



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



canarias
OBJETIVO de PROGRESO



Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

DICIEMBRE 2016

Las Palmas de Gran Canaria

Plan Director de la Zona Comercial Abierta Mesa y López



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

Documento que se presenta:

Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López.

Presentado por:

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Equipo redactor:

- ✉ José Manuel Herrera Delgado. *Arquitecto.*
- ✉ Santiago Hernández Torres. *Doctor Geógrafo.*
- ✉ Jacobo González Jorge. *Arquitecto.*
- ✉ Roberto Jorge Ramírez. *Técnico en Delineación e Informática.*
- ✉ Marcos Santana Falcón. *Técnico en Delineación e Informática.*
- ✉ Mario Suárez Naranjo. *Toma de datos.*

Fecha:

Diciembre de 2016.

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Índice del Plan Director.

	Página
1. ANTECEDENTES.	1
2. EL ÁMBITO TERRITORIAL.	4
3. ANÁLISIS DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO URBANO.	12
3.1. El contexto general de la estructura económica en el municipio.	12
3.2. Criterios metodológicos para el análisis del tejido comercial y comportamiento general de la Zona.	19
3.3. Inventario específico según calles.	22
3.4. El espacio público de movilidad.	41
3.5. Enclaves o piezas atractoras en el entorno de la Z.C.A..	52
4. DIAGNÓSTICO DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO.	55
4.1. Criterios generales de diagnóstico.	55
4.2. El comportamiento del tejido comercial y la inactividad y abandono de los locales.	57
4.3. Los problemas de servicios urbanos.	62
4.4. Los problemas del paisaje y la calidad ambiental.	70
4.4.1. La fachada urbana y la señalética comercial.	70
4.4.2. La red de espacios libres.	72
4.4.3. El papel cualificador del patrimonio arquitectónico.	73
4.5. Los problemas de movilidad y red viaria.	78



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

	Página
5. PROPUESTA DE DINAMIZACIÓN COMERCIAL.	87
5.1. Objetivos del Plan Director.	87
5.2. La Estrategia. Un marco operativo de referencia para la dinamización de la Zona de Mesa y López.	88
5.2.1. El marco de la planificación insular de las zonas comerciales abiertas.	88
5.2.2. La integración de la Z.C.A. en el sistema urbanístico y comercial de Las Palmas de Gran Canaria.	90
5.2.3. La Estrategia urbana de revitalización de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López.	99
5.2.4. La redefinición de la estructura de movilidad derivada de la Estrategia del Plan Director.	107
5.2.5. La mejora de los elementos urbanos. Mobiliario y espacios libres.	118
5.3. La Estrategia. Programa de actuación.	125
5.3.1. El Ámbito común. La Zona Comercial Abierta.	125
5.3.2. El Ámbito B. La Avenida de Mesa y López I. Entre la Base Naval y la Plaza de España.	127
5.3.3. El Ámbito C. La Avenida de Mesa y López II. Entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme.	132
5.3.4. El Ámbito D. Entorno del Mercado Central.	134
5.3.5. El Ámbito E. Entorno urbano entre la Avenida de Mesa y López y el Parque del Estadio Insular.	138
5.3.6. El Ámbito F. Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y la calle Fernando Guanarteme.	144
5.3.7. El Ámbito G. Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y la Playa de Las Alcaravaneras.	147
5.3.8. El Ámbito H. Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y La Minilla.	148
5.3.9. El Ámbito I y J. Actuaciones complementarias asociadas al reajuste de la movilidad.	150
5.3.9. Resumen de actuaciones según Ámbito.	152
5.4. La Estrategia. Proceso temporal.	156
5.4.1. Fase 1. Las actuaciones prioritarias.	156
5.4.2. Fase 2. Las actuaciones de prioridad primaria.	159
5.4.3. Fase 3. Las actuaciones de prioridad secundaria.	162
5.4.4. Fase 4. Las actuaciones finales.	165
5.4.5. Resumen de actuaciones según prioridad temporal.	167



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

1. ANTECEDENTES

El presente documento se corresponde con el Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López, que se redacta como programa estratégico para la mejora del comercio y el espacio urbano en que se integra dentro de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

De acuerdo a un diagnóstico del tejido económico y su entorno se define una serie de actuaciones sobre el espacio público con las que se pretenden optimizar la calidad ambiental, la calidad de la acogida del público usuario y la movilidad en condiciones de confort y eficiencia, como factores de atracción y dinamización.

El importante papel que ejerce la actividad en el dinamismo económico y su traslación a los distintos usos y construcciones en el espacio urbano lo convierte en un capítulo estratégico en la política en materia social, económica, de empleo y de forma urbana; cobrando una relevancia especial los planes, programas, acciones y otros mecanismos de gestión pública dirigidos a la modernización y aumento de la competitividad del tejido empresarial y a la revitalización y cualificación del entorno urbano que lo soporta.

El tejido comercial en Las Palmas de Gran Canaria constituye la actividad económica más importante en términos de aportación al Valor Añadido Bruto regional y del número de empleos que genera por encima de actividades tan relevantes como la agricultura y la pesca, la industria, el transporte o la construcción; de modo que junto con el turismo concentra la mitad de los empleos del municipio.

El desarrollo urbano y económico de la ciudad ha venido acompañado de la aparición de una decena de enclaves definidos como zonas comerciales abiertas, uno de los cuales es el implicado en el presente Plan. De hecho, el ámbito es inmediato a la Z.C.A. de Puerto-Canteras, conformando ambas en el Istmo de Guanarteme lo que podemos considerar el principal centro neurálgico del comercio y el turismo de Las Palmas de Gran Canaria.

De partida, el escenario en que se insertan las zonas comerciales abiertas de la ciudad se caracteriza por una serie de aspectos troncales y genéricos que exponen su situación actual, en los que coexisten comportamientos positivos y de apreciable dinamismo con otros aspectos de

degradación y obsolescencia que requieren un tratamiento desde gestión pública específica para su revitalización. Podemos subrayar los siguientes identificadores que protagonizan este esquema general, a saber:

- La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se integra en un mercado insular y regional incidido por una condición metropolitana y de capitalidad que se manifiesta en un importante dinamismo comercial y en un complejo sistema urbano y de tejido empresarial con distintas zonas abiertas, 5 centros comerciales y de ocio y varias decenas de miles de establecimientos.
- La situación estratégica de la ciudad en el contexto atlántico posibilita el establecimiento de un destacado volumen de conexiones con el tráfico comercial internacional, en el que cobra un papel estelar el dinamismo del Puerto de La Luz y de Las Palmas y su área urbana de influencia.
- La ciudad incorpora una condición de centro turístico internacional, lo que implica una elevada importancia del consumo realizado por los no residentes y una destacada motivación en la mejora del espacio público asociado a un tejido económico atractivo.
- La ciudad y el Istmo de Guanarteme han experimentado una intensa transformación física en las últimas décadas, que unido a los constantes cambios en los factores de atracción del comercio, derivan en la existencia de situación degradativa y de desequilibrios en la relación del tejido con el espacio urbano en que se integra.

Esta zona concentra una proporción destacada de los flujos de compra-venta de la población y sus efectos en el dinamismo urbano, estimulados por un sector empresarial con una marcada vocación en la economía terciarizada y una estrecha relación con la actividad turística. Consiste, por tanto, en un tejido de pequeñas empresas de ámbito local que viven del funcionamiento del conjunto urbano, dentro del cual se ubican grandes elementos o superficies atractoras (El Corte



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Inglés, Centro Comercial del Muelle, Centro Comercial de Las Arenas, Playa de Las Canteras, Playa de Las Alcaravaneras, Puerto de La Luz, Mercado Central, Parque Deportivo del Estadio Insular).

Por el contrario, este espacio comercial abierto ha visto acelerado su declive en función de la incapacidad para renovar la oferta y adaptarse a las exigencias cualitativas de los compradores que tienen en el deterioro funcional del escenario urbano y las limitaciones de movilidad y acceso un serio hándicap a la hora de desarrollar su impulso comercial. La aparición en el mismo entorno urbano de dos centros comerciales y de ocio y una gran superficie comercial, junto con otros equipamientos de esta índole en el resto de la ciudad, ha acelerado la pérdida de ese poder de atracción o una importante competencia para dicho tejido.

Igualmente, la transformación urbana reciente de las manzanas ajenas al eje central de Mesa y López ha desvirtuado el papel de la zona como base del comercio tradicional, indefiniendo su carácter específico como tejido frente al de otros ámbitos (centro histórico, centro turístico, nuevas zonas urbanas en la ciudad alta, etc.).

En este contexto, el abandono de la actividad en muchos locales, la escasa estructuración espacial como tejido en algunos tramos, y en éste y los centros dinámicos del entorno, el deterioro ambiental de la trama urbana, los problemas de movilidad y la fragmentación del espacio público que facilite la presencia de población consumidora son factores que caracterizan la situación actual.

En atención a ello, la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Artesanía del Cabildo de Gran Canaria ha puesto en marcha políticas de apoyo al sector comercial, dirigidas a las áreas comerciales abiertas de la isla con dos programas.

Una Zona Comercial Abierta es fundamentalmente un entorno urbano definido por su alto grado de uso comercial, principalmente a cota o nivel del espacio público, complementado con otros usos y servicios no comerciales (residencial, ocio, terciario-oficinas, etc.).

Se caracteriza porque, a diferencia de los Centros Comerciales Cerrados, el espacio público constituye el lugar de acceso, de intercambio, de relación, de paseo para acceder a los diferentes comercios, unos con tradición y otros de innovación, por ser un espacio en el que prima la economía local con 365 días al año de exposición continua. Es un centro comercial integrado en la vida de la ciudad y que, bien gestionado regenera el casco urbano.

El Programa de Revitalización y Dinamización de Áreas Comerciales Abiertas de Gran Canaria destinado a las asociaciones empresariales, en el que se encuentran actuaciones para potenciar la cooperación empresarial y la gestión de los centros comerciales abiertos; y el Programa Sectorial de Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas de Canarias que desarrolla actuaciones de mejora en la configuración urbanística comercial de los municipios.

Teniendo en cuenta los indicadores de variación de venta y transeúntes, los proyectos que mejores resultados obtienen para las zonas comerciales abiertas son aquéllos relevantes, estructurantes e integrales donde además de la intervención del entorno se han hecho actuaciones sobre la oferta, demanda, y gestión de la zona comercial abierta.

- En el caso del entorno (equipamiento y medio ambiente urbano) en general los consumidores y empresarios valoran positivamente la mejora del entorno de la zona después de la ejecución de la obra. Sin embargo este hecho no es suficiente y determinante para la obtención de resultados positivos en cuanto a los indicadores anteriormente expresados referentes a ventas y transeúntes.
- Es necesaria una mejor gestión por parte de las asociaciones que aumente el nivel de servicio al consumidor final, en aquellas zonas donde existe una unificación de los horarios comerciales, apertura conjunta en festivos, parking estable, catálogo promocional, etc., este beneficio es más visible que en aquéllas donde no existen estos servicios.
- En el caso de la demanda: El cliente solicita una oferta de ocio y esparcimiento en la zona comercial atractiva, porque la considera insuficiente, que varía en función de la isla de que hablemos y a su vez dentro de la propia isla encontramos variaciones significativas, acentuándose aún más cuanto más pequeño es el núcleo donde se encuentra la zona comercial abierta.
- En el caso de la oferta; en general los consumidores la consideran mejorable, evidenciándose mejores resultados donde la oferta comercial está mejor valorada, donde hay mayor número de locomotoras comerciales (cadena y franquicia) y locomotoras no comerciales (bancos, servicios públicos, centros de salud, etc) y donde la atención al cliente es un valor añadido que se ofrece.
- El aumento del número de transeúntes (potenciales clientes) una vez ejecutada la obra de la zona comercial abierta es más evidente que en el caso de ventas, el empresario percibe en la mayoría de los casos que después de la actuación se ha incrementado el número de posibles consumidores.

El uso peatonal prioritario de los espacios públicos ha sido determinante en determinadas zonas comerciales abiertas para hacerlas más atractivas a la demanda (consumidor). Sin embargo, en otras zonas donde se ha ejecutado la peatonalización o semi-peatonalización de los espacios públicos sin tener en cuenta la dotación de aparcamientos públicos y privados, que garanticen la accesibilidad a los clientes y vecinos, no se observa el beneficio esperado tanto en variación de ventas como en aumento del número de transeúntes a juicio de los empresarios entrevistados.

Se observan mejores resultados de valoración, tanto de consumidores como de empresarios, de aspectos relacionados con el entorno, gestión, demanda y oferta como de variación de venta y transeúntes en las zonas comerciales abiertas en proyectos estructurantes que cuentan con planes



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

directores. Por lo que entendemos necesario articular el desarrollo mediante este instrumento que debe definir claramente la planificación del desarrollo comercial a través del desarrollo urbano y el nivel de la gestión, oferta, demanda y entorno de la Zona.

Es a esto último a lo que se adhiere la voluntad planificadora y de gestión del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, para implementar a través de un Plan Director la potenciación de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López a fin de recuperarla, conservarla y promocionarla como centro tradicional de compra.

En virtud de la convocatoria para Subvenciones e Inversiones en Zonas Comercial Abiertas en base a la Ordenanza General de Subvenciones del Cabildo de Gran Canaria, publicada por la Consejería de Empleo, Industria y comercio del Gobierno de Canarias en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas nº 166, de miércoles 26 de diciembre de 2008, este Ayuntamiento solicita una subvención para la elaboración de un Plan Director en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López; y, en su caso, la Ejecución Material de los proyectos que lo desarrollen.

Figura 1. Modelos de Zona Comercial Abierta



Nueva York

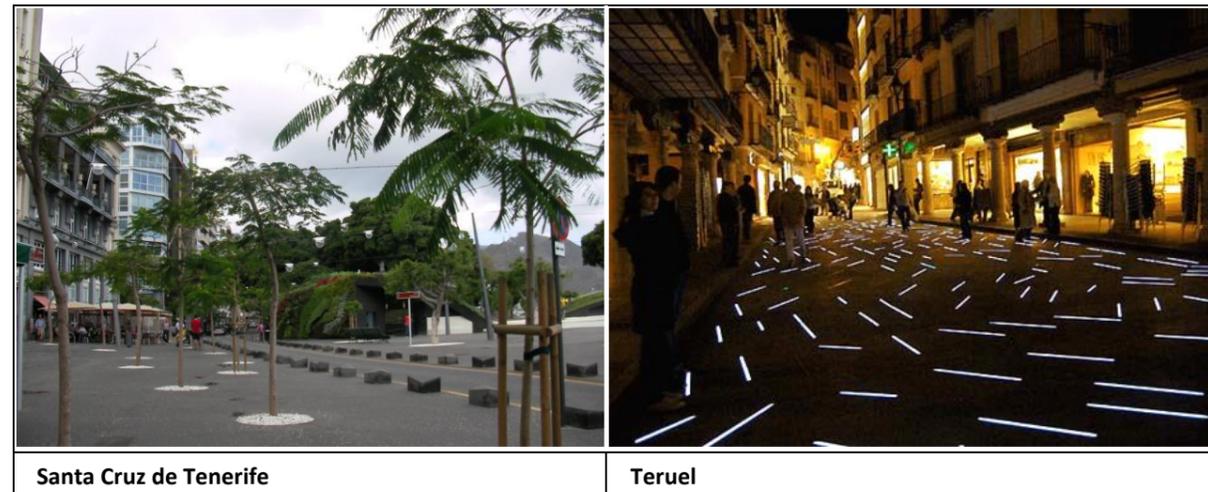
Cardiff

Figura 1. Modelos de Zona Comercial Abierta



Asturias

Londres



Santa Cruz de Tenerife

Teruel



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

2. EL ÁMBITO TERRITORIAL

La Zona Comercial Abierta de Mesa y López se inserta dentro del entramado urbano de la ciudad y el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, el cual se extiende en una superficie de 100,5 km² en el margen nororiental de la isla de Gran Canaria.

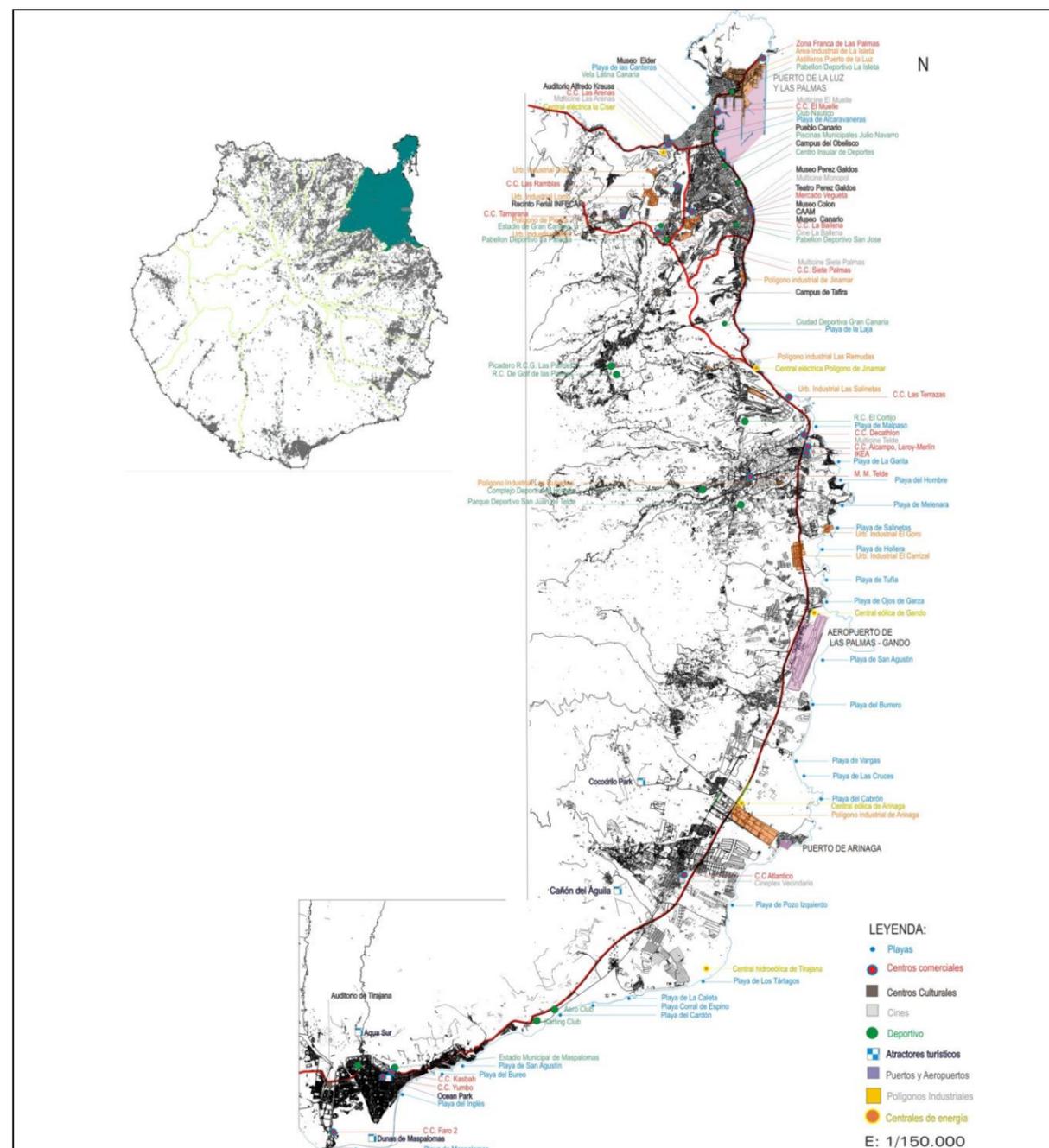
Más allá de la delimitación espacial, interesa incidir en el carácter de municipio que acoge la capital insular y provincial con funciones de alcance nacional e internacional en ámbitos como la actividad portuaria, turística, administrativa o cultural; constituyendo uno de los 10 mayores centros urbanos del Estado y presentando un papel geoestratégico relevante como nodo de confluencia de las dinámicas y relaciones europeas, norteafricanas y americanas en el contexto del Atlántico Medio.

Con una población de 379.766 habitantes (2015), concentra un 45% de los efectivos de la Isla en un contexto temporal de crecimiento demográfico de hasta un 6% respecto a los residentes en el año 2000. Junto a esta jerarquía de volumen de personas, se resalta el hecho de que su territorio se dinamiza mediante una densidad de 2.813,7 hab./km² (muy superior en el ámbito urbanizado) cuando en la Isla es de 545,5 hab./km².

Igualmente, acoge un 47,3% de los comercios inscritos en la Seguridad Social de Gran Canaria (2015) y es el 3^{er} municipio en alojamiento de turistas y el enclave de acceso del turismo de cruceros con casi 500.000 visitantes en el último año.

En ese contexto, la Zona Comercial se integra en el entramado urbano del Istmo de Guanarteme, el cual podemos considerar uno de los principales centros neurálgicos de la ciudad por la concentración de enclaves atractores de actividad económica relacionadas con el propio comercio, el turismo, el ocio, el transporte y la industria portuaria., etc.

Figura 2. Integración de Las Palmas de Gran Canaria en el contexto insular



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

El ámbito en el que se desarrollan las determinaciones del presente Plan Director, se ubica en el cuadrante noreste de la isla de Gran Canaria, dentro del municipio de Las Palmas y en el área de ciudad baja consolidada situada inmediatamente al sur del istmo de Santa Catalina. Se ve enmarcado geográficamente por los frentes marítimos de levante y poniente, el desarrollo urbano meridional de la Península de la Isleta, las instalaciones portuarias y el desnivel topográfico de la Ciudad Alta. Desde un punto de vista específico, el contexto urbano sobre el que se desarrolla el presente trabajo viene encuadrado a nivel de planeamiento municipal entre los distritos 2 y 3 correspondientes a Centro y Puerto – Canteras y en los sectores 5 (Santa Catalina) y 7 (Guanarteme).

El área de análisis vendría representada por un polígono irregular colmatado por la edificación e inserto dentro de la trama de manzanas, calles y avenidas de los barrios de Alcaravaneras, Santa Catalina – Canteras y Guanarteme. En cuanto a los límites, se encuentran conformados por la calle Franchy Roca al norte, las calles Fernando Guanarteme y Concepción Arenal al poniente, la calle Leopoldo Matos al sur y la calle León y Castillo y la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doreste al naciente.

Por otro lado, los ámbitos de análisis específico y de actuación derivan a través de la distribución del núcleo principal de actividad comercial en 6 sectores correspondientes a 6 fases de actuación.

El sector 1 estaría comprendido entre las calles Galicia, Néstor de la Torre, León y Castillo y Blasco Ibáñez. Dentro del dibujo urbano destaca el trazado diagonal de la calle Menéndez y Pelayo. La presencia en el extremo noroccidental del sector del Mercado Central dirige buena parte de los flujos comerciales y la circulación de vehículos y peatones. El sector 2 se encuentra enmarcado por las instalaciones militares de la Base Naval y la calle León y Castillo al naciente, el borde septentrional de las Ramblas de Mesa y López, la calle Néstor de la Torre al sur y la calle Galicia al oeste. El principal referente urbano y comercial del sector recae en el tramo principal de la Calle Mesa y López con la presencia de los grandes almacenes, la rambla arbolada y el contacto con el frente marítimo portuario.

El sector 3 gira en torno a la Plaza de España con límites en la calle Néstor de la Torre, Olof Palme, Juan Manuel Durán y Ruiz de Alda. El cuarto sector comprende la trasera septentrional del principal tramo comercial de la calle Mesa y López, entre las calles Ruiz de Alda, Olof Palme y la Rambla Juan Rodríguez Doreste. El sector número 5, el más septentrional, se encuentra jerarquizado por la presencia en su borde oriental del espacio de oportunidad que constituye la rambla Juan Rodríguez Doreste. El sector se concreta en torno a las calles Ruiz de Alda, Simón Bolívar, Marino, Los Martínez de Escobar y General Vives.

Por último, el sector 6 se localiza entre las calles Galicia, Néstor de la Torre, Blasco Ibáñez y Concepción Arenal, vertebrándose la trama urbana y comercial en torno a la vía principal General Más de Gaminde.

Figura 3. Configuración del ámbito de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López



El ámbito tiene como referente de origen, la urbanización del área en la década de los años 60 del anterior siglo, tomando como punto de partida la idea de un eje perpendicular a la carretera del puerto con una densidad de viviendas y una concentración de usos en plantas bajas, que conllevó al desplazamiento de la actividad comercial hacia la zona del Puerto.

Partiendo de ese primigenio período histórico, el gran impulso al comercio tradicional en el ámbito, lo propició entre 1975 y 1978, la implantación de los “grandes almacenes” de Galerías Preciados (hoy Corte Inglés) y El Corte Inglés. A raíz de este hecho, en torno a la Avenida de José Mesa y López como arteria principal, y en especial en el tramo Base Naval – Plaza de España, con



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

las calles paralelas Néstor de La Torre y Juan Manuel Durán, se ha configurado la principal área comercial abierta intraurbana de la ciudad.

La zona se caracterizó desde un principio, además de por la aparición de los grandes almacenes que marcaron hasta los años 90 las pautas que ordenan la evolución urbana y terciaria de esta parte de la ciudad, por la localización de establecimientos con alto nivel de especialización e innovación comercial, por una mayor profesionalización y por la utilización de los más recientes avances en mercadotecnia. Desde entonces y ayudada por la cercanía de la actividad portuaria y el turismo vinculado a la playa de Las Canteras, la zona se convirtió en un espacio estratégico dentro

del funcionamiento urbano, como centro competidor de la calle Triana. De hecho, comercios tradicionales de esta última zona se han trasladado o han abierto un segundo establecimiento en Mesa y López.

Desde principios de los años 90 hasta el momento actual no se han experimentado procesos integrales de renovación urbana que dinamicen el uso comercial asociado y su papel en la estructura económica de la ciudad. Los impulsos de mejora y acondicionamiento acometidos en las últimas décadas se han visto orientados a renovaciones parciales del mobiliario urbano, de la señalética, y a dotar al área de los elementos de salubridad y ornato inherentes al espacio urbano.

