

# BARRIO DE LA ISLETA

**\*propuestas**

**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 LA ISLETA

**\*propuestas**

## 0. INTROUCCIÓN

### 1. ELECCIÓN DE CALLES A PEATONALIZAR

### 2. PROPUESTA DE MACROMANZANAS

- aparcamiento en superficie
- actividad comercial
- continuidad peatonal y “camino escolar”
- acceso a macromanzana
- jerarquía de calles

### 3. HUELLA PEATONAL

- huella peatonal
- medición de elementos peatonales
- articulación y estructura

### 4. PROPUESTAS

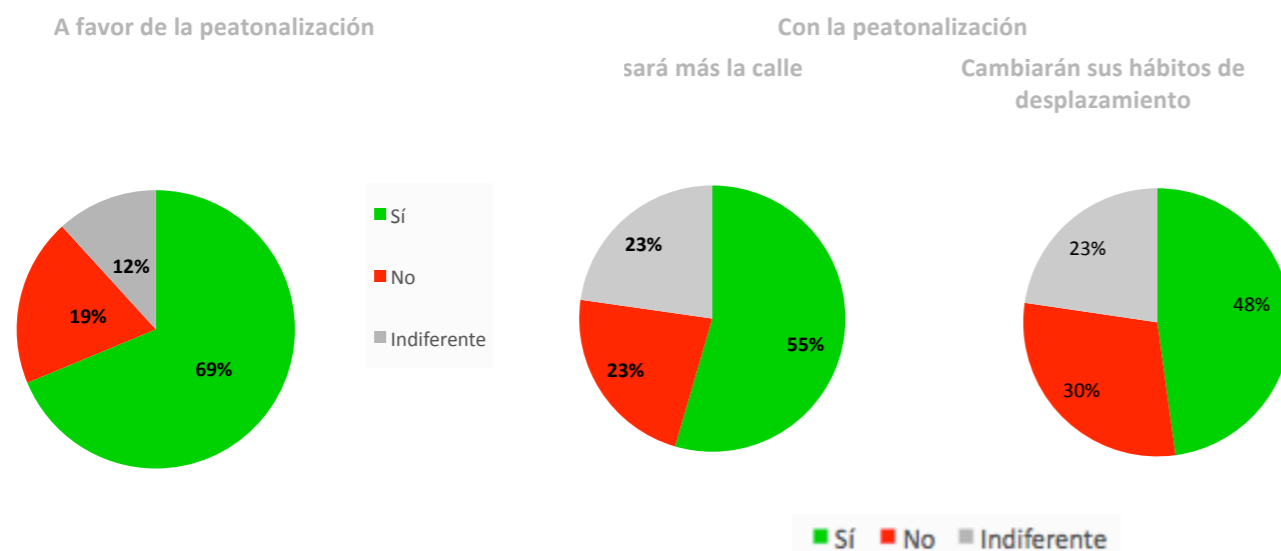
### 5. PLANOS DE LA PROPUESTA



## 0. INTRODUCCIÓN

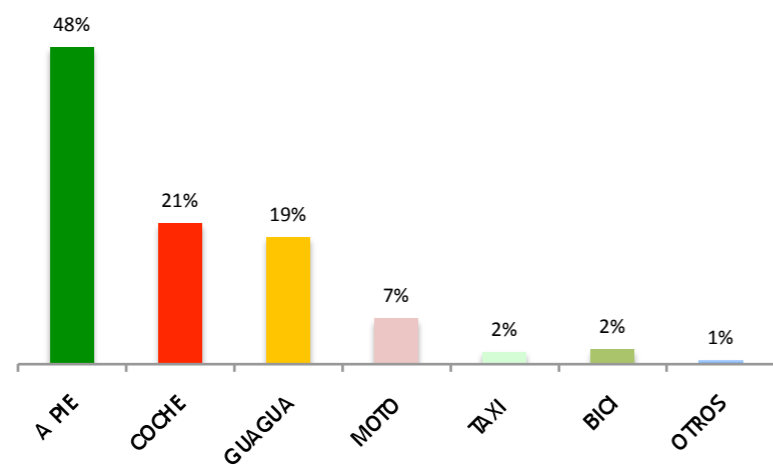
A modo de introducción, y en base a las conclusiones de las encuestas realizadas en el barrio, cabe destacar en este apartado las siguientes consideraciones relacionadas con las actuaciones peatonales, sirviendo de base a la realización de esta fase de aportaciones y propuestas.

De esta forma, los vecinos opinan de la siguiente manera de cara a la peatonalización de ciertas calles del barrio:



7 de cada 3 vecinos del barrio está a favor de la peatonalización, mas de la mitad de ellos usará mas la calle una vez peatonalizada, y la mitad de ellos cambiaran sus hábito de desplazamientos.

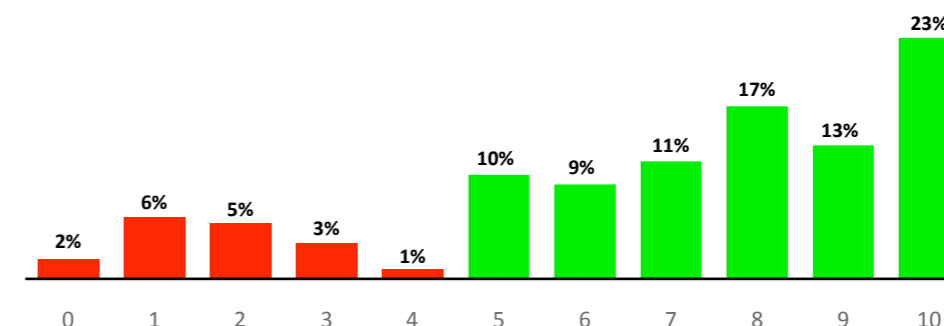
Otra aportación interesante desde el punto de vista de la peatonalización del barrio, es la forma de desplazarse de manera habitual, de acuerdo con el siguiente gráfico:



Casi la mitad de los vecinos del barrio se desplaza de manera cotidiana a pie, sumado a esto el 19% de uso del transporte público colectivo como es la guagua, y el 2% del transporte en bicicleta, se traduce en que 7 de cada 10 vecinos se mueve de manera sostenible por el barrio.

En cuanto a la consideración de los beneficios de la peatonalización en el barrio, los vecinos opinan lo siguiente:

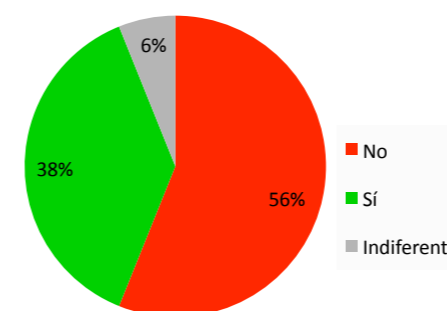
Beneficio de las peatonalizaciones del 1 al 10



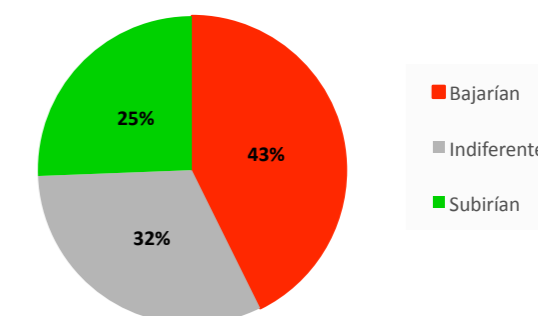
8 de cada 10 vecinos ve como beneficioso la peatonalización de ciertas calles del barrio, incluso con puntuaciones de notable y sobresaliente en casi el 70% de las puntuaciones.

En el caso de los comerciantes, los datos son menos positivos destacando las siguientes cuestiones relacionadas con las peatonalizaciones:

A favor de la peatonalización



Nivel de ventas con la peatonalización



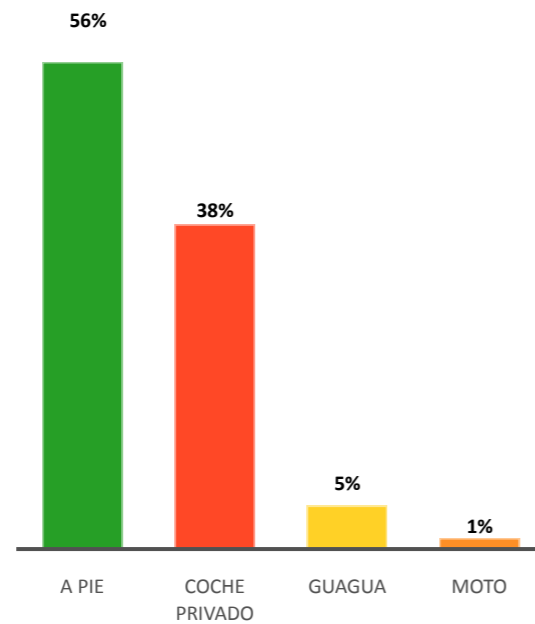
Mas de la mitad de los comerciantes no están a favor de la peatonalización mientras que 4 de cada 10 ve positivo las nuevas calles peatonales. La percepción de las ventas no es negativa, 6 de cada 10 comerciantes consideran que sus ventas aumentan o seguirán igual, mientras que el resto considera que bajarán. No obstante a pesar de esto, el desplazamiento cotidiano de los comerciantes es

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

mayoritariamente a pie.



Por último y como complemento al peatón, el 53% de los vecinos y el 67% de los comerciantes manifiesta poseer un coche. Nos encontramos en un barrio, que a pesar de poder desplazarse los usuarios de manera cotidiana en coche, se mueven principalmente a pie, siendo incluso las cifras de los comerciantes superiores a los vecinos.

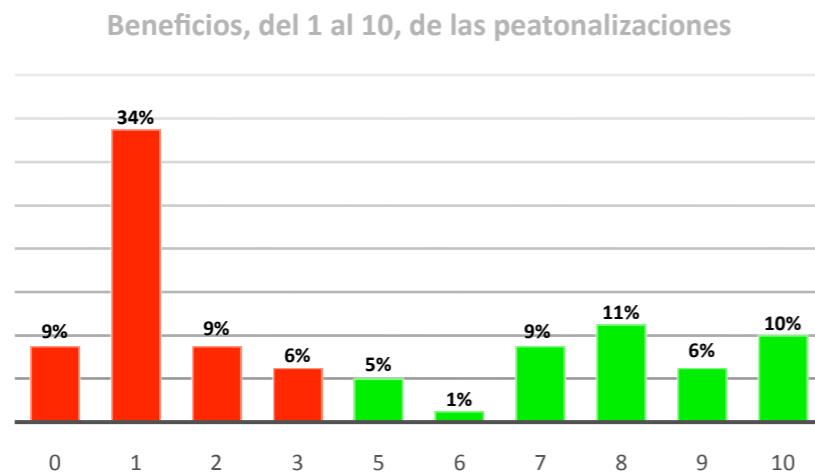
La postura de los vecinos es claramente positiva a favor de las intervenciones peatonales considerando además que será muy beneficioso para el barrio. Los comerciantes no se muestran tan optimistas, algo más de la mitad no consideran beneficiosa una peatonalización, si bien la misma proporción considera que sus ventas subirían o permanecerían igual.

A raíz de esto, se va a plantear la peatonalización de ciertas calles del barrio, dando continuidad al extendido desplazamiento a pie con la aportación de espacios más cómodos y de fácil acceso para los peatones, además de contribuir a la aportación de nuevas áreas estanciales.

De igual forma la elección de las calles, estarán supeditadas a los locales comerciales, de modo que se va a favorecer de forma paralela a la actividad comercial en el barrio.

6 de cada 10 comerciantes se desplaza caminando al trabajo, un 5% en guagua y 4 de cada 10 lo hace en coche, por lo que los datos de desplazamiento sostenible son muy positivos.

En relación a la puntuación del beneficio de peatonalizar ciertas calles, el resultado es el siguiente:



El 60% de los comerciantes suspende a las peatonalizaciones, dando el resto un aprobado incluso con puntuaciones de sobresaliente y notable en 1 de cada 3 anotaciones.

# PROPUESTAS

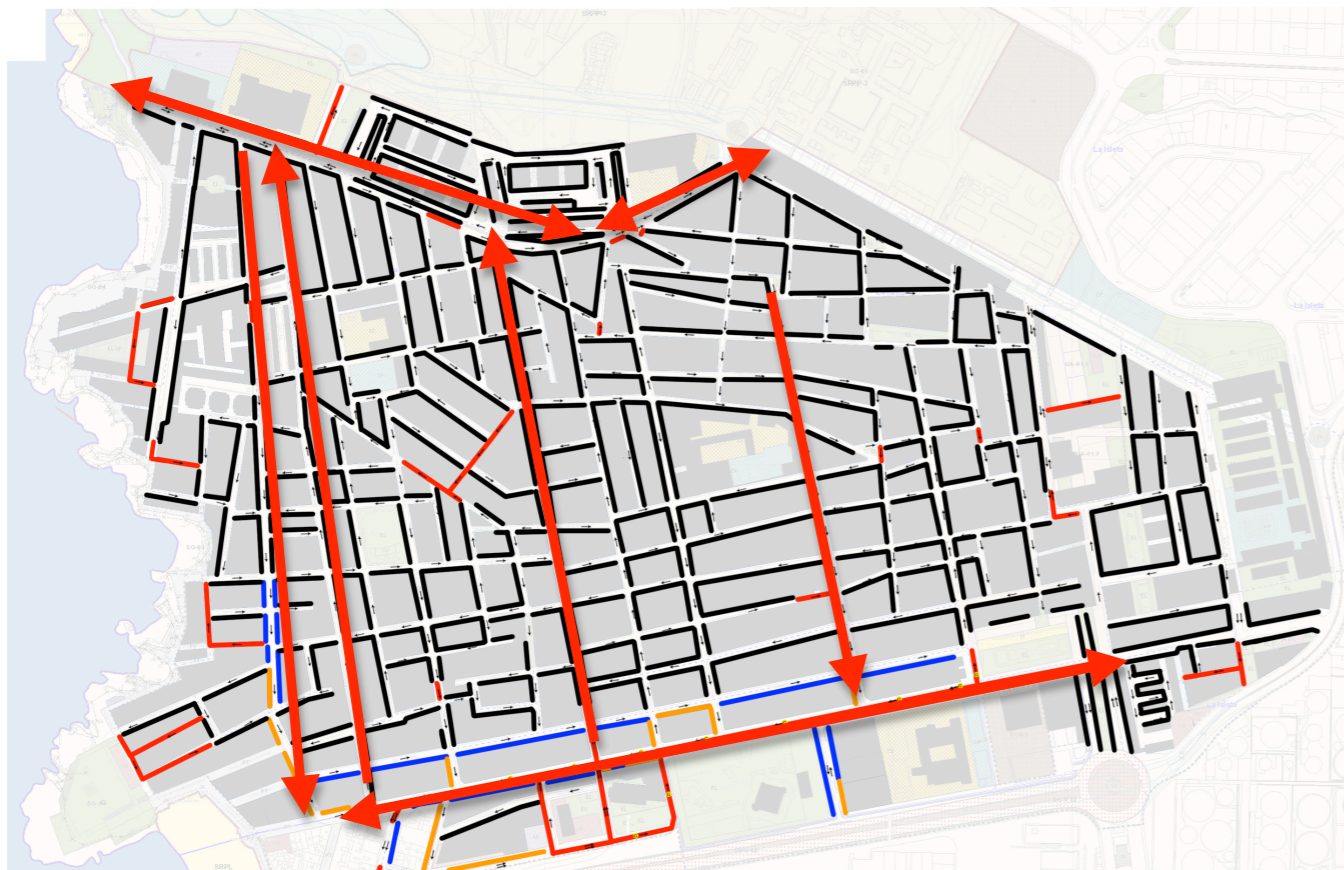


LA ISLETA – PEATONAL

## 1. ELECCIÓN DE CALLES A PEATONALIZAR

La principal arteria de comunicación con el barrio de La isleta transcurren por la zona sur del mismo, en la calle conectando con el resto de la ciudad. Al norte hay otra arteria de doble sentido que comunica con el barrio de Las Coloradas y con la zona militar localizada al norte y este del barrio.

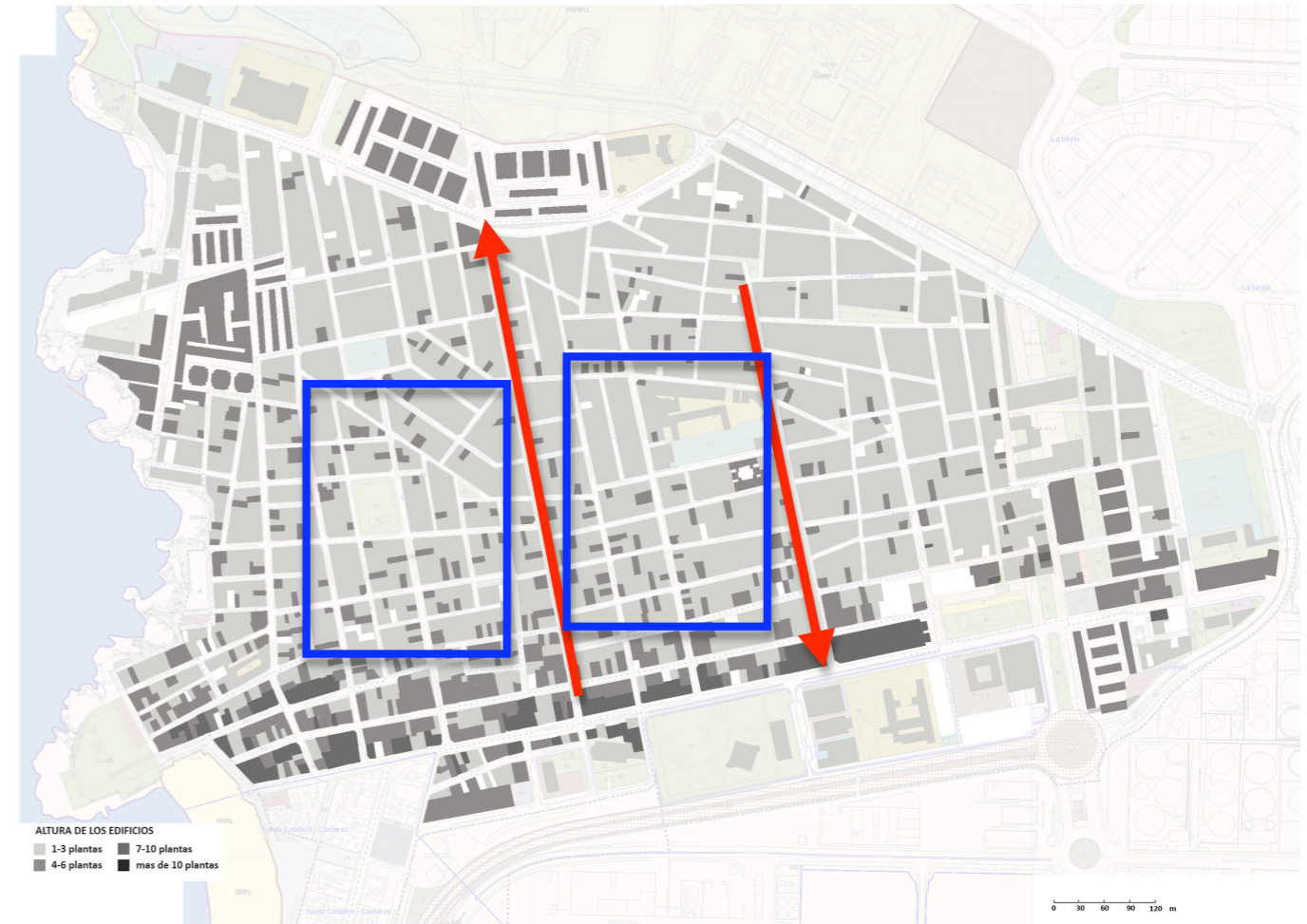
De la arteria inferior se realiza la conexión norte-sur para la distribución de todos los vehículos por barrio, siendo prácticamente todas las calles de un solo carril y sentido de circulación.



