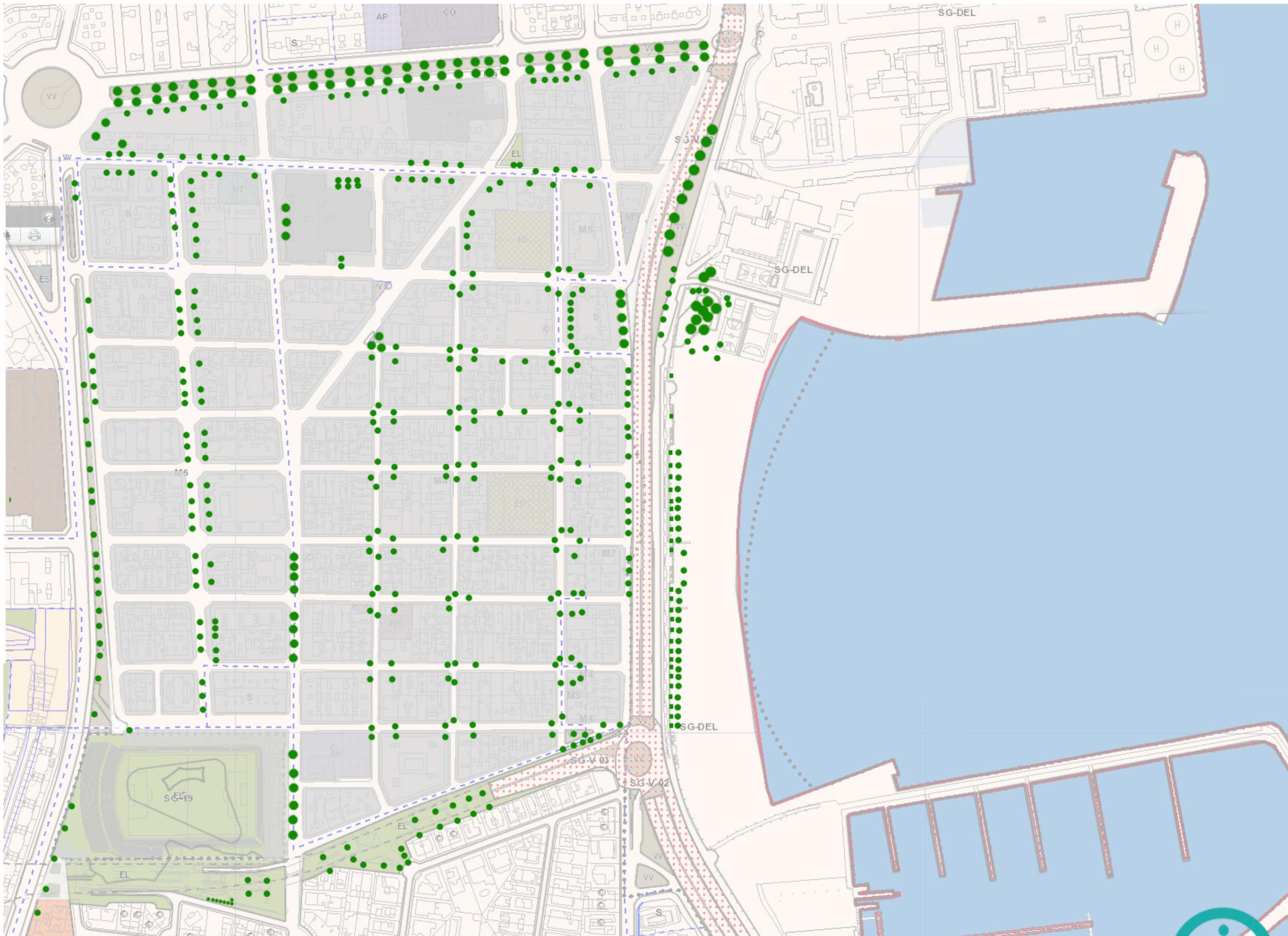


**MOBILIARIO URBANO**

- bancos en la calle
- asiento entorno árbol
- juego de niños
- aparatos ejercicio físico
- ▲ esculturas y monumentos
- G parada guaguas
- B estación de bicis