Figura 4. Proceso de configuración urbana en el entorno de Mesa y López, entre los años 50s y 70s



Figura 5. Configuración urbana actual del entorno de Mesa y López



Actualmente, es un entorno urbano consolidado, de relevancia estratégica por su condición de distribuidor entre importantes distritos metropolitanos (Guanarteme, La Isleta, Ciudad Alta y Arenales). Muestra rasgos de centralidad urbana, que se traducen en una enorme pujanza comercial y residencial, y, en menor medida, recreativa, turística, y de ocio de los residentes capitalinos. Se asienta sobre el Istmo que conecta la Isla con el complejo volcánico de La Isleta, en las inmediaciones de la Playa de Las Canteras.

El barrio se configura mediante una trama ortogonal, conformada por "manzanas cerradas", y edificaciones de altura predominantemente moderada, a excepción de algunas casas terreras, testimonio de la primera urbanización de este sector. En las áreas más próximas al Paseo de Las Canteras y al frente marítimo portuario sí se alcanzan inmuebles y hoteles de notable volumen. La trama urbana se estructura en torno a los grandes viales que constituyen las calles León y Castillo, Fernando Guanarteme, Mesa y López; la Autovía GC-1 y el Paseo de Las Canteras.

Como rasgo paisajístico definitorio, su densidad edificatoria es elevada.

Los conflictos funcionales y ambientales quedan plasmados en la congestión viaria que padece, a causa de la intensidad del tráfico rodado, propiciado por la elevada oferta comercial y de ocio que alberga, y en la elevadísima densidad edificatoria.

La presencia de la Playa de Las Canteras incrementa, así, su ya constatada fragilidad. La degradación ambiental y funcional, además de menguar la calidad de vida de la población residente, repercute en el deterioro de la oferta turística.

La superficie total del ámbito objeto de análisis se aproxima a los 800.000 m², concentra un grueso de población cercana a los 55.000 habitantes (el 16% del total de la población de la ciudad) y emplea a más de 3.000 personas, ocupadas fundamentalmente en comercios de distinto tipo, entidades financieras y oficinas.

Figura 6. Síntesis gráfica del entorno actual de Mesa y López



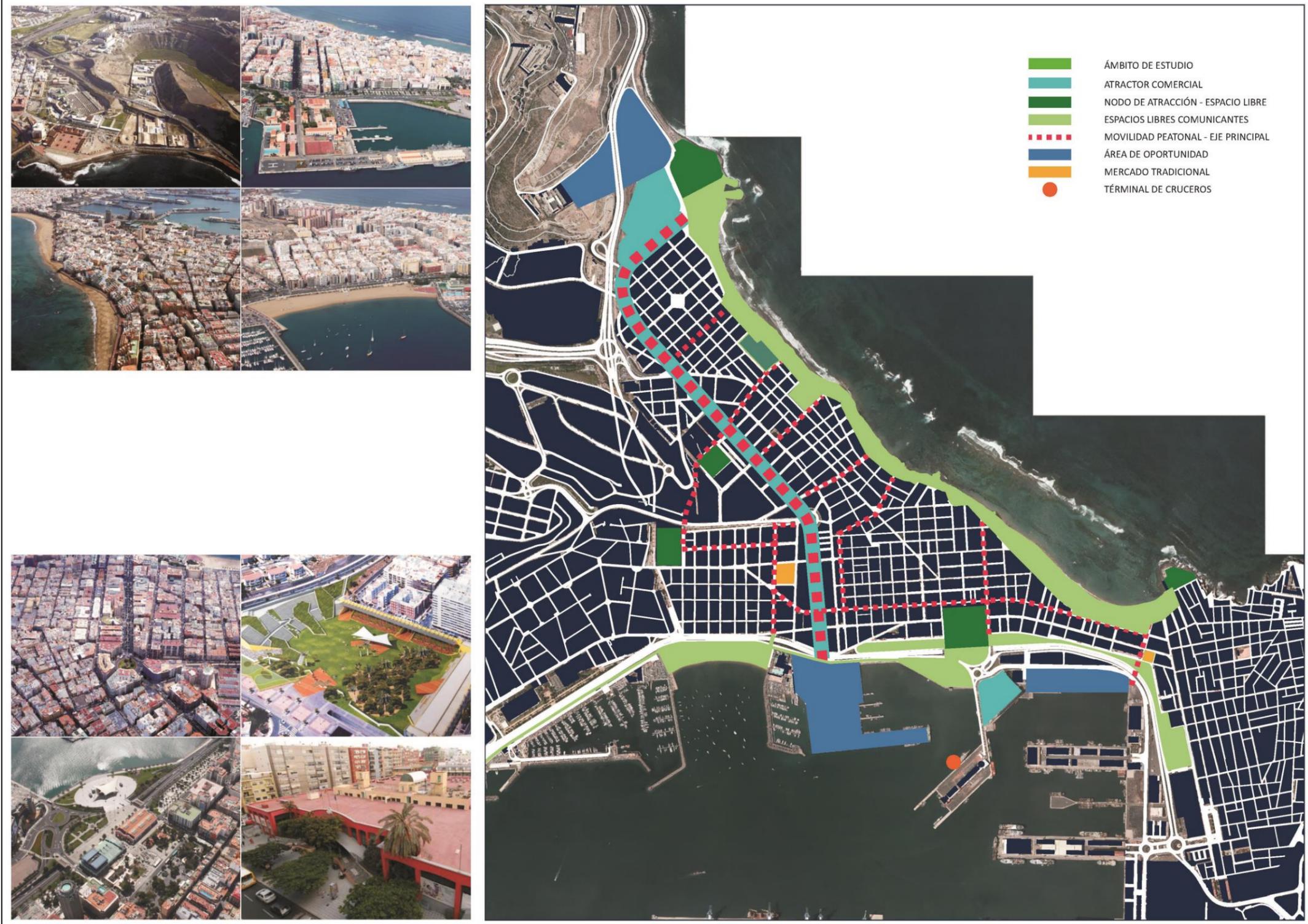
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 7. Síntesis territorial del ámbito urbano orientada al dinamismo comercial



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
 ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 8. Distribución del ámbito según zonas diferenciadas de análisis



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 9. Síntesis gráfica del ámbito urbano en la Zona Comercial Abierta



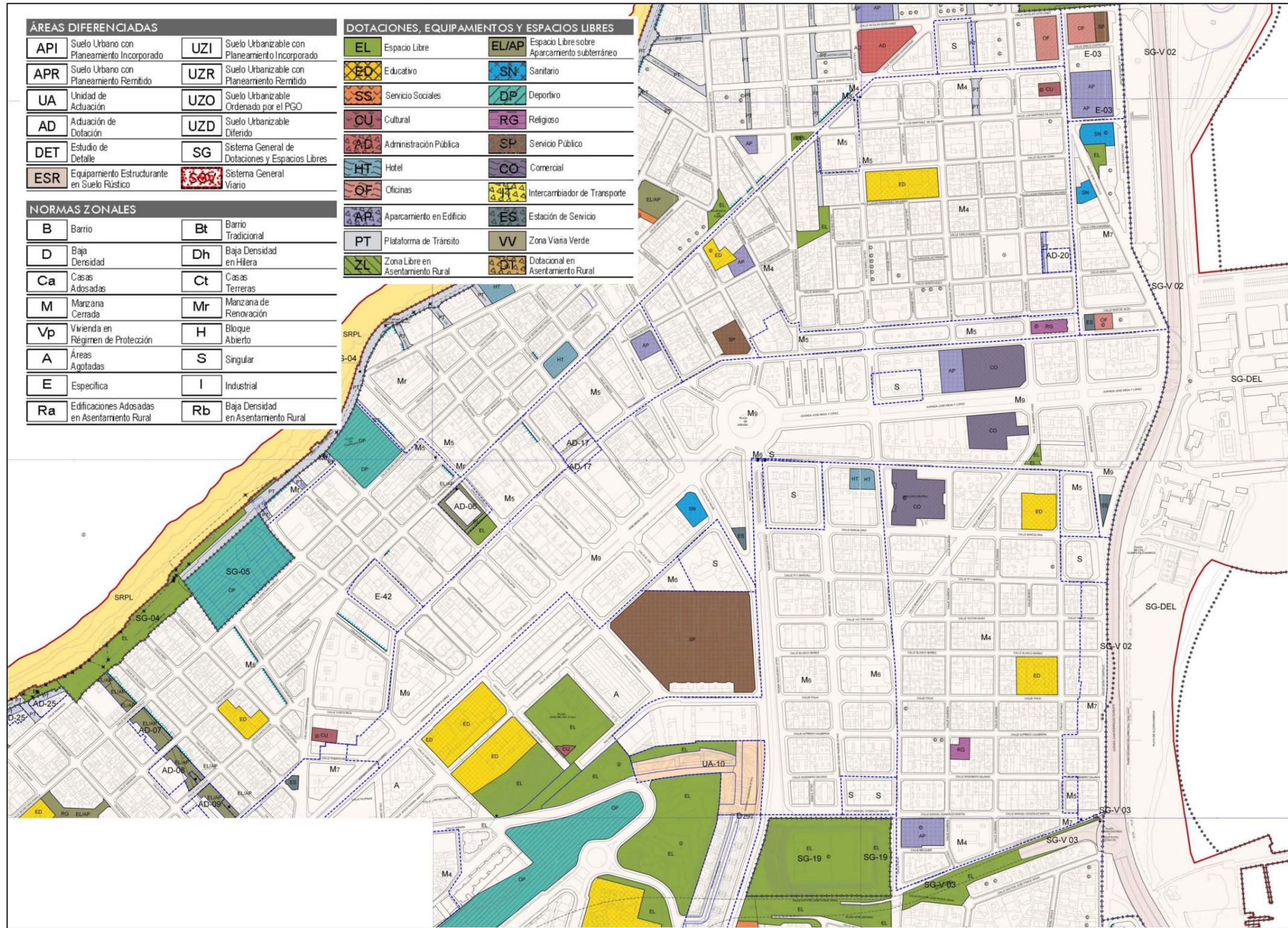
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 10. Ordenación urbanística pormenorizada de usos y edificación en el ámbito



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

3. ANÁLISIS DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO URBANO

3.1. El contexto general de la estructura económica en el municipio.

Como contexto territorial general en que se emplaza la Zona Comercial Abierta, la isla de Gran Canaria es la tercera en extensión (casi 1.600 km²) y la segunda en población (815.379 habitantes) del Archipiélago canario.

En su margen nororiental, el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, con una población de algo menos de 380.000 habitantes en una superficie aproximada de 100,5 km² es la entidad urbana más poblada de la Isla, la provincia de Las Palmas y el propio Archipiélago.

Esta cualidad aparece reforzada por la función de capitalidad que desde la perspectiva del dinamismo urbano y territorial ejerce la ciudad como centro de un área metropolitana regional, de modo que a la población residente y el tejido económico radicado en la misma conviene subrayar la destacada interacción que existe con el resto de la Isla.

Estas relaciones implican en buena medida al emplazamiento en el margen norte de un extenso frente costero grancanario, donde se prolongan buena parte de los restantes núcleos urbanos destacados de Gran Canaria y se distribuye el corredor de parques industriales, comerciales y empresariales en torno a la Autovía del Sur. De hecho, en ese frente costero se emplaza el Aeropuerto de Gran Canaria.

En su margen sur, se desarrolla el principal espacio urbano turístico grancanario, a lo largo de todo el litoral de los municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán; puesto principal que basculó desde la propia ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, tras la aparición en ésta de esta actividad y su implantación urbana a lo largo del siglo XX. Por tanto, se establecen múltiples relaciones sociales, económicas y de servicios a la población en torno al espacio costero del Este de Gran

Canaria, subrayando su papel de cabecera insular; las cuales se reproducen de un modo menos intenso con el norte y centro de la isla.

El municipio continúa manteniendo durante los inicios del siglo XXI su carácter económico eminentemente terciario. Utilizando el empleo como indicador, el sector servicios ha pasado de un 75,7% en 1991 a un 80,13% de la población activa actual. La distribución de las empresas presenta un comportamiento similar.

En este escenario, el comercio continúa siendo la actividad con mayor capacidad definitoria de la economía municipal, manteniendo así su rasgo histórico contemporáneo. Por sí solo, alcanza un 20% de todo el empleo, duplicando la importancia de un segundo escalón ocupado por un grupo de subsectores que alcanza entre un 7% y un 11% (de mayor a menor: administración pública, construcción, actividades inmobiliarias-servicios empresariales, transporte-comunicaciones, educación, actividades sanitarias, industria manufacturera y hostelería).

En una lectura de interés directo para el presente Plan Director, la distribución espacial que representa la estructura económica del municipio no ha sufrido excesivos cambios en la década de los noventa, de modo que el Puerto de La Luz, la red de suelos industriales, la zona turística de Santa Catalina-Las Canteras, los centros comerciales, las zonas comerciales abiertas y las zonas agrícolas continúan siendo los pilares en torno a los que se sustenta con mayor o menor dependencia. Prueba de esa distribución de las unidades registradas en la administración municipal para el conjunto del territorio puede advertirse en la distribución por distritos; respecto a la que se observa una concentración de la actividad empresarial en los distritos Centro y Puerto-Canteras en hasta un 67,5% del municipio.

Este desarrollo se entiende en un escenario de relaciones competitivas entre los ámbitos de la ciudad y entre éstos y el resto de la estructura insular, nacional o internacional. Dicho esfuerzo de competencia requiere todo ejercicio posible de recualificación y optimización del tejido



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



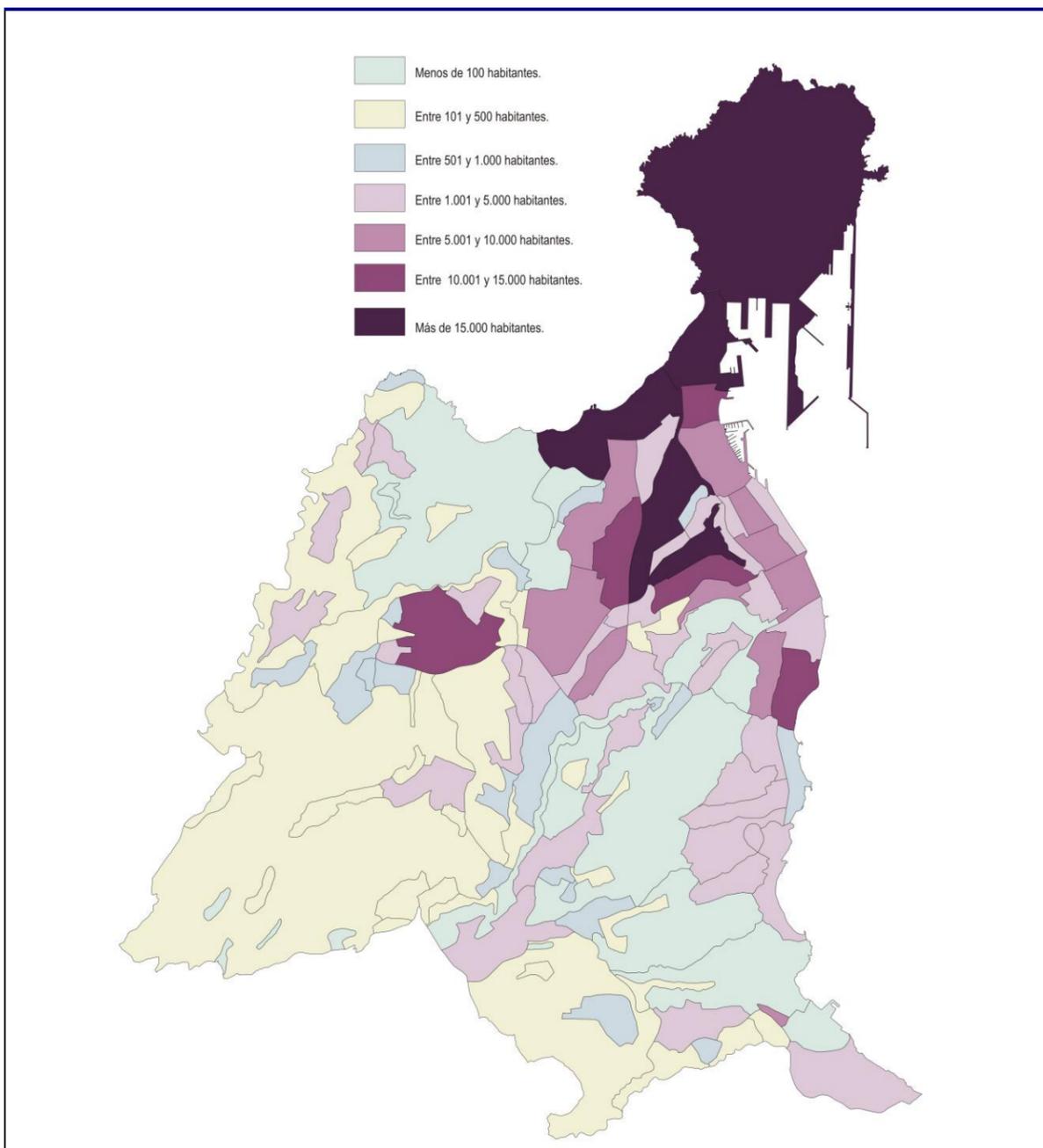
Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

empresarial y del entorno territorial como factor de atracción y localización; en el cuales intervienen los parámetros de mejora y formación de los recursos humanos, singularización de la producción y delimitación de entornos urbanos o territoriales atractivos.

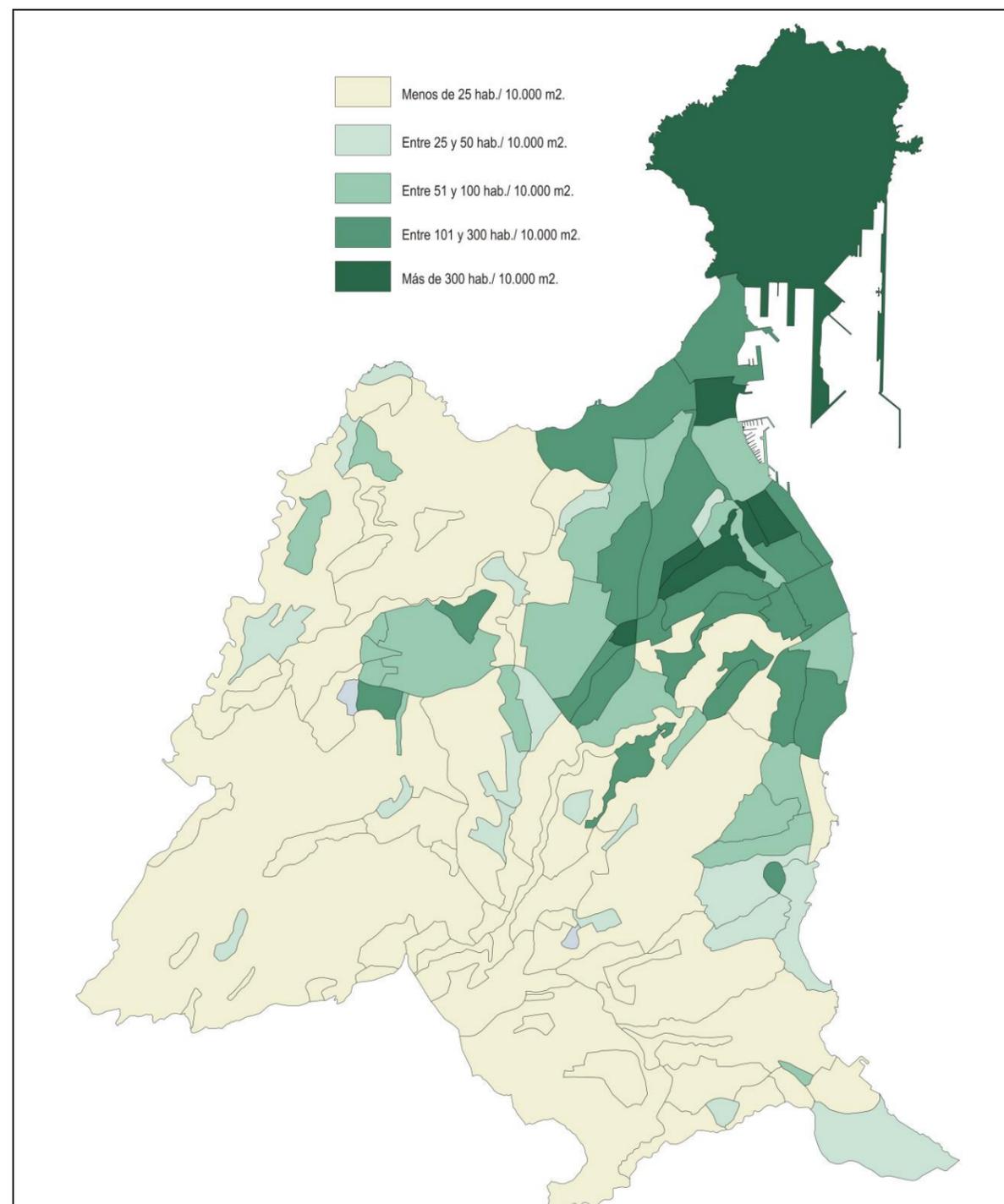
Precisamente, en el último de los aspectos indicados es donde centra el Plan su mayor esfuerzo.

Figura 11. Población actual del entorno urbano de la zona comercial en el contexto territorial del municipio



Fuente. Servicio de Estadística. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Figura 12. Densidad poblacional en la zona comercial en el contexto territorial del municipio



Fuente. Servicio de Estadística. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

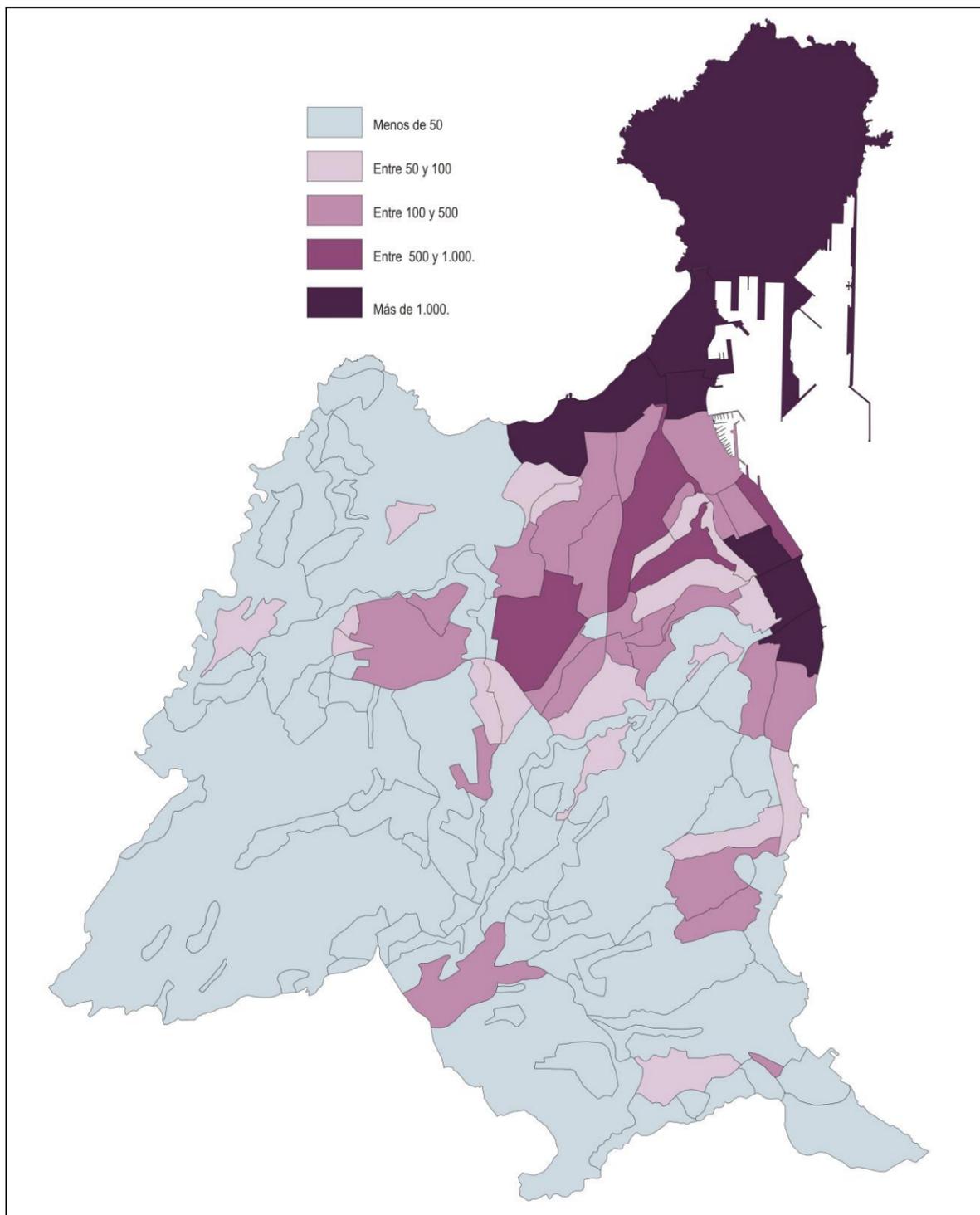


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 13. El tejido empresarial en el entorno urbano de la zona comercial en el contexto territorial del municipio



Fuente. Observatorio Socioeconómico Urbano. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Esta situación general deviene de un proceso desarrollado al menos desde los años ochenta, mediante el cual la situación de crisis o retroceso de una serie de actividades productivas consolidadas en el municipio (agricultura, pesca, industria alimenticia, turismo), tiende a aumentar el desequilibrio a favor de la especialización comercial y de transporte. Como es lógico, esta dinámica contradice el espíritu de los objetivos de diversificación de la estructura productiva reinantes en las grandes ciudades occidentales dentro del escenario común de terciarización económica.

La función económica del territorio devenida de las relaciones entre éste y la actividad empresarial presenta, por tanto, en Las Palmas de Gran Canaria un comportamiento diferenciado respecto al tejido existente en otras grandes ciudades españolas, ya de por sí bastante complejo.