Conexiones de vías de comunicación por el interior del barrio.

Teniendo en cuenta estas vías principales de comunicación, se busca un núcleo con densidad de población baja, con edificios que no sean altos y con una población de unos 4.500 habitantes es decir un 20% de la población del barrio.

De esta forma, y en base a estas premisas marcadas, se eligen dos áreas para la elaboración de las macromananzas de preferencia peatonal.

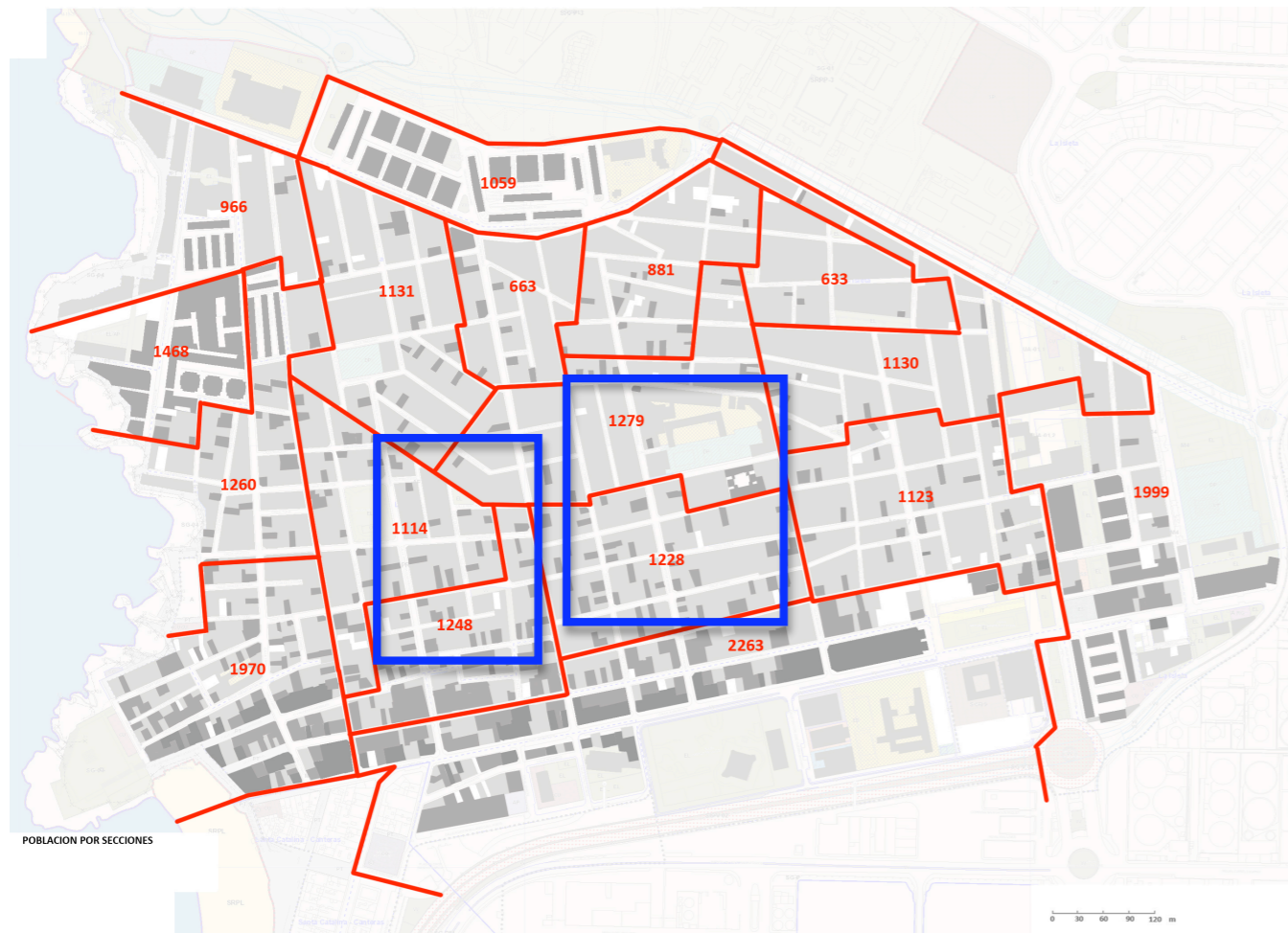


La zona central del barrio cuenta con los edificios mas bajos.

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

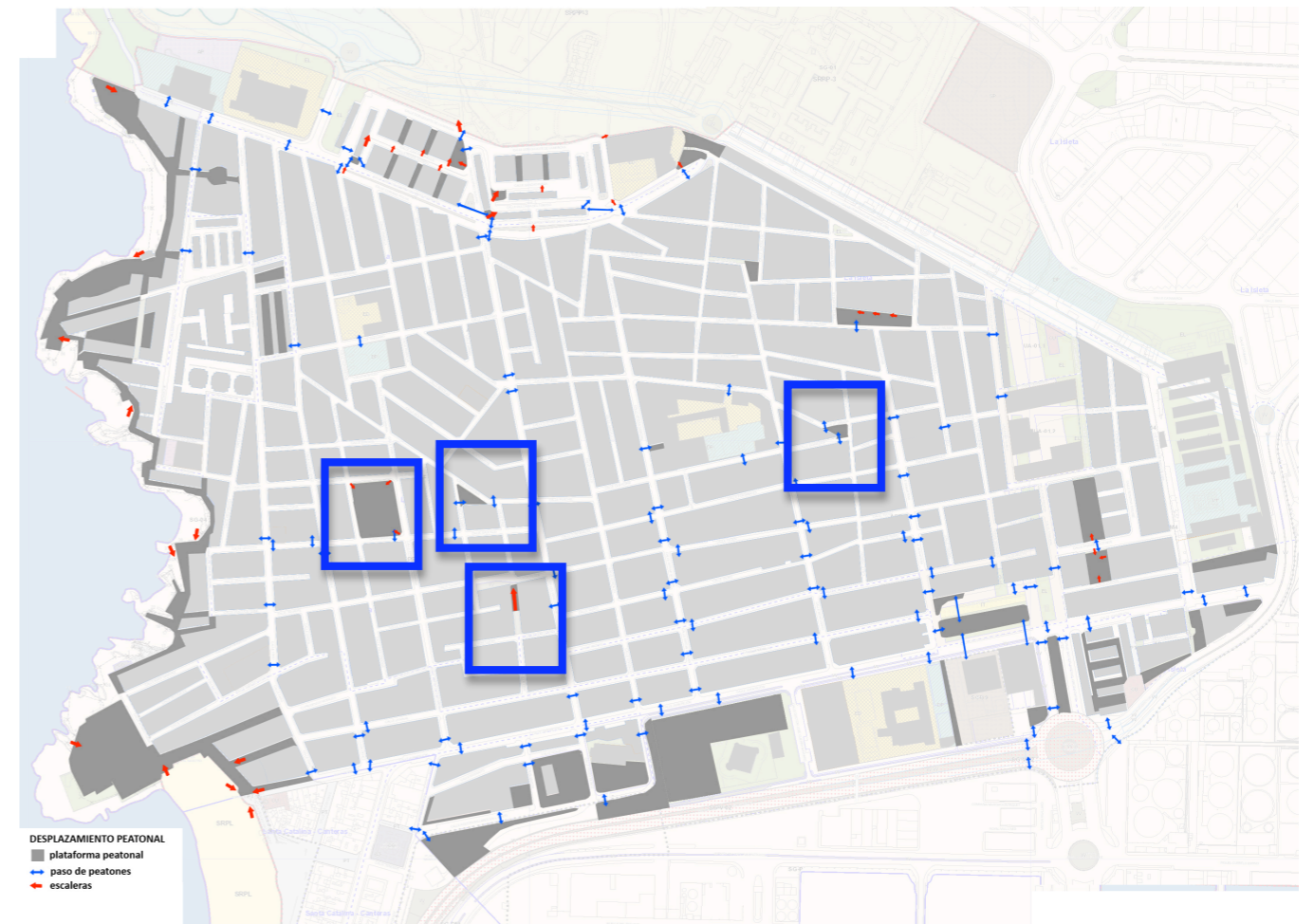


La población de ambas áreas es aproximadamente de unos 4.000-4.500 habitantes.

Por otro lado, y debido a la escasez de elementos peatonales, ambas áreas se van a enmarcar junto a algún elemento peatonal, con fin de dar continuidad peatonal con los elementos existentes. Se tiene en cuenta los siguientes elementos peatonales del barrio:

- Plaza del Pueblo
- Plaza Adargoma
- Escaleras de la calle Faya
- Plaza Umiaga

También se considera aquellos puntos atractores que son referencia pública en el barrio.



Elementos peatonales existentes tenidos en cuenta en la elaboración de las macromanzanas peatonales.

Tal y como se propone con Alcaravaneras, se siguen las directrices teóricas marcadas por las Woonerf Holandesas o similares, eligiendo aquellas calles con un número de vehículos no superior a 200 en la hora de mayor congestión y con una longitud de unos 500 metros o menos, al considerarse la distancia en la que el coche está todavía sin potencia de circulación. Para nuestro caso se tomará como medida más próxima 3 ó 4 manzanas.

Se estima que todas las calles enmarcadas dentro de las áreas elegidas no superan estas condiciones por lo que son aptas para incluirlas dentro de las macromanzanas. Adicionalmente, y como se comprueba mas adelante, ambas zonas tiene una escasez de actividad comercial con muchos locales cerrados por lo que las nuevas actuaciones peatonales sirven para reactividad el ámbito comercial de esta parte del barrio.

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

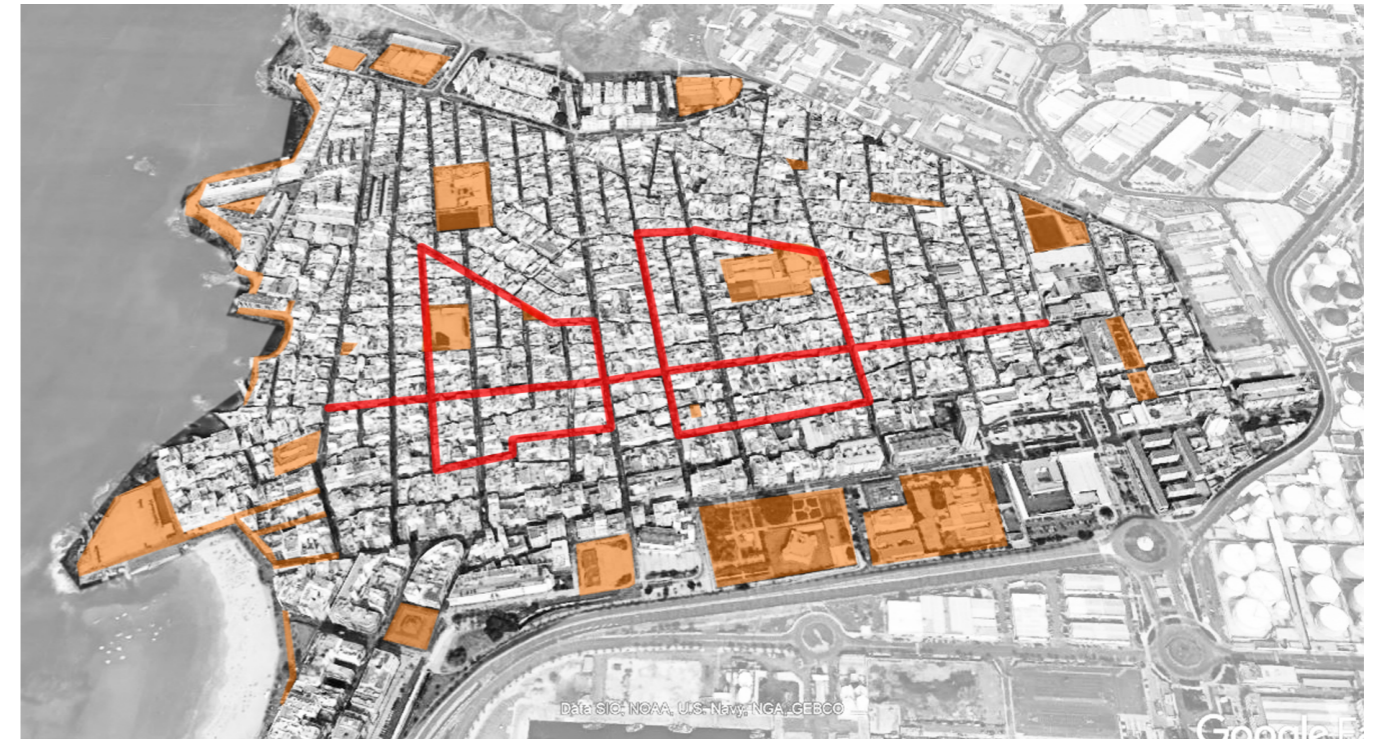
Con todo lo anterior, la elección de la macromanzana con sus calles peatonales, está comprendido dentro de los siguientes recuadros:



Dentro de los anillos (rojo) se conforma la Macromanzana 1 y la Macromanzana 2, con sus calles de preferencia peatonal.

Siguiendo la línea desarrollada en Alcaravaneras, se propone un anillo exterior para tráfico rodado, creando un circuito con las calles de preferencia peatonal en su interior. Se aporta un nuevo circuito de entrada y salida en el barrio, eliminándose el tráfico de paso por las calles interiores y secundarias al anillo, quedando las calles internas con preferencia peatonal.

Aclarar que se ha elegido el límite "este" para la M1 la calle Pérez Muñoz al ser una vía de circulación de comunicación sur-norte muy transitada, por la que además suben las guaguas municipales. En la M2 el límite "norte" y "este" del anillo exterior son las calles Osorio y Benecharo respectivamente, por donde transita el transporte público. Adicionalmente se va a aportar un eje este-oeste peatonal, que atraviese ambas macromanzanas conectando peatonalmente el barrio.



Este nuevo eje sirve para dar una continuidad peatonal comunicando de manera peatonal gran parte del barrio, fomentando al desplazamiento a pie por la ciudad.

Debido a su localización, este eje comunica con los puntos atractores del barrio además de ser utilizado como "camino escolar" para los centros educativos próximos. El objetivo es mejorar y facilitar los accesos peatonales en las horas de entrada y salida a los centros. Se favorece el entorno peatonal con el propósito de conectar el barrio con los "caminos escolares". La idea a futuro es que los niños puedan ir al colegio caminando y solos.



La M1 está formado por 4x4 manzanas y unas medidas de 350m x 270m. La M2 es de 5x2 manzanas y unas medidas de 360m x 300m. El eje longitudinal este-oeste mide 930m.

## 2. PROPUESTA DE MACROMANZANAS

Se propone la elaboración de dos macromanizanas cuyas calles internas son de preferencia peatonal, evitándose el tránsito de paso y el aparcamiento en su interior.



### 2.1 APARCAMIENTO EN SUPERFICIE

Una de las primeras consideraciones a tener en cuenta a la hora de establecer un entorno peatonal, es analizar la repercusión que tiene en el aparcamiento en superficie. En nuestro caso, la ocupación de la superficie en la calzada está distribuido de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN DE LA SUPERFICIE DE CALZADA (en N°)								
LA ISLETA	PLAZAS Z.AZUL	PLAZAS Z.VERDE	PLAZAS NO PAGO	RESERVA PMR	CARGA Y DESCARGA	VEHÍCULOS ESPECIALES	MOTOS	CONTENEDORES
M1	0	0	196	3	5	0	0	11
M2	0	0	265	10	2	0	0	15
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>461</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>

Fuente: Elaboración propia

Ambas áreas carecen de zona verde y azul, siendo la totalidad de la ocupación de la calzada zona de estacionamiento no regulado.



Estado actual de la calzada. Las dos macromanizanas no tienen zona azul ni zona verde, por lo que toda la calzada es de estacionamiento no regulado.



# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

La propuesta, como en Alcaravaneras, consiste en eliminar las plazas no reguladas del interior de las manzanas, dejando unos espacios internos denominados “aparcamiento de servicio” destinado tanto a carga y descarga con horario restringido, como a aparcamiento para vecinos, con un tiempo máximo de 20 minutos.

Por otro lado, se propone que el recorrido de los anillos exteriores de las dos macromanzanas se conviertan en zona verde, de modo que solo los vecinos puedan aparcar contrarrestando en cierto modo la pérdida de plazas de garaje en superficie. No obstante, hay que recordar que las plazas no reguladas están utilizadas tanto por residentes como por no residentes, por lo que se desconoce el usuario al que se destinan dichas plazas. De igual forma, se traslada la carga y descarga y los contenedores de basura y reciclaje del interior de las macromanzanas, a las calles del anillo circular exterior de modo que las macromanzanas quedan libre de este tipo de tránsito.

Con el fin de tener un mayor conocimiento de la realidad existente en relación a de plazas de garaje disponibles en las macromanzanas, se contabiliza el número de las mismas que hay en el interiores a los edificios privados.

El cuadro de las nuevas zonas verdes y las plazas privadas en el interior de los edificios es el siguiente:

PLAZAS DE GARAJE INTERIOR DE EDIFICIOS Y PROPUESTA DE ZONA VERDE (en N°)			
LA ISLETA	PLAZAS Z.VERDE	PLAZAS INTERIOR EDIFICIOS	TOTAL
M1	180	482*	662
M2	132	255	387
<b>TOTAL</b>	<b>312</b>	<b>737</b>	<b>1.049</b>

\*Se incluye el aparcamiento de residentes de la Plaza del Pueblo con un total de 243 plazas  
Fuente: Elaboración propia

Se plantea un anillo de plazas verdes alrededor de cada macromanzana con la incorporación de 312 plazas de garaje para residentes del barrio. Por otro lado se contabiliza la existencia de unas 740 plazas de garaje privadas en el interior de los edificios y se eliminan 461 plazas no reguladas del interior de las macromanzanas.

La población donde se localizan las macromanzanas es de unos 4.500 habitantes, y teniendo en cuenta los ratios de vehículos y conductores aplicados en la anterior fase de *Análisis y diagnóstico*, arroja un resultado de unos 2.000 coches en ambas zonas. Por lo que el índice de aparcamiento es de un 0,52, que si bien es mas bajo que si consideramos las plazas no reguladas (0,59), las posibilidades de aparcar son mucho mas elevadas ya que un tercio de las mismas son para residentes del barrio.



Se plantea dos anillos exteriores con plazas verdes de modo que se contrarreste las plazas de garaje no reguladas del interior de las macromanzanas, con plazas de garaje para residentes.

Las macromanzanas queda libre de los vehículos de paso, salvo para el acceso a los edificios residenciales con vados permanentes y vados horarios, localizados en el siguiente plano:



Vado permanente (azul) y vado horario (cian). Se eliminan las plazas no reguladas del interior de las macromanzanas. Los contenedores y la carga y descarga se trasladan en igual número a las calles próximas del anillo de cada macromanzana.