0 30 60 90 120 m



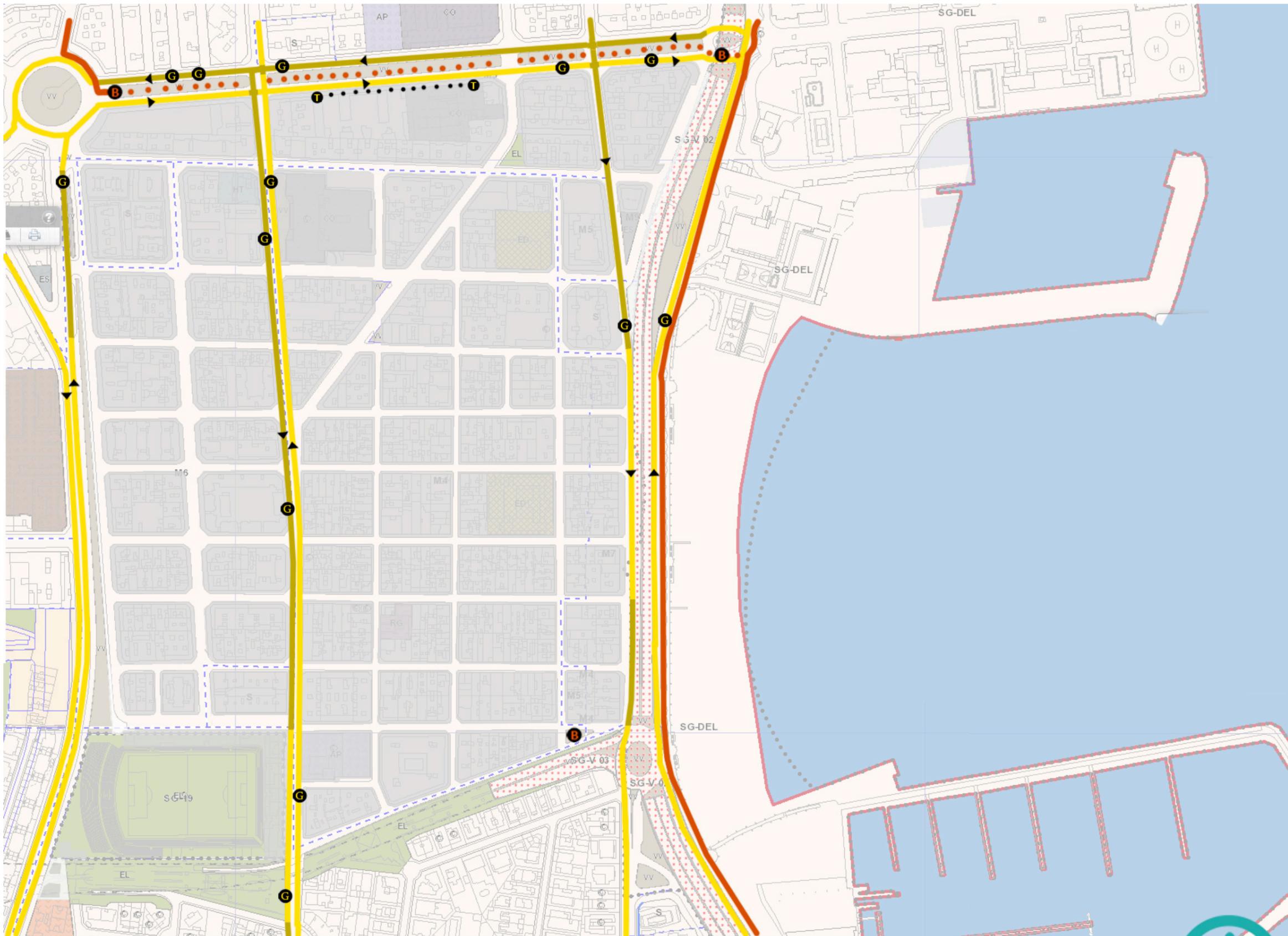


ÁRBOLES PLANTADOS EN LA CALLE

● árbol plantado en la calle

0 30 60 90 120 m



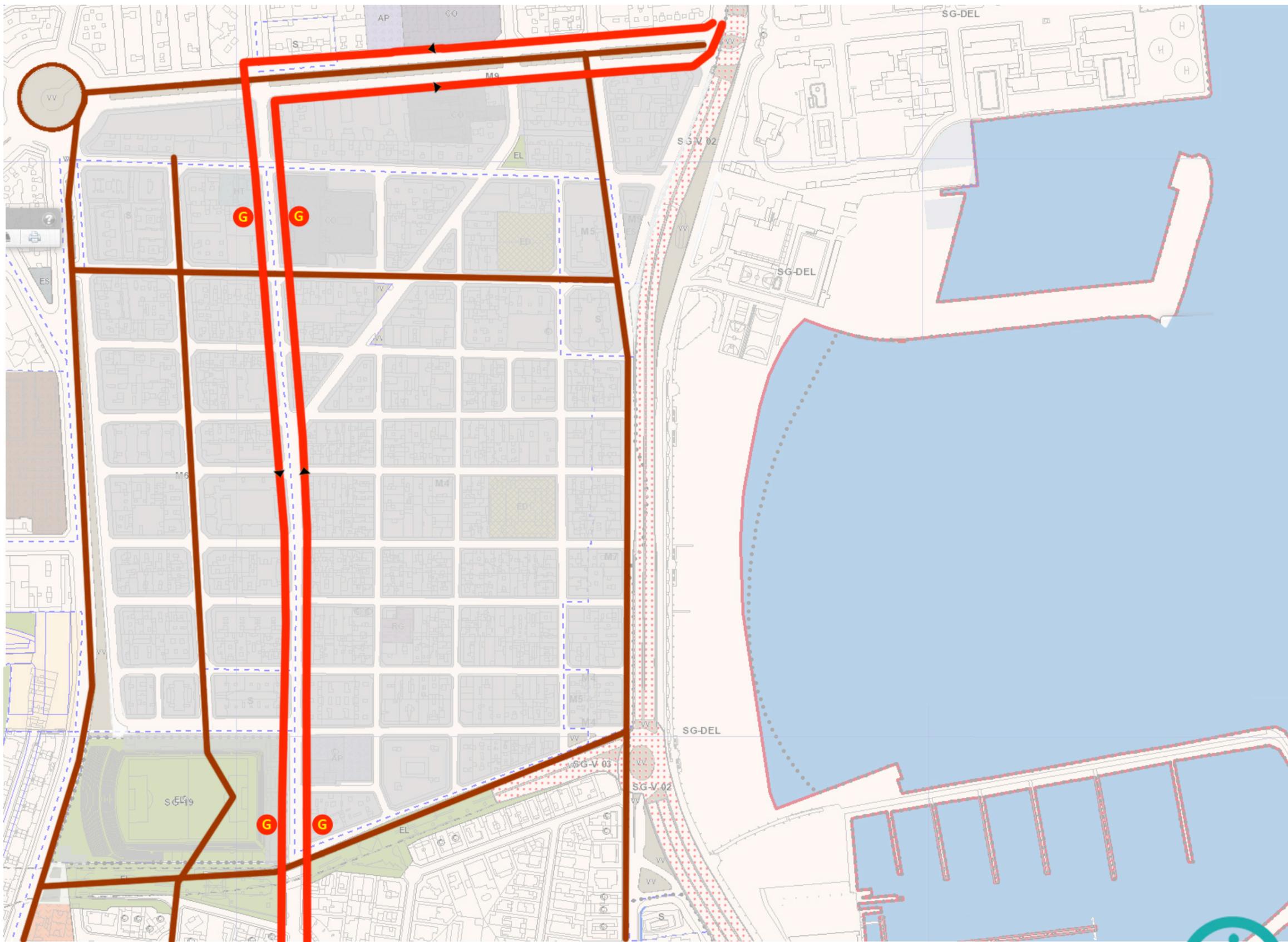


**TRANSPORTE PÚBLICO Y BICICLETA**

- B** estación bicis      **—** sentido carril bus
- G** parada de guaguas    **—** carril bici
- T** parada de taxis        **—** carril exclusivo bus-taxi