La importante renovación del espacio urbano en la ciudad alta y el acompañamiento de nuevos nodos estratégicos de actividad, la contrastada identidad portuaria de la economía urbana, el predominio comercial y el impulso a las grandes superficies, etc., son aspectos singulares que condicionan el tratamiento de este apartado territorial por parte del PGO.

En una ciudad para la que sólo se habla de servicios y turismo a la hora de opinar y analizar su economía, bien defendido por la claridad de las cifras estadísticas, el desarrollo urbano histórico y la función capitalina explica la existencia de una compleja fenomenología en los procesos de apropiación industrial del espacio.

De uno u otro modo, las relaciones entre la ciudad y su espacio económico es el resultado de un proceso de formación moderno, a partir de una fenomenología que se ha visto alterada en la pasada década de los noventa y principios del siglo XXI con la aparición de los centros comerciales y la colmatación del suelo industrial.

Los conflictos y transformaciones derivadas de estas piezas territoriales y su absorción física por parte del espacio urbano se ve complementada con las expectativas vinculadas a la dinamización de la actividad portuaria y su expansión, el crecimiento urbano del sector de Siete Palmas-Las Torres-Tamaraceite y la adaptación del tejido microempresarial a los nuevos requerimientos del mercado en las zonas comerciales tradicionales protagonizan esas relaciones hasta el punto de que llegan a representar el territorio en ciertos ciclos y facetas de su funcionamiento. Es decir, ya no se sirven de éste como soporte físico sino que propician o estimulan su participación en el propio dinamismo económico, llegando a aportar ingredientes complementarios a la propia concepción social de la trama urbana (*p.ej. la adaptación del valor inmobiliario, la atracción-repulsión de la demanda residencial común, etc.*).

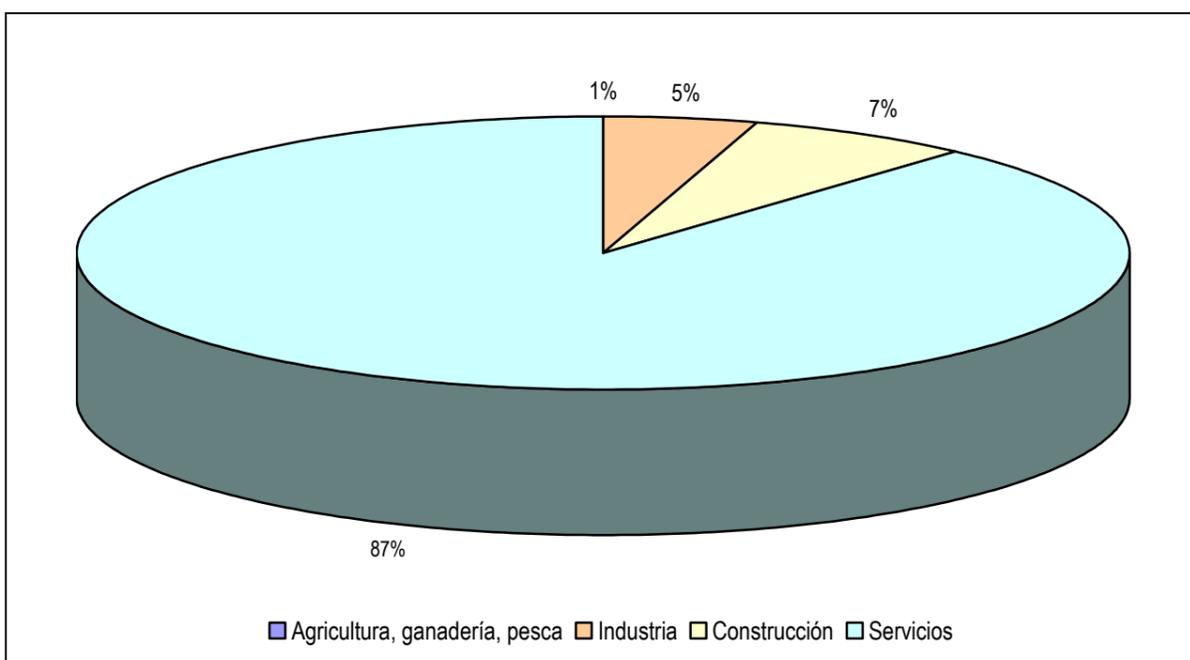
Sin perjuicio de la diversidad del tejido propia de los espacios urbanos capitalinos y de predominio terciario, la ciudad aporta al conjunto nacional una especialización en el ramo de la alimentación y bebidas, sobre todo en la actividad manufacturera (6º municipio español en empleo destinado a dicho sector).

Por otra parte, el tejido empresarial de Las Palmas de Gran Canaria representa un hecho territorial basado en el predominio de las pymes en su estructura, si bien pervive un conjunto de unidades productivas mayores que cohesionan el funcionamiento del mercado en competencia con las producciones exteriores y concentran las mayores proporciones de empleo según intervalos de tamaño empresarial.

El tránsito del siglo XX al XXI viene acompañado por un crecimiento del tejido comercial e industrial en el municipio, por cuanto las circunstancias estructurales anteriormente reseñadas se plantean en un contexto expansivo dentro del espacio urbano que se planifica por el PGO.

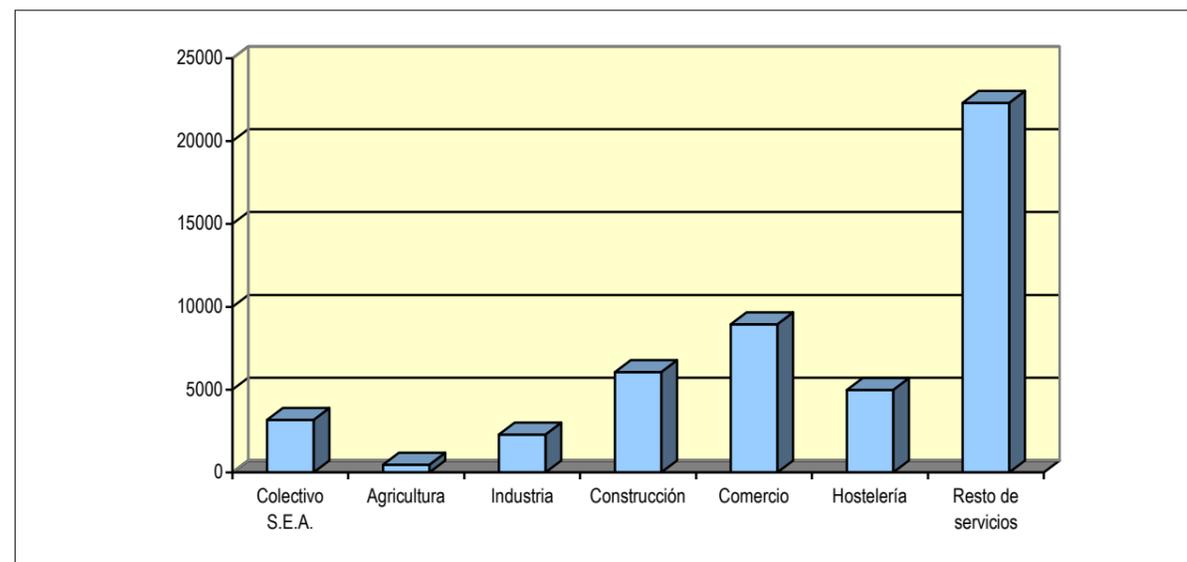
En este escenario de la estructura económica, uno de los indicadores fundamentales vinculado a la calidad de vida de la población se corresponde con el empleo de la población activa; en especial, en un momento como el que coincide esta actualización informativa con una importante situación de descenso de dicho indicador socioeconómico en los últimos años y sus efectos evidentes en la calidad de vida de la población.

Figura 14. Distribución proporcional del empleo municipal según sectores productivos



Fuente: ISTAC. Servicio Canario de Estadísticas.

Figura 15. Población desempleada en el municipio e inscrita en el servicio canario de empleo



Fuente: Observatorio Canario del Empleo y la Formación Profesional (Gobierno de Canarias).

La síntesis que se interesa en este Plan Director concluye un aumento progresivo del desempleo, atendiendo a las inscripciones anuales que tienen lugar el Servicio Canario de Empleo. De este modo, tras los 20.776 desempleados del año 2000 se descendió 15.223 personas en el 2001; para iniciar un crecimiento progresivo que ha desembocado en los 48.259 efectivos de 2015, constituyendo un dato que, cuanto menos, discute la sostenibilidad del modelo de desarrollo territorial y sugiere la búsqueda de respuestas desde la ordenación urbanística.

En este proceso, entran a formar parte factores de orden macroeconómico que escapan en muchos casos a la capacidad de actuación del planeamiento municipal. Sin embargo, existe un margen de maniobra de éste último en determinados aspectos potencialmente generadores de inercias positivas sobre el conjunto de la estructura económica.

La conservación y modernización "urbanística" de las actividades comerciales, la autorización del equipamiento comercial, la mejora del entorno urbano asociado a la actividad comercial en materia de calidad del paisaje y servicios, la disponibilidad de suelo industrial, el diseño de actuaciones que faciliten el desarrollo portuario, la cualificación de la ciudad y el municipio como soporte de la actividad turística, etc., son capítulos de especial relevancia en las posibilidades del planeamiento municipal.

La ciudad de principios del siglo XXI y el desarrollo turístico constituyen dos entes cuya aplicación en Las Palmas de Gran Canaria se refleja en variados acontecimientos y complejos procesos en el territorio. Su memoria urbana, histórica y geográfica nos brinda un dossier de capítulos sociales,



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

económicos y medioambientales que forman parte ineludible de la propia idiosincrasia de la urbe y alimentan la imagen exterior labrada a lo largo del siglo XX.

El desarrollo urbano y el planeamiento del turismo representan una fenomenología tan candente en las estrategias de la ciudad que en pocas urbes en el Mundo no rigen su comportamiento actual y el diseño de su futuro a corto y medio plazo. De hecho, los últimos años hemos podido comprobar como el urbanismo de las operaciones estratégicas “turísticas” y “terciarias” ha calado de manera importante en la ciudadanía, a través de una más o menos acalorada discusión entre distintos agentes sociales afectados.

Mucha culpa de ese discurso la tiene la búsqueda de una serie de hitos o actuaciones significativas que definen la imagen de la ciudad como un producto o una marca en una concepción más amplia a los límites del desarrollo turístico, donde tienen cabida otros componentes del dinamismo territorial (ecología y percepción urbana, vitalidad económica y atracción de inversores foráneos, etc.).

En ese escenario, Las Palmas de Gran Canaria representa un ejemplo de espacio urbano de tamaño mediano en el sistema español en el que se produce una reformulación del movimiento turístico y el comercio como actividades definitorias de su economía y sus implicaciones sociales.

Las constantes menciones a los cambios socioeconómicos en los mercados de emisión de visitantes, la efervescencia del desarrollo urbanístico, la aparición de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, la promoción del desarrollo sostenible, la interpretación sobre las actuaciones en el frente portuario y marítimo, la tramitación del planeamiento regional e insular del territorio, el diseño y aprovechamiento de los nuevos espacios públicos (la costa del Confital, el Frente Portuario, el Frente Marítimo de Levante, el Barranco de Guinguada), los programas sectoriales relacionados con la movilidad, la Smart city, la economía azul, etc., son hitos presentes en el día a día de la prensa y los foros de discusión, con discursos de orientaciones y planteamientos muy diversos sobre las formas en que debiera funcionar esta figura territorial.

Su aplicación manifiesta el papel directo de esta ciudad en la estructura de Gran Canaria y del conjunto regional; con singularidades respecto al comportamiento del turismo urbano, el comercio y la actividad portuaria en España y Europa.

Identificar estas singularidades, sus fortalezas y sus debilidades es un requisito fundamental en todo desarrollo de estrategias urbanas que sitúen a la ciudad en una posición competitiva, dentro de un mercado nacional e internacional cada vez más exigente.

La aparición y entrada en vigor del Plan General de Ordenación en el 2000 y la culminación de su adaptación legal en 2012 supone la definición de un modelo de territorio, en el cual se introducen múltiples elementos novedosos en la cohesión de la ciudad y sus relaciones con el exterior.

Su vinculación al comercio no sólo es estrecha sino que se considera crucial en la comprensión y diagnóstico de las bases territoriales que alimentan sus potencialidades en la mejora de la calidad

de vida de la población, la generación de empleo y la oferta de recursos para su desarrollo sostenible en el contexto canario, español, europeo y atlántico.

Esta simbiosis “comercio-turismo-ocio-tejido urbano” ha venido acompañada de una adecuación del territorio, especialmente el costero y urbano, con vistas a su especialización en las funciones de intercambio mercantil, de dinamismo portuario, de alojamiento, de descanso, de entretenimiento, de recreación y de disfrute de los valores espaciales en un espacio público de clara impronta en el paisaje.

En Las Palmas de Gran Canaria, esa huella es notoria. Como ejemplo de ciudad comercial desarrollada al abrigo de intensas relaciones entre sociedad y culturas de los continentes europeo, africano y americano, la participación del comercio se exhibe en la cotidianeidad de la urbe, en la existencia de un enclave especializado (Playa de Las Canteras-Santa Catalina-Mesa y López-Puerto) y en las expectativas reales de su avance competitivo. Y ello conviene remarcarlo desde el principio. El análisis no se entiende efectuado sobre el comercio en si mismo sino sobre la integración del espacio comercial dentro de un conjunto urbano y su contexto metropolitano e insular.



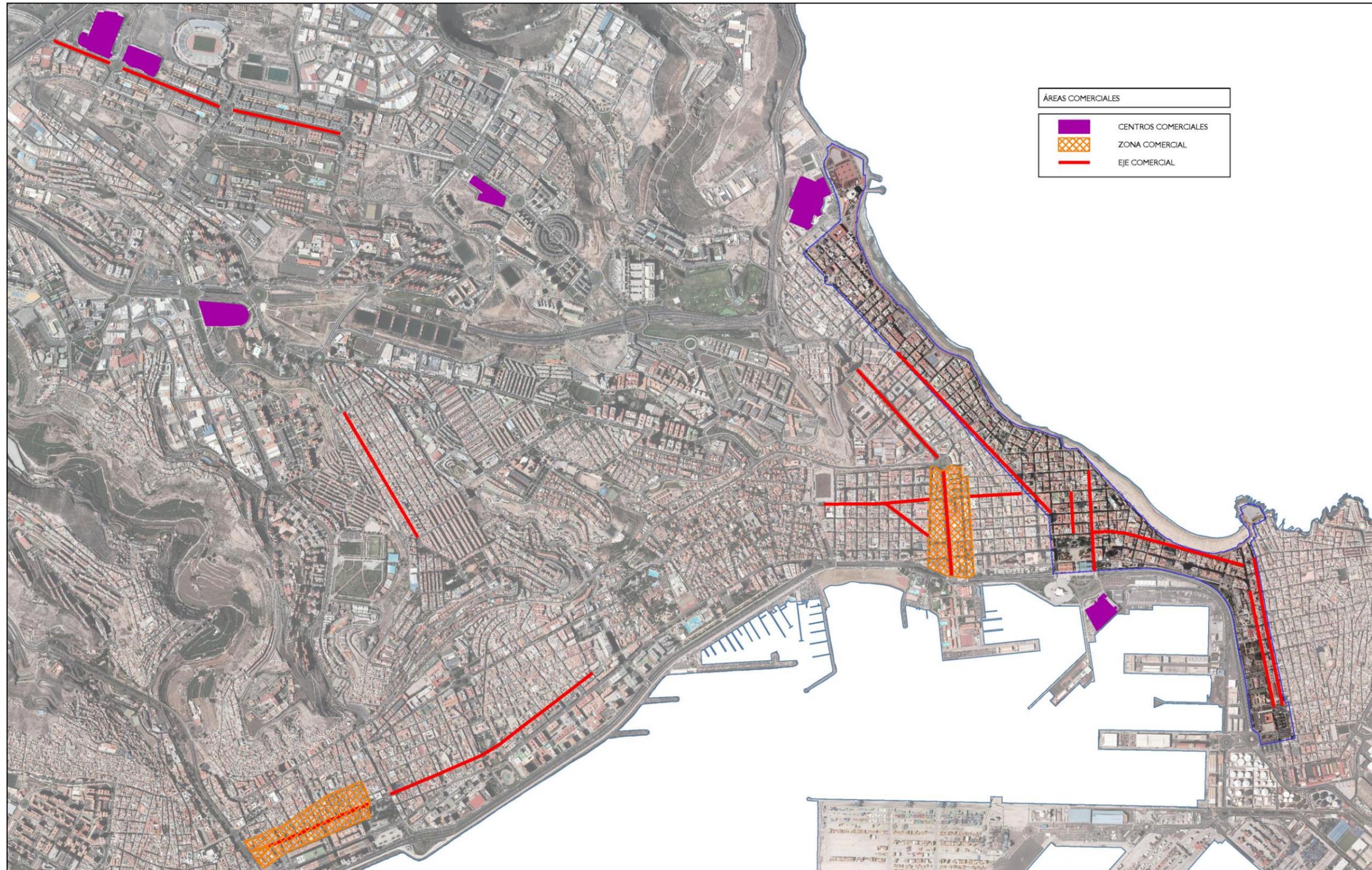
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 17. Integración de la zona comercial abierta en el sistema territorial del espacio comercial en Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

3.2. Criterios metodológicos para el análisis del tejido comercial y comportamiento general de la Zona

A los efectos del presente Plan Director, se ha realizado un pormenorizado análisis del tejido comercial existente en la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras, como base informativa imprescindible en el proceso de diagnóstico de la situación urbana que se relaciona con el mismo y la posterior adopción de las propuestas de acción destinadas a la revitalización y mejora del atractivo de la misma.

El trabajo de campo exhaustivo constituye el elemento principal de la metodología desarrollada, de modo que se consigue una información actualizada sobre los establecimientos existentes en la trama urbana que se aborda; trabajo de campo que ha conllevado un inventario de los locales destinados al comercio, las empresas implicadas y una clasificación tipológica que aglutine las categorías comunes definidas en los modelos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas y en el censo promovido por la Cámara de Comercio (Impuesto de Actividades Económicas), el Censo Comercial de Canarias (Gobierno de Canarias) o el propio censo gestionado por el servicio municipal de PYMES de este Ayuntamiento (Infopymes).

Al respecto de las tipologías comerciales, nos interesa subrayar lo observado por ESCOLANO, S. (1992) en el sentido que:

“La variedad morfológica de la actividad comercial, tanto en agentes como en establecimientos, es difícil de reducir y clasificar en sistemas únicos que produzcan informaciones comparables. La naturaleza de los productos vendidos, los servicios prestados, la forma de venta, la posición en el canal comercial, la propiedad, la categoría del establecimiento y otros, han sido criterios que, solos o combinados, más se han aprovechado para clasificar los establecimientos”.

Esta necesaria flexibilidad de los criterios obedece en el caso de la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras a un tejido con unas características singulares en cuanto a la diversidad de actividades comerciales implicadas, su vinculación al dinamismo centrado en el ocio, el turismo y las actividades terciarias y la prevalencia de las pymes en el tejido considerado.

Entendiéndose excluidas del ámbito las restantes tipologías de actividad comercial, se han seleccionados las siguientes categorías:

- ⇒ **Alimentación.**
- ⇒ **Equipamiento del hogar** (ferretería, muebles, decoración, droguería,...).
- ⇒ **Equipamiento de la persona** (moda, calzado, complementos, productos de estética, salud, deportes. etc.).

- ⇒ **Supermercado.**
- ⇒ **Edificio comercial.**
- ⇒ **Restauración** (cafeterías, bares, pisco-labris, restaurantes, etc.).
- ⇒ **Servicios varios** (bancos, peluquerías, gimnasios, viajes, cultura, academias, etc.).
- ⇒ **Ocio y recreación**
- ⇒ **Local vacío.**

Junto a esta herramienta fundamental, ha sido posible obtener la referencia sobre el ámbito de la Zona Comercial Abierta de varios proyectos de investigación elaborados por distintos especialistas del Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; en concreto, los siguientes:

- ⇒ Proyecto Precompetitivo de Investigación del Programa Propio de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria denominado *“Transformaciones Territoriales de los Grandes Proyectos Urbanos: los barrios de Santa Catalina, Guanarteme y La Isleta”* (UNI2005/13), dirigido por la Dra. Carmen Ginés de la Nuez.
- ⇒ Tesis Doctoral sobre *“La actividad comercial en Las Palmas de Gran Canaria. Un análisis espacial”*, elaborada por la Dra. Matilde Armengol Martín.

Igualmente, por su vinculación directa con la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras y su colindancia espacial, interesa subrayar la experiencia previa del personal técnico de la presente empresa Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria (GEURSA) en la redacción del *Plan Director de la Zona Comercial Abierta en Mesa y López* (2008) que ahora se actualiza, y el *Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras* (2013).

Otra referencia de interés en la comparativa del análisis efectuado con otros trabajos se corresponde con el proyecto de *“Plan Urbanístico de Dinamización Comercial del Área de Portoluz. Las Palmas de Gran Canaria”*, elaborado por la empresa Hubara, S.L. (2004).

El uso comercial es un elemento identificador del ámbito urbano en el que se integra la Zona Comercial Abierta de Mesa y López. Es especialmente difícil distinguir una manzana en la que se un modo u otro no exista la presencia de esta actividad, con independencia de su especial intensidad ocupacional en el eje de la vía que lleva esa denominación.

Puede sintetizarse las siguientes formas de ocupación:

- ⇒ **Establecimiento en local en planta baja de inmueble destinado a otros usos.**
- ⇒ **Establecimiento/os en locales en planta baja y superior de inmueble destinado a otros usos.**
- ⇒ **Edificios de uso comercial exclusivo o mayoritario.**



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 17. Distribución del uso comercial en el ámbito urbano de la Zona Comercial Abierta y entorno



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

En el ámbito de análisis del presente Plan Director para la Zona Comercial Abierta de Mesa y López se ha inventariado un conjunto de **1.760** locales, entre los cuales se constata un conjunto de **1.422** locales activos (un 80,8%).

Entre estos últimos, ha sido posible observar una destacada presencia de los locales destinados a modalidades de actividad comercial indirecta o mixta o, en su defecto, a servicios (55,8%), frente a un 25% de los asociados a la actividad comercial directa.

Veamos un resumen estadístico de esta distribución general del tejido comercial en la Zona.