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

## 2.2 ACTIVIDAD COMERCIAL

Otro de los aspectos básicos a tener en cuenta a la hora de la elaboración de una propuesta peatonal, es la relación con los locales comerciales en el interior de las macromanzanas. Por ello se hace un inventario del número de locales, con el siguiente resultado:

TIPOLOGIA LOCALES COMERCIALES	Nº	% (RESPECTO TOTAL)
TOTAL	87	
CERRADOS	36	41%
ABIERTOS	51	59%

Fuente: Elaboración propia

Se contabilizan un total de 87 locales comerciales en las calles de preferencia peatonal, y 4 de cada 10 locales no está ejerciendo su actividad.



Planta baja: local con actividad (verde) local sin actividad (rojo) viviendas (gris)

En relación a la tipología de los locales se distribuye de la siguiente manera:

LOCALES	Nº	% (RESPECTO ABIERTO)	% (RESPECTO TOTAL)
TIENDA MENOR	2	4%	2%
PROFESIONAL/OFICIO	10	20%	11%
BELLEZA	3	6%	3%
ALIMENTACIÓN	14	27%	16%
ALMACÉN	15	29%	17%
TALLERES	1	2%	1%
OTROS	6	12%	7%

FUENTE: Elaboración propia

Aproximadamente 1 de cada 5 locales abiertos, está más relacionada con una actividad corporativa que comercial, al ser espacios para profesionales o para oficinas. Por otro lado, las actividades comerciales que necesitan un flujo peatonal para su negocio, son un tercio del total de los comercios abiertos (tiendas al menor y de alimentación).

En la propuesta, se tienen en cuenta aquellas calles con locales cerrados con el fin de aumentar el paso de personas y hacer más atractiva la zona. El objetivo complementario es dar una nueva salida comercial al barrio y mejorar las condiciones de habitabilidad y vida, fundamentalmente para los vecinos.

Por último la localización de los locales, se considera como un aliciente a tener en cuenta en los accesos a la macromanzana, tanto en los circuitos de acceso como de salida de la misma.

## 2.3 CONTINUIDAD PEATONAL Y "CAMINO ESCOLAR"



# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

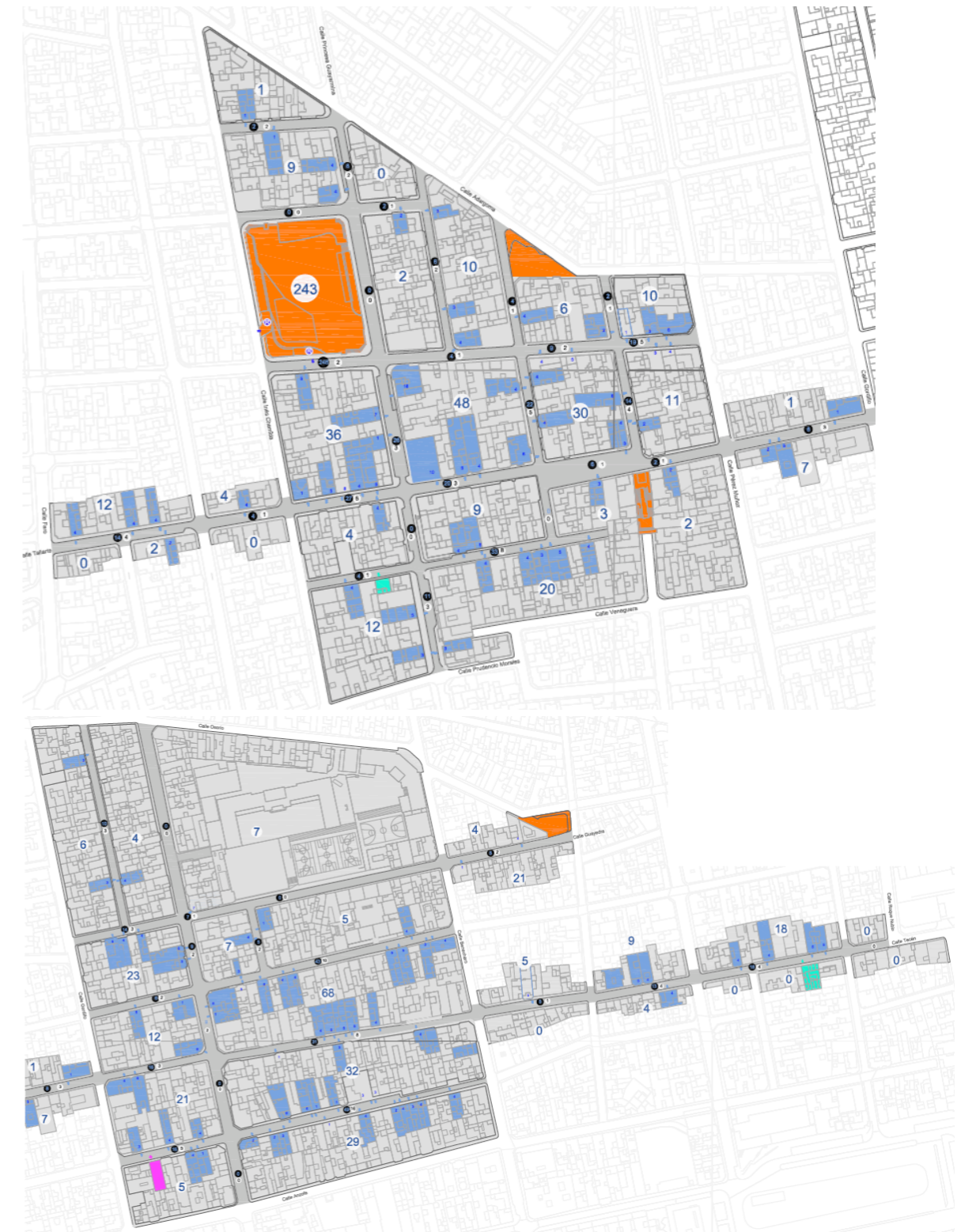
Otro de los de los objetivos marcados es dar una continuidad peatonal de las personas por el barrio y por la ciudad. Se propone un nuevo eje través de las calles Tecén y Taliarte de que va del lado “este” al “oeste” del barrio. El objetivo básico es que las personas se puedan mover por el barrio a pie de forma cómoda, donde los vehículos privado no sean un inconveniente. Se busca que cada barrio tenga su ámbito peatonal y la unión de los mismos permitan un desplazamiento a pie por la ciudad.

Igualmente, y gracias a la localización de los ejes norte-sur en el interior de las macromanzanas, se propone este eje este-oeste como un “Camino escolar”, dando cobertura a los colegios del entorno próximo del barrio. De acuerdo con el reciente estudio realizado por la geógrafa Itahisa Chávez para el Ayuntamiento de Las Palmas de GC (*Estudio sobre hábitos de movilidad de la población escolar de Las Palmas GC, septiembre 2017*) el 78% de los niños de La Isleta van andando al colegio en su trayecto de ida. La cifra es alta aun sin tener una zona cómoda para caminar en el barrio, por lo que el objetivo es incrementar ese dato, y mejorar las condiciones de caminabilidad, con el objetivo de que los niños, en un futuro, puedan ir solos y seguros al colegio.

## 2.4 ACCESO A LA MACROMANZANA



Se crea un anillo exterior (rojo) como forma de desplazamiento para el tráfico rodado. En el caso que sea necesario entrar en la macromanzana se forma unos anillos interiores de circulación (azul) con entrada y salida, de modo que se evita el tráfico de paso por la macromanzana. Estos anillo azules están destinado para los accesos de los coches a los vados permanentes y horarios de los edificios privados, por lo que se contabilizado el número de plazas de garaje de cada vado permanente.



Número de plazas de garaje por cada tramo de calle (verde sobre círculo negro).

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

Por último, el diseño de estos anillos azules responden al número de vehículo que tiene un paso obligatorio por cada tramo de calle para acceder a los vados. De cara a la peatonalización de estas calles, se pueda obtener una jerarquía de las calles de la macromanzana según el número de coches, que de forma obligada, tienen que pasar por cada tramo.

De igual forma se proponen varias zonas en el interior de la macromanzana de aparcamiento temporal, denominado “aparcamiento de servicio” destinado tanto a carga y descarga con horario restringido, como a aparcamiento para vecinos, con un tiempo máximo de 20 minutos. Esta tipología de aparcamiento se localiza en aquellas calles con un mayor número de vehículos de paso obligatorio con el fin de que se sigan los recorridos de los anillo interiores.



Zonas de “aparcamiento de servicio” (cian) donde se permite un estacionamiento temporal de 20 minutos.

## 2.5 JERARQUÍA DE CALLES

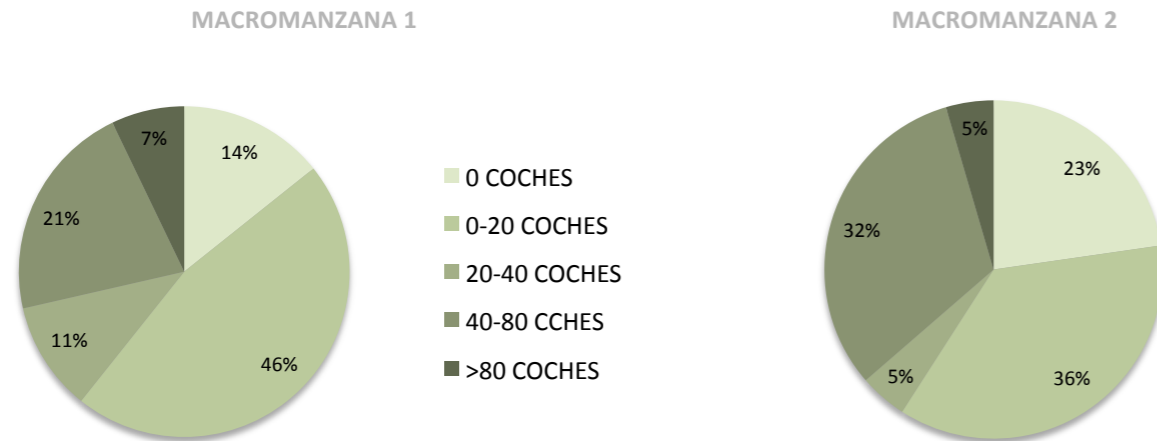


# PROPUESTAS



LA ISLETA – PEATONAL

De acuerdo con los anteriores circuitos de entrada y salida de cada macromanzana, se obtiene el siguiente reparto de calles con tráfico rodado, en función de los coches que de forma obligatorio tiene que pasar por cada calle.



En la M1, 6 de cada 10 calles tiene un paso obligatorio de menos de 20 coches (17 calles), incluso por 4 de ellas no pasa ninguno. Las calles con mayor movimiento forman parte de los anillos interiores de acceso, teniendo mas de 40 coches de paso el 28% (8 calles).

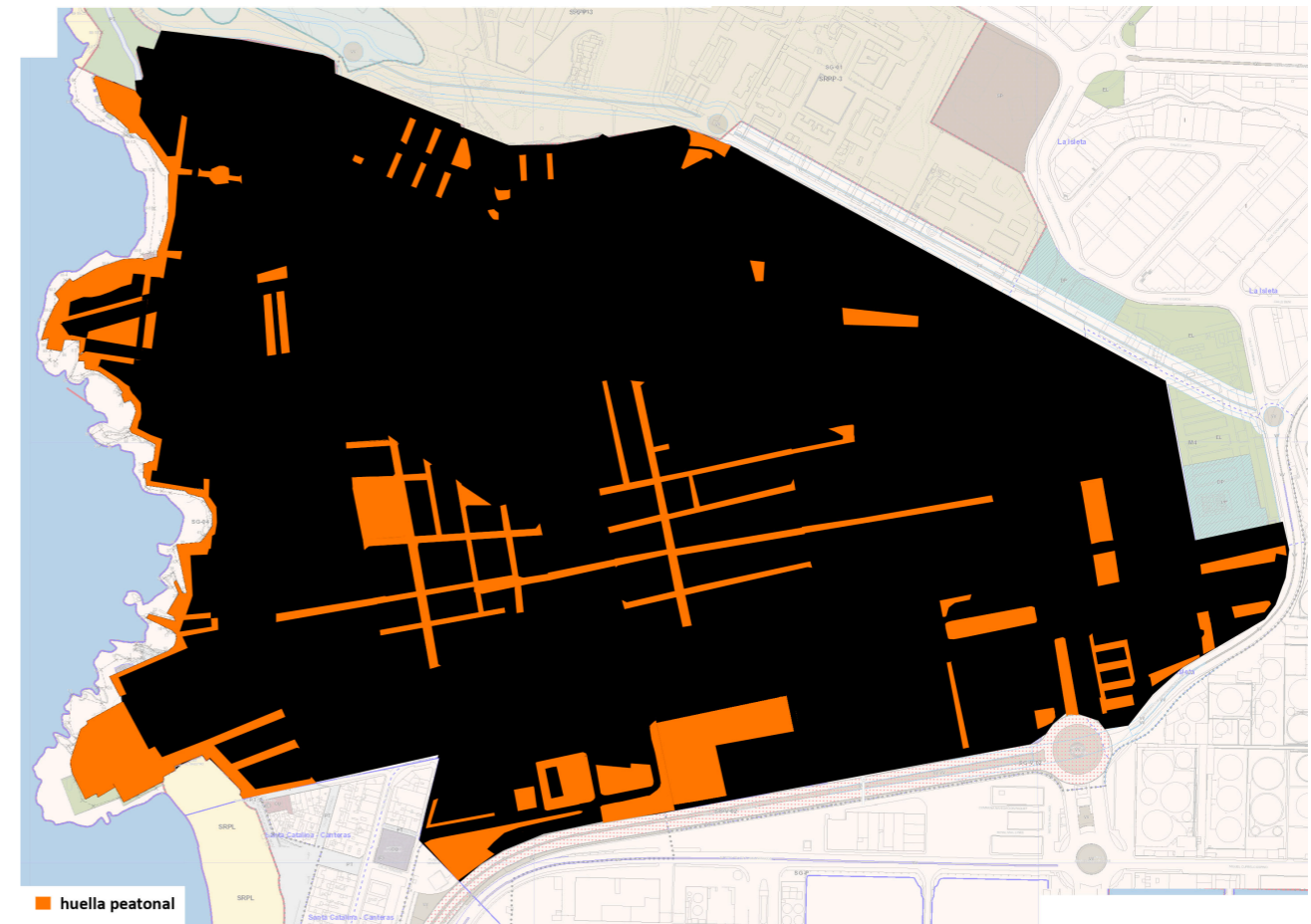
En el caso de la M2, los datos de calles con 0 vehículos representan casi el 25%, y menos de 20 el 36%, por lo que hay un tránsito bajo en 13 calles representando casi el 60% del total. Las calles con mayor número de coches se localizan en los anillos de acceso a la macromanzana teniendo el 37% de las calles un tránsito de mas de 40 coches (8 calles).

En ambas macromanzanas se eligen como ejes norte-sur las calles de Princesa Guayarmina y la calle Artemi Semidan, por estar situados casi todos sus tramos por debajo de los 20 coches de paso obligado.

De igual forma, las calles Taliarte y Tecén que forman el eje este-oeste fuera de las macromanzanas, se sitúan en el rango de menos de 20 coches por tramo de calle.

## 3. HUELLA PEATONAL

### 3.1 HUELLA PEATONAL



Se considera la actuación de las dos macromanzanas y el eje peatonal este-oeste.

### 3.2 MEDICIÓN DE LOS ELEMENTOS PEATONALES

Se analizan los mismo índices desarrollados en el apartado de "Análisis y diagnóstico" con le objetivo de comprobar evolución de los mismo.

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

TABLA 2. ELEMENTOS PEATONALES EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS (en % sobre superficie total)			
	ÁREAS PEATONALES (AP)	ZONAS VERDES (ZV)	ELEMENTOS PEATONALES (AP + ZV)
LA ISLETA actual	6,82	1,86	8,68
LA ISLETA propuesta	9,53	1,86	11,38
DIFERENCIA	2,71	0	2,71
PARÁMETRO ESTÁNDAR			20-25

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

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

Se aumenta la superficie de los elementos peatonales en casi 3 puntos, no obstante se sigue estando muy por debajo de los estándares marcados inicialmente como aconsejables de 20-25% de superficie peatonal, estando la propuesta en un 11,38%.

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

TABLA 3. RELACIÓN ELEMENTOS PEATONALES SEGÚN POBLACIÓN (en m <sup>2</sup> / hab)			
	ÁREAS PEATONALES (AP)	ZONAS VERDES (ZV)	ELEMENTOS PEATONALES (AP + ZV)
LA ISLETA actual	2,91	0,79	3,70
LA ISLETA propuesta	4,06	0,79	<b>4,85</b>
DIFERENCIA	<b>1,15</b>	<b>0</b>	<b>1,76</b>
PARÁMETRO ESTÁNDAR			<b>5-7</b>

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

Se aumenta en 1,15m<sup>2</sup> la superficie peatonal por habitante del barrio, aumentando en un tercio la actualmente existente para las áreas peatonales, llegando a 4,06. No obstante se sigue estando casi 1 punto por debajo del índice marcado como básico.

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

TABLA 4. ÁREAS SIN ELEMENTOS PEATONALES (en % sobre la superficie total)	
LA ISLETA actual	91,32
LA ISLETA propuesta	<b>88,62</b>
DIFERENCIA	<b>2,70</b>
PARÁMETRO ESTÁNDAR	<b>75-80</b>

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

Se reduce el área de la ciudad sin elementos peatonales en casi 3 puntos, no obstante se sigue mas de 8 puntos por encima del estándar establecido.

## - 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)	
LA ISLETA actual	867,84
LA ISLETA propuesta	<b>1.138,43</b>
DIFERENCIA	<b>270,59</b>
PARÁMETRO ESTÁNDAR	<b>1.500-2.000</b>

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

Este índice se incrementa casi en un tercio de la superficie actualmente existente, sobrepasando los 1.100m<sup>2</sup>/ha, estando por debajo de los límites marcados como mínimos.

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

SUPERFICIE URBANA SITUADA A MENOS DE 125M DE UN ELEMENTO PEATONAL (en %)	
LA ISLETA actual	58
LA ISLETA propuesta	<b>81</b>
DIFERENCIA	<b>23</b>
PARÁMETRO ESTÁNDAR	<b>70-75</b>

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

La localización de ambas macromananzas contribuye a que este índice sea de los mas favorables de modo que mas de 80% del barrio está cercano a un área peatonal, superando los parámetros marcados.

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

TABLA 6. LONGITUD PEATONAL DE CALLES DEL BARRIO (en %)	
LA ISLETA actual	8,89
LA ISLETA propuesta	<b>22,33</b>
DIFERENCIA	<b>13,44</b>
PARÁMETRO ESTÁNDAR	<b>30-35</b>

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

En relación a la longitud peatonal, las cifras con el proyecto aumentan hasta un 22%, 13 punto mas de la actualidad, pero 8 punto por debajo d los límites marcados.