0 30 60 90 120 m





**FUTUROS MEDIOS DE TRANSPORTE**

- carril metroguagua
- carril bici
- G parada metroguagua

0 30 60 90 120 m



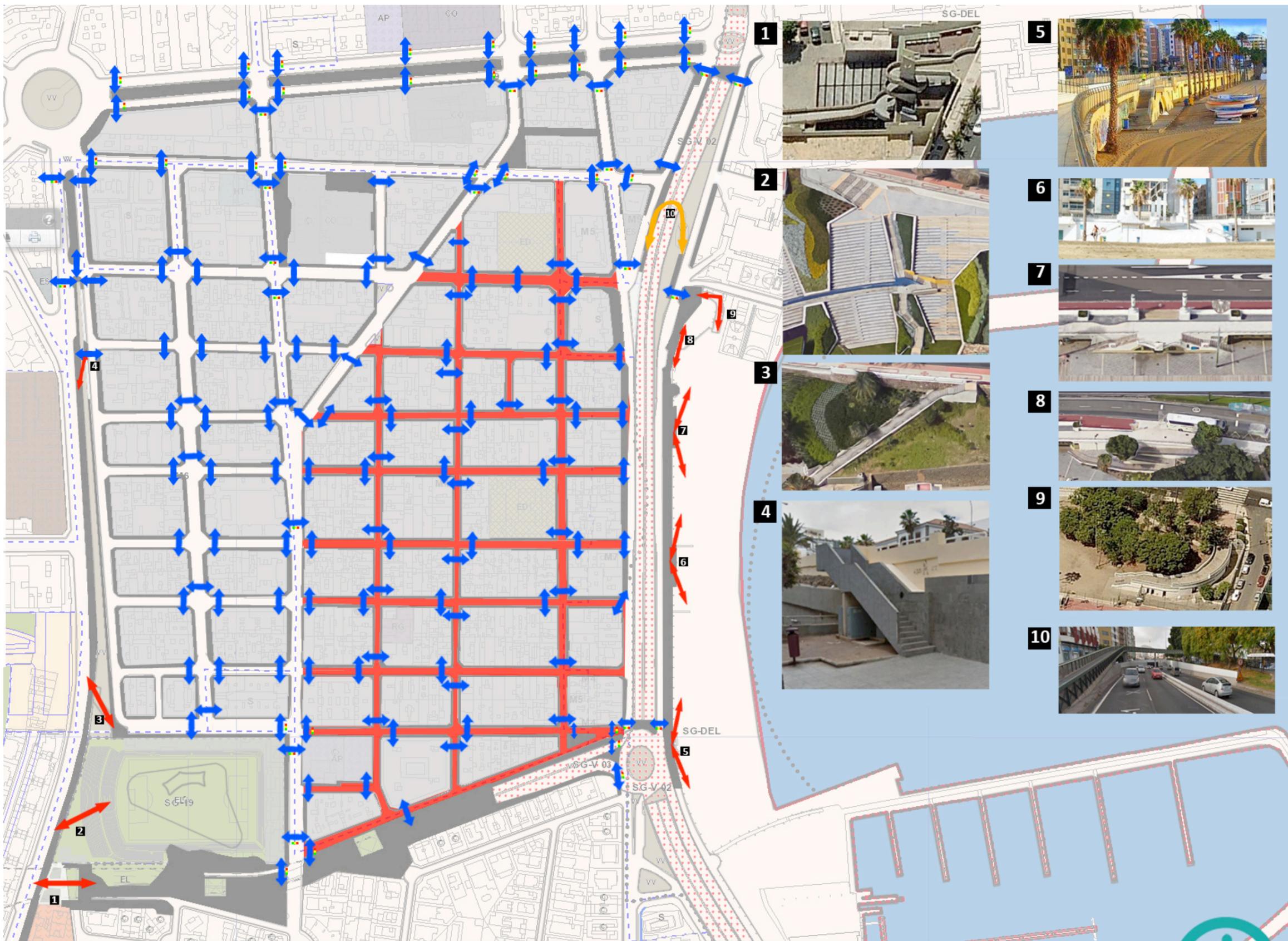


**ESPACIOS ABIERTOS**

- elementos peatonales
- espacio libre residual
- espacio libre privado
- zonas verdes y parques públicos
- espacio libre - playa
- futuras areas peatonales (Metroguagua)

0 30 60 90 120 m



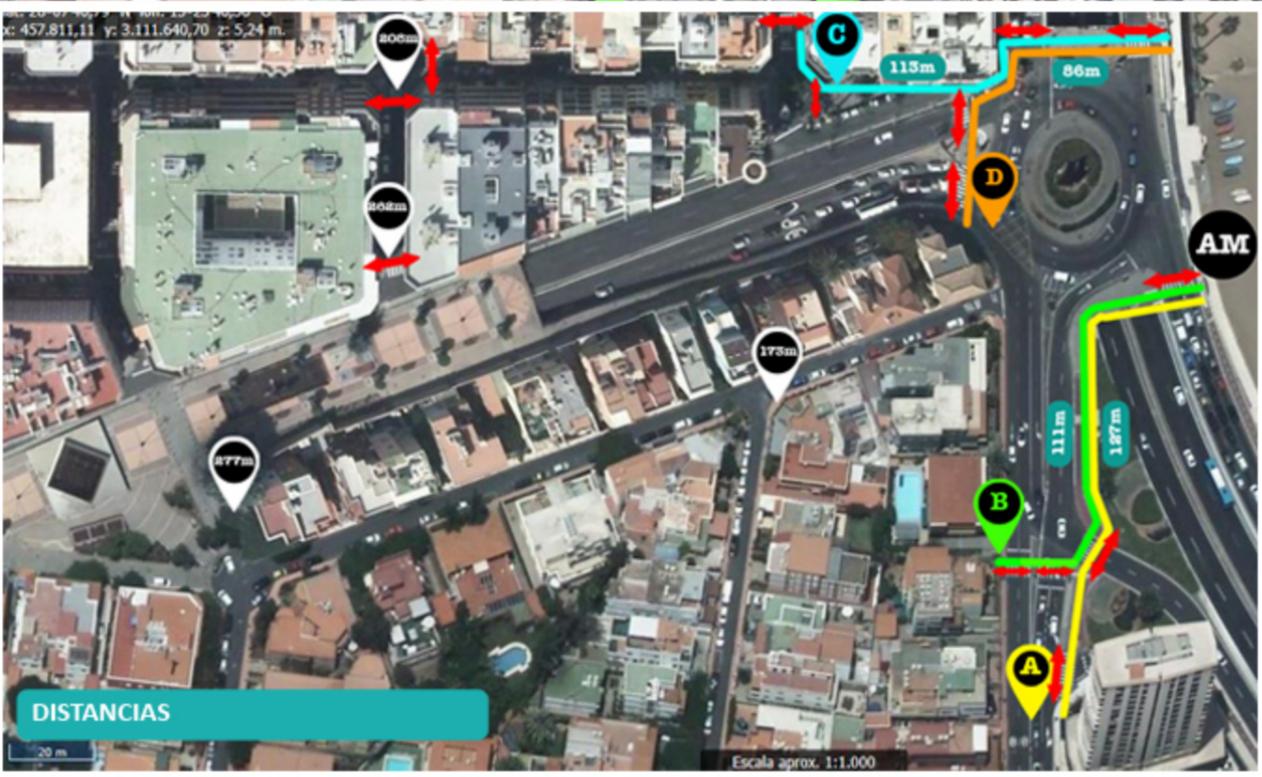


**DESPLAZAMIENTO PEATONAL**

- plataforma peatonal
- zona 30
- paso de peatones sin semáforo
- paso de peatones con semáforo
- escaleras y rampas
- pasarela peatonal