Figura 19. Resumen de locales existentes según ramo de actividad

RAMO	2008		2015	
	Nº	%	Nº	%
• TEJIDO COMERCIAL PURO	609	34,7 %	440	25,0 %
Alimentación	104	5,9 %	78	4,4 %
Equipamiento del hogar	169	9,6 %	190	10,8 %
Equipamiento de la persona	336	19,2 %	165	8,4 %
Supermercados	----	-----	7	0,4 %
• TEJIDO COMERCIAL MIXTO Y SERVICIOS	847	48,2 %	982	55,8 %
Otros comercios, servicios, cultura.	660	37,6 %	765	43,5 %
Ocio y Restauración	187	10,6 %	217	12,3 %
• TOTAL DE LOCALES ACTIVOS	1.456	82,8 %	1.422	80,8 %
• TOTAL DE LOCALES VACÍOS	301	17,2 %	338	19,2 %
• TOTAL DE LOCALES	1.757	100 %	1.760	100 %



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

3.3 Inventario específico según calles.

CALLE	TOTAL	Alimentación	Equipamiento de hogar	Equipamiento de la persona	Supermercado	Edificio comercial	Restauración y ocio	Servicios	Locales vacíos
EJE DE MESA Y LÓPEZ									
Avenida de Mesa y López (Pza.España-Pza.América)	125	4	10	7	3	0	23	61	17
Avenida de Mesa y López (Pza.España-Base Naval)	62	0	0	31	0	2	9	20	3
ÁREA DE MESA Y LÓPEZ-GUANARTEME									
C/. Fernando Guanarteme	51	2	6	3	1	0	5	29	12
C/. República Dominicana	39	1	3	0	1	0	5	19	10
C/. Pizarro	10	0	1	0	0	0	1	5	3
C/. Velarde	17	1	8	0	0	0	0	5	3
C/. Palafox	11	0	1	1	0	0	0	4	5
C/. Gravina	19	0	0	0	0	0	1	13	5
C/. Caracas	10	0	0	0	0	0	1	8	1
C/. Costa Rica	5	0	0	0	0	0	0	3	2
C/. Daoíz	16	1	2	0	0	0	2	7	4
C/. Churruca	23	1	3	1	0	0	1	14	3
C/. El Cid	22	0	1	1	0	0	1	10	9
C/. Jesús Ferrer Jimeno	24	0	3	3	0	0	2	12	4
C/. Puerto Rico	7	0	1	0	0	0	0	5	1
C/. Viriato	14	2	0	0	0	0	2	6	4



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CALLE	TOTAL	Alimentación	Equipamiento de hogar	Equipamiento de la persona	Supermercado	Edificio comercial	Restauración y ocio	Servicios	Locales vacíos
C/. Pelayo	9	0	0	0	0	0	0	5	4
C/. Olof Palme	20	1	0	2	0	0	7	5	5
Paseo de Chil	8	0	0	1	0	0	1	4	2
ÁREA DE MESA Y LÓPEZ-ALCARAVANERAS									
C/. Néstor de la Torre	74	6	7	7	0	0	10	38	6
C/. Galicia	36	3	4	2	0	1	2	21	3
C/. General Vives	9	1	4	0	0	0	2	1	1
Pasaje. Gral Vives-Pres.Alvear	7	1	0	1	0	0	0	4	1
Presidente Alvear	13	2	1	1	0	0	1	7	1
C/. León y Castillo	20	0	1	0	0	0	2	8	9
C/. Luis Antúnez	34	2	2	2	0	0	1	18	9
C/. Barcelona	37	3	6	0	0	0	10	13	5
C/. Alemania	48	2	9	7	0	0	4	17	9
C/. Menéndez y Pelayo	24	2	3	0	0	0	5	11	3
C/. Valencia	25	0	3	2	0	0	4	8	8
C/. Mas de Gaminde	60	2	6	1	2	0	14	27	8
C/. Concepción Arenal	12	0	1	0	0	0	0	6	5
C/. Pí y Margall	28	3	1	0	0	0	2	15	7
C/. Víctor Hugo	23	0	2	1	1	0	0	15	4
C/. Blasco Ibáñez	15	1	2	1	0	0	1	9	1
C/. Pío XII	38	6	4	0	0	0	0	25	3
C/. Italia	14	1	0	0	0	0	0	6	7
C/. Alfredo Calderón	30	3	1	1	0	0	0	17	8
C/. Ingeniero Salinas	35	0	3	1	1	0	1	17	12



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

CALLE	TOTAL	Alimentación	Equipamiento de hogar	Equipamiento de la persona	Supermercado	Edificio comercial	Restauración y ocio	Servicios	Locales vacíos
C/. Manuel Gzlez. Martín	22	1	1	0	1	0	1	9	9
C/. Leopoldo Matos	8	0	2	1	0	0	0	4	1
ÁREA DE MESA Y LÓPEZ-SANTA CATALINA									
C/. Juan Manuel Durán	62	1	7	21	0	0	17	21	15
C/. Ruíz de Alda	49	0	13	8	0	0	9	11	8
C/. Montevideo	35	0	2	2	0	0	0	17	14
C/. Cirilo Moreno	26	1	4	3	0	0	2	11	5
C/. Lucas Fernández Navarro	15	0	4	0	0	0	2	6	3
C/. Isla de Cuba	22	1	1	0	0	0	1	7	12
C/. Los Martínez de Escobar	18	0	3	3	0	0	1	7	4
C/. J. Franchy Roca (fachada sur)	9	0	0	0	0	0	0	8	1
C/. Tomás Alba Edison	20	1	1	0	0	0	4	8	6
C/. Simón Bolívar	4	0	0	0	0	0	0	3	1
C/. León y Castillo	16	0	2	0	0	0	5	6	3
C/. Presidente Alvear	29	1	1	5	0	0	2	9	11
C/. General Vives	42	0	4	15	1	0	4	9	9
C/. Secretario Artilles	20	0	4	2	0	0	1	10	3
C/. 29 de Abril	27	1	5	7	0	0	5	6	3
C/. Uruguay	11	0	3	0	0	0	0	5	3
C/. Tomás Miller	44	2	12	10	0	0	2	12	6
C/. Emilio Zola	8	0	0	0	0	0	1	4	3
C/. Joaquín Costa	9	0	1	0	0	0	1	4	3
C/. Bernardo de la Torre	22	2	3	3	0	0	4	10	0
C/. Pascal	9	1	0	1	0	0	1	6	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CALLE	TOTAL	Alimentación	Equipamiento de hogar	Equipamiento de la persona	Supermercado	Edificio comercial	Restauración y ocio	Servicios	Locales vacíos
C/. Rafael Almeida	25	3	2	2	0	0	3	13	2
C/. Diderot	17	0	0	0	0	0	5	9	3
C/. Galileo	13	0	0	1	0	0	2	7	3
C/. León Tolstoi	12	0	0	0	0	0	1	8	2
Pasajes Mesa y López-J.M.Durán	17	0	0	2	0	0	5	7	3



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 18. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta según tipos de actividad



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 19. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta según tipos de actividad. Hoja F



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 20. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de la alimentación



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 21. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de equipamientos del hogar



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 22. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de moda, calzado y complementos



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 23. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de supermercados



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 24. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de ocio y recreación



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 25. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de otros comercios y servicios



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 26. Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta dedicado con el ramo de restauración



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

3.4. El espacio público de movilidad

La movilidad en la Zona Comercial Abierta, al igual que en el conjunto del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, ha coincidido con una multiplicación a lo largo de la presente década del parque de vehículos mecanizados en la que casi se ha duplicado el volumen existente en décadas anteriores, de modo que para el conjunto de la ciudad se constata un índice de motorización de 706 vehículos por cada 1.000 habitantes.

A nivel municipal, dicha movilidad ha basculado hacia una tipificación del vehículo privado como modo de transporte predominante (64%), frente a una reducción proporcional del transporte público y los tránsitos peatonales, que deriva en la propia caracterización de la movilidad como problema desde la perspectiva urbanística y desde todo objetivo de renovación urbana de la Zona Comercial.

El acompañamiento de las piezas urbanas consideradas en este ámbito del Plan Director con la integración de un profuso tejido comercial dependiente de la atracción de las mismas constituye rasgos característicos de esta Zona.

La intensificación del volumen de conexiones entre zonas o barrios diversos de la ciudad se ha complementado en el mapa municipal con el mantenimiento de una mayoritaria superficie de calzada destinada al tráfico rodado en los entornos urbanos tradicionales representados en los barrios de la Zona (Guanarteme, Santa Catalina, Alcaravaneras y Mesa y López).

La oferta del sistema viario que sustenta buena parte de la movilidad en la Zona Comercial Abierta, observada desde la escala de detalle, resalta una proliferación de disfunciones asociadas a la deficiencia de la oferta dotacional en este sentido respecto a la demanda de tránsito mecanizado de la población.

En unos casos, esta problemática es debida a la limitación de la trama intraurbana para asumir recorridos con origen-destino a centros neurálgicos del dinamismo urbano. En otros, por la limitación de una infraestructura mínima de accesibilidad asociada a otros modos de movilidad (peatonal, bici, plataforma reservada de transporte público).

La dinámica económica, tecnológica, social y urbanística ha supuesto un crecimiento desmesurado de las necesidades de transporte mecanizado en las ciudades. La irrupción del automóvil, con sus implicaciones económicas y culturales, ha agudizado la supremacía de su función como camino y estancia para vehículos motorizados, produciéndose una verdadera invasión del espacio público viario.

La movilidad peatonal ha sufrido en lo que va de siglo un constante retroceso, debido al aumento del índice de motorización, que ha propiciado una dispersión de los usos y actividades, con el correspondiente incremento de las distancias a recorrer.

Razones socio-culturales también han propiciado el uso indiscriminado del coche particular, aún en distancias cortas, en detrimento de la movilidad peatonal. La movilidad ciclista como tal, es inexistente en la actualidad, debido también a razones socio-culturales y a falta de las adecuadas facilidades.

Podemos observar en la Zona los siguientes factores que definen la problemática del actual sistema viario:

- ⇒ El uso del vehículo privado para las compras en el entorno de la Avenida de Mesa y López, en el área del Rincón y el conjunto del Parque de Santa Catalina-Puerto-Playa de Las Canteras con una destacada implicación en la sobrecarga y alta densidad del tráfico no doméstico existente; congestión en la que participa el mismo uso privado en los empleados y empresarios.
- ⇒ El uso del vehículo privado para las actividades de ocio, turismo y esparcimiento en la Playa de Las Canteras, Santa Catalina y El Rincón, incidiendo en la oferta cercana de esta ZCA de Mesa y López.
- ⇒ El destacado volumen de población residente en la Zona con disponibilidad y uso común del vehículo privado.
- ⇒ La alta densidad edificatoria de la Zona y la estrechez media de las calles propias de los rasgos de trama urbana tradicional.
- ⇒ La alta densidad del aparcamiento en superficie en relación con la superficie del viario, con frecuentes hileras de estacionamiento en un margen y otro de la calzada.
- ⇒ La especial dificultad de la estrechez viaria para otras alternativas de modos de transporte en la trama urbana interna.
- ⇒ La excesiva dependencia demostrada por el dinamismo del tejido comercial interno en la Zona respecto al tráfico mecanizado privado; complementado por la relativa carestía de la oferta de aparcamientos, frente a la gratuidad de los mismos en los Centros Comerciales de Las Arenas y El Muelle.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

⇒ Especial dificultad en la “cirugía” local del ajuste en la movilidad por la excesiva dependencia del tráfico en las calles en este entorno urbano, acentuada por los derechos de acceso mecanizado a la vivienda soportados en el marco legal.

La **movilidad peatonal** o en bici en la Zona Comercial siempre se ha encontrado con el problema de que el crecimiento urbano se basó en el aprovechamiento de las manzanas y calles para dar preferencia al vehículo privado, lo que ha provocado que heredemos una morfología urbana de calles y aceras estrechas que es fuente de conflictos entre los peatones, ciclistas y vehículos y de limitado atractivo hacia los modos no mecanizados para el desarrollo de la movilidad.

La principal causa ha sido el modelo predominante de diseño de estas nuevas ampliaciones de aceras y de calles peatonales, al no tener en cuenta la convivencia bici-peatón con los modos motorizados o no preverse hasta hace pocos años modelos de calles peatonales con carácter estructurante o de espacio público de accesibilidad.

La falta de cultura de la movilidad en bici viene acompañada de otras deficiencias a la hora de conseguir que este medio de transporte se haga más popular, como es la falta de consignas seguras para guardar las bicis en lugares estratégicos como zonas administrativas, intercambiadores, lugares de ocio y de recreo, zonas comerciales así como en los edificios residenciales y otros muchos sitios no se lleva la bici por falta de un lugar para guardar.

Estas situaciones son absolutamente mejorables con las medidas adecuadas y el control por parte de la administración, previéndose soluciones en este sentido desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y el Plan Director del uso de bici en marcha desde el Ayuntamiento.

Frente a la apreciable extensión de la red peatonal en la cercana ZCA de Puerto-Canteras la oferta de espacio público para este fin en Mesa y López es manifiestamente limitada en comparación con la anterior zona u otras existentes en la ciudad (Vegueta-Triana).

No obstante, ha existido un esfuerzo contemporáneo en promover esta oferta, teniendo en cuenta las actuaciones reurbanización en la Avenida de Mesa y López, ampliando la superficie peatonal, o la conversión en plataforma exclusiva de la calle Ruíz de Alda.

El **transporte público** en un aspecto prioritario en el análisis y tratamiento de la movilidad de todo entorno urbano. El caso de la Zona Comercial no es ajeno a ello.

De partida, Mesa y López es un ámbito con una más que aceptable oferta de transporte público urbano (empresa GUAGUAS MUNICIPALES) respecto al conjunto de la ciudad, la cual en su inicio-término o en su recorrido a lo largo del interior de la trama urbana resulta evidente su presencia.

La presencia cercana de la estación abierta de guaguas en El Rincón, o el igualmente cercano Intercambiador de Santa Catalina; así como la presencia de las calles de Presidente Alvear-León y

Castillo, de Pio XII-Tomás Miller, de la propia Avenida Mesa y López como ejes viarios de estructuración básica de las líneas de transporte público concluyen una apreciable intensidad del dinamismo en esta variable para el ámbito del Plan Director.

Por otra parte, los ámbitos de la Avenida de Mesa y López y el barrio de Guanarteme se ven implicados en el recorrido de las líneas de transporte público insular (empresa GLOBAL) que se prolongan hacia el norte de Gran Canaria, atendiendo a la oportunidad operativa y de negocio que ofrece su tránsito entre el frente marítimo del norte insular y el de levante.

En este sector urbano se valora un exceso de oferta de líneas de transporte público en relación con la superficie de calzada de tráfico rodado existente, pudiendo justificarse en una proporción de las mismas la innecesariedad de su recorrido por la Zona que no sea por no existir alternativas.

La previsión de la actuación urbanística de prolongación de la vía de Mesa y López hacia el Centro Comercial de Las Arenas-El Rincón constituiría una posible solución a este exceso; si bien, a expensas del desarrollo de la misma en un escenario económico y de movimiento inmobiliario poco propicio.

Figura 27. Líneas de transporte público con recorrido total o parcial en la Zona Comercial Abierta

LÍNEA	CALLES DE RECORRIDO INTERIOR DENTRO DE LA Z.C.A.	FRECUENCIA MEDIA NORMAL.
1 – TEATRO-PUERTO	<i>Sentido Teatro:</i> Presidente Alvear / León y Castillo. <i>Sentido Puerto:</i> Av. Juan Rodríguez Doreste / Juan Manuel Durán / Tomás Miller.	10 minutos
12 – PUERTO-HOYA DE LA PLATA	<i>Sentido Hoya de La Plata:</i> Presidente Alvear / León y Castillo. <i>Sentido Puerto:</i> Av. Juan Rodríguez Doreste.	10 minutos
17 – TEATRO-EL RINCÓN	<i>Sentido Teatro:</i> Castillejos / Avda. Mesa y López / León y Castillo. <i>Sentido El Rincón:</i> Autovía del Sur / Avda. Mesa y López / Velarde / Fernando Guanarteme.	10 minutos
2 – GUINIGUADA-PUERTO	<i>Sentido 1º de Mayo:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Galicia / Pío XII. <i>Sentido Puerto:</i> Pío XII / Galicia / Tomás Miller.	10 minutos
21 – PUERTO – HOSPITAL DR. NEGRÍN	<i>Sentido Hospital:</i> Presidente Alvear / Juan Manuel Durán / Olof Palme / Paseo de Chil. <i>Sentido Puerto:</i> Paseo de Chil / Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	10 minutos
22 – SANTA CATALINA-LA PATERNA	<i>Sentido La Paterna:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Galicia / Pío XII. <i>Sentido Santa Catalina:</i> Pío XII / Galicia / Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	20 minutos
24 – SANTA CATALINA- HOSPITAL DR. NEGRÍN-PUERTO	<i>Sentido Hospital:</i> Presidente Alvear / Juan Manuel Durán / Olof Palme / Paseo de Chil. <i>Sentido Puerto:</i> Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	15 minutos
25 – EL RINCÓN-CAMPUS UNIVERSITARIO.	<i>Sentido Campus:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Galicia / Pío XII. <i>Sentido El Rincón:</i> Pío XII / Galicia / Avda. Mesa y López / Velarde / Fdo. Guanarteme.	15 minutos



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

LÍNEA	CALLES DE RECORRIDO INTERIOR DENTRO DE LA Z.C.A.	FRECUENCIA MEDIA NORMAL.
26 – SANTA CATALINA-CAMPUS UNIVERSITARIO	<i>Sentido Campus:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López. <i>Sentido Santa Catalina:</i> Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	25 minutos
33- GUINIGUADA-PUERTO	<i>Sentido 1º de Mayo:</i> Presidente Alvear / Juan Manuel Durán / Olof Palme / Paseo de Chil. <i>Sentido Puerto:</i> Paseo de Chil / Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	10 minutos
44 – SANTA CATALINA-ISLA PERDIDA	<i>Sentido Santa Catalina:</i> Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste. <i>Sentido Isla Perdida:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Velarde / Fdo. Guanarteme.	25 minutos
45 – SANTA CATALINA-HOYA ANDREA	<i>Sentido Santa Catalina:</i> Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste. <i>Sentido Hoya Andrea:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Velarde / Fdo. Guanarteme.	30 minutos
47 – PUERTO-TAMARACEITE	<i>Sentido Tamaraceite:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Velarde / Fdo. Guanarteme. <i>Sentido Puerto:</i> Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	25 minutos
81 – SANTA CATALINA-LOMO DE LA CRUZ	<i>Sentido Alameda:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Galicia / Pío XII. <i>Sentido Puerto:</i> Pío XII / Galicia / Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste.	50 minutos
L1 – HOYA DE LA PLATA-PUERTO	<i>Sentido Hoya de La Plata:</i> Presidente Alvear / León y Castillo. <i>Sentido Puerto:</i> Av. Juan Rodríguez Doreste.	60 minutos (nocturno)
L2 – SANTA CATALINA-TEATRO	<i>Sentido Santa Catalina:</i> Avda. Mesa y López / Av. Juan Rodríguez Doreste. <i>Sentido Teatro:</i> Presidente Alvear / Avda. Mesa y López / Velarde / Fdo. Guanarteme.	60 minutos (nocturno)

El **aparcamiento** interviene de modo directo en la demanda y en la problemática asociada a la movilidad de la Zona Comercial. En este sentido, la existencia de una oferta insuficiente de aparcamiento es un factor crítico, desde el punto de vista del consumidor, de los propios comerciantes y de la administración municipal.

El PGMO en el apartado de condiciones particulares de la categoría Comercial establece “*Se dotará de una (1) plaza de aparcamiento por cada cincuenta (50) metros cuadrados de superficie edificada en los Pequeños Comercios y Locales Comerciales Tipo I...*”.

En la Zona Comercial actualmente hay un ratio de aparcamientos en torno 0,60-0,70 plazas cada 50 m², insuficiente respecto al estándar propuesto.

Al margen de la actividad comercial, existen necesidades derivadas en la misma zona de la actividad residencial, oficinas, servicios públicos,... lo que incrementa la insuficiencia de la oferta existente e implica que el espacio público destinado al peatón se encuentre continuamente invadido por vehículos que realizan estacionamientos de tiempo variable en zonas peatonales, aceras, plazas, rotondas, isletas,... ocasionando problemas de movilidad para el peatón, agresión del paisaje urbano.

No olvidemos que mirado desde el punto de vista turístico otorga una mala imagen de la Zona y de la ciudad en general y por último lo más importante, respecto a las personas de movilidad reducida, el fenómeno del aparcamiento en superficie supone una barrera más a añadir a las ya existentes en esta área.

Figura 28. Estacionamientos públicos regulados como zona azul (usuario común) en la Zona Comercial Abierta

SITUACIÓN	PLAZAS
C/. BARCELONA.	63
C/. BERNARDO DE LA TORRE	49
C/. CONCEPCIÓN ARENAL	51
C/. GALICIA	12
C/. GENERAL MAS DE GAMINDE	124
C/. LUIS ANTÚNEZ	86
C/. MANUEL GONZÁLEZ MARTÍN	39
C/. MENÉNDEZ Y PELAYO	58
AVDA. MESA Y LOPEZ	170
C/. NESTOR DE LA TORRE	29
C/. PIO XII	10
C/. RUÍZ DE ALDA	41
C/ TOMÁS MILLER	20
C/. VALLENCIA	4
TOTAL EN LA ZONA COMERCIAL ABIERTA E INMEDIACIONES	756

Figura 29. Estacionamientos públicos regulados como zona verde (usuario residente) en la Zona Comercial Abierta

SITUACIÓN	PLAZAS
C/. INGENIERO SALINAS	89
C/. ISLA DE CUBA	72
C/. ITALIA	94
C/. MARTÍNEZ DE ESCOBAR	17
C/. MONTEVIDEO	35
C/. PELAYO	21
C/. SECRETARIO ARTILES	24
TOTAL EN LA ZONA COMERCIAL ABIERTA E INMEDIACIONES	352



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

Figura 30. Resumen de oferta de aparcamientos en la Zona Comercial Abierta

SITUACIÓN	PLAZAS
EN INMUEBLES DE APARCAMIENTO COLECTIVO EN LA ZONA COMERCIAL ABIERTA	3.536
C/. PRESIDENTE ALVEAR (SABA)	800
C/. JUAN MANUEL DURÁN (EL CORTE INGLÉS)	400
C/. MENÉNDEZ PELAYO (EL CORTE INGLÉS)	240
C/. 29 DE ABRIL	200
PLAZA DE ESPAÑA	459
MERCADO CENTRAL	65
C/. PI Y MARGALL	420
C/. PASCAL	270
C/. OLOF PALME	240
C/. PLAZA VEGA RIO AYALA	110
C/. CHURRUCA	332
APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN LA CALLE	2.817
GESTIÓN MUNICIPAL. ZONA AZUL	756
GESTIÓN MUNICIPAL. ZONA VERDE	352
APARCAMIENTOS NO REGULADOS	1.709
TOTAL DE APARCAMIENTOS EN ZONA COMERCIAL ABIERTA	6.353

Desde una visión operativa, se subraya la aplicación en esta zona de la ciudad de distintos planes estratégico o directores cuyo objetivo fundamental es prever la renovación del sistema de movilidad urbana de modo que se refuercen los mecanismos incentivados de los modos alternativos al tráfico mecanizado individual.

De este modo, estrategias de impulso de las redes peatonales, de transporte bici o de transporte público conforman una referencia ineludible en la valoración de la potencialidades de actuación en la Zona Comercial Abierta.

En concreto, se destacan las previsiones en:

- ⇒ **El Plan de Movilidad Urbana y Sostenible.**
- ⇒ **El Plan Director Bici.**
- ⇒ **El Plan de Transporte Público Rápido (BRT).**



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 31. Definición gráfica del sistema viario actual en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta y entorno

CALLE	Jerarquía	Tipo de tránsito	Sentido	Carriles de tráfico	Aparcamientos en superficie	Franja de estacionamiento
EJE DE MESA Y LÓPEZ						
Avenida de Mesa y López (Pza.España-Pza.América). Margen norte	Estructuración de zona urbana	Peatonal y transporte público	Este-Oeste	1	0	No
Avenida de Mesa y López (Pza.España-Pza.América). Margen sur	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Oeste-Este	2 + 1 parking	9	Margen sur
Avenida de Mesa y López (Pza.España-Base Naval). Margen norte	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Noreste-Suroeste	2+2 parking	120	Ambos márgenes
Avenida de Mesa y López (Pza.España-Base Naval). Margen sur	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Noroeste-Suroeste	3 + 1 parking	40	Margen sur
ÁREA DE MESA Y LÓPEZ-GUANARTEME						
C/. Fernando Guanarteme	Estructuración local	Tráfico mixto y aceras	Noreste-Suroeste	2 + 1 parking	En margen exterior a ZCA	Margen oeste
C/. República Dominicana	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Doble sentido	2 + 1 parking	94	Margen este
C/. Pizarro	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 2 parking	34	Ambos márgenes
C/. Velarde	Estructuración local	Tráfico mixto y aceras	Sur-Norte	1 + 2 parking	97	Ambos márgenes
C/. Palafox	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 2 parking	34	Ambos márgenes
C/. Gravina	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 2 parking	41	Ambos márgenes
C/. Caracas	Acceso interno	Peatonal	---	0	0	No
C/. Costa Rica	Estructuración local	Tráfico mixto y aceras	Norte-Sur	2	0	No
C/. Daoíz	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 2 parking	80	Ambos márgenes
C/. Churruca	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	2 + 2 parking	46	Ambos márgenes
C/. El Cid	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 2 parking	97	Ambos márgenes
C/. Jesús Ferrer Jimeno	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Noreste-Suroeste	1 + 2 parking	91	Ambos márgenes
C/. Puerto Rico	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Doble sentido	2 + 2 parking	34	Ambos márgenes
C/. Viriato	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 1 parking	29	Margen oeste
C/. Pelayo	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 1 parking	22	Margen este
C/. Olof Palme	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Norte-Sur	3	0	No
Paseo de Chil	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Sur-Norte	3	0	No
ÁREA DE MESA Y LÓPEZ-ALCARAVANERAS						
C/. Néstor de la Torre	Estructuración de zona urbana	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	3 + 1 parking	65	Margen Norte



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 31. Definición gráfica del sistema viario actual en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta y entorno

CALLE	Jerarquía	Tipo de tránsito	Sentido	Carriles de tráfico	Aparcamientos en superficie	Franja de estacionamiento
C/. Galicia	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Sur-Norte + sentido contrario de transporte público	2 + 1	0	No
Pasaje. M.Pelayo-Pres.Alvear	Acceso interno	Peatonal	----	0	0	No
Presidente Alvear	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Norte-Sur	3	0	No
C/. León y Castillo	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	2 + 1 parking	12	Margen Oeste
C/. Luis Antúnez	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 2 parking	96	Ambos márgenes
C/. Barcelona	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 2 parking	67	Ambos márgenes
C/. Alemania	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 1 parking	44	Margen Oeste
C/. Menéndez y Pelayo	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Suroeste-Noreste	2 + 2 parking	39	Ambos márgenes
C/. Valencia	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 1 parking	44	Margen Oeste
C/. Mas de Gaminde	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	2 + 2 parking	71	Ambos márgenes
C/. Concepción Arenal	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 1 parking	105	Margen Este
C/. Pí y Margall	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 2 parking	105	Ambos márgenes
C/. Víctor Hugo	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 2 parking	101	Ambos márgenes
C/. Blasco Ibáñez	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 2 parking	120	Ambos márgenes
C/. Pío XII	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Norte-Sur	4 + parking	105	Margen Este
C/. Italia	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 2 parking	108	Ambos márgenes
C/. Alfredo Calderón	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 2 parking	110	Ambos márgenes
C/. Ingeniero Salinas	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 2 parking	99	Ambos márgenes
C/. Manuel Glez. Martín	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 2 parking	103	Ambos márgenes
C/. Leopoldo Matos	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 1 parking	37	Ambos márgenes
ÁREA DE MESA Y LÓPEZ-SANTA CATALINA						
C/. Juan Manuel Durán	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Este-Oeste	3	0	No
C/. Ruíz de Alda	Acceso interno	Peatonal excepto tramos de tráfico común	Oeste-Este	1 + 2 parking	82	Ambos márgenes
C/. Montevideo	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 1 parking	43	Margen Norte
C/. Cirilo Moreno	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 1 parking	20	Margen Sur
C/. Lucas Fernández Navarro	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1	0	No
C/. Isla de Cuba	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 1 parking	41	Margen Sur
C/. Los Martínez de Escobar	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sureste-Noroste	1 + 1 parking	18	Margen Norte
C/. J. Franchy Roca	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	2 + 2 parking	42	Ambos márgenes
C/. Tomás Alba Edison	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Oeste-Este	1 + 1 parking	33	Margen Sur



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 31. Definición gráfica del sistema viario actual en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta y entorno

CALLE	Jerarquía	Tipo de tránsito	Sentido	Carriles de tráfico	Aparcamientos en superficie	Franja de estacionamiento
C/. Simón Bolívar	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	2 + 1 parking	31	Margen Oeste
C/. León y Castillo	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Noroeste-Sureste	1 + 1 parking	23	Ambos márgenes
C/. Presidente Alvear	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Norte-Sur	3	0	No
C/. General Vives	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 1 parking	40	Margen Este
C/. Secretario Artiles	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 1 parking	30	Margen Oeste
C/. 29 de Abril	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 1 parking	28	Margen Oeste
C/. Uruguay	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1	0	No
C/. Tomás Miller	Estructuración de zona urbana	Tráfico mixto y aceras	Sur-Norte	2	0	No
C/. Emilio Zola	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1	0	No
C/. Joaquín Costa	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1	0	No
C/. Bernardo de la Torre	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 1 parking	23	Margen Oeste
C/. Pascal	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Este-Oeste	1 + 1 parking	9	Margen Sur
C/. Rafael Almeida	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 1 parking	18	Margen Este
C/. Diderot	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Norte-Sur	1 + 1 parking	20	Margen Oeste
C/. Galileo	Acceso interno	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	1 + 1 parking	18	Margen Este
C/. León Tolstoi	Estructuración local	Tráfico común y aceras	Sur-Norte	2	0	No
Pasajes Mesa y López-J.M.Durán	Acceso interno	Peatonal	---	0	0	No