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

TABLA 7. ACCESO PEATONAL A PARADAS DE GUAGUAS A MENOS DE 100m (en %)	
LA ISLETA actual	4,91
LA ISLETA propuesta	<b>5,77</b>
DIFERENCIA	<b>0,86</b>
PARÁMETRO ESTÁNDAR	<b>90-100</b>

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

Se puede considerar como el índice con los peores datos. Las paradas de guaguas siguen estando a mas de 100m de un acceso peatonal, a pesar de la centralidad e las dos macromananzas. El dato se aproxima a un 6% muy alejado del 90% marcado como baremo mínimo.

# PROPUESTAS



LA ISLETA - PEATONAL

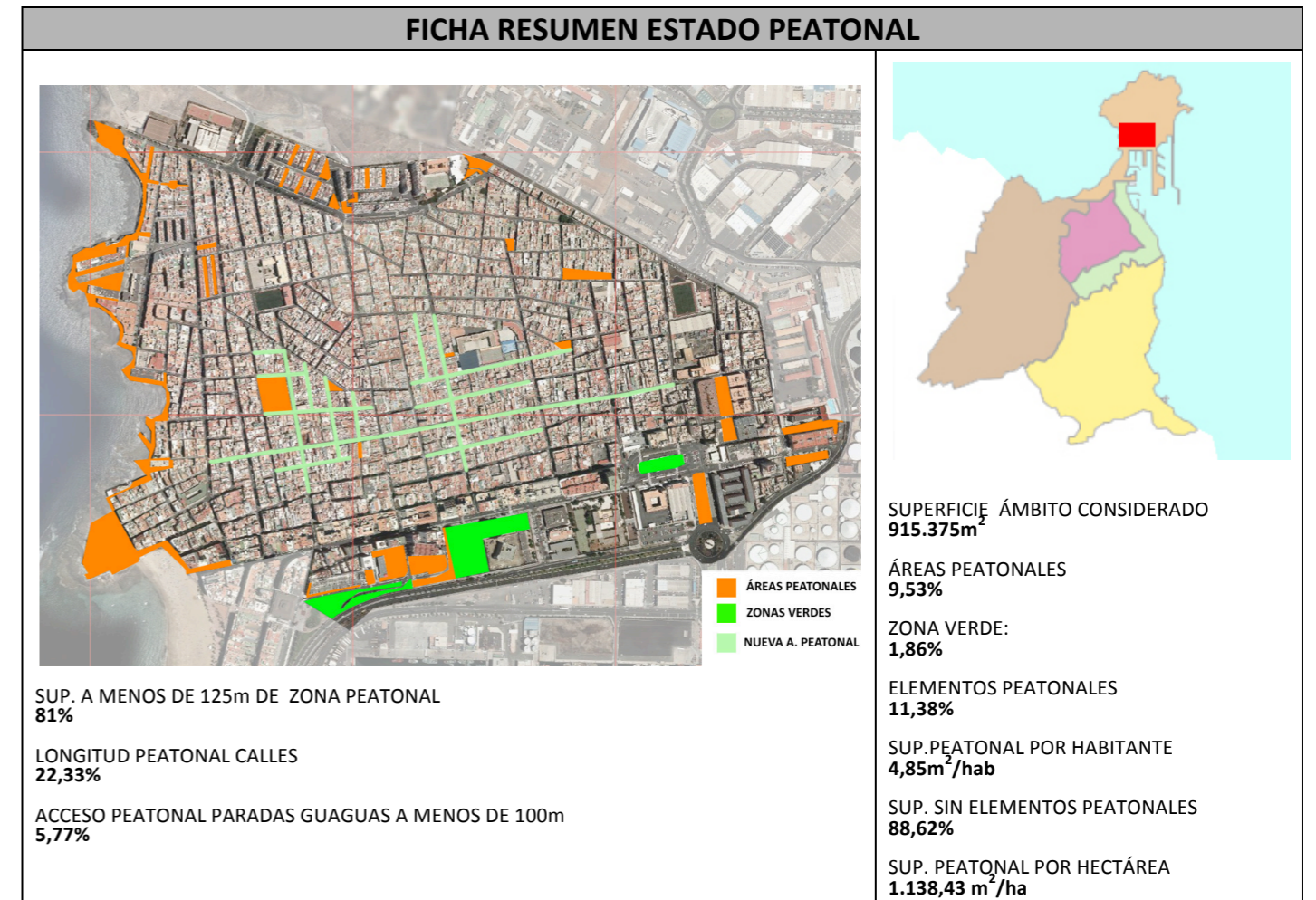
## 3.3 ARTICULACIÓN Y ESTRUCTURA



A través de las dos macromanifolds se articula la parte central del barrio, de modo que se crea conexiones norte-sur por cada área a través de las calles Princesa Guayarmina para la M1, y la calle Artemi Semidán para M2.

Otro de las aportaciones es el eje este-oeste a través de las calles Taliarte y Tecén, que une la zona peatonal de la Plaza de los Bomberos al “este”, con el Paseo de Las Canteras al “oeste”, dando una continuidad peatonal a lo largo del barrio de La Isleta, y con el resto de la ciudad. Este eje también es proyectado como un “camino escolar” que conecta con los principales centros de enseñanza del barrio. Las nuevas macromanifolds concentran en su interior a ciertos elementos peatonales que estructuran el espacio peatonal, contribuyendo a la ejecución de nuevas áreas estanciales en el entorno de los mismos, utilizándose además estos puntos como elementos de estructura y de conexión por el barrio. De forma general, se adquiere conectividad peatonal, estructura, articulación y se facilita el desplazamiento a pie por la ciudad.

Se propone que estas áreas peatonales sirvan también para la creación de áreas estanciales y de ocio, aportándose estos espacios tanto para los vecinos, como para los comerciantes, fomentando el uso de la calle y la actividad comercial del barrio.



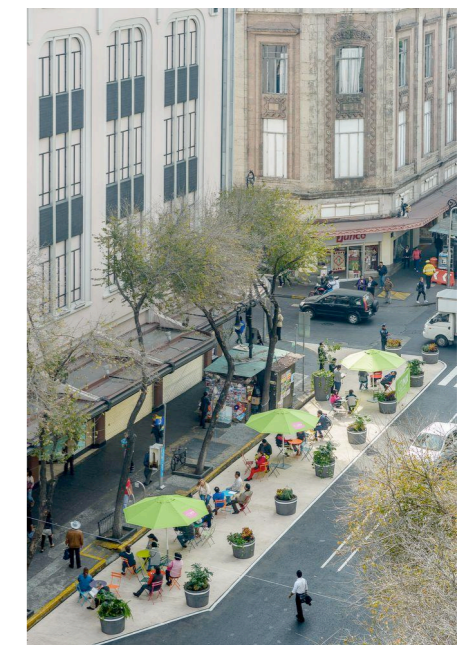
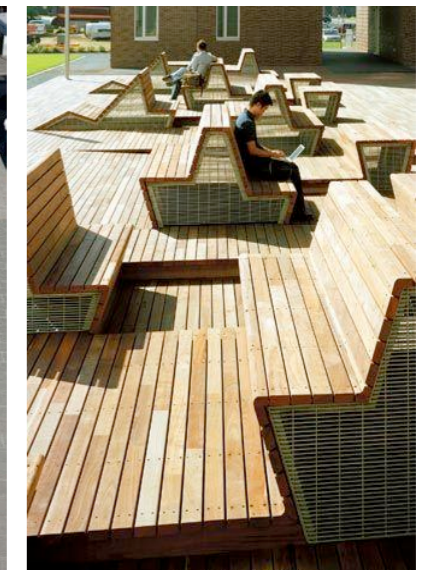
## 4. PROPUESTAS

Al igual que en Alcaravaneras, los principales aspectos a tener en cuenta en la propuesta de las calles de preferencia peatonal de las macromananzas, son los siguientes:

- Se pondrán en práctica los elementos peatonales definidos como “calle peatonal” y “plaza peatonal”. Las calles a elegir para una peatonalización “suave” estarán basadas en las directrices teóricas marcadas por las Woonerf Holandesas o similares, como son la “zona 30”, áreas de tráfico calmado (traffic calming), o las denominadas “zona de prioridad peatonal”.
- Áreas estanciales. Pequeños espacios para descansar/mirar/jugar/hablar destinada a los vecinos, en especial para los ancianos y los niños, actualmente inexistente, incorporando nuevo mobiliario urbano a la zona. Se proyecta un trazado sinuoso e incómodo para el paso de los vehículos. En España solo hay una señal que regula estas calles de preferencia peatonal, y son la S-28 y S-29.
- Movilidad a pie. Favorecer el transportarnos a pie. Hacer un uso alternativo por el interior de los barrios de modo que ir a caminando o pasando sea un actividad agradable y cómoda por el barrio. Se fomenta el traslado peatonal de los niños al colegio a través de los “caminos escolares”.
- Conexión entre barrios. Se forman ejes peatonales que favorecen a la conexión peatonal con los barrios limítrofes, por lo que se puede dar una continuidad peatonal por la ciudad a medida que se vayan ejecutando actuaciones peatonales en los barrios cercanos.
- Calidad de vida. Mejorar la calidad de vida de los vecinos, de los trabajadores y de los usuarios de la calle; en general mejorar la vida de los barrios, menos contaminación acústica, menos CO<sub>2</sub> a la atmósfera, mejor calidad ambiental.
- Mobiliario e iluminación. Incorporación de un mobiliario apto que complemente las nuevas zonas estanciales y peatonales e incluso podrá servir para fomentar actividades deportivas; adicionalmente este mobiliario ayudará a entender mejor el entorno urbano con nuevos materiales en sus acabados. Incorporación de iluminación directa a las zonas estanciales y áreas peatonales dando independencia lumínica a estos espacios.

- Comercios. Se favorece al escaso comercio de la zona permitiéndose trasladar la actividad comercial a la calle.

Se propone una intervención de peatonalizaciones “suaves” similar a la desarrollada en le barrio de las Alcaravaneras. A modo de ejemplo, estas son algunas de actuaciones existentes que se adaptan a las directrices marcadas en las macromananzas para mejorar el espacio y acercar la ciudad a los vecinos, comercios, niños y mayores.

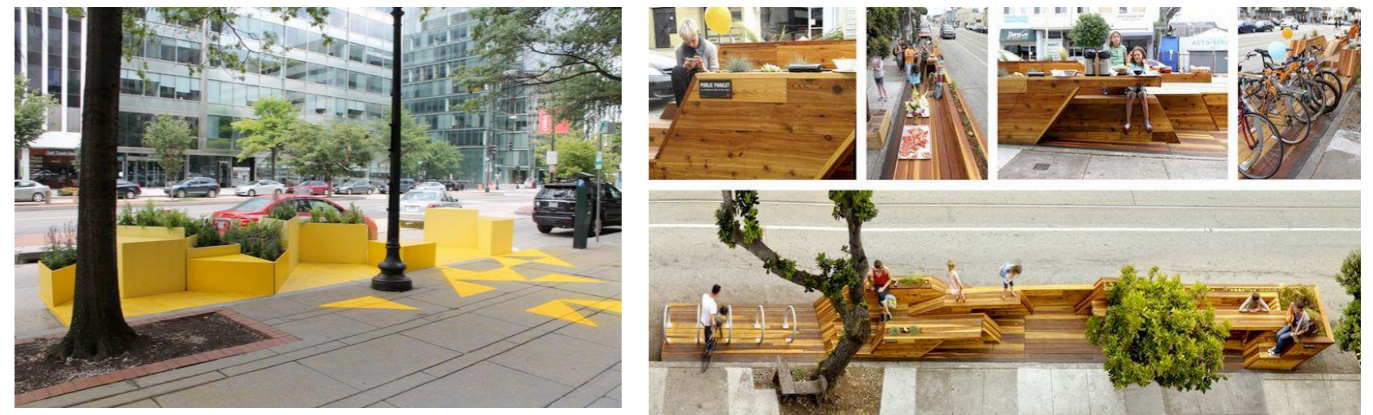
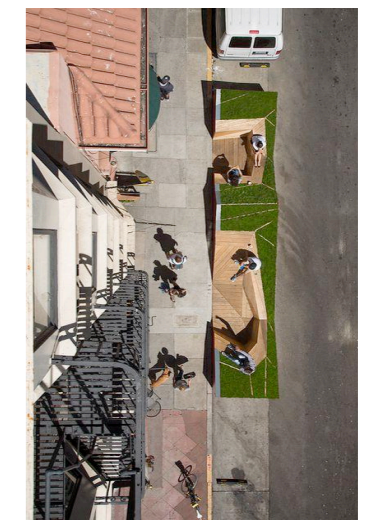
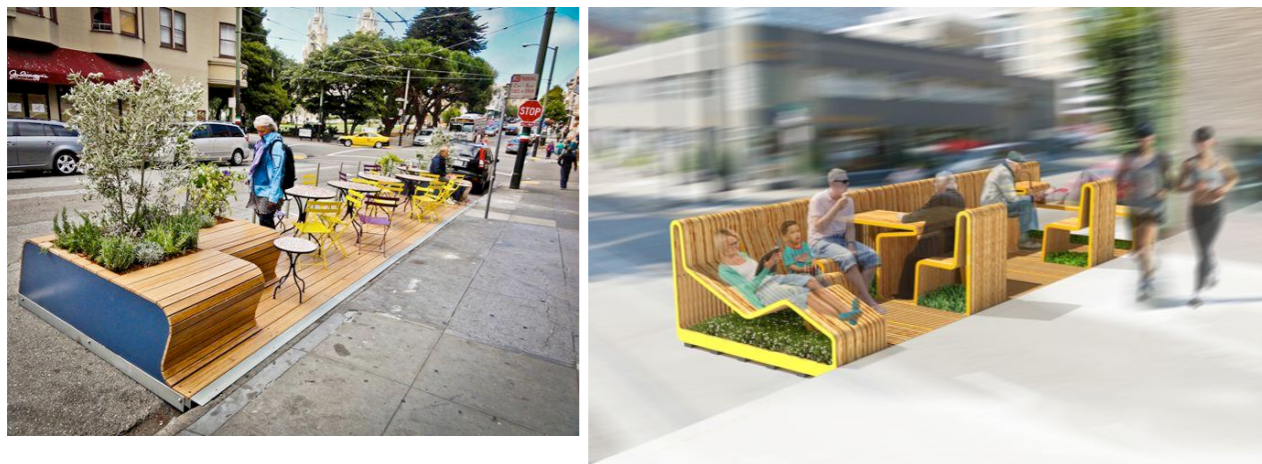
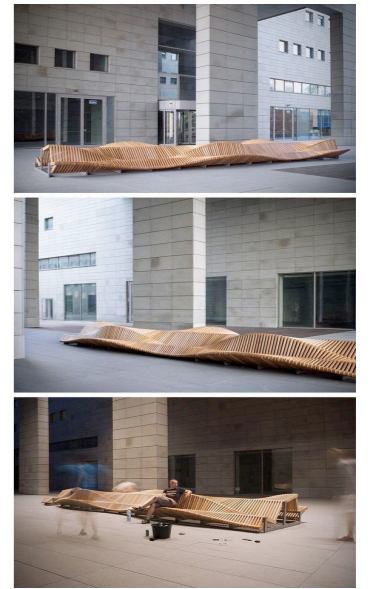
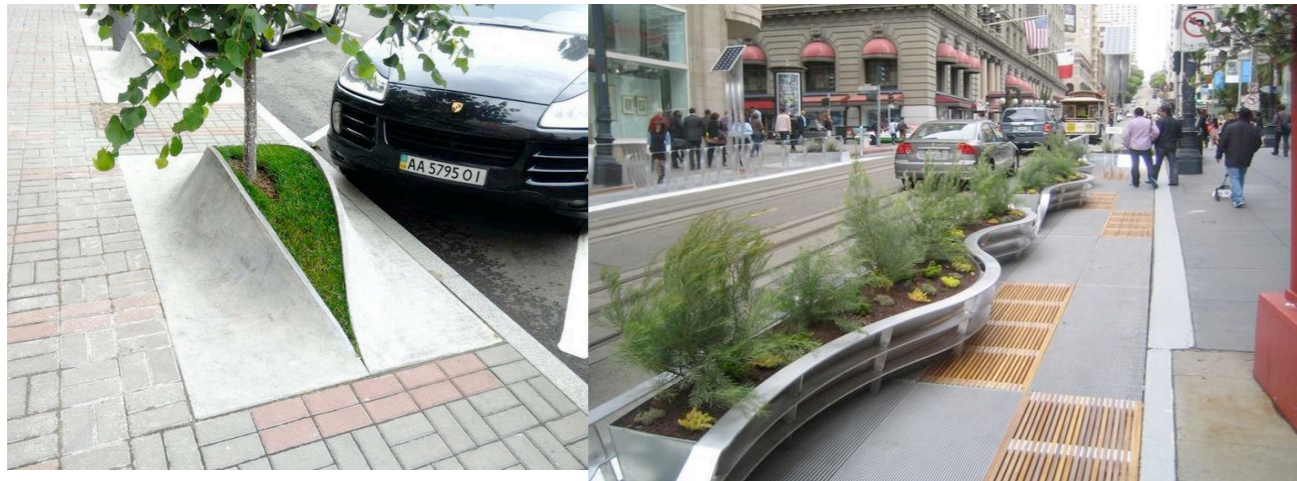




# PROPUESTAS



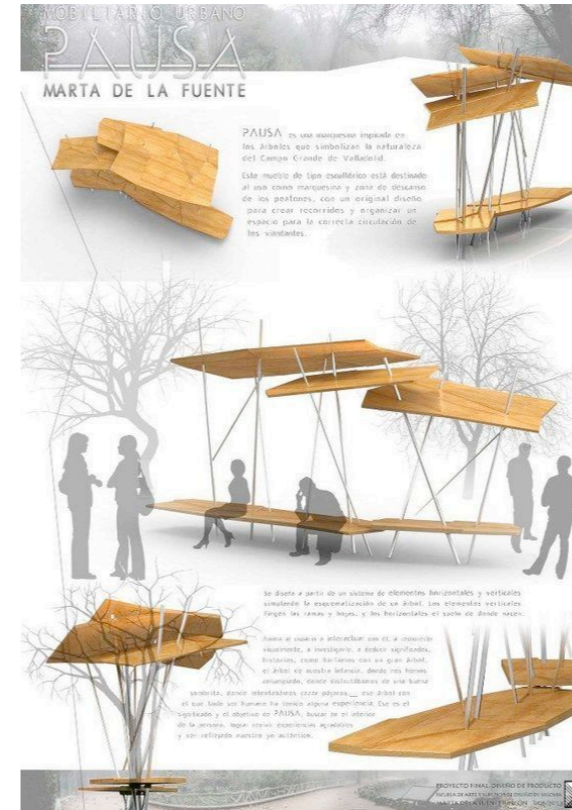
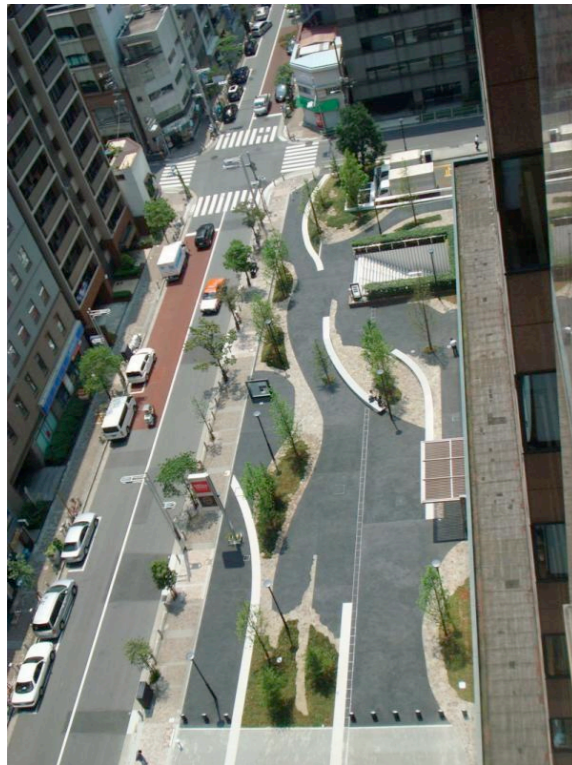
LA ISLETA - PEATONAL