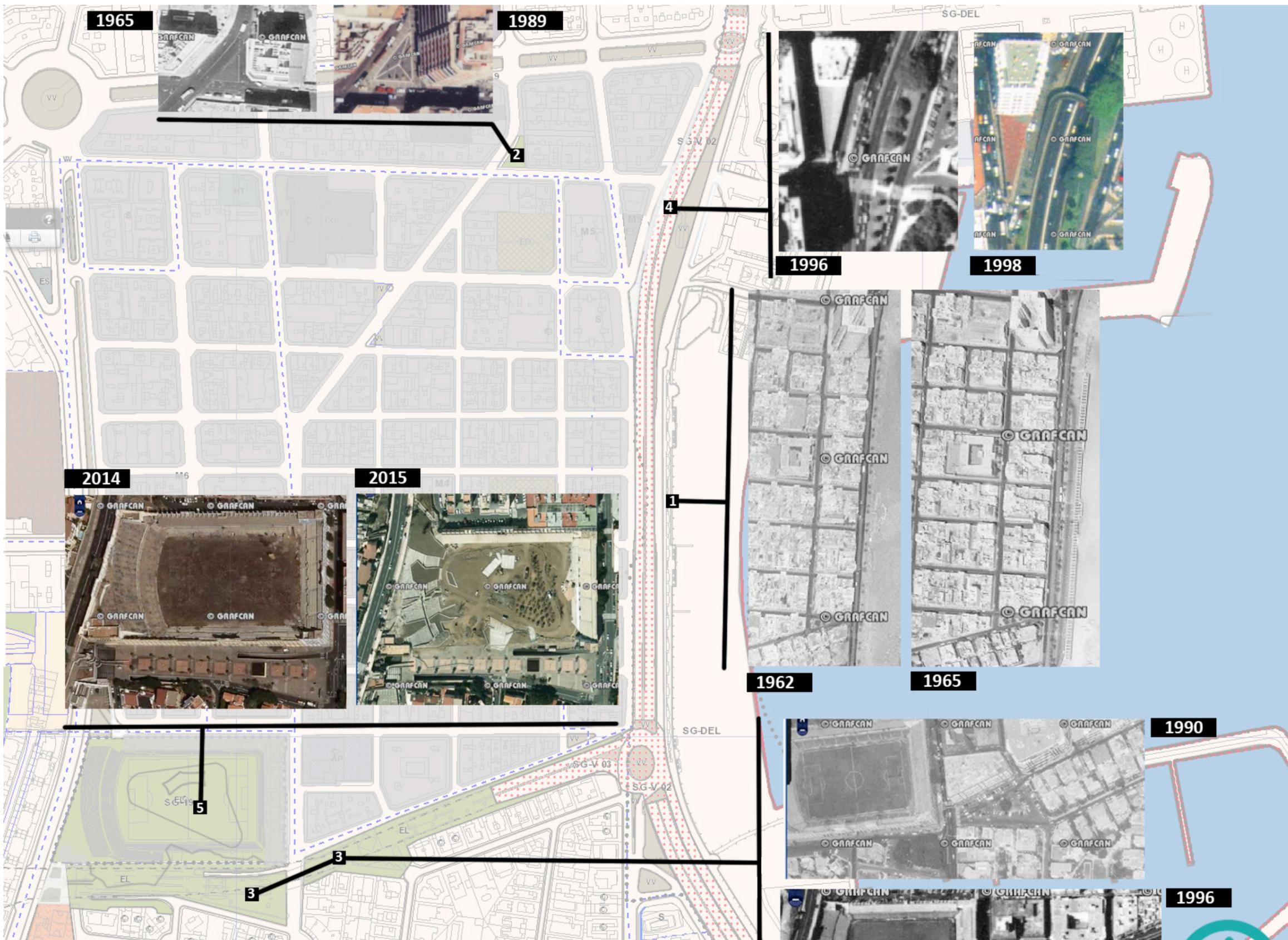




ACCESO AL BARRIO DESDE LA AVENIDA

PASOS DE PEATONES TORRE DE LAS PALMAS

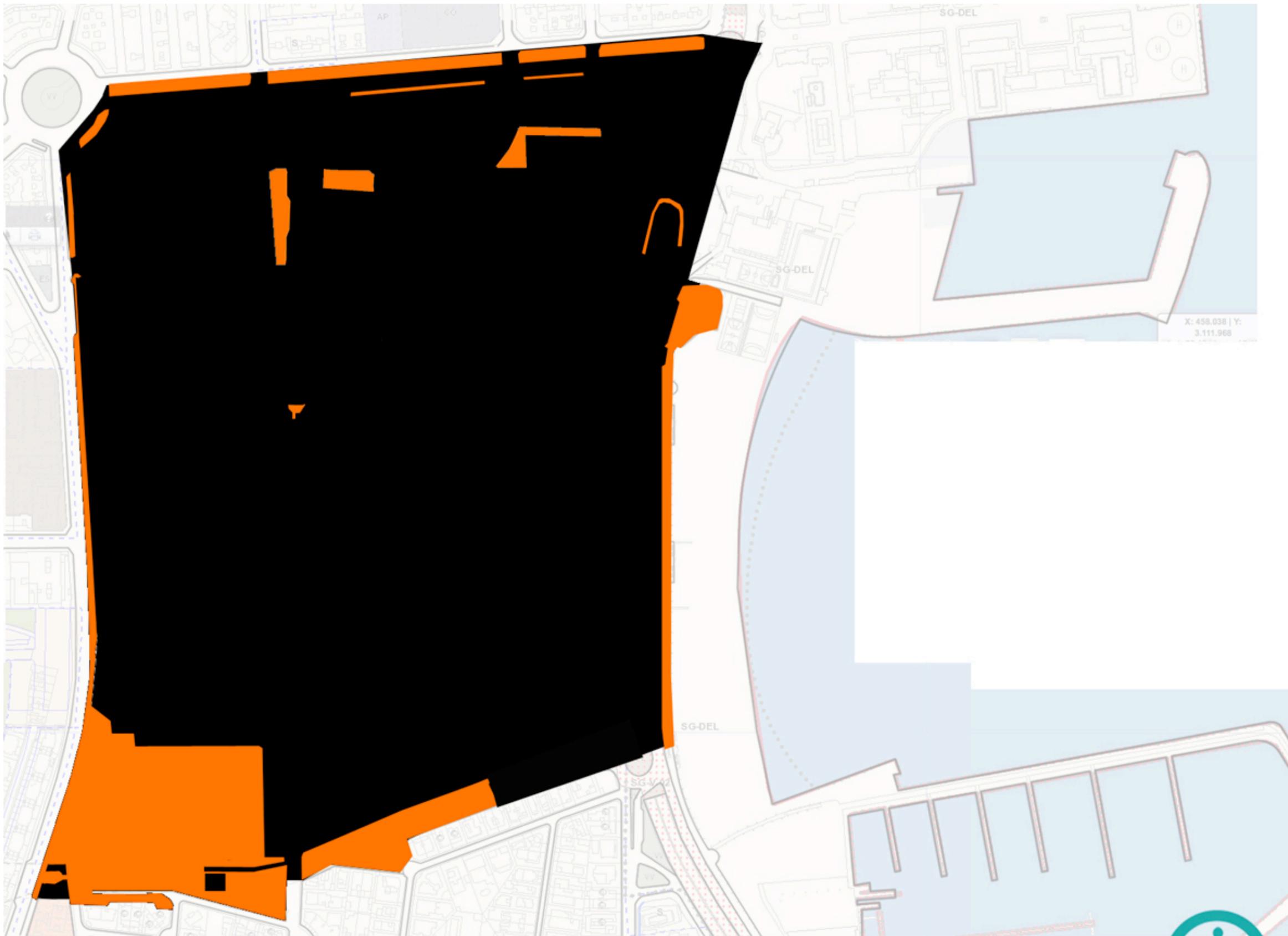




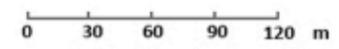
**ELEMENTOS PEATONALES SINGULARES**

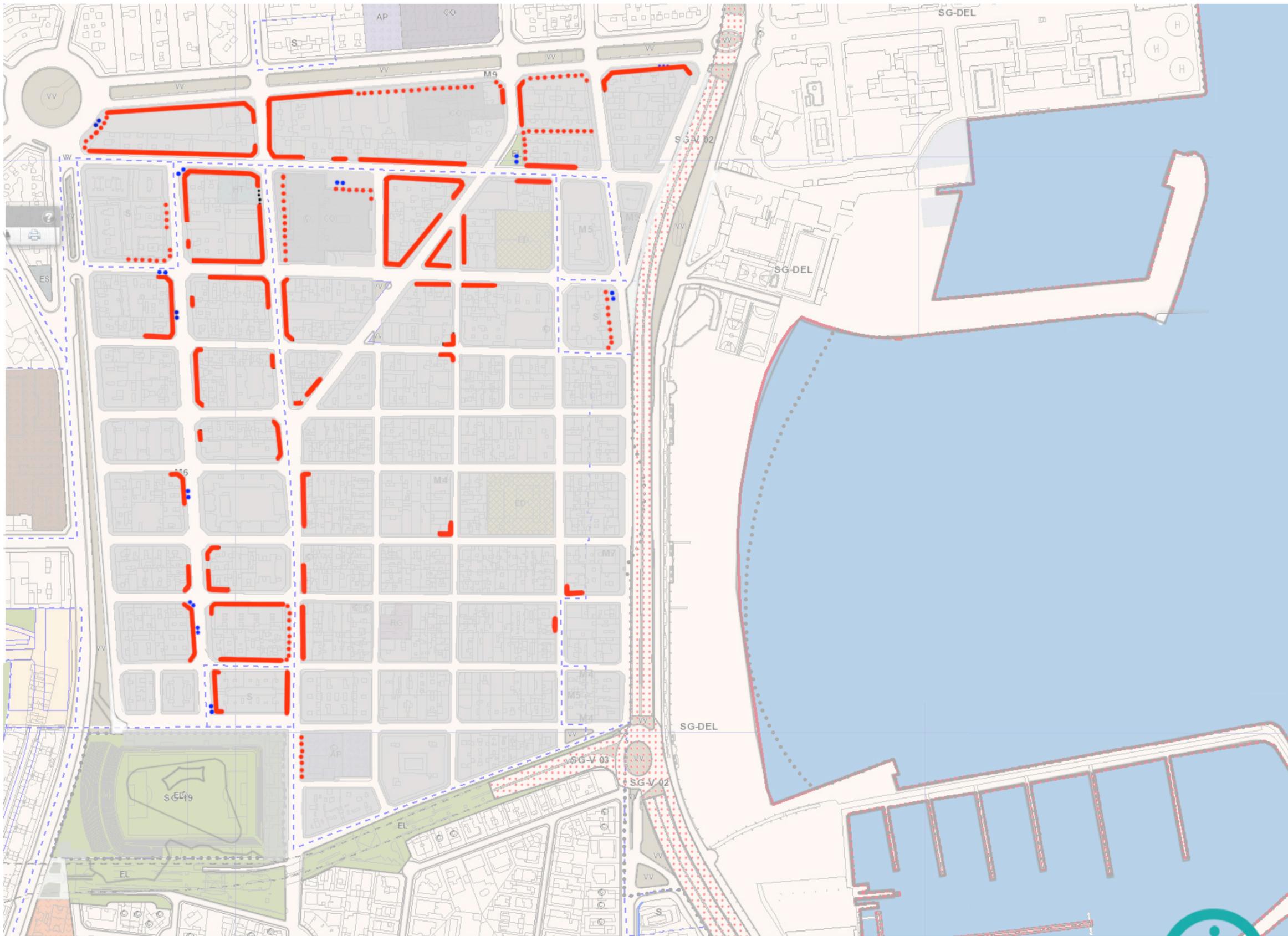
- 1** avenida marítima-Playa Alcaravaneras
- 2** plaza peatonal-Calle General Vives
- 3** plaza peatonal-Plaza Gabriel Mejías Pombo  
plaza peatonal-Plaza Dr. Ponce Arias
- 4** Pasarela peatonal-Club Náutico
- 5** Parque del Estadio Insular