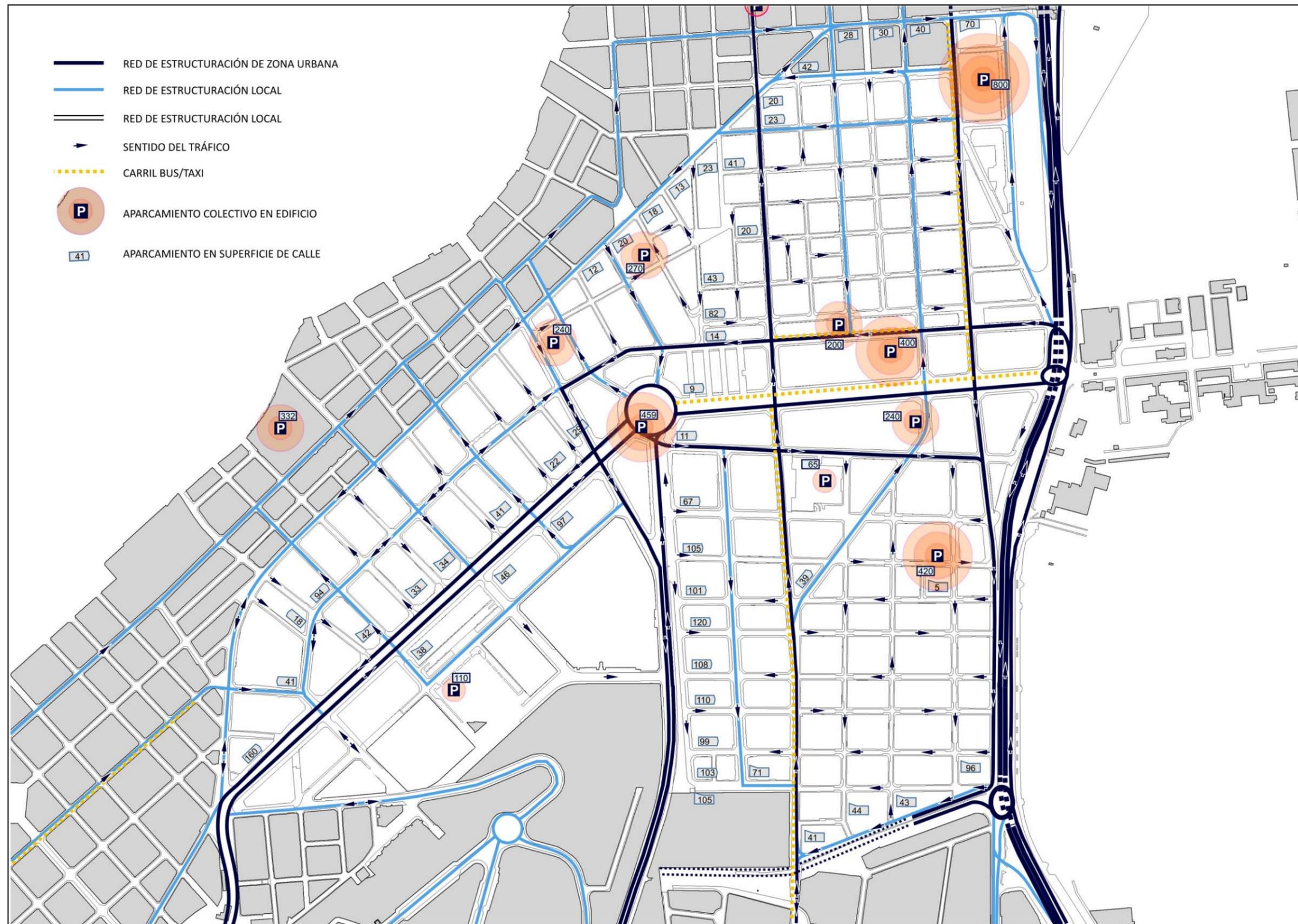
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 32. Definición gráfica del sistema viario actual en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta y entorno



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 33. Distribución de las líneas y paradas de transporte público actual en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta y entorno



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 34. Estrategia del Plan Director Bici y plataforma de transporte público rápido (BRT) en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta y entorno



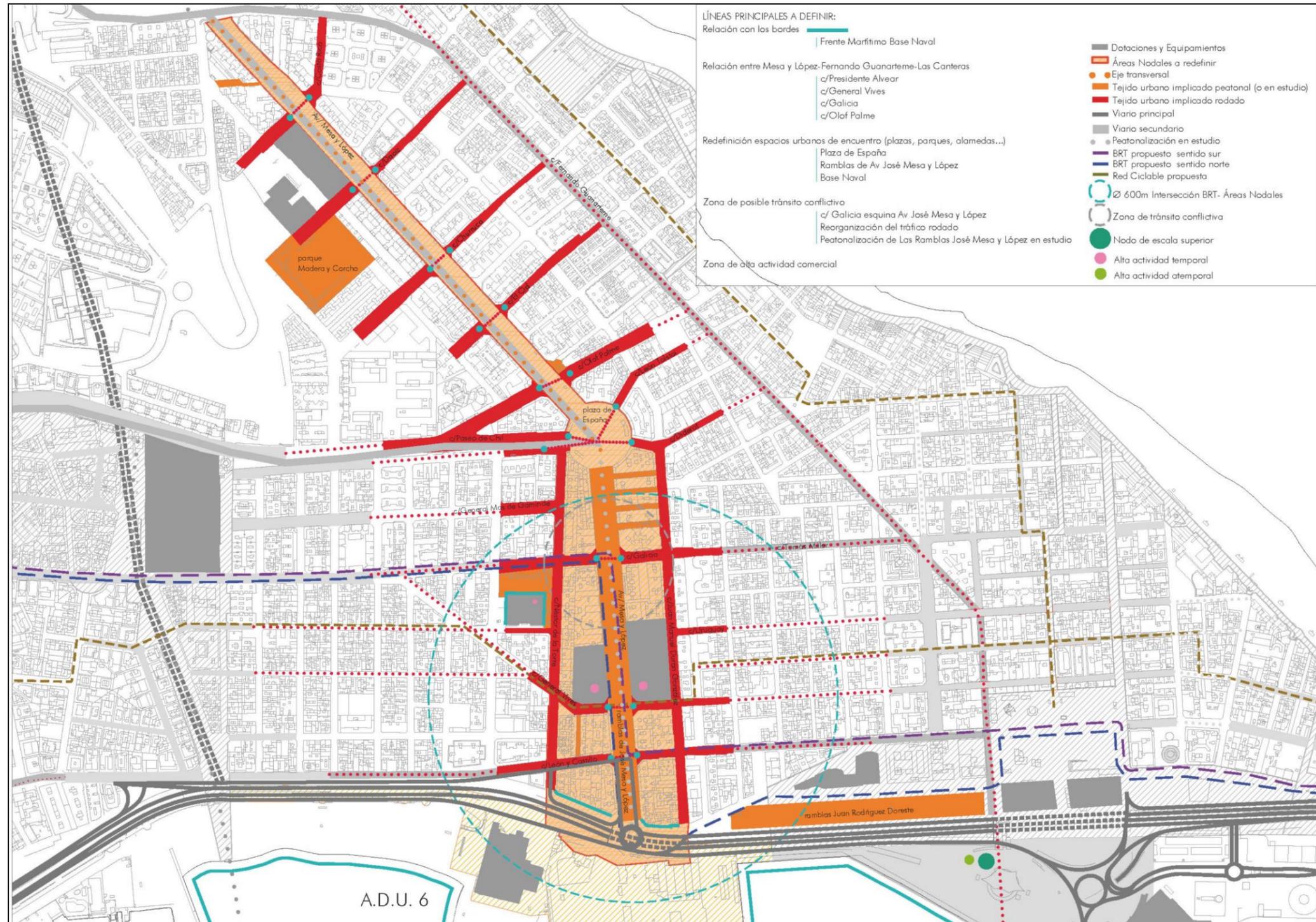
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 35. Estrategia de referencia para el ámbito de la Zona Comercial Abierta y entorno en el Plan de Movilidad Urbana y Sostenible (PMUS)



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

3.5. Enclaves o piezas atractoras en el entorno de la Z.C.A.

La Zona Comercial Abierta se integra en un ámbito fundamental en la estructuración de la ciudad, tanto en su contacto con los dos frentes marítimos, como en su conexión funcional con el resto de la ciudad baja, con la ciudad alta y con la isla en su tramo norte.

Esa neuralgia urbana se acompaña de la presencia de piezas territoriales cuyo alcance o influencia no sólo supera los límites de la propia Zona Comercial, sino que se sitúan en la esfera de la atracción a nivel de Gran Canaria; interactuándose con una población usuaria potencial de varios centenares de miles de clientes.

Estos centros neurálgicos son:

- ⇒ La Playa de Las Canteras.
- ⇒ La Playa de Las Alcaravaneras, Club Náutico y Base Naval.
- ⇒ El Centro Comercial de Las Arenas.
- ⇒ El enclave de ocio y esparcimiento del Parque de Santa Catalina. El Centro Comercial del Muelle.
- ⇒ El complejo cultural y de congresos del Auditorio Alfredo Kraus.
- ⇒ El Puerto de La Luz.
- ⇒ La superficie comercial de El Corte Inglés.
- ⇒ El Mercado Central.

Las relaciones que el desarrollo del tejido comercial presenta con esas funciones estructurantes presentan diverso signo, destacándose los siguientes aspectos:

- El contacto del tejido comercial de la Zona con el dinamismo del ocio-turismo y esparcimiento de la población en la Playa de Las Canteras presenta efectos directos en el comercio de la Z.C.A. La red de ejes peatonales cohesionada mediante el Paseo de Las Canteras constituye una arteria fundamental en la actual concepción de la Zona; de modo que toda mejora posible del entorno urbano asociado, la acogida de la población y la calidad ambiental adquiere carácter de prioridad máxima.

- La interacción con el Centro Comercial de Las Arenas tiene un claro carácter de confrontación. La presencia de una vía de 6 carriles (C/. Industrial José Sánchez Peñate) entre el mismo y el barrio de Guanarteme constituye una frontera que separa esa pieza respecto al tejido comercial del entorno urbano; dificultando su aureola positiva sobre la Z.C.A. que se sitúa a relativa distancia. La falta de un producto urbano atractivo en la mitad oeste de la misma dificulta su competitividad frente a dicho Centro.
- La interacción con el Centro Comercial del Muelle presenta unas condiciones más positivas que en el anterior caso, aunque manifiestamente mejorable en la simbiosis entre un producto urbano-comercial y otro. La presencia del Parque de Santa Catalina y la plaza del Intercambiador, unido a la especialización del ocio de ese sector y al emplazamiento de acontecimientos culturales y festivos de gran calado social ofrece unas potencialidades de contacto nada desdeñables. El movimiento turístico de cruceros es un capítulo imprescindible en el estímulo de esta relación; muy susceptible de enriquecer la Zona Comercial Abierta a poco que el producto de espacio de movilidad resulte atractivo para los diversos modos de transporte.
- La interacción con el complejo cultural y de congresos del Auditorio Alfredo Kraus presenta características similares a las observadas con el Centro Comercial de Las Arenas; si bien, la distancia funcional es menor por el efecto favorable que produce el Paseo de Las Canteras. La mejora en la conexión con el mismo es prioritaria en este sentido. El ramo de la restauración es el más beneficiado, pero reúne condiciones favorables para otras ramas vinculadas a la atención personal y bienes de servicio que se vinculen al ocio y la cultura.
- La interacción con el Puerto de La Luz es la gran incógnita de cómo dos entidades tan cercanas aparecen funcionalmente tan distantes. La presencia de la valla perimetral del Puerto y la frontera física definida por la Autovía parecen constituir dos obstáculos insalvables en el posible enriquecimiento de la Z.C.A. con ese “monstruo” de la actividad económica grancanaria. El planeamiento urbanístico ofrece dosis de perspectivas favorables para resolver esa situación. Sin embargo, la construcción del Acuario y la explosión del turismo de cruceros son excusas ineludibles para un esfuerzo preliminar por potenciar esa relación mediante este Plan.

Junto a lo anterior, es interesante advertir las posibles implicaciones potenciales en la pieza prevista por el Ayuntamiento junto a la Playa de Las Canteras (el parque deportivo y de ocio de la



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CICER), cuyas condiciones son idóneas para un efecto positivo en el tejido comercial en el entorno de la mitad oeste de la Z.C.A..

Por otra parte, se delimita un ámbito en el que se extiende una destacada red de dotaciones y equipamientos cuyo papel en el dinamismo presenta múltiples potencialidades.

Constituyen elementos de estímulo de la presencia o atracción de población o del impulso de actividades terciarias, de ocio o de esparcimiento con constatables beneficios para el turismo y la calidad del disfrute social en la zona.

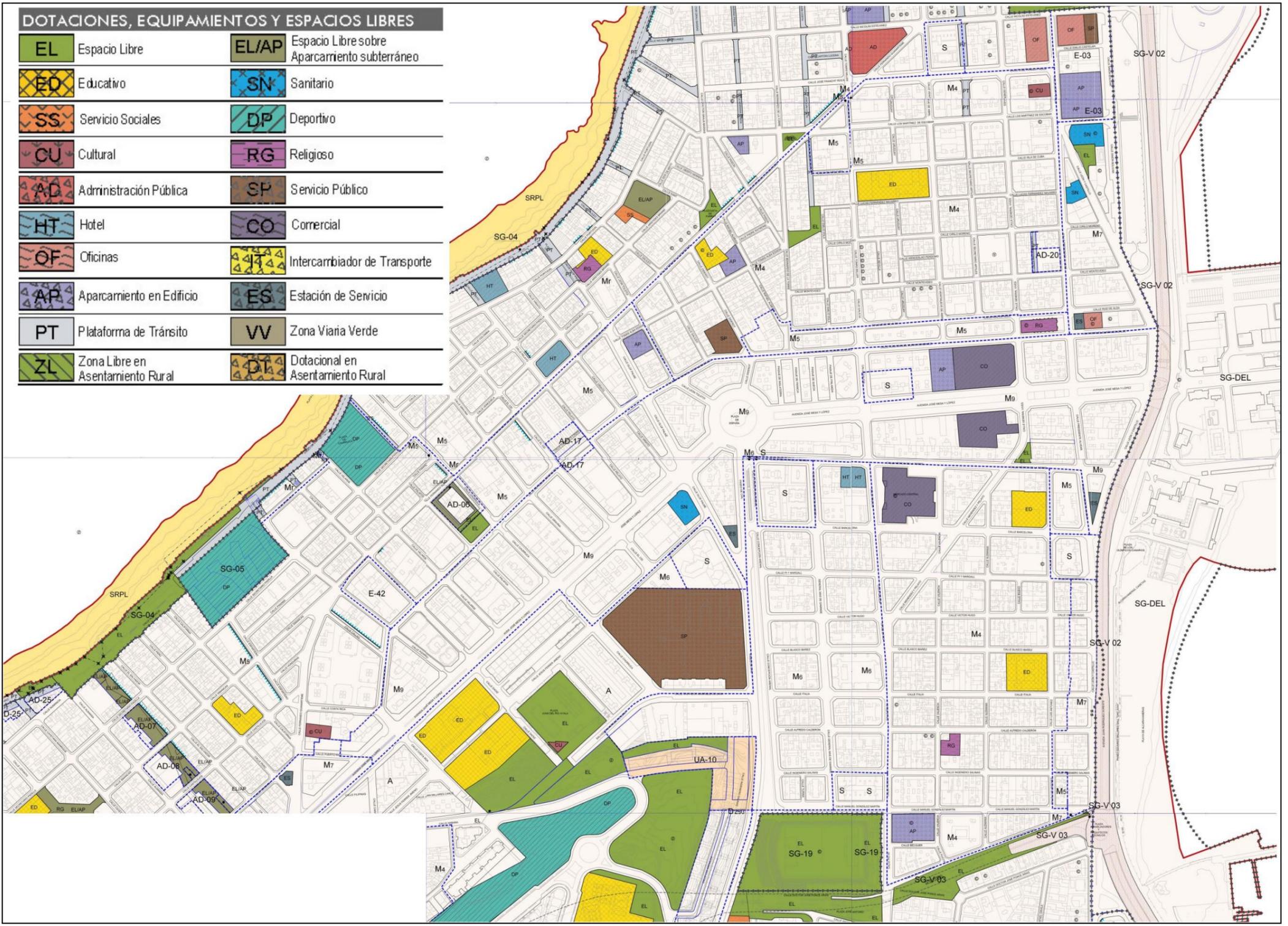
Figura 36. Piezas atractoras del dinamismo urbano susceptibles de interactuar con la actividad comercial en la ZCA e inmediaciones

ESPACIOS LIBRES EN LA ZONA	SUPERFICIE (m ²)
PLAZA DE CANARIAS Y TRASERA DE PARQUE DE SANTA CATALINA	38.469
PARQUE ESTADIO INSULAR	20.194
PARQUE-JARDINES C/. SIMÓN BOLIVAR	16.854
PLAZA JUAN DE RÍO AYALA Y ESPACIO LIBRE TRAS-INSTITUTO	15.693
PLAZA GABRIEL MEJÍAS POMBO	13.660
PLAZOLETA EMILIO ZOLA	1.985
PLAZA DE CASA DEL MARINO	766
PLAZOLETA MENÉNDEZ PELAYO	340
GRANDES ESPACIOS LIBRES CERCANOS	SUPERFICIE (m ²)
PLAYA DE LAS CANTERAS	
PLAYA DE LAS ALCARAVANERAS	
PARQUE DE SANTA CATALINA	24.148
PLAZA DEL PILAR	4.652

Figura 37. Dotaciones y equipamientos susceptibles de interactuar con la actividad comercial en la ZCA e inmediaciones

DOTACIONES	SUPERFICIE (m ²)
GOBIERNO DE CANARIAS. C/. Fernando Guanarteme, 2-8	3.371
AYUNTAMIENTO EN CASA DEL MARINO. C/. León y Castillo	736
SANITARIO EN CASA DEL MARINO. C/. León y Castillo	1.340
SANITARIO DEL CENTRO DE SALUD DE ALCARAVANERAS. Avda. Mesa y López-C/. Olof Palme	1.199
SANITARIO DEL CENTRO DE SALUD DE GUANARTEME. c/. Mario César	3.593
CULTURAL DE GALERÍA DE ARTE "LA REGENTA". C/. León y Castillo, 427	547
CULTURAL DE CENTRO CÍVICO "DORAMAS". C/. Daoíz	225
INTERCAMBIADOR DE SANTA CATALINA.	25.352
EDUCATIVO DEL "C.P. SANTA CATALINA". C/. Isla de Cuba	4.025
EDUCATIVO DEL "C.P. ALCARAVANERAS". C/. Barcelona	2.438
EDUCATIVO DEL "I.E.S. MESA Y LÓPEZ". Avda. Mesa y López	12.205
EDUCATIVO DEL "C.P. FERNANDO GUANARTEME". C/. Industrial José Sánchez Peñate	6.120
EDUCATIVO DEL "I.E.S. EL RINCÓN". C/. Industrial José Sánchez Peñate	8.240
BASE NAVAL. Avda. Rodríguez Doreste.	113.300
CENTRO-RESIDENCIA DEL EJÉRCITO DEL AIRE. Paseo de Chil	22.120
MERCADO CENTRAL. C/. Galicia.	4.726
DEPORTIVO DEL COMPLEJO DE LA CICER, Playa de Las Canteras	11.421
DEPORTIVO DE LA PLAZA DE CHURRUCA. Playa de Las Canteras	6.108
SERVICIOS SOCIALES. CABILDO INSULAR. C/. Antonio Manchado Viglietti	5.792
EQUIPAMIENTOS	SUPERFICIE (m ²)
CLÍNICA DE PERPETUO SOCORRO. C/. Presidente Alvear	624
CENTRO COMERCIAL DE "EL MUELLE". Muelle de Santa Catalina.	18.885
COMERCIAL DE "EL CORTE INGLÉS". Avda. Mesa y López.	8.098
RELIGIOSO DE LA IGLESIA DEL PINO. C/. Presidente Alvear, 25	872
RELIGIOSO DE LA PARROQUIA DE LA SAGRADA FAMILIA. C/. Alfredo Calderón	714
RELIGIOSO DE LA IGLESIA DEL PILAR. Plaza del Pilar	908
EDUCATIVO DE "LA SALLE". C/. Luis Antúnez	3.061
EDUCATIVO DEL "COLEGIO NTRA. SRA. DEL PILAR. SALESIANAS". C/. Perú	1.749
EDUCATIVO DEL "COLEDIO NORTE". C/. Párroco Francisco Rodríguez Rodríguez	1.517
CULTURAL DEL REAL CLUB NÁUTICO. Avda. Rodríguez Doreste.	27.858

Figura 38. Distribución de las dotaciones y equipamientos de interés en el dinamismo urbano en la Zona Comercial Abierta y entorno



4. DIAGNÓSTICO DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO

4.1. Criterios generales del Diagnóstico.

El Diagnóstico constituye la herramienta básica de la que dispone la planificación del espacio urbano para subrayar los problemas, debilidades y potencialidad del territorio en relación al dinamismo de un componente específico de la estructura económica y social: el comercio.

Este concepto es directamente aplicable al presente Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López, donde la situación expuesta en los apartados anteriores advierte una serie de comportamientos del tejido comercial y su entorno urbano que deben ser valorados para su correcta respuesta en el programa operativo y la consecución de los objetivos de dinamización.

Se parte de la base de que la apertura de un establecimiento se integra en la configuración de un tejido comercial, que a su vez se extiende en un espacio urbano con unas características y cualidades determinadas. El resultado es un producto territorial a disposición de una demanda que clasificamos del siguiente modo:

- El consumidor o cliente que reside en el entorno local, y que manifiesta un estímulo preferentemente de satisfacción de las necesidades domésticas, en materia de alimentación, servicios, ocio, etc.
- El consumidor o cliente que reside en la ciudad, el municipio o la isla, y que manifiesta un estímulo de acceso al tejido comercial preferentemente asociado a la existencia de atractivos territoriales (zona de ocio, playa, centros comerciales, productos con calidad específica, oferta cultural o de servicios urbanos, etc.).
- El consumidor o cliente que visita turísticamente la ciudad, encontrándose en la Zona Comercial Abierta un entorno urbano con recursos territoriales atractivos relacionados con el comercio local o tradicional, el ocio, el medio ambiente, la cultura o el propio dinamismo de la propia ciudad.

En Canarias, trabajos precedentes permiten disponer de un diagnóstico general sobre el comportamiento de las zonas comerciales abiertas en las Islas, de modo que puede observarse una casuística común a Mesa y López.

En las bases del Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas de Canarias se expusieron los aspectos más relevantes de dicho comportamiento, interesándonos en los siguientes términos:

Figura 39a. **Debilidades de las zonas comerciales abiertas en Canarias**

- Escasez de aparcamientos.
- Bajo nivel de asociacionismo, excesivo individualismo.
- Resistencia al cambio, desaparición de pequeños comercios.
- Dificultades para competir con las grandes superficies.
- Déficit de formación laboral y empresarial.
- Zonas y establecimientos comerciales insuficientemente acondicionados.
- Mix comercial inadecuado, sin establecimientos de alimentación, ni suficientes locomotoras.
- Disminución del consumo por la coyuntura económica.
- Delimitación inadecuada de la ZCA (ámbito urbano, señalética, etc.)



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 39b. Amenazas en las zonas comerciales abiertas en Canarias

- Competencia procedente de las medianas superficies y franquicias.
- Imposibilidad de competir en precio y publicidad con las grandes superficies.
- Escasa cooperación empresarial para competir con otros formatos.
- Falta de claridad en los planes de urbanismo comercial.
- Desarrollo de proyectos de ZCA que no sean relevantes, estructurantes e integrales.
- Vender Canarias sólo como "islas de sol y playa".
- Liberalización inducida desde la Unión Europea: Implantación sin regulación de las grandes superficies.
- Falta de capacidad financiera empresarial que dificulta la inversión.
- Recursos económicos propios insuficientes por parte de la mayoría de las asociaciones de las ZCA.
- Implantación de centros comerciales cerrados que oferten mayor variedad comercial, de ocio y esparcimiento con facilidades de aparcamiento.
- Promoción, dinamización y acción comercial conjunta insuficiente en la mayoría de ZCA.
- Expectativas de continuidad de la crisis económica (Disminución de consumo e inversión).

Figura 39c. Fortalezas en las zonas comerciales abiertas en Canarias

- Una climatología adecuada.
- Mayor generador de empleo en la economía canaria.
- Mejor trato y servicio al cliente que otros formatos.
- Gran afluencia turística, gran mercado potencial.
- Tradición comercial.
- Buenos resultados del Programa de Zonas Comerciales Abiertas, mejorando el entorno de la zona con mobiliario urbano, iluminación, y facilidades para minusválidos adecuados que atrae a transeúntes (potenciales clientes).
- Proximidad de la ZCA al trabajo y/o hogar del consumidor (comercio de proximidad).
- Valoración positiva del consumidor relativa a precios competitivos y/o buena relación calidad precio en ZCA.
- Asesoramiento y atención personalizada al cliente

Figura 39d. Oportunidades en las zonas comerciales abiertas en Canarias

- Incidir en la formación e impulsar la innovación tecnológica en el sector.
- Los programas de apoyo al comercio: ZCA, Mercados, Calidad, Innovación, etc.
- El mantenimiento del régimen de autorizaciones de licencias comerciales.
- Fomentar el asociacionismo y la cooperación empresarial en el sector.
- Vincular el comercio minorista al turismo. Las islas como un gran centro comercial abierto.
- Generar un cambio de cultura empresarial en el pequeño comercio.
- Potenciar la implantación de establecimientos del sector de la alimentación para mejorar la oferta comercial de la ZCA.
- Potenciar la Implantación de locomotoras comerciales (cadenas comerciales y franquicias) y no comerciales que atraigan al consumidor.
- Mejora de la gestión de los empresarios que acompañe a la mejora del entorno de la ZCA.
- Potenciación del asociacionismo para la correcta gestión y dinamización de la ZCA.
- Mejora de las oferta de ocio, cultural y gastronómica en la zona.
- El apoyo al proyectos estructurantes, integrales y relevantes.
- Favorecer el "Mix" adecuado para cada zona comercial y las sinergias con el entorno.
- Potenciar las promociones y ofertas comerciales de la zona.