# PROPUESTAS



LA ISLETA – PEATONAL

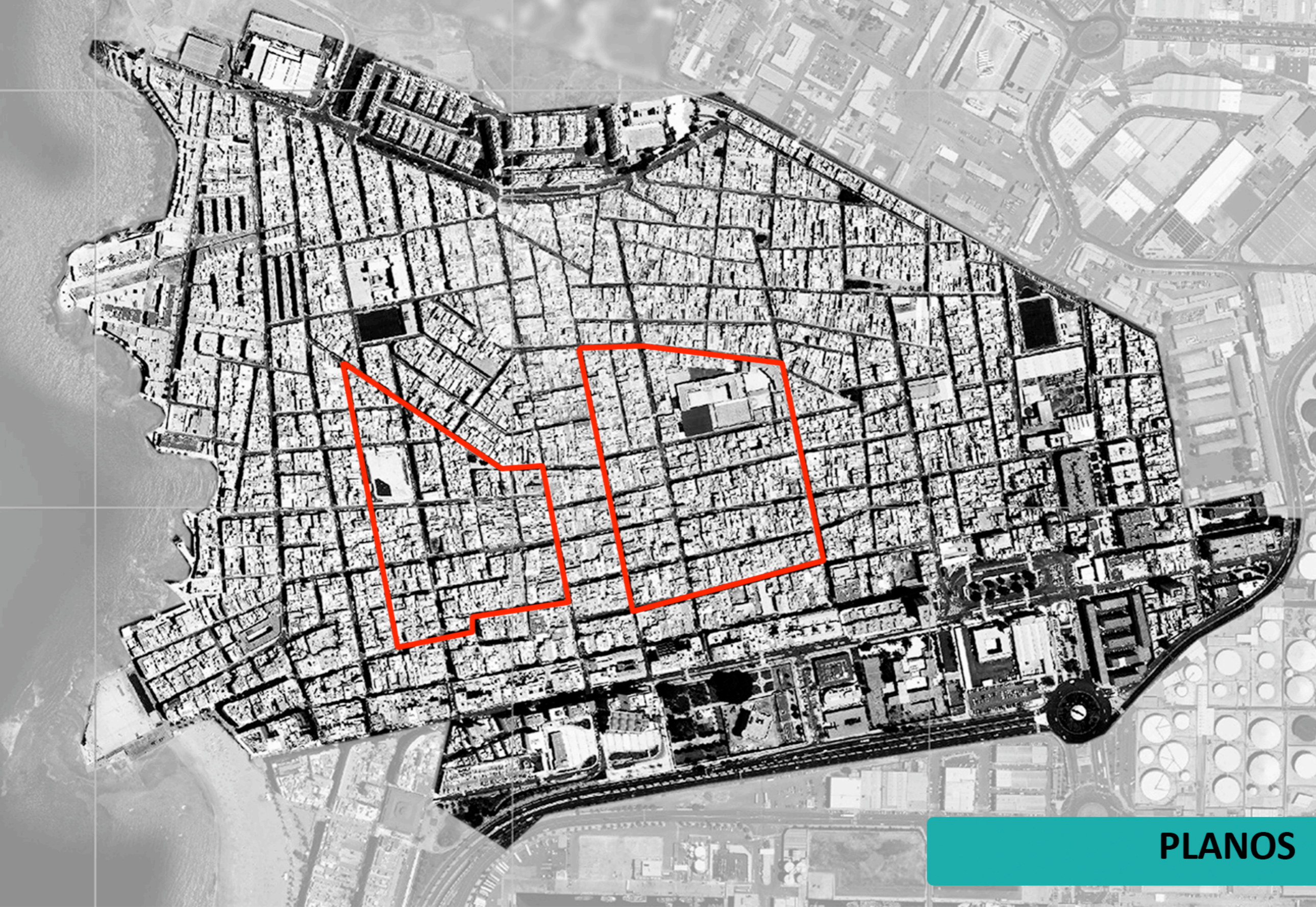




## 5. PLANOS DE LAS PROPUESTAS

- VISTA CENTROS ATRACTORES
- PLANO CENTROS ATRACTORES
- PLANO DISTANCIA DE RADIOS Y EJES DESDE MACROMANZANAS
- PLANO MACROMANZANAS
- VISTA 3D - PROPUESTA PEATONAL 1
- VISTA 3D - PROPUESTA PEATONAL 2
- ELEMENTOS PEATONALES
- ACCESO A EDIFICIOS
- MACROMANZANA 1- PLAZAS DE GARAJE INTERIOR DE EDIFICIOS
- MACROMANZANA 2- PLAZAS DE GARAJE INTERIOR DE EDIFICIOS
- MACROMANZANA 1- ESTADO ACTUAL CALZADA
- MACROMANZANA 1- SECCIÓN CALLES
- MACROMANZANA 2- ESTADO ACTUAL CALZADA
- MACROMANZANA 2- SECCIÓN CALLES
- MACROMANZANA 1- PROPUESTA CALZADA
- MACROMANZANA 2- PROPUESTA CALZADA
- PLANTAS BAJAS: LOCALES COMERCIALES
- PLANTAS BAJAS: TIPOLOGÍAS LOCALES COMERCIALES
- MACROMANZANA 1- CIRCULACIÓN Y ACCESO A ZONA PEATONAL
- MACROMANZANA 2- CIRCULACIÓN Y ACCESO A ZONA PEATONAL
- MACROMANZANA 1- JERARQUÍA DE CALLES SEGÚN Nº COCHES

- MACROMANZANA 2- JERARQUÍA DE CALLES SEGÚN Nº COCHES
- HUELLA PEATONAL



**PLANOS**

**PROPUESTA**

**MACROMANZANAS**

# CENTROS ATRACTORES



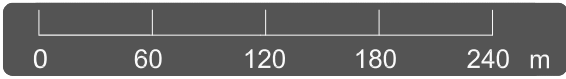
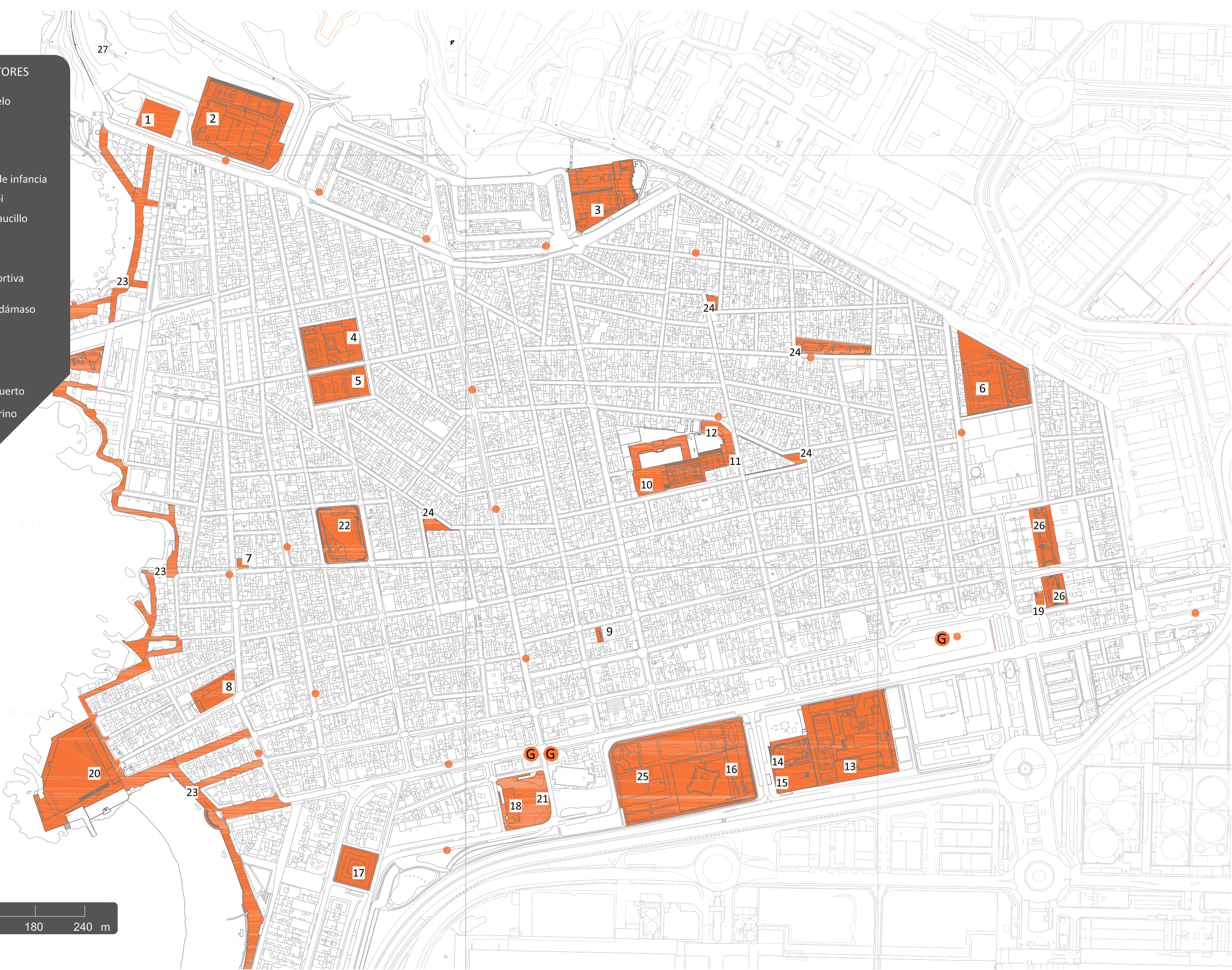
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

Google Earth

**IS** CENTROS ATRACTORES

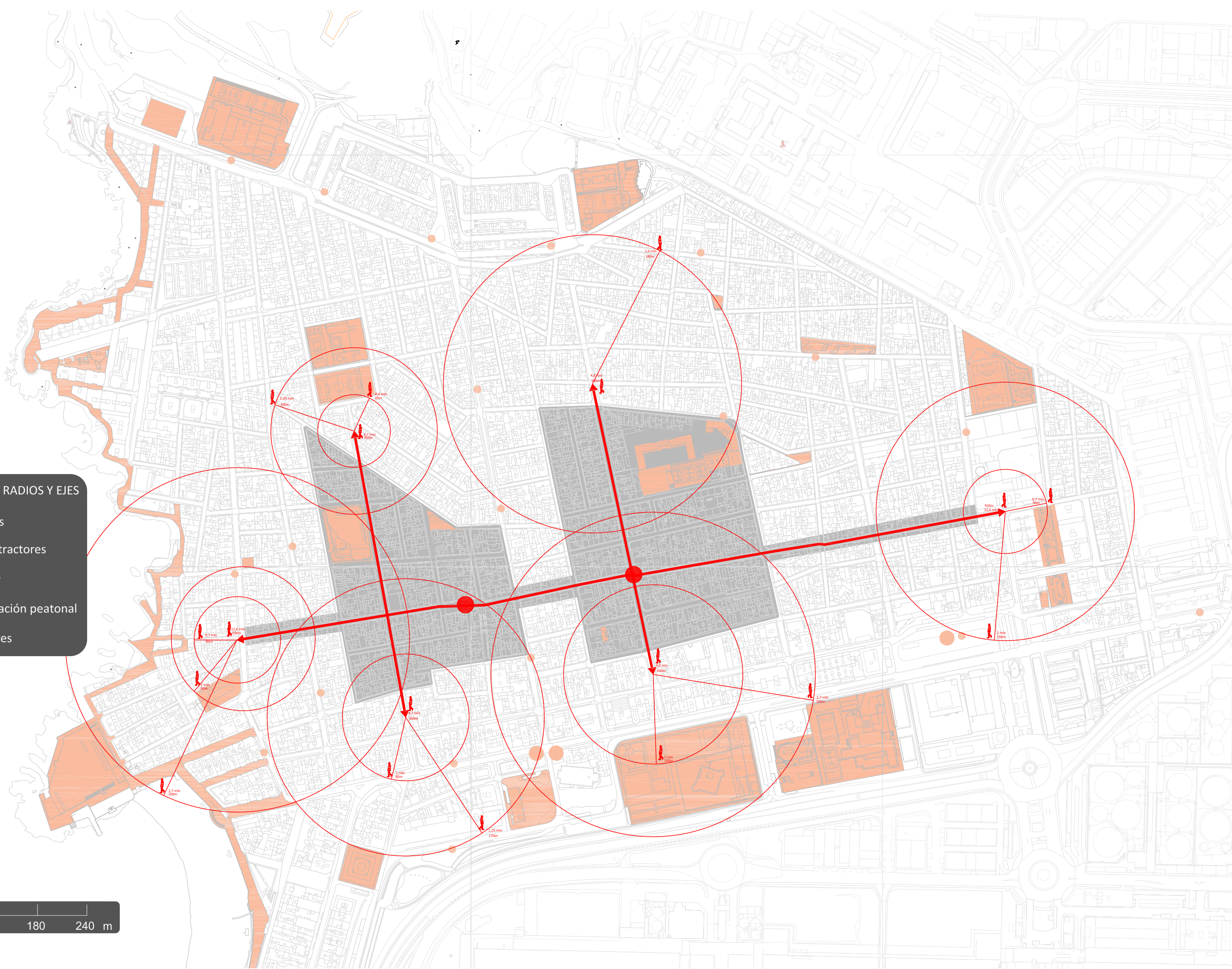
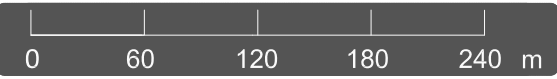
e: 1/4.000

- 1 polideportivo jesús telo
- 2 ies nueva isleta
- 3 ceip galicia
- 4 ies franchy roca
- 5 polideportivo jardín de infancia
- 6 polideportivo porto pi
- 7 colegio concertado saucillo
- 8 ceip las canteras
- 9 colegio privado tauro
- 10 piscina y cancha deportiva león y castillo
- 11 centro cultural pepe d'amaso
- 12 ceip león y castillo
- 13 ies la isleta
- 14 centro de día la isleta
- 15 centro de salud del puerto
- 16 fundación martín chirino
- 17 mercado del puerto
- 18 biblioteca municipal pepe d'amaso
- 19 biblioteca pública la isleta
- 20 parking público la puntilla y plaza en la cubierta
- 21 parking público mercado del puerto y plaza en la cubierta
- 22 parking residentes plaza del pueblo y plaza en la cubierta
- 23 paseo de las canteras
- 24 nuevas plazas peatonales
- 25 parque castillo de la luz
- 26 plaza de los bomberos
- 27 futuro mirador la isleta
-  parada guaguas
-  futura parada metroguaguas

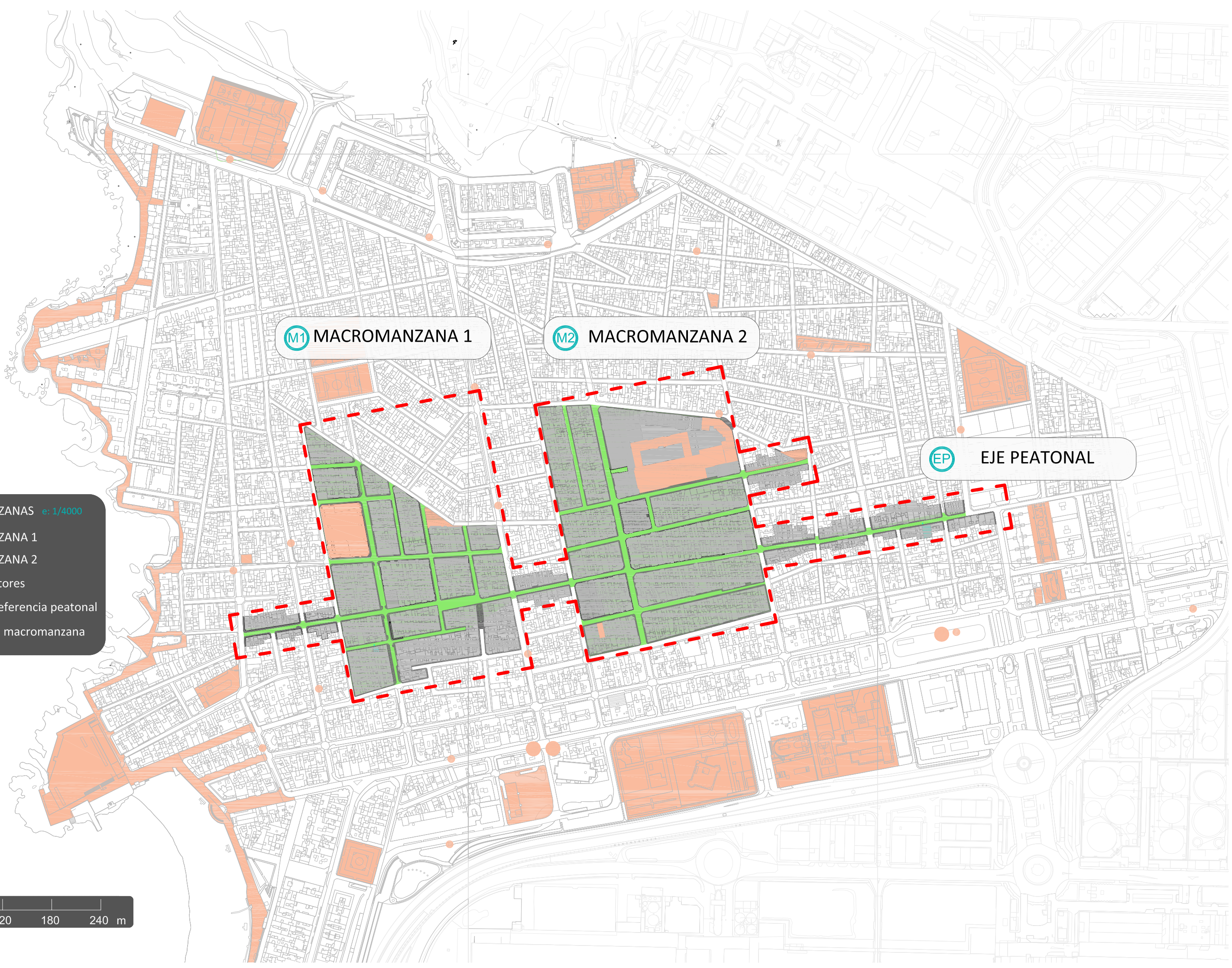
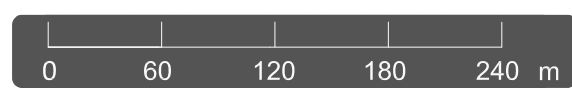


**IS** DISTANCIAS DE RADIOS Y EJES  
e: 1/4.000

- metros/minutos
- radio centros atractores
- ejes peatonales
- ámbito de actuación peatonal
- puntos atractores