■ huella peatonal



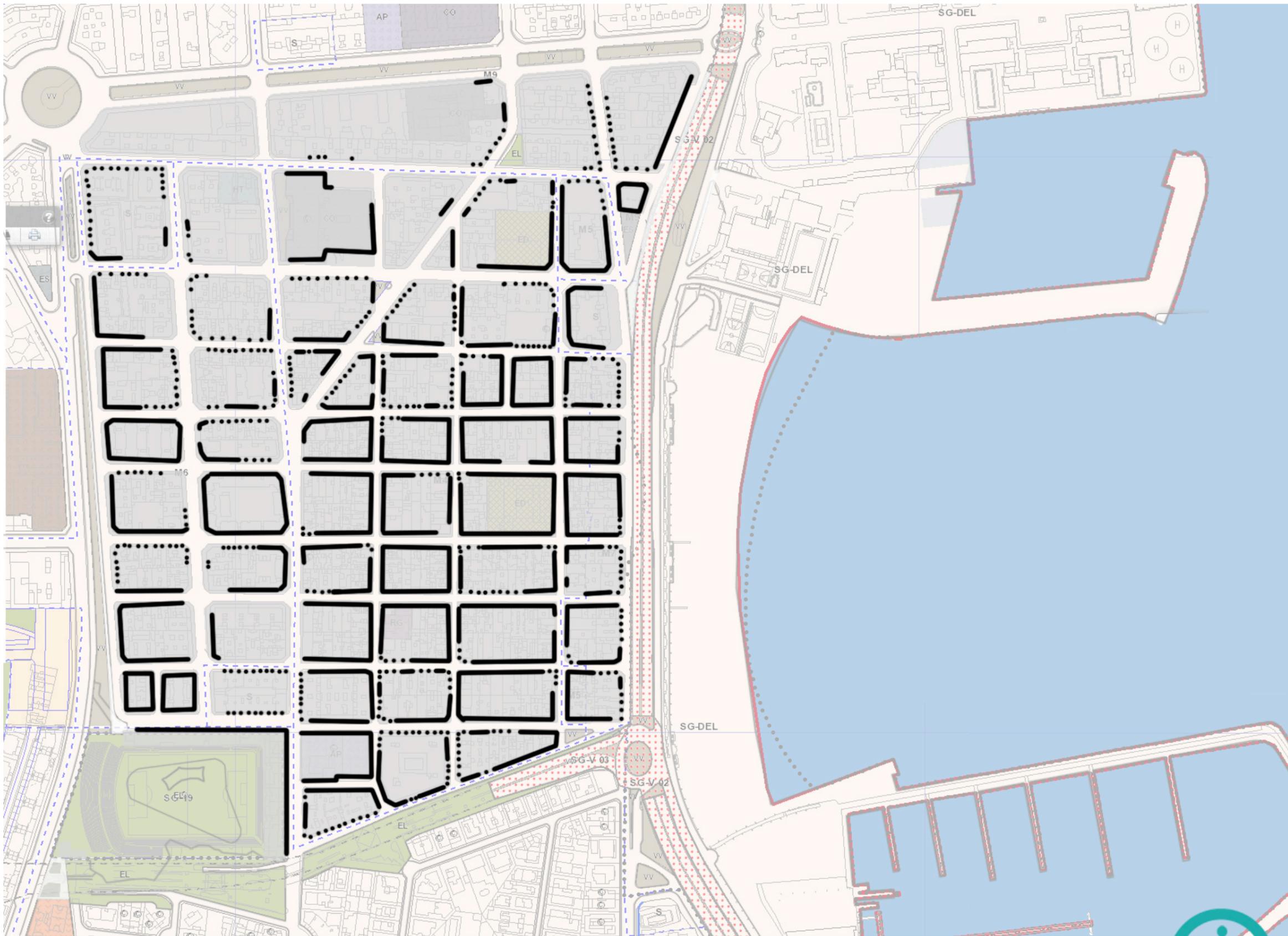


**ACTIVIDAD FRENDES DE FACHADA**

- activo
- ..... agradable
- ..... terraza exterior

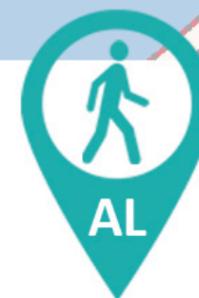
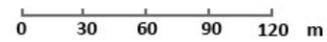
0 30 60 90 120 m