Ese contexto genérico se concreta en cada ámbito urbano mediante un conjunto de factores relacionado con el propio territorio de la ciudad y con la forma en que el tejido se emplaza en la trama.

Las características específicas de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López subrayan el papel más relevante de una serie de variables que definen, a nuestro juicio, la implicación del espacio público y de la forma en que se implantan los locales en la trama urbana. Las mismas se relacionan directamente con el objeto operativo previsto para los planes directores por parte de la convocatoria regional e insular promovida al respecto.

Este sesgo elude el uso de variables más relacionadas con la actividad comercial como sector económico, tales como los factores relacionados con el clima financiero favorable a la empresa, con el comportamiento sectorial del tejido de las pymes respecto a otras formas de comercio, el grado de éxito de las políticas públicas, la formación de los recursos humanos, la oferta de empleo, el intercambio comercial con el exterior, etc., cuyas respuestas exceden el alcance de este Plan.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Se seleccionan, por el contrario, aquellos parámetros vinculados con la acogida que el espacio urbano hace del tejido comercial, y las formas en que éste interactúa con el mismo, con la atracción de la demanda, con la calidad ambiental del entorno, con la aceptación de la población local hacia la actividad.

Figura 40. Variables del Diagnóstico seleccionadas en este Plan Director



4.2. El comportamiento del tejido comercial. El problema del abandono de los locales.

En el análisis del tejido comercial de la presente Zona Comercial Abierta se advirtió indirectamente la especial relevancia del uso o actividad de los locales en el actual proceso de implantación de estas unidades en el entorno urbano.

La cuantificación y distribución de este tejido terciario presenta un relativo estancamiento entre el mapa de 2008 respecto al actual, en torno a los 1.760 locales.

Sin embargo, el proceso contemporáneo advierte en la Z.C.A. importantes ajustes en la caracterización de las actividades asociadas, no sólo en su número sino en su participación en el conjunto del tejido.

Son ajustes estructurales en el comportamiento del ámbito definido bajo esta modalidad de Zona, que indudablemente manifiestan problemas troncales en el escenario de atención del comercio y el espacio urbano al que se enfrenta el Plan Director.

Proponemos subrayar los siguientes aspectos fundamentales desde una visión general de la ZCA:

- El tejido comercial puro, formado por los establecimientos destinados a la actividad de compra-venta de ramas comunes (alimentación, equipamiento del hogar o equipamiento de la persona) experimenta un descenso importante, de modo que en 7 años ha pasado de 609 locales (34,7% del total) a 440 locales (25,0%). Indudablemente, es una situación que atenta contra el carácter comercial de la Z.C.A. en tanto evidencia apreciables dificultades en la rentabilidad y competitividad del tejido asociado.
- Por el contrario, el tejido comercial mixto y el vinculado a los servicios terciarios a la población ha multiplicado su relevancia en el dinamismo económico de la Z.C.A., de modo que ha pasado de 847 establecimientos a 982 unidades (de un 48,2% a un 55,8%).
- La presencia de elementos atractores y un apreciable conjunto de dotaciones y equipamientos (centros comerciales cercanos, playas, grandes almacenes, Mercado Central, etc.) no parece ser suficiente para una sostenibilidad positiva de esta actividad, pese a su importante papel en el empleo de la población y la destacada concentración de residentes.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Por otra parte, del análisis resultó que una proporción apreciable de locales se encuentran inoperativos o sin actividad alguna, constituyendo una amplia y potencial oferta comercial sin definir en el dinamismo del área.

De partida, algo menos de un 20% del total de locales de la Zona Comercial se encuentra en esta situación, lo cual ya advierte la significación de este problema.

El mayor número o concentración del problema se encuentra en el interior de la trama urbana de Santa Catalina-Mesa y López, lo cual sorprende en cierto modo si tenemos en cuenta su situación entre dos polos del dinamismo comercial de la ciudad (Santa Catalina y Mesa y López).

Quizás, la tipología edificatoria, la limitada superficie peatonal, la alta densidad del tráfico rodado o la reducida calidad ambiental del espacio público converjan en un escenario poco atractivo para la potencial demanda en estas calles.

Las posibles soluciones se valoran con una apreciable complejidad, adscribiéndose a medidas estructurales orientadas a la transformación del espacio urbano y edificado a largo plazo, de modo que se entiende preciso esperar a un mayor desarrollo de la estrategia renovadora inducida desde el Plan General en su normativa y la aparición de elementos atractores.

Se considera, por tanto, una situación que excede el alcance previsto por el Programa para el presente Plan Director, lo cual no evita la localización de acciones puntuales que coadyuven a esa renovación del espacio público en estas manzanas.

Un segundo sector de concentración de locales vacíos se sitúa en la trama interna del barrio de Las Alcaravaneras.

El volumen o densidad del problema es aquí algo menor. Sin embargo, se trata de un conjunto con presencia de calles que actúan de arterias o ejes de estructuración local del dinamismo urbano (León y Castillo, Pío XII-Galicia, Néstor de la Torre, General Mas de Gaminde, entorno del Mercado Central), que podemos unir al papel dinamizador y difusor del nuevo Parque del Estadio Insular.

Las condiciones de oportunidad para resolver el problema de los locales vacíos se concluyen como el factor más destacado en el contexto de la Zona Comercial Abierta.

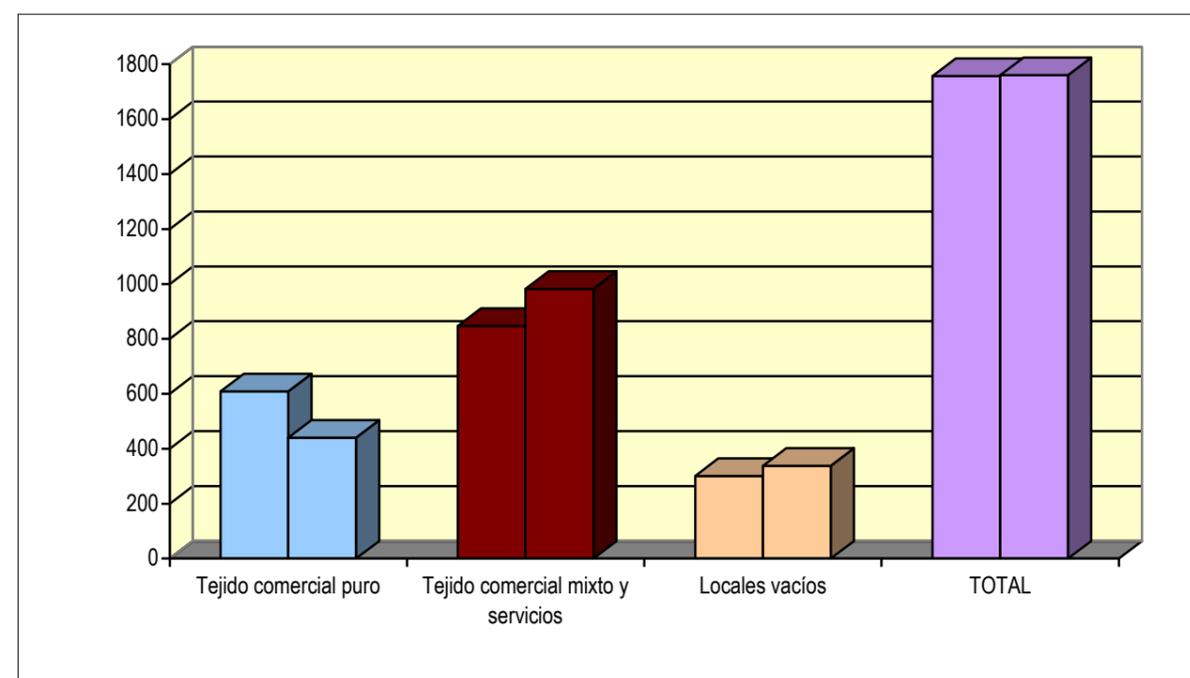
En el tramo longitudinal anexo al eje de la Avenida de Mesa y López, el problema es menos visible y resulta más disperso en franjas o puntos concretos, considerándose varias manzanas de la calle Jesús Ferrer Jimeno como enclave de cierta relevancia en esta situación.

En el papel que presentan los locales vacíos en el dinamismo de la Zona Comercial Abierta se subrayan los siguientes aspectos:

- La ineficiencia de la oferta de locales de uso comercial en tanto hay superficie del entorno urbano apta que no se utiliza.

- La degradación ambiental o del paisaje urbano que acompaña a la presencia de locales vacíos y el abandono de las fachadas; acentuándose cuando se coincide en un mismo tramo o calle.
- El deterioro en el atractivo e imagen de la Zona Comercial como consecuencia de la percepción de abandono o marginalidad que aportan los locales vacíos al entorno urbano.

Figura 41. Volumen y evolución del tejido comercial según modalidad de actividad



Fuente: Encuesta de campo.

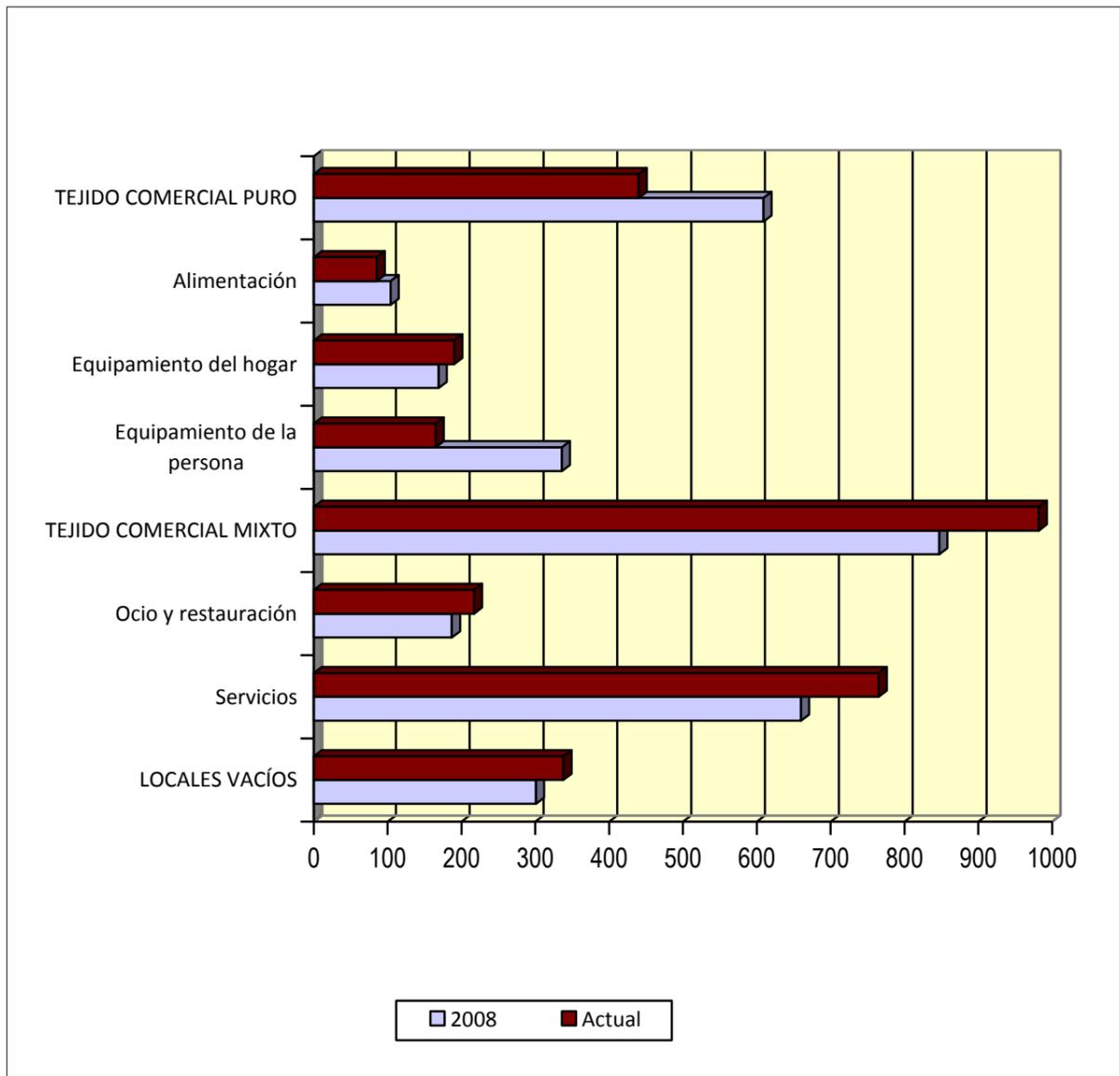


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

Figura 42. Volumen y evolución del tejido comercial según ramas de actividad



Fuente: Encuesta de campo.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 43. Distribución del problema de locales vacíos en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 44. Resumen gráfico sobre el efecto negativo de los contenedores de residuos en la Zona Comercial Abierta



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

4.3. Los problemas de servicios urbanos.

Otro factor de relevancia en el comportamiento del tejido comercial en su interacción con el espacio público de la Zona se corresponde con la situación del conjunto edificado y el espacio urbano inmediato a los locales; y, por tanto, las variables de percepción inmediata del potencial cliente respecto a la unidad de actividad comercial.

En este sentido, el Diagnóstico concluye los siguientes aspectos más relevantes relacionados con la degradación física y deterioro funcional de la imagen del área

- **Los contenedores de residuos sólidos urbanos:**

Son elementos de gran impacto, ya que afectan negativamente a la imagen de la zona comercial, constituyen un obstáculo visual, espacial, un foco de malos olores, de acumulación de basura, de difícil integración en general en su interacción con el espacio urbano. Además producen un fuerte impacto, con su ocupación sobre la calzada o aceras, a la movilidad.

La incidencia de ocupación de superficie de espacio público (aceras y calzada) debida al sistema actual de recogida de residuos sólidos urbanos es elevado; que los convierte en el mayor obstáculo espacial actual en las aceras y calzadas de la Zona Comercial.

Su actual ubicación en las calzadas supone la ocupación de parte de un carril de circulación, o tramos de paradas de guaguas, con lo que éstas tienen que parar en el carril anexo y de una u otra forma este hecho acaba incidiendo en la movilidad de vehículos.

Su ubicación en las aceras en muchos casos es desordenada, como puede apreciarse en las imágenes. En definitiva sus grandes dimensiones suponen una invasión y agresión del espacio público, afectando a la movilidad peatonal.

Además contaminan acústicamente, ya que en zonas residenciales, los contenedores de vidrio suponen un aumento del nivel de ruido en horas nocturnas al depositar botellas que rompen en su interior, alterando a los residentes e incrementando su nivel de estrés. Olfativamente desprenden malos olores y en ocasiones líquidos que ocupan la acera.

- **Heterogeneidad en la definición del mobiliario urbano en el espacio público. Ausencia de identidad del lugar:**

La integración las funciones urbanas domésticas en el entorno en que se ubican es uno de los aspectos a cuidar especialmente. La importante diversidad de situaciones tipológicas, formales y de integración-calidad paisajística añade una heterogeneidad excesiva que dificulta la identificación diferenciada del ámbito.

Incluso, el estado de conservación, el emplazamiento o su forma de ocupación del espacio público constituye generalmente un factor de limitación del confort en el tránsito y disfrute del entorno por parte de la potencial demanda en la zona comercial; aspecto que reduce su atractivo respecto a otros ámbitos dotados de elementos singulares.

En el caso concreto del alumbrado, la iluminación de la Z.C.A. presenta una imagen nocturna esencialmente funcional y banal, ya que no ha ido diseñada teniendo en cuenta su carácter de espacio atractivo y con una imagen competitiva. La falta de iluminación en toda la zona es otro de los principales problemas, ya que conlleva un aumento de la inseguridad ciudadana y una pérdida de clientela para los comercios situados en las calles menos iluminadas.

En uno u otro caso, se coincide con un momento de oportunidad para estudiar los condicionantes y potencialidades del área y realizar un diseño integral del mobiliario urbano para cualificar el espacio público y definir un paisaje e imagen urbana atractivos.

- **Pavimentación diversa de la zona:**

Actualmente en el área de análisis se han detectado variados tipos distintos de pavimento en las aceras. Un destacado porcentaje de toda la pavimentación se corresponde con diferentes tipos de pavimento colocado en distintas épocas, y actualmente en mal estado general; mientras que la proporción menor restante corresponde a la superficie renovada de aceras con loseta hidráulica gris, que es la misma utilizada para renovar el pavimento en el resto de la ciudad, excepto en zonas concretas. Se considera necesario para una Zona Comercial Abierta la disposición de un tipo de pavimento diferenciador, singular y homogénea.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 45. Distribución de los contenedores de residuos en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
 ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 46. Resumen gráfico sobre el efecto negativo de los contenedores de residuos en la Zona Comercial Abierta



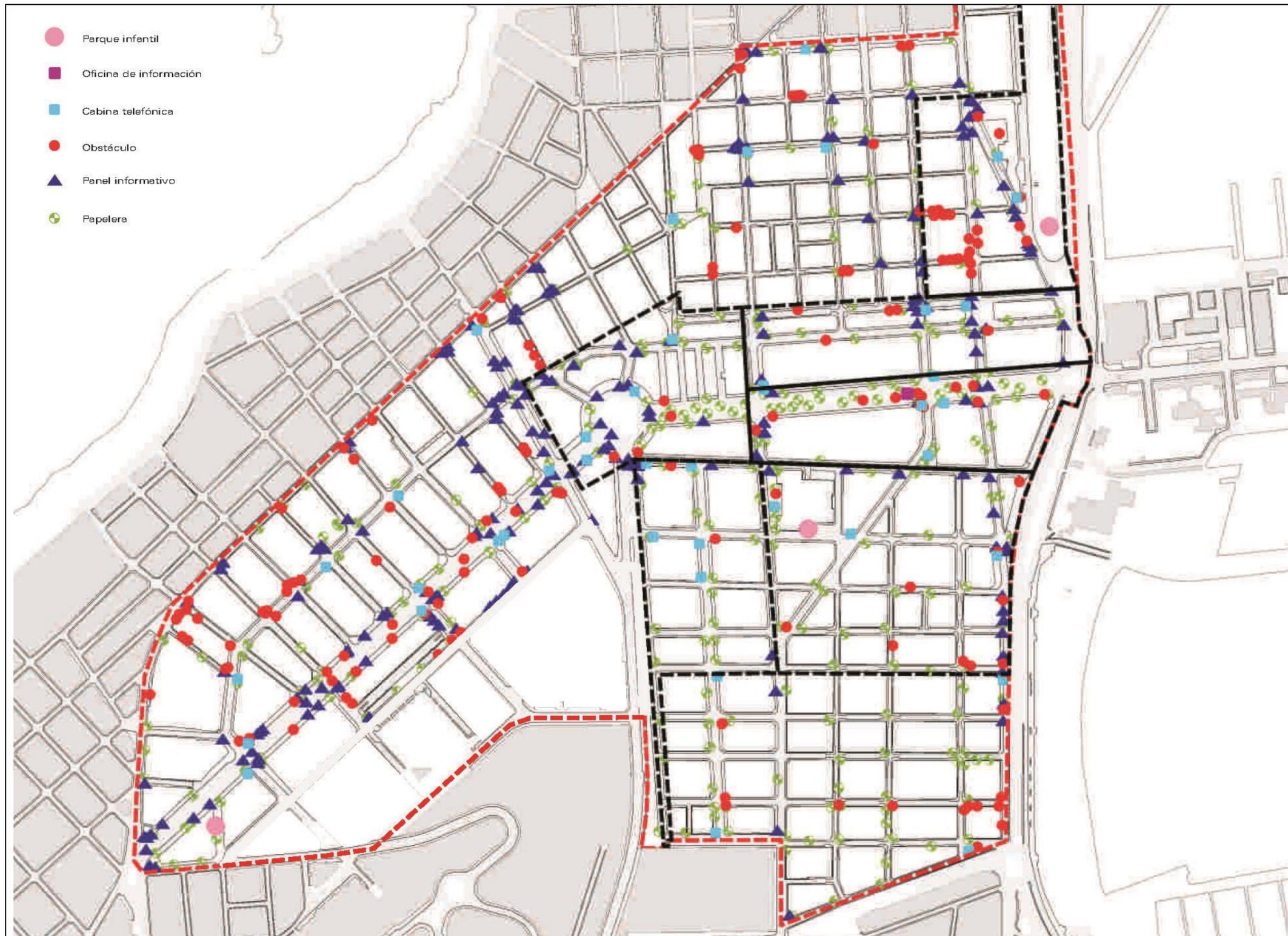
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 47. Distribución del mobiliario en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta



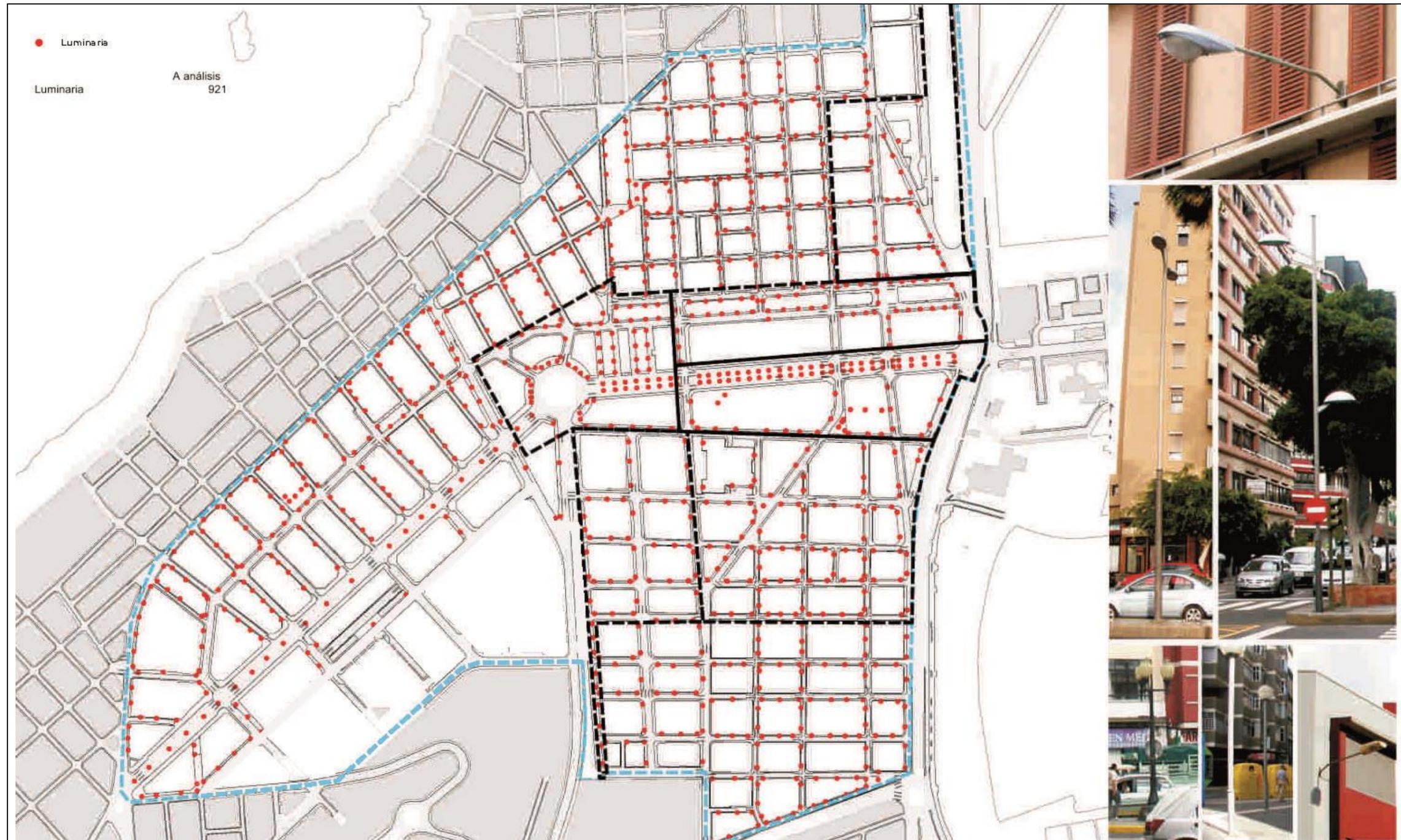
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 48. Distribución del mobiliario de alumbrado público en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 49. Resumen gráfico sobre el efecto negativo de la iluminación nocturna en la Zona Comercial Abierta



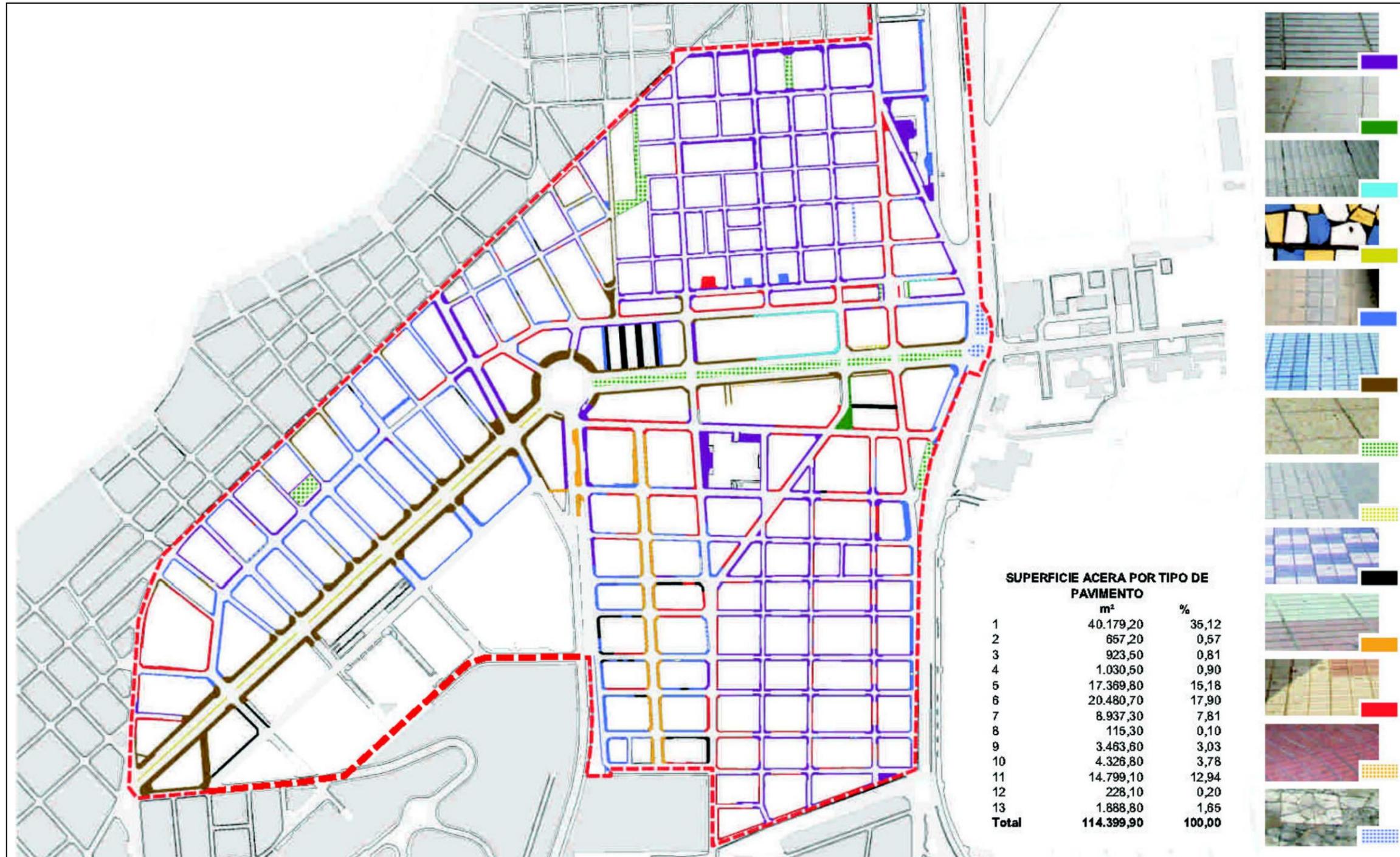
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 50. Distribución de los tipos de pavimentación de aceras en la trama urbana de la Zona Comercial Abierta



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 51. Resumen gráfico sobre el efecto negativo en los tipos de pavimentación de aceras



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

4.4. Los problemas de paisaje y calidad ambiental.

4.4.1. *La fachada urbana y la señalética comercial.*

Las fachadas de los inmuebles constituyen una parte fundamental integrante del paisaje urbano y éste actúa como factor de atracción o repulsión de los consumidores, visitantes y residentes.