- IS MACROMANZANAS e: 1/4000
- M1 MACROMANZANA 1
- M2 MACROMANZANA 2
- puntos atractores
- calles con preferencia peatonal
- manzanas de macromanzana



M1 MACROMANZANA 1

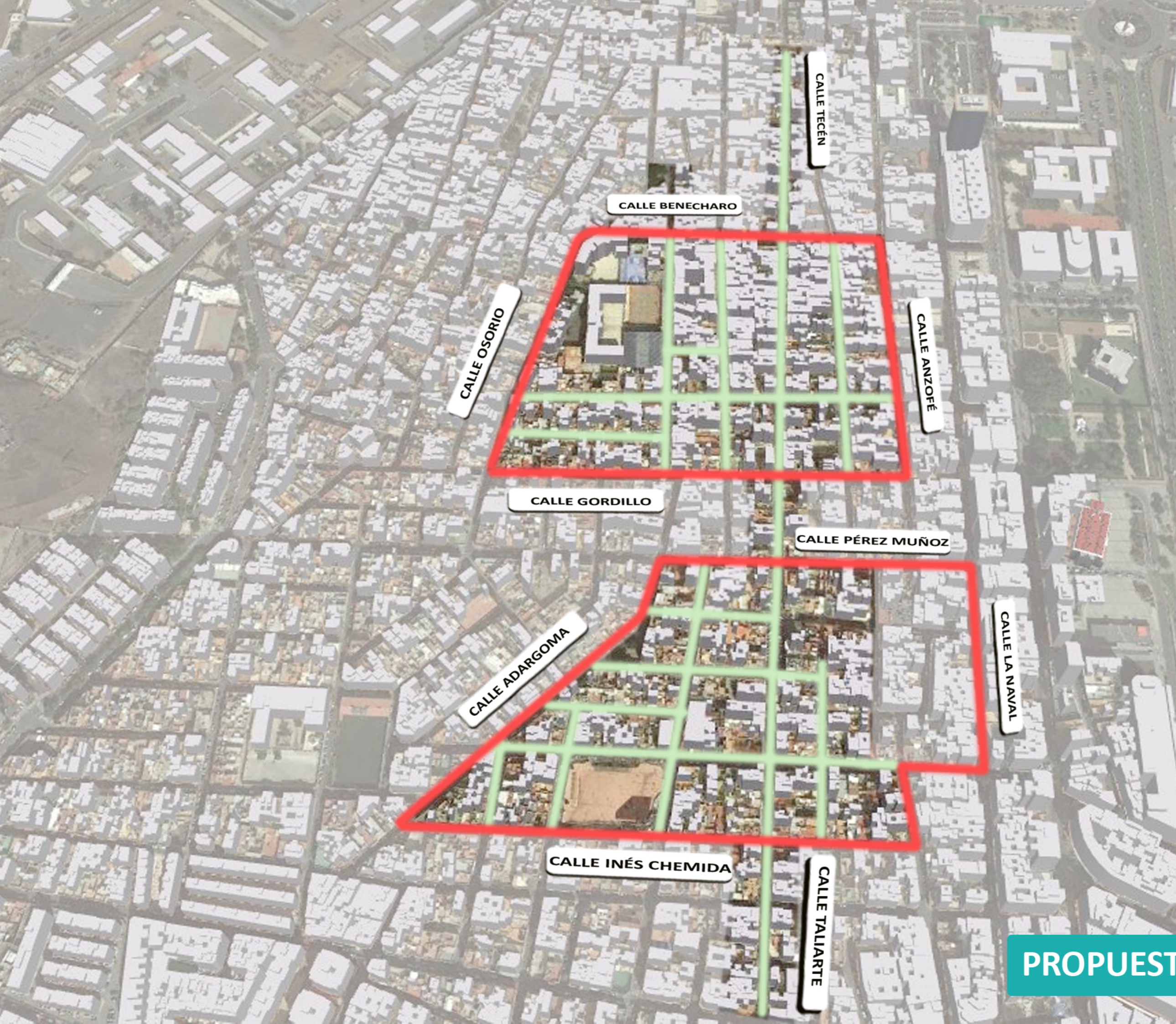
M2 MACROMANZANA 2

EP EJE PEATONAL



# PROPUESTA PEATONAL





**PROPUESTA PEATONAL**



- ELEMENTOS PEATONALES  
e: 1/3000
- MACROMANZANA 1
- MACROMANZANA 2
- calles con preferencia peatonal
- elementos peatonales



Calle Pineda Guaranina

Calle Adaroma

Calle Irua Chirinda

Calle Tallano

Calle Faro

Calle Veneguera

Calle Parez Nuroz

Calle Gordinho

Calle Guaydra

Calle Anzole

Calle Osorio

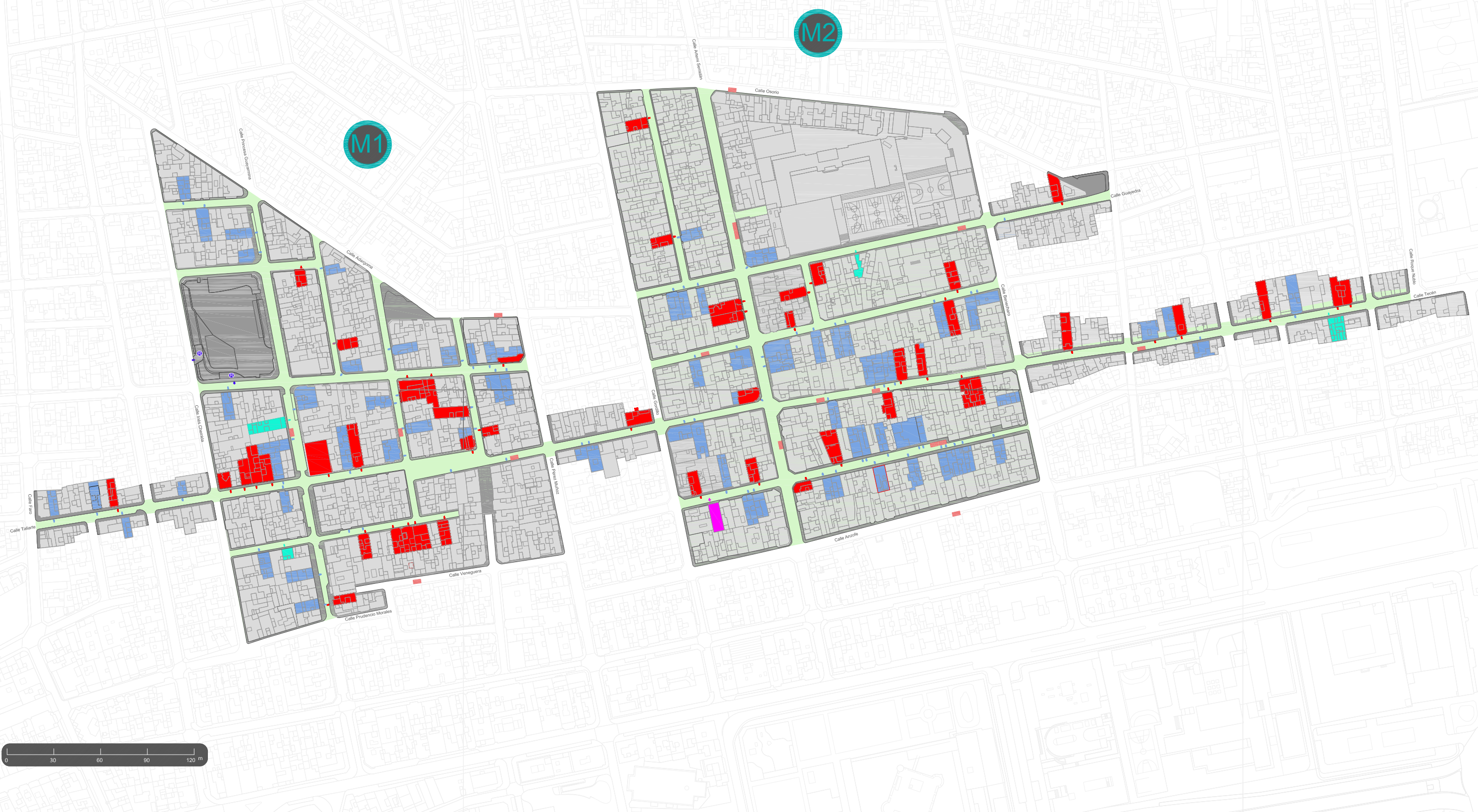
Calle Bermejarro

Calle Tecen

Calle Roque Nubio

IS ACCESO A EDIFICIOS e:1/12400

- acceso edificios (vado permanente)
- acceso edificios (sin vado)
- vado horario
- reserva a vehículos de pmr
- salida de emergencia
- Ⓡ parking residentes
- zona de prioridad peatonal



# M1

IS PLAZAS DE GARAJE INTERIOR EDIFICIOS e:1/1450

→ acceso edificios (vado permanente)

→ vado horario locales comerciales

→ salida de emergencia

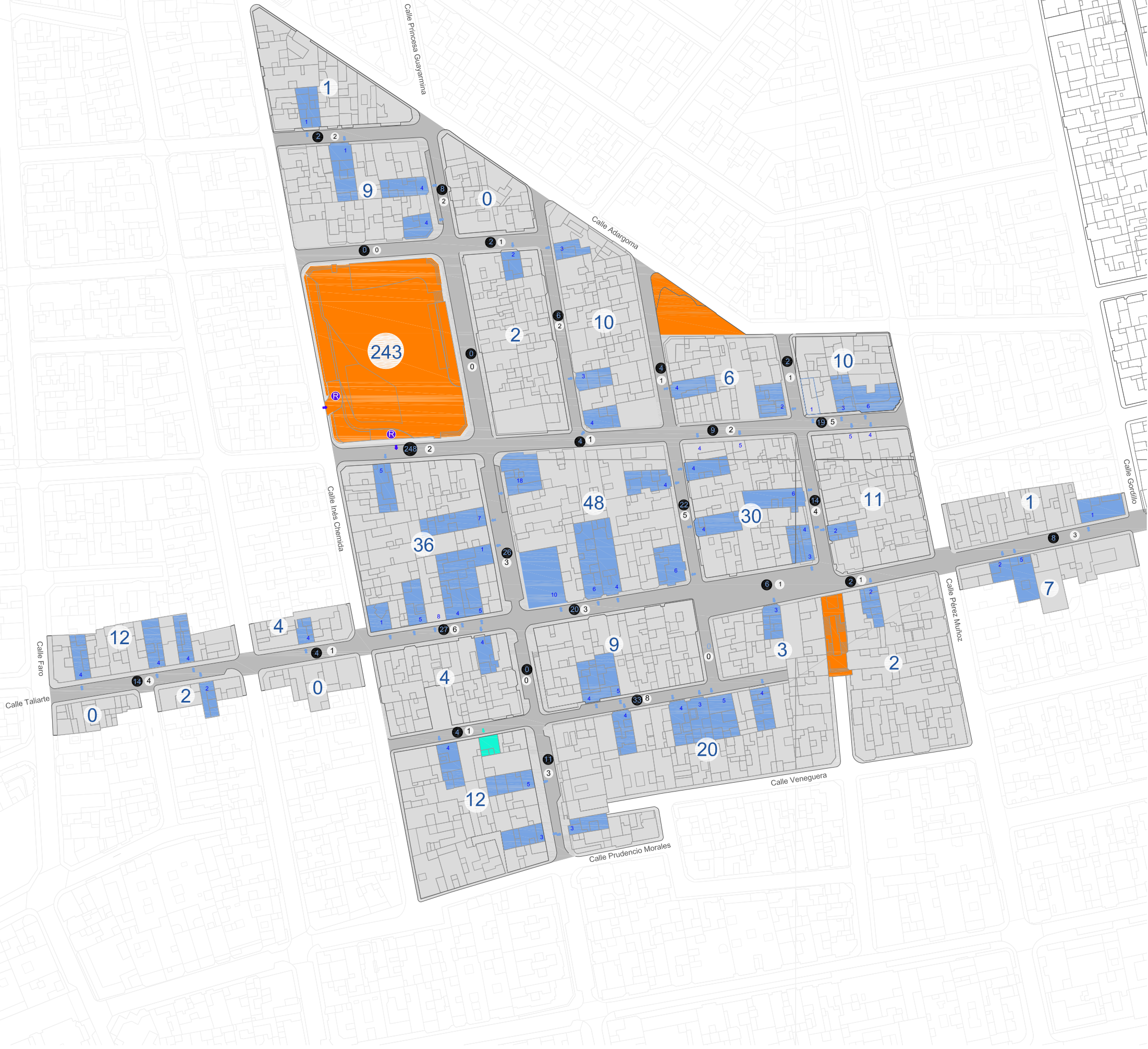
R parking residentes


3 nº de vados permanente por tramo calle









4 nº de pg interior de edificio por vado

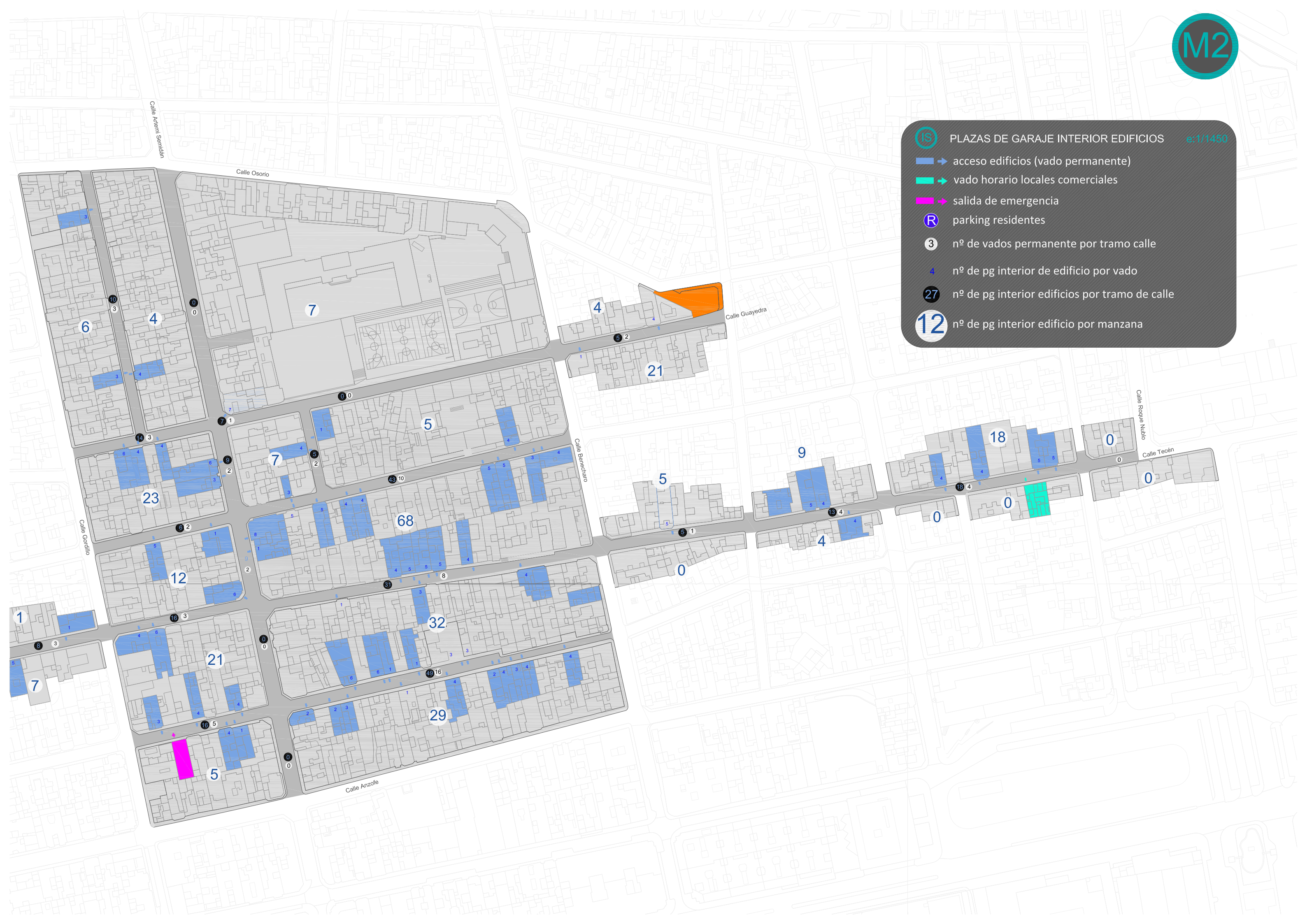
27 nº de pg interior edificios por tramo de calle

12 nº de pg interior edificio por manzana












 PLAZAS DE GARAJE INTERIOR EDIFICIOS e:1/1450

-  acceso edificios (vado permanente)
-  vado horario locales comerciales
-  salida de emergencia
-  parking residentes
-  nº de vados permanente por tramo calle
-  nº de pg interior de edificio por vado
-  nº de pg interior edificios por tramo de calle
-  nº de pg interior edificio por manzana

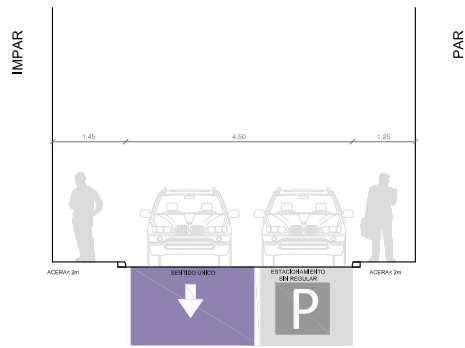


# M1

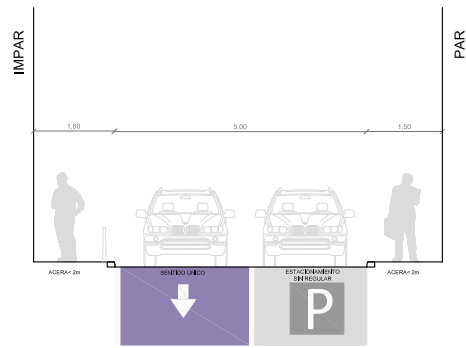
- IS** ESTADO ACTUAL CALZADA e:1/1450
-  acceso edificios (vado permanente)
  -  vado horario locales comerciales
  -  reserva a vehículos de pmr
  -  nº de contenedores de basura/reciclaje
  -  nº de plazas para carga y descarga
  -  estacionamiento no regulado
  -  estacionamiento no regulado por manzana
  -  estacionamiento no regulado por lateral manzana
  -  sentido de circulación