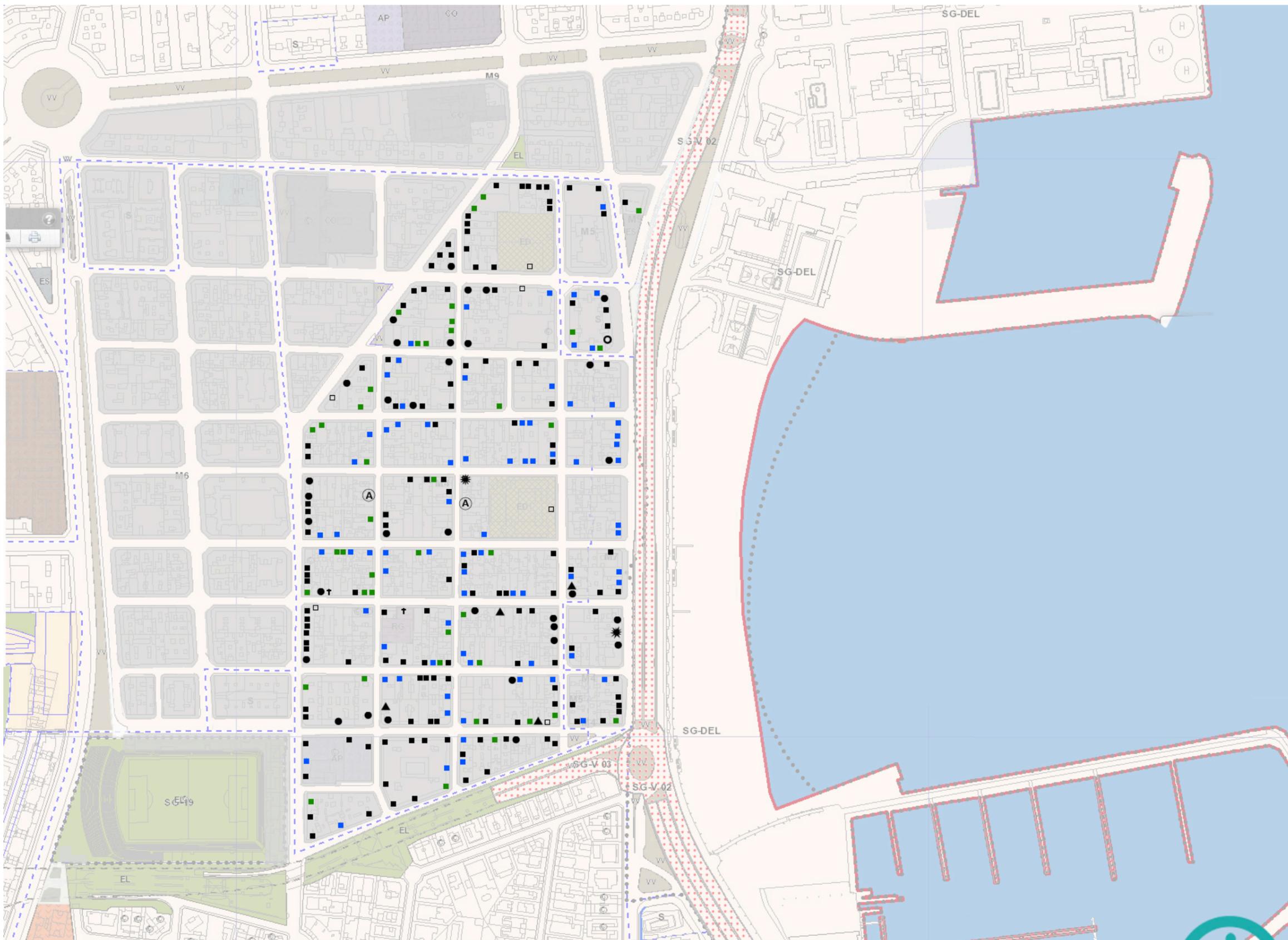




**INACTIVIDAD FRENTE DE FACHADA PLANTA BAJA**

- inactivo
- .....** aburrido





**ACTIVIDAD COMERCIAL PLANTAS BAJAS**

- |   |  |
|---|--|
| ■ Comercio al menor - bazares, moda, belleza, juegos, deportes        | □ Enseñanza - guarderías, colegios, academias, formación |
| ● Alimentación - restaurantes, cafés, bares, fruterías, supermercados | ■ Profesional - oficinas, consultas, bancos, oficinas    |
| ○ Comercio 24 horas abierto   | ■ Local sin actividad                                    |
| ▲ Alojamiento temporal - hoteles, hostales, apartamentos              | † Espacio religioso                                      |
| ✱ Entretenimiento - pubs, discos, teatros, cines                      | Ⓐ Espacio de Arte  |