La mayoría de las fachadas de las edificaciones de carácter residencial presentan necesidades de mantenimiento, cuando no de renovación y/o rehabilitación. Por ello, es necesario que se realicen estas labores para preservar la estética del paisaje urbano de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López.

No se trata, por tanto, de un problema exclusivo que se relaciona con la calidad arquitectónica de los inmuebles para con sus moradores o propietarios, sino un hándicap destacado para la dotación del espacio público de una calidad ambiental y un paisaje urbano que confluyan en una imagen singular y atractiva; factor que incide favorablemente en la dinamización del tejido comercial.

De modo más específico, la integración de la imagen de los establecimientos comerciales en el entorno en que se ubican es uno de los aspectos a cuidar especialmente, dado que la situación actual se traduce en una infinita gama de elementos de señalética y formas de identificación de las unidades económicas.

Lo anterior dificulta la definición de una imagen específica y representativa de la Z.C.A. sino que en muchos casos se observan impactos visuales que en su concentración espacial se asocian a calles de apreciable degradación de su calidad ambiental.

Se subraya el inexistente diseño de las fachadas comerciales y sus rótulos, combinándose en muchos ejemplos con el efecto discordante del emplazamiento de elementos de instalación de aire acondicionado, extractores, etc.

En definitiva, en la Z.C.A. no existe una dinámica o cultura reguladora de estos aspectos y su integración de dichos elementos en su entorno, concluyéndose la oportunidad y procedencia de abordarse soluciones al respecto.

Figura 52. Situación representativa de la degradación del paisaje a través del deterioro de fachadas y medianeras



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Figura 53. Situación representativa de la indefinición del paisaje a través de la falta de imagen comercial común en la señalética



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

4.4.2. La red de espacios libres.

La modernización del conjunto urbano en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López se entiende indisoluble de una cualificación del espacio público como premisa básica en la cualificación del paisaje y en la mejora de la calidad de acogida de la población como indicadores sustantivos del atractivo del tejido.

En este sentido, se subrayan una serie de aspectos fundamentales en la valoración del potencial que ofrece actualmente la Zona en esta cuestión:

- ⇒ La potenciación del disfrute del espacio urbano.
- ⇒ La intensificación de los indicadores de confort.
- ⇒ La limitación de la incidencia del tráfico.
- ⇒ La cualificación del espacio libre como zona verde y recreativa.
- ⇒ El tratamiento paisajístico de los rincones singulares.
- ⇒ La potenciación de los espacios libres como elementos dinamizadores de la vida urbana y la calidad paisajística de la trama edificada en relación a un mayor disfrute de la calle por parte de los habitantes.

Atendiendo a estas premisas, la Zona Comercial Abierta delimita un espacio en el que se emplaza una serie de espacios libres aparecida conforme se ha venido produciendo el desarrollo y configuración del entorno urbano; constituyendo por lo general piezas ya consolidadas en el arraigo social de la población.

Veamos una relación de dichos espacios libres y zonas verdes.

Figura 54. Espacios libres y zonas verdes cualificadores del paisaje urbano en la ZCA y entorno

DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (m ²)	TIPO
PLAZA DE CANARIAS Y TRASERA DE PARQUE DE SANTA CATALINA	38.469	Plaza-parque de referencia urbana
PARQUE-ESPACIO LIBRE DE LA MINILLA (en proyecto)	36.471	Plaza-parque de referencia urbana
PARQUE DE SANTA CATALINA	24.148	Sistema general de espacio libre
PARQUE ESTADIO INSULAR	20.194	Sistema general de espacio libre
PARQUE-JARDINES C/. SIMÓN BOLIVAR	16.854	Plaza-parque de referencia urbana
PLAZA JUAN DE RÍO AYALA Y ESPACIO LIBRE TRAS-INSTITUTO	15.693	Plaza-parque de referencia urbana
PLAZA GABRIEL MEJÍAS POMBO	13.660	Plaza-parque de referencia urbana
PLAZA CHURRUCA	6.108	Plaza-parque de referencia urbana
RAMBLAS DE MESA Y LÓPEZ	4.875	Plaza-parque de referencia urbana
PLAZA DEL PILAR	4.652	Plaza-parque de referencia urbana
PLAZOLETA EMILIO ZOLA	1.985	Plazoleta de cohesión local
PLAZA DE CASA DEL MARINO	766	Plazoleta de cohesión local
PLAZOLETA MENÉNDEZ PELAYO	340	Plazoleta de cohesión local
TOTAL		
PLAYA DE LAS CANTERAS		Playa de alcance insular
PLAYA DE LAS ACARAVANERAS		Playa de alcance urbano

El análisis del conjunto de estos espacios libres concluye los siguientes aspectos de diagnóstico en relación con el dinamismo de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López:

- ⇒ La oferta de espacios libres existente en el interior del ámbito urbano de la Zona Comercial Abierta y entorno urbano cercano puede considerarse razonablemente insuficiente en términos del dinamismo urbano en general. Se completa una superficie global de 184.215 m², excluyendo los macro espacio libre de las playas de Las Canteras y de Las Acaravaneras.

De este modo, estaríamos ante una relación de 2,5 m² por habitante (según población del Distrito); que teniendo en cuenta el mínimo requerido para los planes generales de 5 m² sólo para la categoría de sistemas generales de espacios libres puede referenciarse un nivel limitado de dotación en este sentido.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Integrando la Playa de Las Canteras, se completaría una superficie de 431.728 m² y una relación de 6,2 m²/hab., que concluiría una dotación más equilibrada con la potencial demanda; si bien, matizado por el hecho de que dicha Playa y el Parque de Santa Catalina son sistemas generales de espacios libres en los que el volumen de usuarios alcanza a toda la población de la ciudad y el área metropolitana.

- ⇒ Este conjunto de espacios libres, por su emplazamiento e interacción con la dinámica urbana, no se considera como red o sistema espacialmente conectado, lo cual restringe la inercia de aprovechamiento por el tejido comercial de un sistema de enclaves de disfrute ambiental y relación social, excepto por el carácter estructurante de la Playa. Constituye realmente la principal debilidad de esta variable en la cualificación urbana de la Zona Comercial Abierta. La necesidad de vincularse funcionalmente a los espacios libres del entorno urbano es, cuanto menos, perentoria para una implicación de la calidad ambiental y el paisaje como atractivos de dinamización comercial
- ⇒ El uso de estos espacios libres es predominantemente localista, es decir, se aprovechan individualmente, sin mantener relación funcional con los restantes espacios libres de la Zona. En dicho comportamiento individual prevalece, casi mayoritariamente, el uso del espacio público por parte de los establecimientos del ramo de la restauración, mediante las terrazas comunes.
- ⇒ Excepto en el Parque de Santa Catalina y las Ramblas de Mesa y López, el papel de la vegetación arbolada con elemento de cualificación ambiental del espacio libre y del entorno urbano resulta muy restringido a determinados enclaves; circunstancia que dificulta el valor añadido del mismo como pieza urbana atractiva de la que pueda beneficiarse el tejido comercial.
- ⇒ El aprovechamiento de los espacios libres como piezas de cohesión y distribución de la dinámica comercial por parte de la población hacia el resto de la Zona es nula, careciéndose de elementos básicos de señalética informativa que permita dirigir al cliente hacia los locales no inmediatos.

4.4.3. *El papel cualificador del patrimonio arquitectónico.*

El patrimonio arquitectónico e histórico constituye una variable en la configuración de la ciudad cuyo papel en la valorización social, cultural y ambiental del espacio urbano es más que sustancial.

Esta premisa trasladada a una Zona Comercial Abierta se manifiesta en unas aptitudes nada desdeñables de cualificación del entorno en que se implanta el tejido de actividades económica, confiriéndole un atractivo singular del que carecen otras muchas Zonas competidoras.

En esta situación, los propios rasgos del patrimonio histórico edificado aportan matices específicos a la propia idiosincrasia del producto comercial que se oferta.

Físicamente, estas manifestaciones se formalizan en el entorno de la Zona Comercial definiendo su mayor o menor representatividad como arquitectura asociada a determinados rasgos o acontecimientos del devenir histórico del barrio o de la propia ciudad; o, por el contrario, protagonizar una mayor o menor simbiosis con otros conjuntos tipológicos de patrimonio histórico, con los que se integran en un entorno territorial con unos rasgos medioambientales o de desarrollo socioeconómico.

Esta formalización vendría, a nuestro juicio, a conformar las variantes culturales del paisaje en la Zona Comercial Abierta, en las cuales se plasman los rasgos identitarios de la memoria histórica de la población o la actividad comercial que reside en la misma.

En Las Palmas de Gran Canaria, un ejemplo ineludible de esta interacción con un resultado imprescindible en la definición del propio tejido se corresponde con la Zona Comercial Abierta de Triana.

El caso de Puerto-Canteras-Guanarteme se corresponde con el de un espacio urbano que se fue consolidando a lo largo del siglo XX, al calor del estímulo que ofrecía el dinamismo portuario, el antiguo entorno residencial y el propio dinamismo industrial-comercial que se vinculaba a ambas entidades (industria del tabaco, almacenes-establecimientos comerciales, oficinas y viviendas de arquitectura tradicional, etc.).

Aquí radica el sustrato de la memoria histórico-cultural de esta Zona Comercial que analizamos.

Esta herencia se manifiesta en un conjunto de 54 inmuebles emplazados en la Zona e integrados en el Catálogo Municipal de Protección de Las Palmas de Gran Canaria, de acuerdo a sus valores de patrimonio arquitectónico.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Hablamos de una serie interesante de representaciones constructivas, teniendo en cuenta el carácter de espacio urbano con una prevalente presencia de un conjunto edificado posterior a mediados del siglo XX y sujeto a un proceso de renovación estructural y tipológica importante.

Respecto a este potencial recurso de valorización del entorno urbano asociado al tejido comercial, el Diagnóstico de la Zona concluye los siguientes resultados fundamentales:

- ⇒ El grado de interacción del tejido comercial con los elementos edificados que conforman el patrimonio arquitectónico heredado puede considerarse nulo, excepto en contados establecimientos radicados con una cierta antigüedad en los mismos.
- ⇒ Buena parte de los inmuebles que representan este patrimonio edificado se encuentran cerrado, abandonados o con un deterioro ambiental de sus fachadas evidente, convirtiéndose en este caso en un factor de degradación importante del entorno urbano en la Zona.
- ⇒ No se constata una mínima percepción del valor histórico, cultural y arquitectónico adscrito a estos inmuebles desde el dinamismo de la Zona Comercial, careciéndose de mínimas estructuras de señalética informativa o de una promoción específica de estos valores-recursos urbanos por parte de los establecimientos.
- ⇒ El contacto de la población cliente y del turista con esta vertiente del entorno urbano es nulo, falta de elementos de acogida o de un mobiliario urbano identificado con sus valores en el espacio público anexo. No participa de la atracción de la Zona.
- ⇒ El ramo de la restauración, el de alimentación, el de oficinas o del ocio reúnen unas características con un alto grado de compatibilidad con el aprovechamiento de estos recursos patrimoniales, coadyuvando a la propia calidad y singularidad de la actividad comercial en un entorno-producto urbano que podemos “autóctono”.

Figura 55. Patrimonio arquitectónico cualificador del paisaje urbano en la ZCA

DENOMINACIÓN	DIRECCIÓN	USO ORIGINARIO / FECHA DE CONSTRUCCIÓN
EDIFICIO GARCÍA PÉREZ	C/. Alfredo Calderón, 47-79. (Alcaravaneras)	Almacén-Residencial / 1933
MERCADO CENTRAL	C/. Galicia, 24. (Alcaravaneras)	Comercial / 1954
LA FLOR ISLEÑA	C/. Luis Antúnez, 51. (Alcaravaneras)	Fábrica de tabacos / 1922
ANTIGUO ESTADIO INSULAR	C/. Manuel González Martín, s/n. (Alcaravaneras)	Deportivo / 1948
FÁBRICA FUENTES	C/. Pío, XII, 64. (Alcaravaneras)	Fábrica de tabacos / 1937
EDIFICIO MORENO	C/. Pío, XII, 74. (Alcaravaneras)	Residencial / 1940
EDIFICIO FARRAY	C/. Fdo Guanarteme, 28-30-32 (Guanarteme)	Residencial -comercial / Años 50s
ESCUELA DE IDIOMAS	C/. Fdo Guanarteme, 51 (Guanarteme)	Educativo / 1950
CINE GUANARTEME	C/. Fdo Guanarteme, 7 (Guanarteme)	Cultural-Cine / 1947
EDIFICIO MOLINA	C/. José Franchy Roca, 8 (Santa Catalina)	Residencial -comercial / 1936
CASA DEL MARINO	C/. León y Castillo, 322. (Santa Catalina)	Sanitario-hoteleros-otros / 1958
BANCO EXTERIOR	C/. León y Castillo, 330. (Santa Catalina)	Oficinas / 1950
EDIFICIO HMNOS. BOSSA	C/. León y Castillo, 419. (Santa Catalina)	Comercial-Oficinas / 1956
LA REGENTA	C/. León y Castillo, 427. (Santa Catalina)	Fábrica de tabacos / Años 30s
EDIFICIO DE VIVIENDAS	C/. Montevideo, 46. (Santa Catalina)	Residencial / 1924
CASA FORD	C/. Presidente Alvear, 22. (Santa Catalina)	Comercial-Oficinas / 1950
IGLESIA DEL PINO	C/. Presidente Alvear, 23. (Santa Catalina)	Religioso / 1917
CONJUNTO DE CASAS	C/. Tomás Miller, 2-12. (Santa Catalina)	Residencial-Comercial / 1910

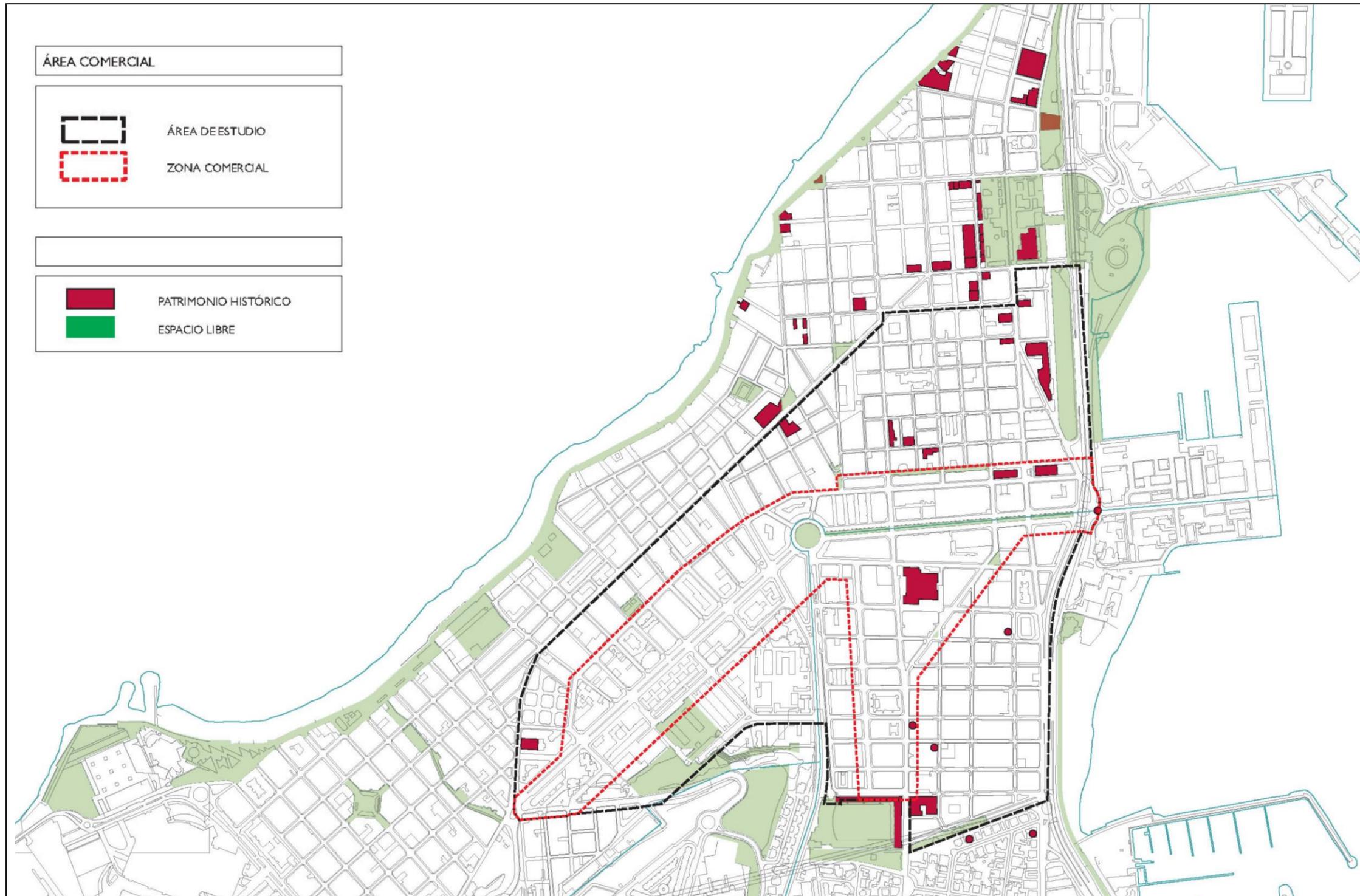


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 56. Distribución del sistema de espacios libres y de patrimonio histórico en la Zona Comercial Abierta e inmediaciones



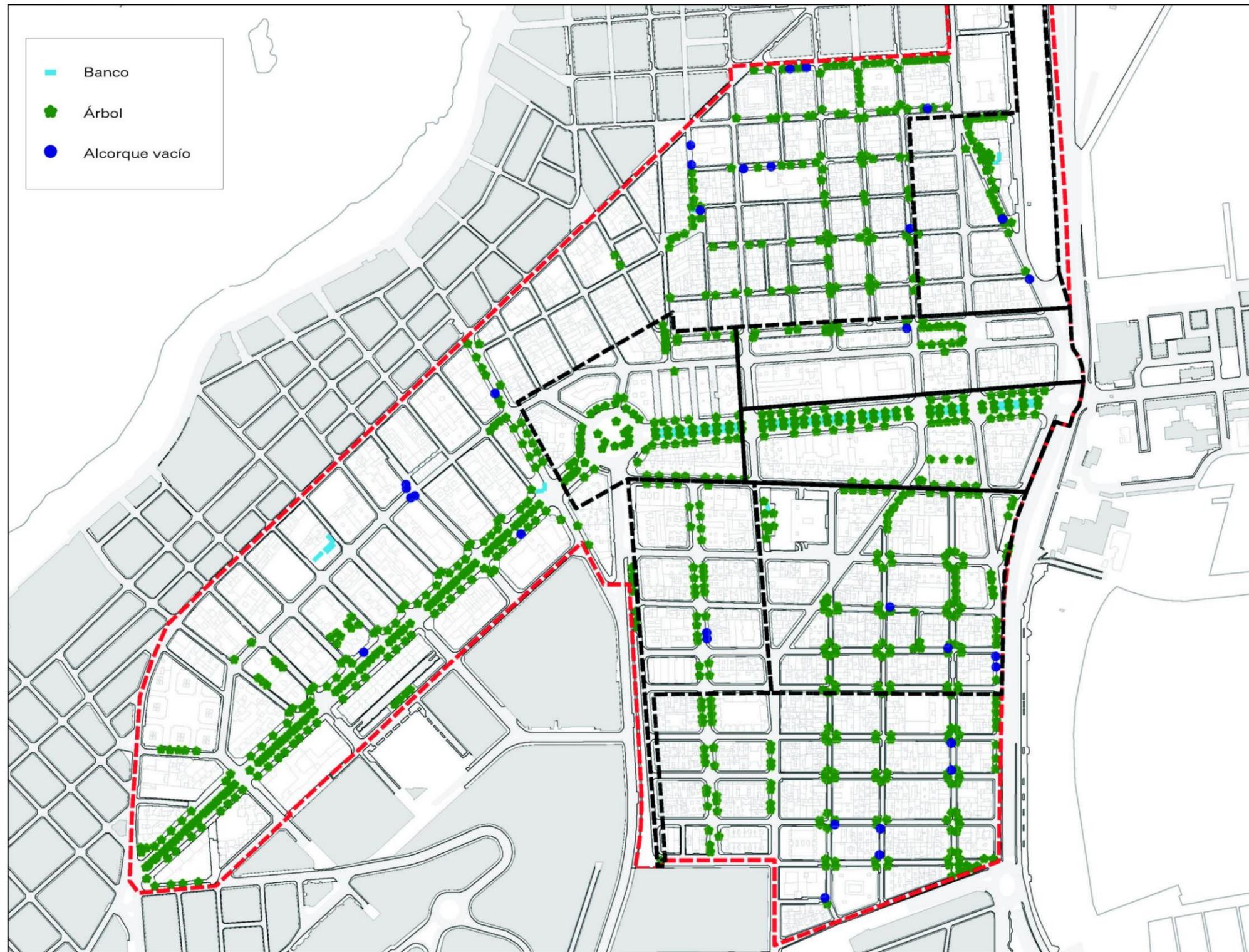
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 57. Impronta del arbolado como elemento de cualificación ambiental en la Zona Comercial Abierta e inmediaciones



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 58. Situación representativa de la zona verde como elemento definitorio del paisaje



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

4.5. Los problemas de movilidad y red viaria.

La movilidad en la Zona Comercial Abierta ha coincidido con una multiplicación a lo largo de la presente década del parque de vehículos mecanizados en la que casi se ha duplicado el volumen existente en décadas anteriores, de modo que es asimilable la media del conjunto de la ciudad consistente en un índice de motorización de 706 vehículos por cada 1.000 habitantes (menos de 2 personas por vehículo).

Esta multiplicación es la fuente básica ha requerido un sobredimensionamiento general de la demanda mecanizada del espacio público; que se traduce en situaciones comunes que discuten su atractivo como factor de revitalización del tejido comercial:

- Congestión del tráfico / Stress por contaminación acústica y atmosférica.
- Reducción de la velocidad de transporte / Tensión entre los modos de movilidad.
- Saturación e ineficiencia de la oferta de aparcamientos / Conductas irregulares de ocupación del espacio no apto para los mismos.
- Marginalización del espacio público de movilidad no mecanizada / Imposibilidad de recorridos peatonales y dificultad del confort en el esparcimiento en la calle.
- Degradación ambiental del paisaje urbano por el exceso ocupacional del vehículo.