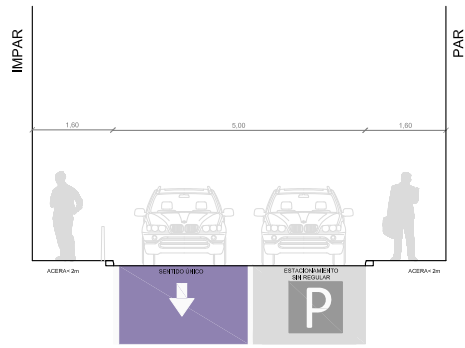
Calle Taliarte



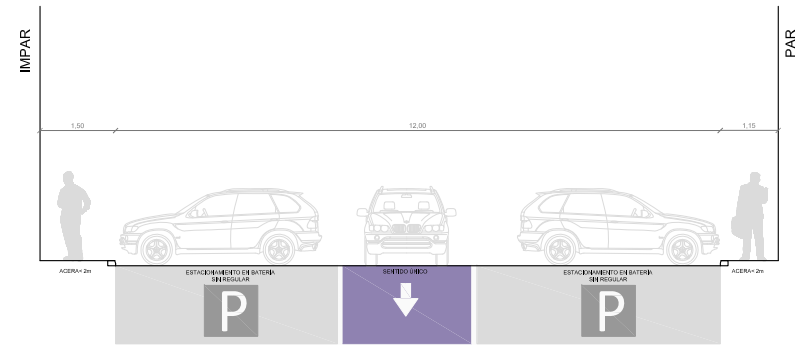
Calle Taliarte



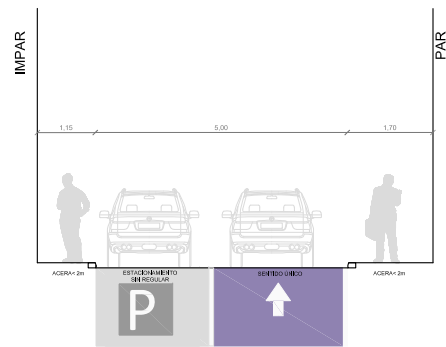
Calle Taliarte



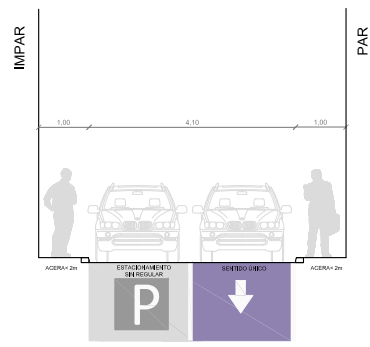
Calle Taliarte



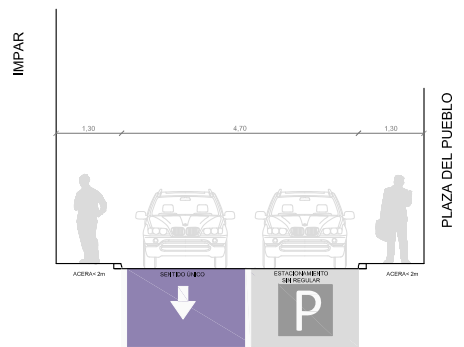
Calle Saucillo



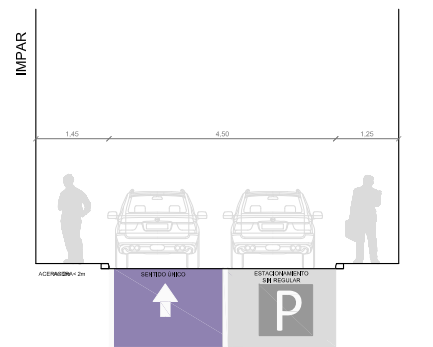
Calle Uitaca



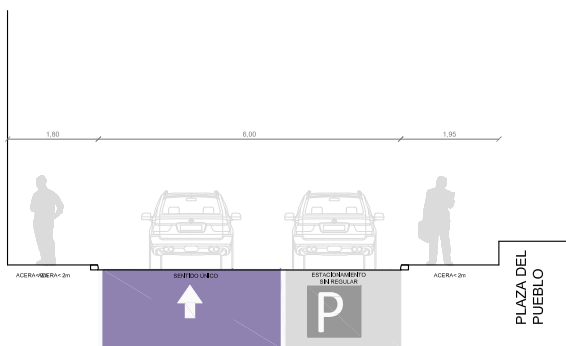
Calle Betayga



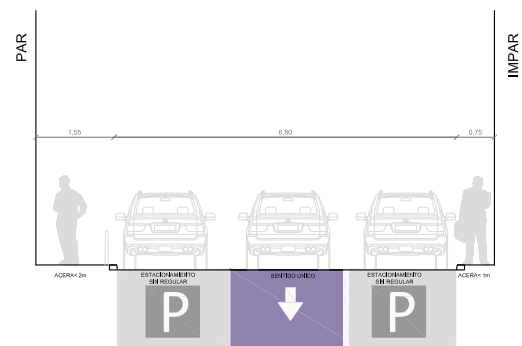
Calle Faya



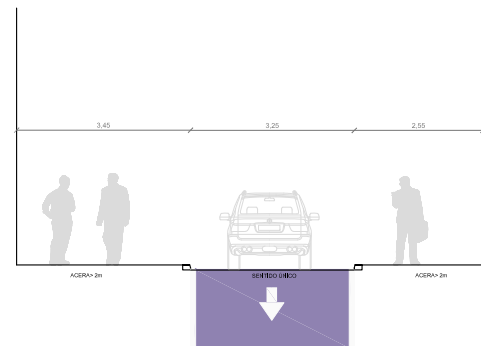
Calle Princesa Guayarmina



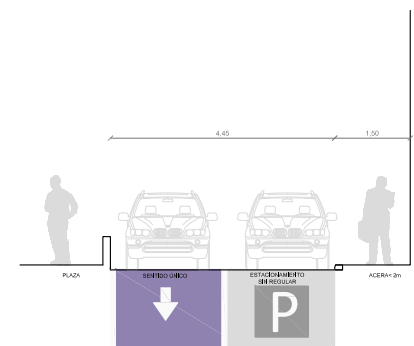
Calle Princesa Guayarmina



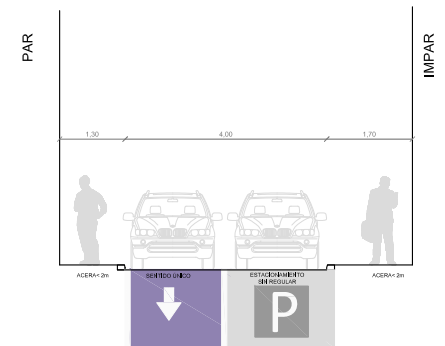
Calle Princesa Guayarmina



Calle Guaires



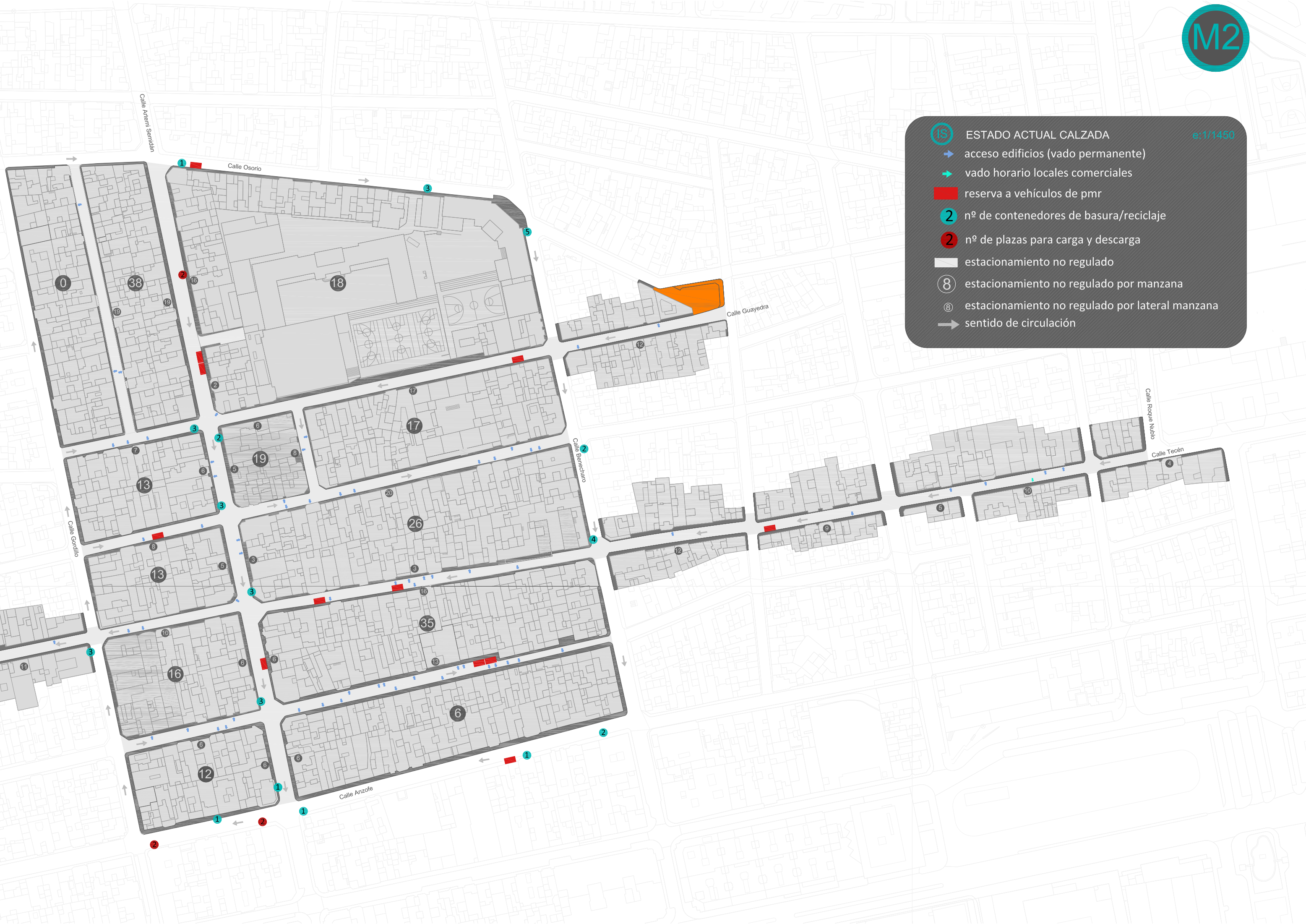
Calle Guaires



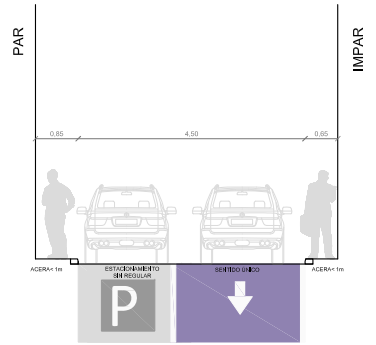


**ESTADO ACTUAL CALZADA**

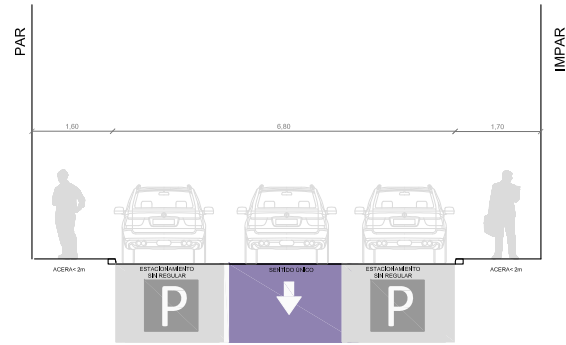
- acceso edificios (vado permanente)
- vado horario locales comerciales
- reserva a vehículos de pmr
- 2 nº de contenedores de basura/reciclaje
- 2 nº de plazas para carga y descarga
- estacionamiento no regulado
- 8 estacionamiento no regulado por manzana
- 8 estacionamiento no regulado por lateral manzana
- sentido de circulación



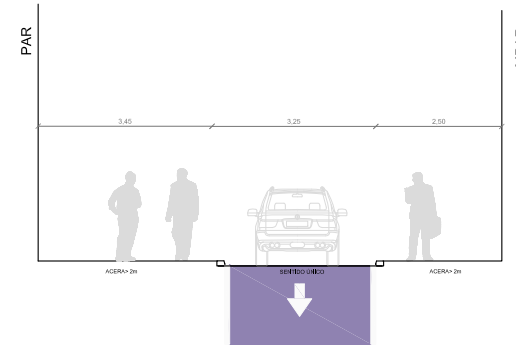
Calle Juncalillo



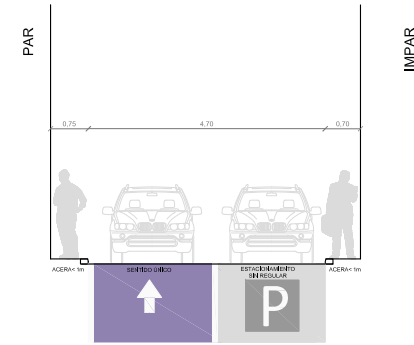
Calle Artemi Semidán



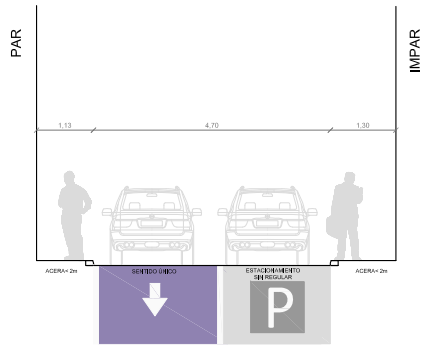
Calle Artemi Semidán



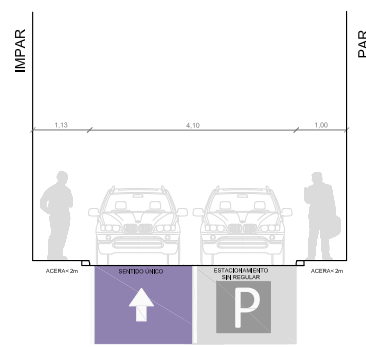
Calle Juan Sebastián El Cano



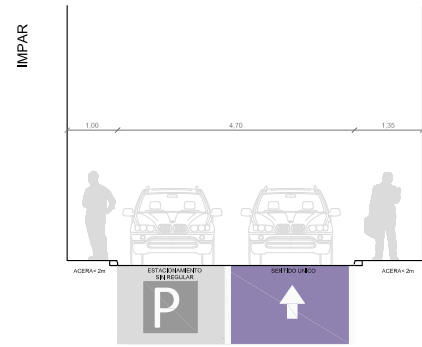
Calle Fontanales



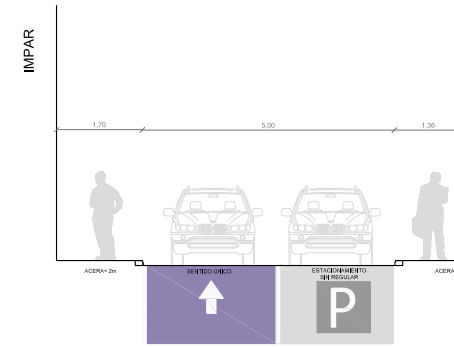
Calle Tecén



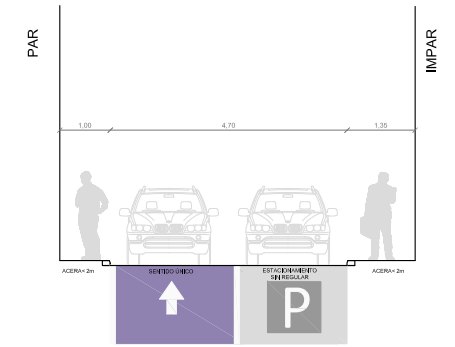
Calle Tecén



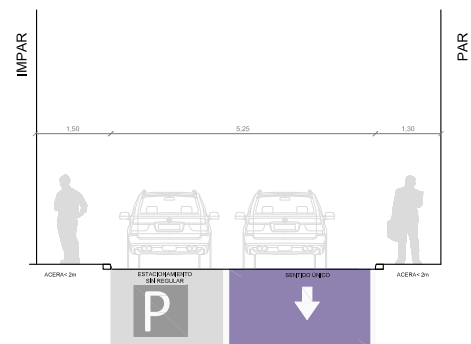
Calle Tecén



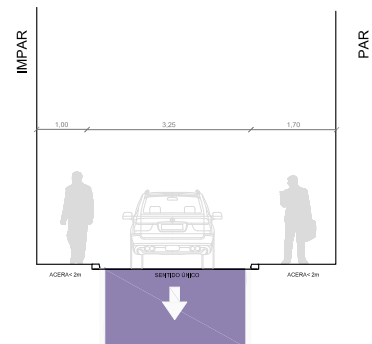
Calle Tecén



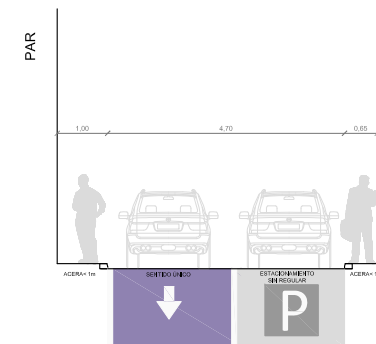
Calle Tauro



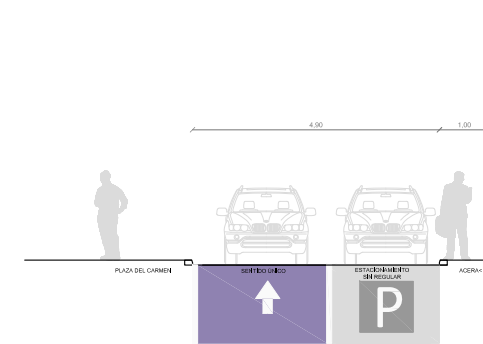
Calle Tauro



Calle Guayedra

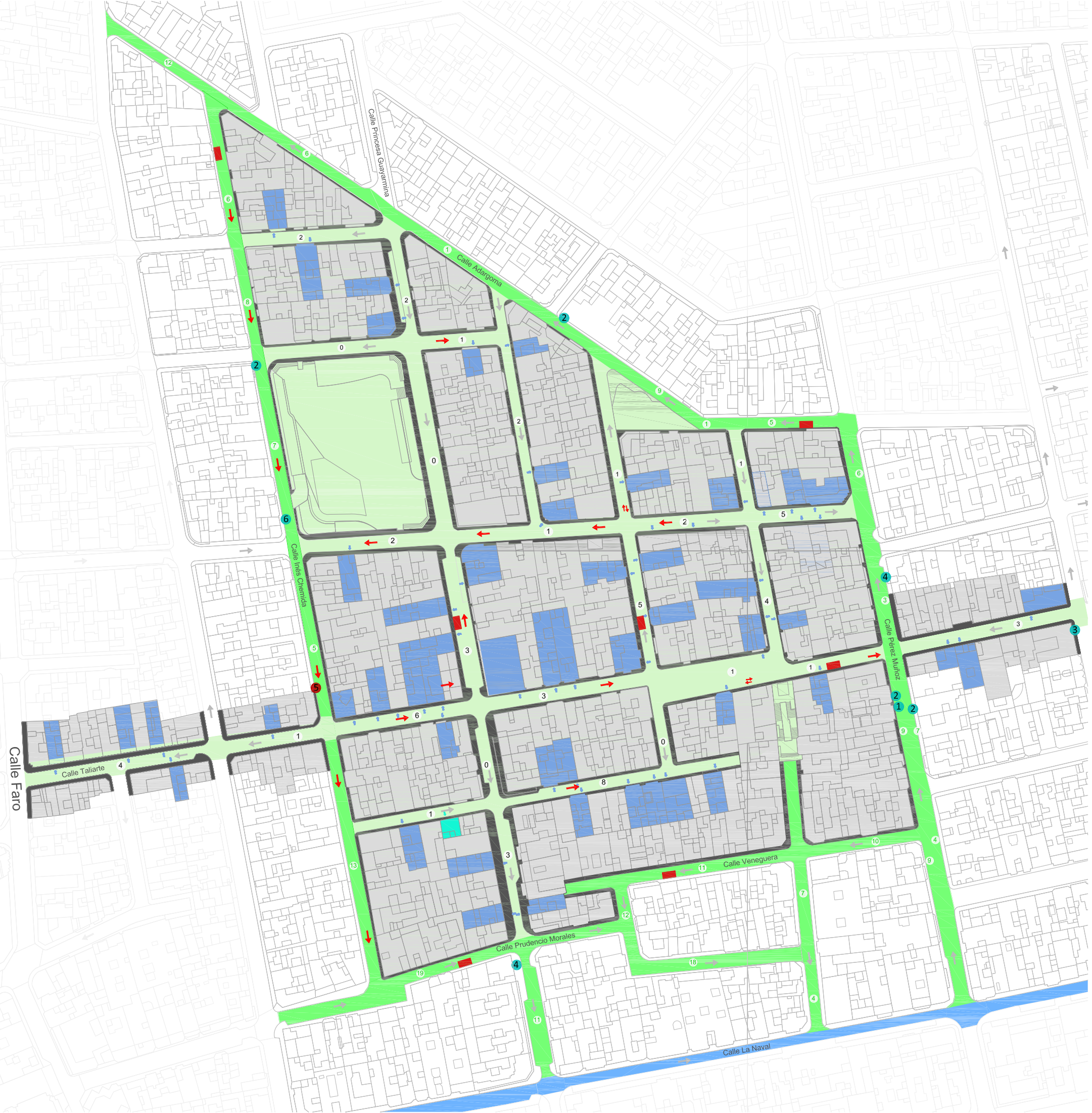


Calle Guayedra



M1

- IS PROPUESTA CALZADA e:1/1450
- acceso edificios (vado permanente)
- vado horario locales comerciales
- reserva a vehículos de pmr
- 3 nº de vados permanente por tramo calle
- 3 nº de contenedores de basura/reciclaje
- 3 nº de plazas para carga y descarga
- 6 nº de plazas verdes en tramo de calle
- estacionamiento regulado (residencial)
- estacionamiento regulado (no residencial)
- zona de prioridad peatonal
- sentido circulación
- nuev sentido circulación



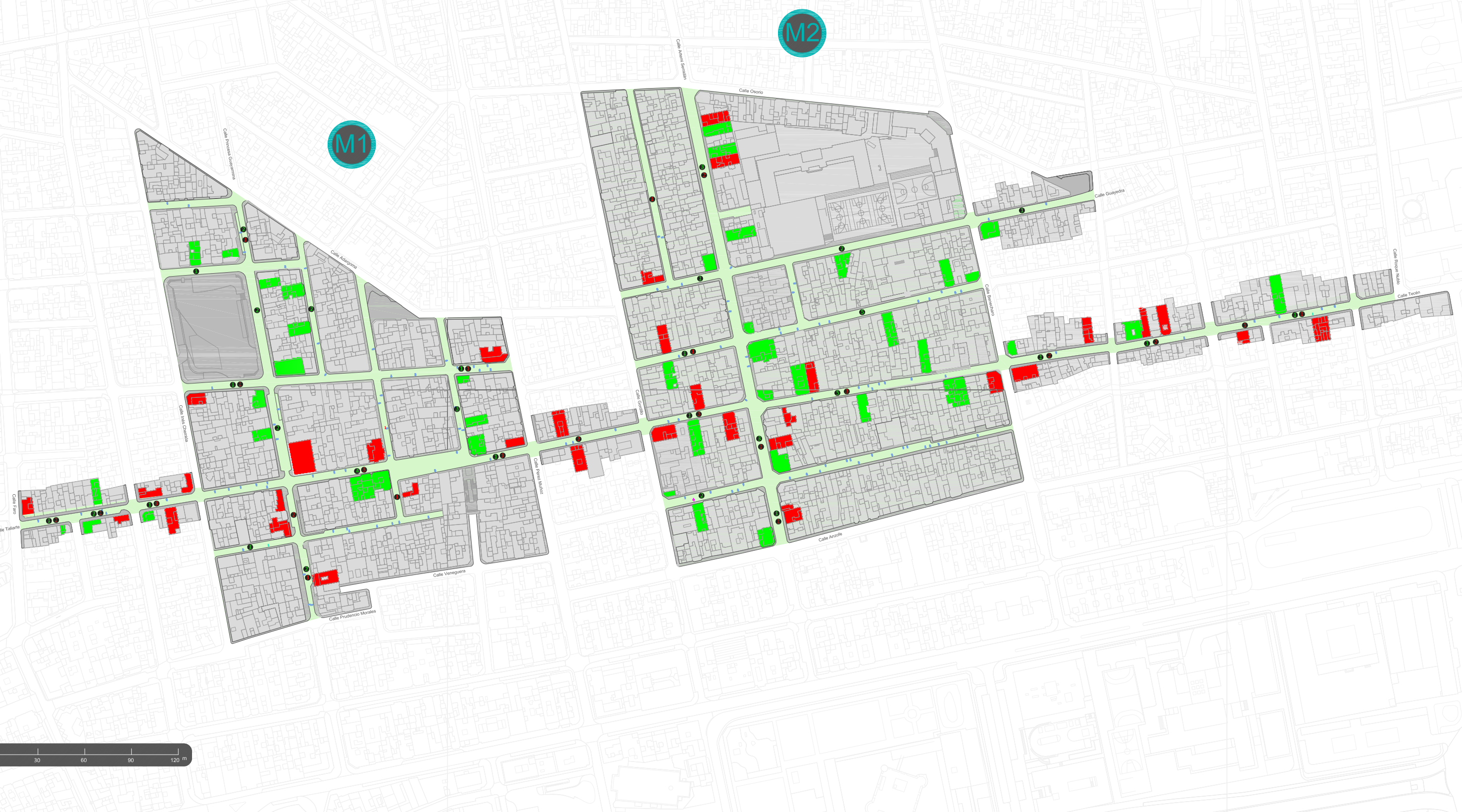
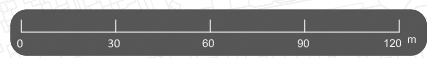
**IS PROPUESTA CALZADA** e:1/1450

- acceso edificios (vado permanente)
- vado horario locales comerciales
- reserva a vehículos de pmr
- 3 nº de vados permanente por tramo calle
- 3 nº de contenedores de basura/reciclaje
- 3 nº de plazas para carga y descarga
- 6 nº de plazas verdes en tramo de calle
- estacionamiento regulado (residencial)
- estacionamiento regulado (no residencial)
- zona de prioridad peatonal
- sentido circulación
- nuevo sentido circulación



IS PLANTAS BAJAS: LOCALES COMERCIALES  
e:1/2400

- local comercial con actividad
- local comercial sin actividad
- 5 nº locales con actividad por tramo de calle
- 2 nº locales sin actividad por tramo de calle
- ➔ acceso edificios (vado permanente)
- ➔ local comercial con vado horario
- ➔ salida de emergencia
- ▬ zona prioridad peatonal





M1

IS CIRCULACIÓN Y ACCESO A ZONA PEATONAL  
e:1/1450

14 nº vehículos de paso obligado

78 nº vehículos de entrada al área

10 nº vehículos de salida del área

→ anillo exterior

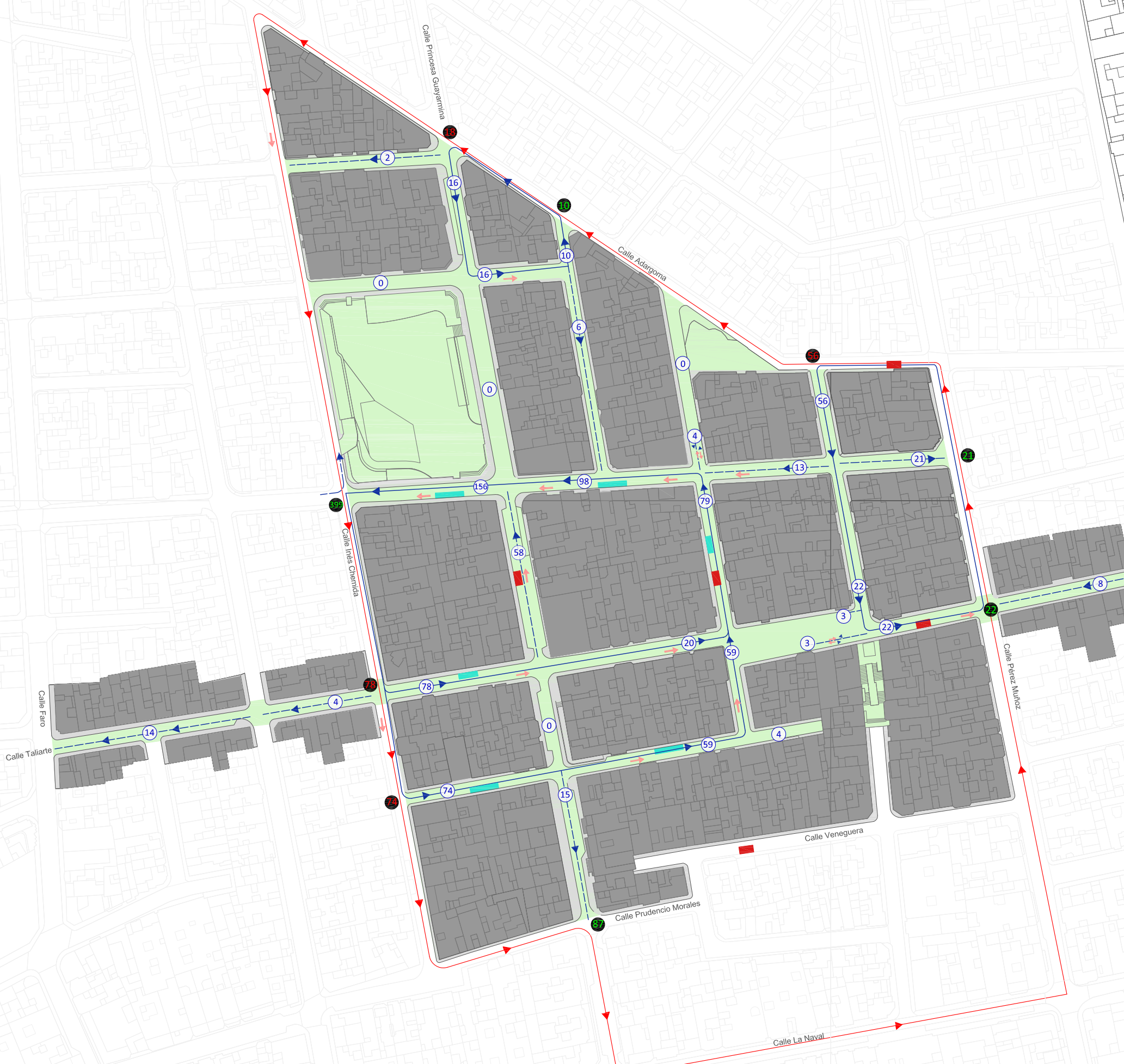
→ anillos interiores de circulación

→ cambio sentido de circulación

zona prioridad peatonal

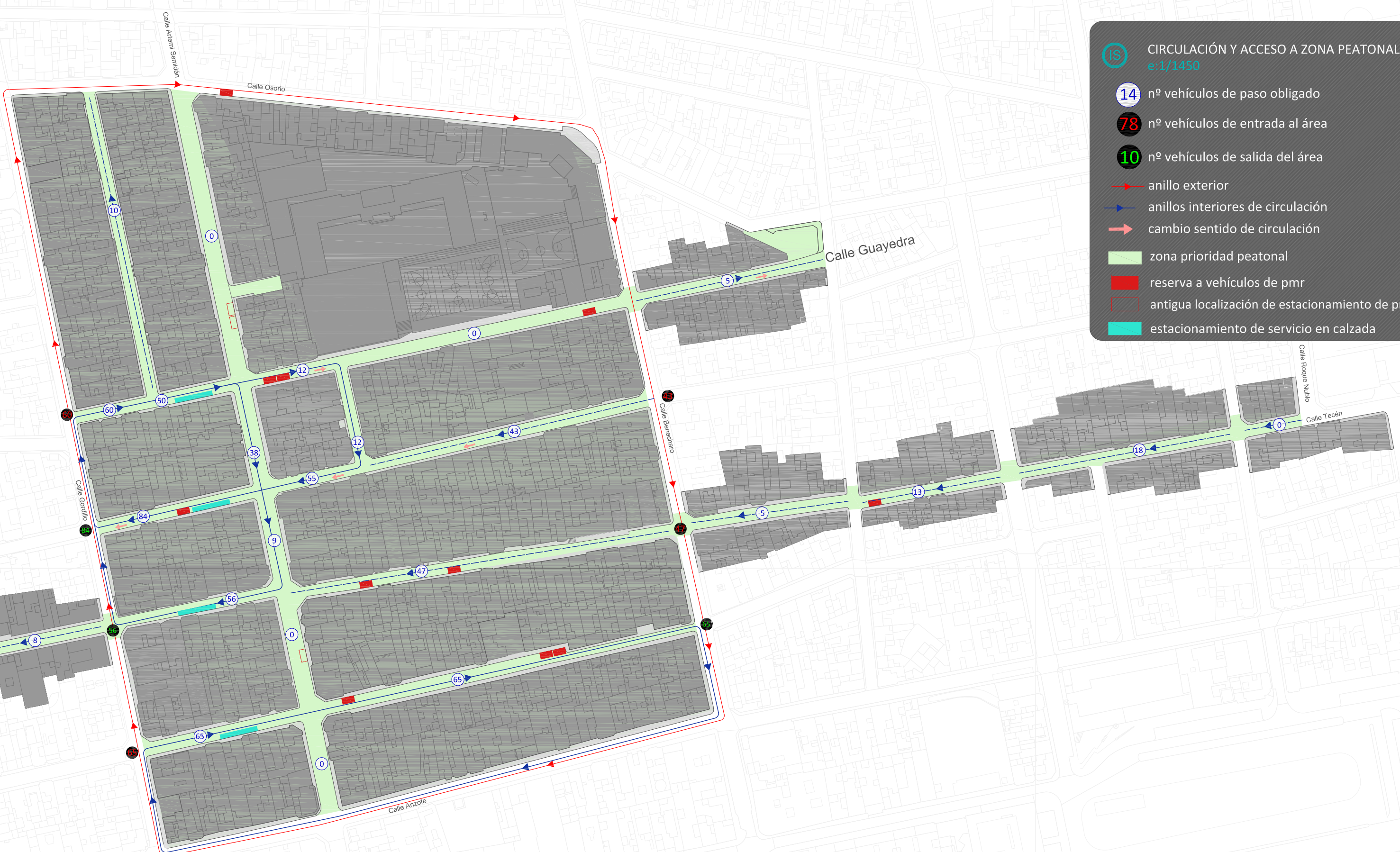
reserva a vehículos de pmr

estacionamiento de servicio en calzada



**(S)** CIRCULACIÓN Y ACCESO A ZONA PEATONAL  
e:1/1450

- 14** nº vehículos de paso obligado
- 78** nº vehículos de entrada al área
- 10** nº vehículos de salida del área
- anillo exterior
- anillos interiores de circulación
- cambio sentido de circulación
- zona prioridad peatonal
- reserva a vehículos de pmr
- antigua localización de estacionamiento de pmr
- estacionamiento de servicio en calzada



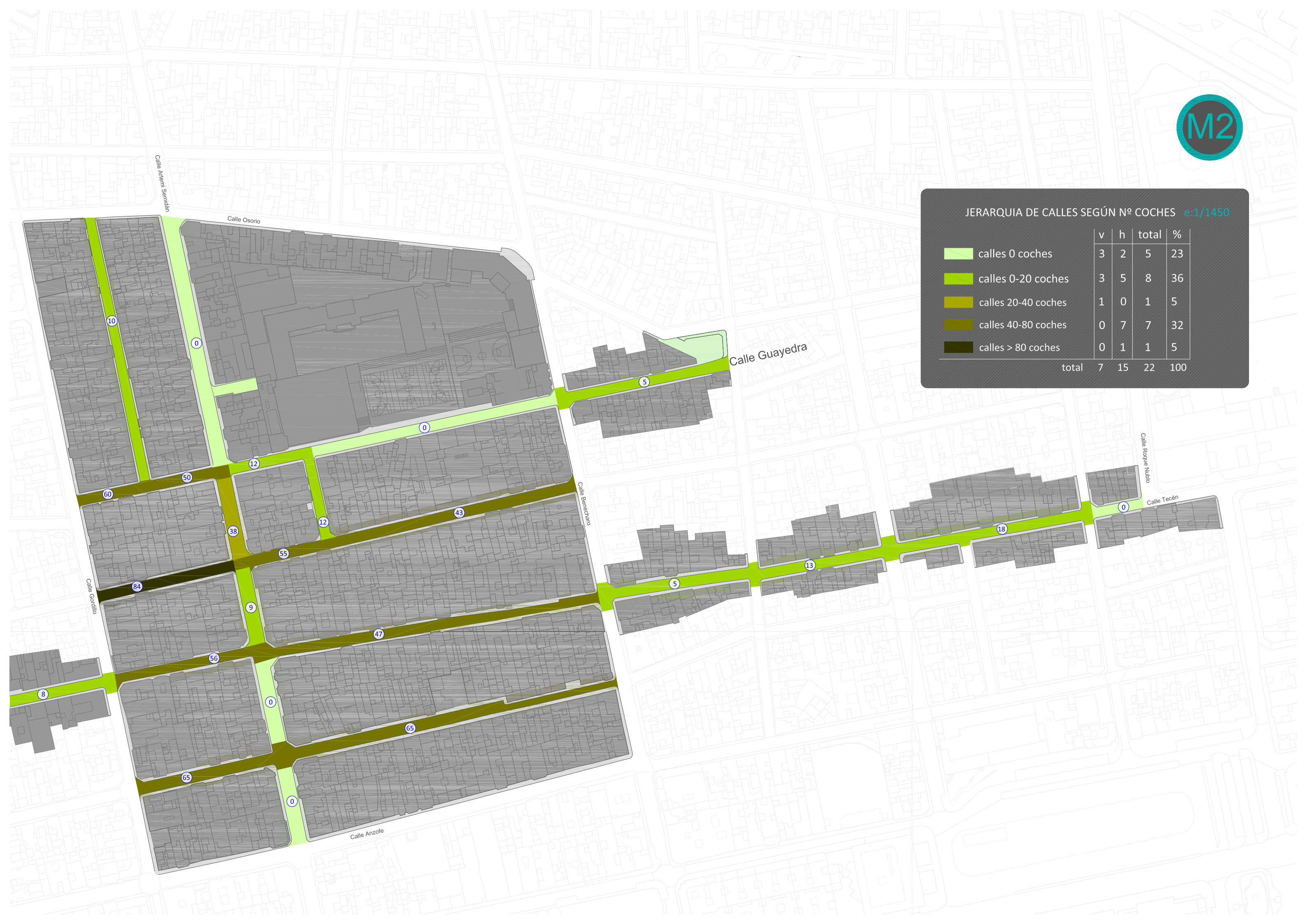







### JERARQUIA DE CALLES SEGÚN Nº COCHES e:1/1450

	v	h	total	%
calles 0 coches	3	2	5	23
calles 0-20 coches	3	5	8	36
calles 20-40 coches	1	0	1	5
calles 40-80 coches	0	7	7	32
calles > 80 coches	0	1	1	5
total	7	15	22	100





 huella peatonal