La **movilidad peatonal** o en bici en la Z.C.A. siempre se ha encontrado con el problema de que el crecimiento urbano se basó en el aprovechamiento de las manzanas y calles para dar preferencia al vehículo privado. Ello ha provocado una morfología urbana de aceras estrechas y limitados recorridos que es fuente de conflictos entre los peatones, ciclistas y vehículos y de limitado atractivo para la población cliente no mecanizada.

Se subrayan desde la perspectiva de la ordenación urbanística los siguientes aspectos de la situación actual:

- La red actual representa una limitada oferta de recorridos peatonales en relación a la proporción demandada por la población, de acuerdo a los atractivos del concepto de sostenibilidad cada vez más implantado en el dinamismo del espacio urbano-comercial.
- La red presenta un alto nivel de desestructuración, existiendo como únicos ejes preferentes la Avda. Mesa y López en su margen norte, y la calle Ruíz de Alda, de modo que la actual dotación no permite conexiones entre los sectores o enclaves dinámicos de la trama urbana.
- Los recorridos carecen por lo general de una función complementaria como espacio público de estancia y esparcimiento o relación social, que cualifique a la propia transitabilidad.
- En estos flujos proliferan los focos de inseguridad peatonal asociados normalmente a conflictos con el tráfico rodado (obstáculos para el tránsito de personas con minusvalías físicas, invasión de tramos peatonales por aparcamiento irregular de vehículos, exceso de ocupación del mobiliario urbano, etc).
- Existe una frecuente localización de elementos que, más allá de cumplir con su función prevista (disuasores, cajas de registro, buzones de correos, postes, etc), por su ubicación o por su mal estado de conservación suponen obstáculos en la movilidad peatonal.
- Pese a la vigencia de un Plan Director específico, el transporte en bici constituye una asignatura pendiente por la inexistencia de recorridos urbanísticamente habilitados y de un debate relacionado con la cultura social de este tipo de tránsito.
- El mal estado del pavimento en muchos recorridos locales restringe la calidad del acceso al tejido comercial.
- Existe en muchos puntos una deficiente relación entre el tránsito peatonal y las operaciones de carga y descarga de los comercios, en especial en las calles estrechas o de mayor presencia de usuarios.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

El **transporte público** es un aspecto prioritario en el análisis y tratamiento de la movilidad de todo entorno urbano. El caso de la Z.C.A. no es ajeno a ello.

De partida, el conjunto del Distrito es un ámbito con una más que aceptable oferta de transporte público urbano (empresa GUAGUAS MUNICIPALES) respecto al conjunto de la ciudad, la cual en su inicio-término o en su recorrido a lo largo del interior de la trama urbana resulta evidente su presencia.

La principal debilidad se corresponde con la limitación del mobiliario urbano en razón a los siguientes aspectos relevantes:

- Limitado confort del elemento de parada-estancia, salvo en determinados enclaves, con práctica inexistencia de asientos, estructura de resguardo y sombra, etc.
- Limitación de la superficie peatonal de las vías para albergar los elementos de parada-estancia.
- La inexistencia a lo largo de la Zona Comercial de una mínima señalética informativa que direcciona a la potencial población usuaria hacia las líneas operativas de transporte público.

El **aparcamiento** interviene de modo directo en la demanda y en la problemática asociada a la movilidad de la Zona Comercial. En este sentido, es un factor crítico desde el punto de vista de su atractivo y calidad espacial.

Tiene múltiples implicaciones, entre las que destacamos:

- **Incidencia ocupacional:** el espacio público viario no es adecuado a un escenario de libre oferta (una plaza gratuita por usuario urbano y de la ZCA). Ello lleva a una congestión irreversible para la revitalización y fluidez comercial, de modo que los vehículos aparcados ocupan en algunas calles más del 40 % del espacio disponible, en detrimento de otros usos (peatonal, recorrido de vehículos no dependientes del aparcamiento en calle, transporte público, etc.).
- **Tráfico inducido:** la búsqueda de aparcamiento genera una circulación específica de “tráfico inducido” en el interior urbano que contribuye a colapsar aún más las vías.
- **Incidencia en la accesibilidad:** el vehículo privado posibilita el movimiento “puerta a puerta”, pero las condiciones generales de espacio urbano y el dinamismo de movilidad heredado dificulta encontrar un espacio donde dejarlo, siendo especialmente negativo en las personas con movilidad reducida.
- **Implicación ambiental:** el aparcamiento en la red viaria tiene una influencia muy directa en la imagen urbana, especialmente en áreas sensibles desde el punto de vista paisajístico.
- **Implicación frente al peatón:** la saturación del tráfico y las malas conductas de aparcamiento desplazan al peatón de la propia acera y constituyen una barrera al recorrido transversal del mismo entre ambas fachadas de la calle, siendo especialmente grave en el caso de coches de niños o minusválidos.
- **Implicación económica:** las inversiones necesarias para el aumento de la oferta en condiciones de coherencia con la mejora del atractivo en el espacio público y la atención a la demanda preexistente se valoran con un exceso de coste, una ineficiente rentabilidad de las mismas y la necesidad de una política tarifaria de los aparcamientos.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 59. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad peatonal en la Zona Comercial Abierta. Obstáculos y barreras arquitectónicas



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria



Figura 60. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad peatonal en la Zona Comercial Abierta. Obstáculos y barreras arquitectónicas (II)



Figura 61. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad peatonal en la Zona Comercial Abierta. Obstáculos y barreras arquitectónicas (III)



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 62. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad peatonal en la Zona Comercial Abierta. Exceso de impronta y ocupación del vehículo privado (I)



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Figura 63. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad peatonal en la Zona Comercial Abierta. Exceso de impronta y ocupación del vehículo privado (II)



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Figura 64. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad peatonal en la Zona Comercial Abierta. Puntos de carga y descarga comercial



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



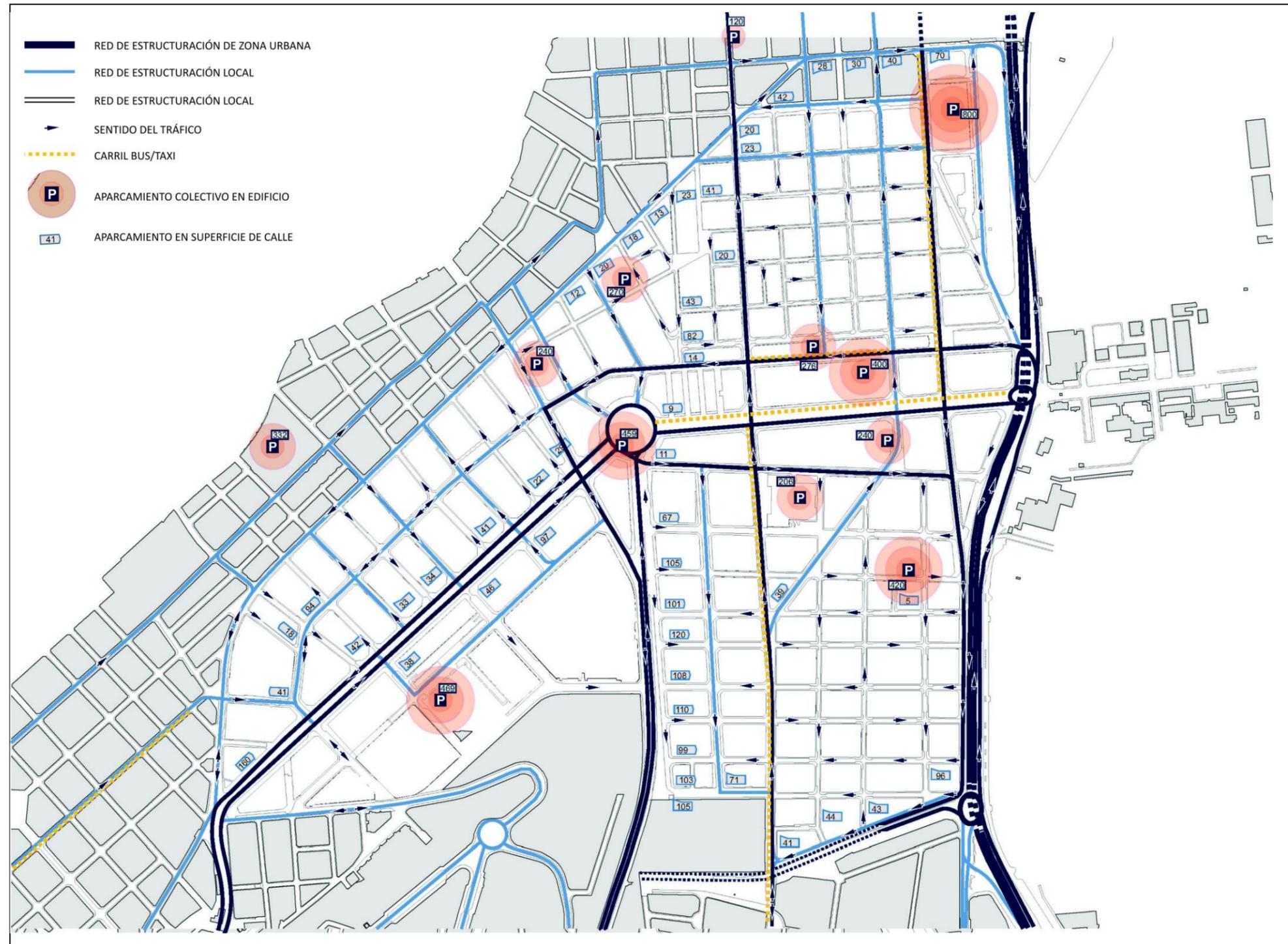
Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Figura 65. Disfunciones en el espacio público respecto a la movilidad de transporte público en la Zona Comercial Abierta.



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

Figura 66. Potencialidades en la definición del sistema viario en la Zona Comercial Abierta.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 67. Potencialidades generales del espacio urbano en la Zona Comercial Abierta.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5. PROPUESTA PARA LA DINAMIZACIÓN COMERCIAL

5.1. Objetivos del Plan Director.

El Plan Director tiene por objeto básico la programación de una estructura de acciones mediante la cual se cualifique el atractivo del espacio público en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López, a partir de lo cual se impulse la revitalización del tejido empresarial existente.

La definición de los objetivos se justifica desde la coherencia con la fase de análisis-diagnóstico del plan, coherente a su vez con el planeamiento municipal y con otros estudios o documentos sectoriales, y en concreto, con el la zona comercial colindante definida en la versión de 2008 de este mismo documento, o con el Plan Director de Puerto-Canteras o el Plan Director Insular de las Zonas Comerciales Abiertas de Gran Canaria, sobre todo en cuanto a movilidad, reordenación del tráfico y transporte público.

Una vez expuestas las circunstancias que impulsan la realización, nos referiremos a los objetivos que pretenden alcanzarse, divididos en dos niveles según el grado de generalización o concreción de los mismos.

- Objetivo (MyL_1).* Analizar la realidad comercial y urbanística de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López, para posteriormente plantear propuestas que permitan reducir sus disfunciones y revitalizarla como centro urbano diferenciado.
- Objetivo (MyL_2).* Poner en valor la Zona dotándola de una imagen propia y una oferta urbana atractiva a través del acondicionamiento integral como lugar atractivo de compras, del paseo y del ocio.
- Objetivo (MyL_3).* Multiplicar la condición de espacio amable desde el punto de vista urbano, donde la población-cliente y el ciudadano en general salga beneficiado en movilidad, accesibilidad y calidad ambiental.
- Objetivo (MyL_4).* Integrar el desarrollo comercial del área y su consideración de centro urbano atractor con el tejido residencial existente.

- Objetivo (MyL_5).* Impulsar la colaboración entre los poderes públicos, los intereses empresariales y los ciudadanos, para favorecer la economía municipal en base a la posible generación de riqueza para el municipio: ingresos comerciales, ingresos para la administración pública y generación de empleo.
- Objetivo (MyL_6).* Mejorar la accesibilidad de la movilidad peatonal y el transporte público como elemento clave en la relación comercial, potenciándose los recorridos en el conjunto de la Zona Comercial Abierta como sistema de accesos con unas adecuadas condiciones de calidad ambiental y disfrute del entorno.
- Objetivo (MyL_7).* Propiciar la comodidad de los accesos para los vehículos en las vías consideradas para dicho modo de transporte, como elemento clave en el atractivo de la Zona Comercial, mediante la reducción del tráfico de paso o la potenciación del uso del transporte público.
- Objetivo (MyL_8).* Reformular la oferta de aparcamientos en la Z.C.A. mediante la mejora en la disponibilidad de plazas subterráneos o en inmuebles y reducir el estacionamiento en calle como mecanismo de descongestión del tráfico y aumento de su fluidez.
- Objetivo (MyL_9).* Potenciar los mecanismos del espacio público para adecuar el tráfico generado por la actividad comercial (transporte público, visitantes, carga y descarga).
- Objetivo (MyL_10).* Reducir el impacto ambiental-paisajístico de la actividad comercial en la gestión de los residuos y restantes servicios.
- Objetivo (MyL_11).* Potenciar los mecanismos del espacio público que faciliten la rehabilitación y puesta en uso de la oferta de locales vacíos o cerrados, a efectos de ampliar y renovar el tejido empresarial y la generación de empleo.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.2. La Estrategia. Un marco operativo de referencia para la dinamización de la Zona de Mesa y López.

5.2.1. El marco de la planificación insular de las zonas comerciales abiertas.

El **Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López** se implementa en el marco operativo que el Cabildo Insular de Gran Canaria desarrolla en esta modalidad de entornos urbanos para el conjunto de la Isla.

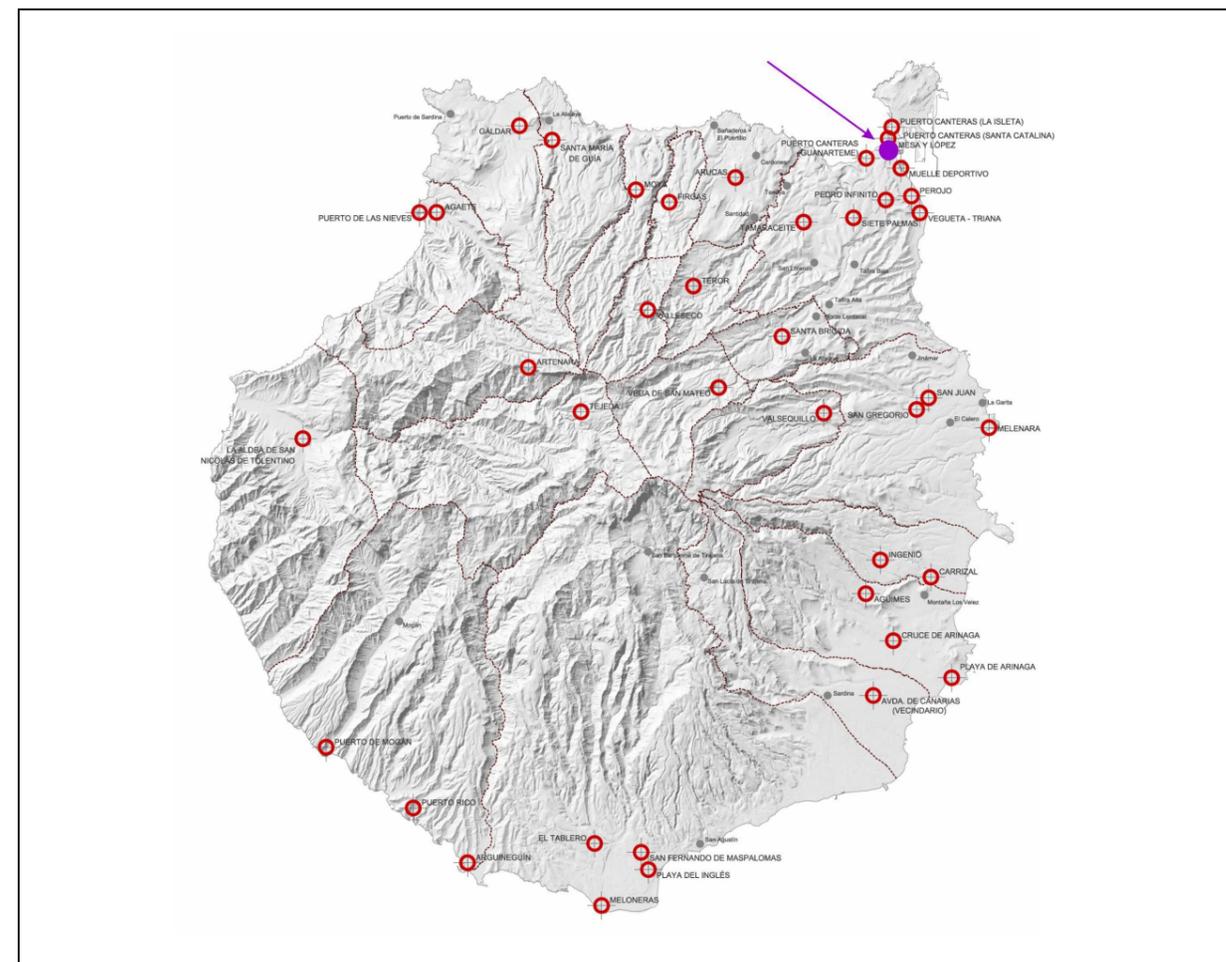
En este contexto, el Plan Director Insular (PDI) de Zonas Comerciales Abiertas (ZCA) de Gran Canaria define los ámbitos comerciales de esta naturaleza existen en la Isla (41), sus categorías -núcleos tradicionales, centros históricos, núcleos de litoral, ciudades turísticas y ejes urbanos-, establece su nivel de potencialidad y propone estrategias de actuación.

Supone además una actuación integral de definición de estas zonas comerciales abiertas -con la elaboración de una marca específica, con logotipo de identificación y un manual de identidad corporativa que la dota de identidad visual-, y su desarrollo tanto en sus espacios físicos -con el establecimiento de una señalética in situ, mediante tótems- y su correspondencia en el espacio virtual -con el desarrollo de una web y una app para dispositivos móviles-.

Sus objetivos son reunir "toda la documentación e información" relativas a las ZCA de Gran Canaria, detectar las relaciones para definir redes y subredes estratégicas de estas ZCA, definir propuestas de actuación, propiciar la consulta y utilización del documento a través de las tecnologías de la información y servir de referencia para los futuros programas de potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas de Gran Canaria, entre otros.

La Z.C.A. de Mesa y López presenta un protagonismo específico, planteándosele una serie de directrices específicas que interesa reproducir

Figura 68. Integración de Mesa y López en la red insular de zonas comerciales abiertas en Gran Canaria



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 69. Ficha de directrices para la Z.C.A. de Mesa y López en el Plan Director Insular. Hoja 1

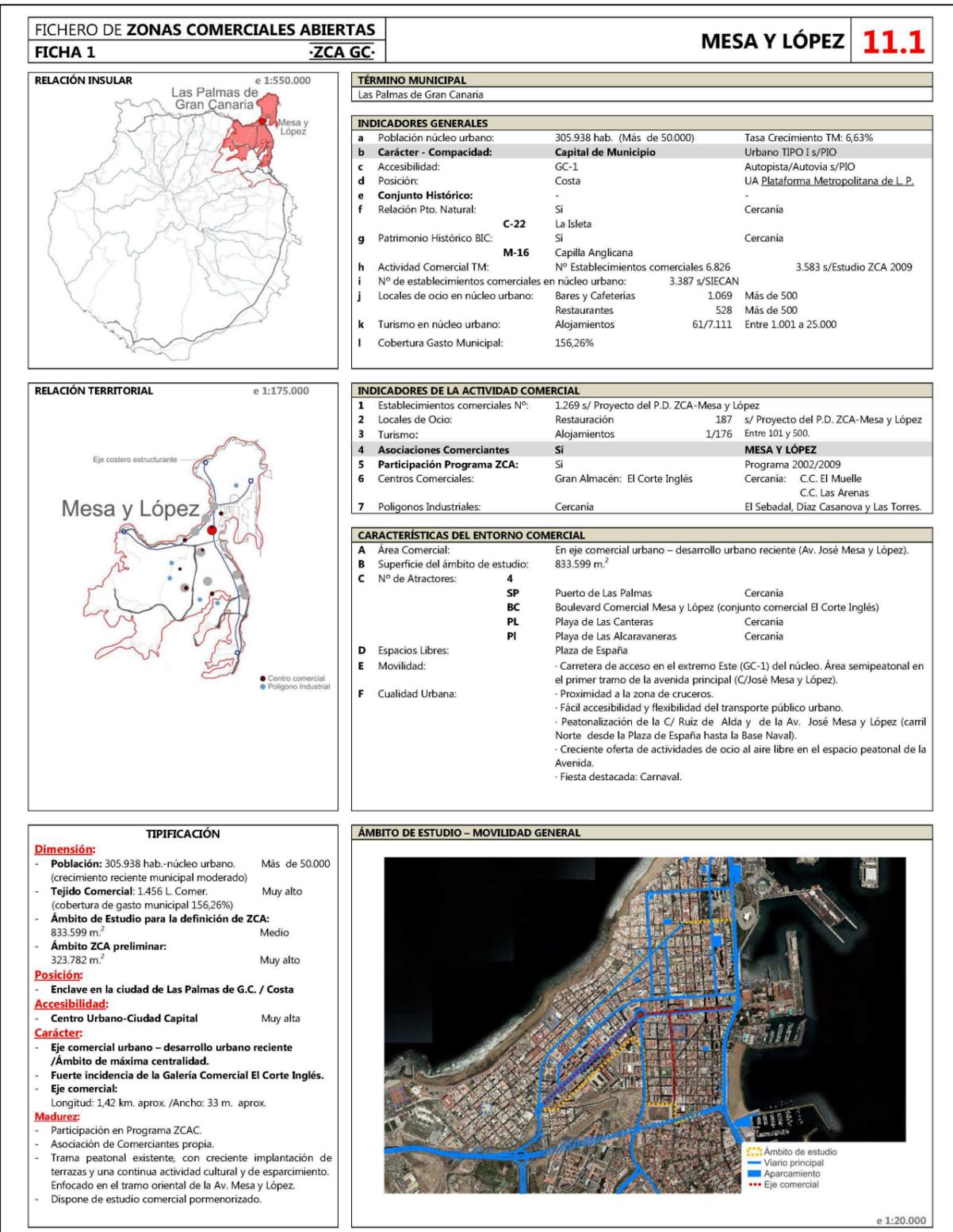


Figura 69. Ficha de directrices para la Z.C.A. de Mesa y López en el Plan Director Insular. Hoja 2

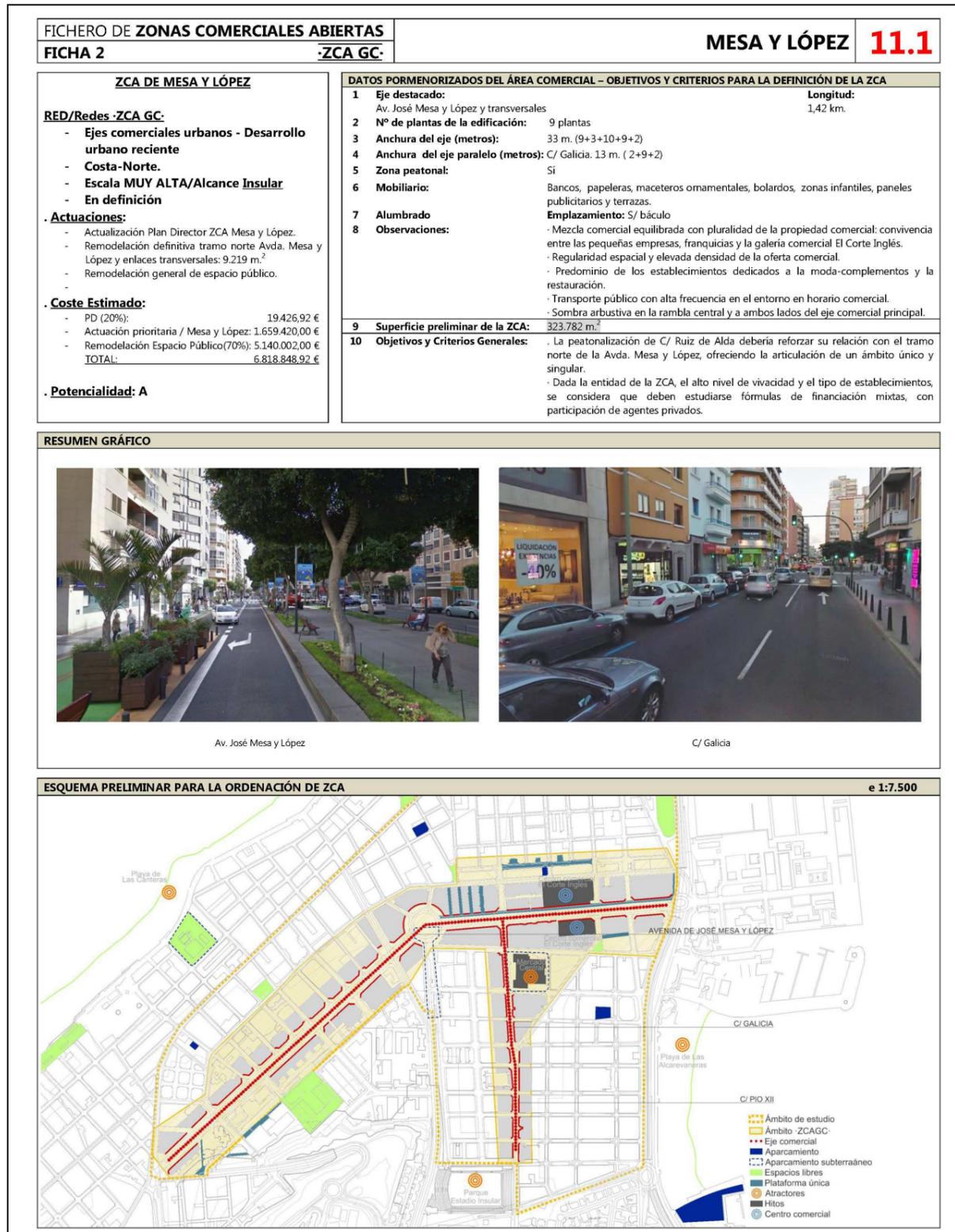
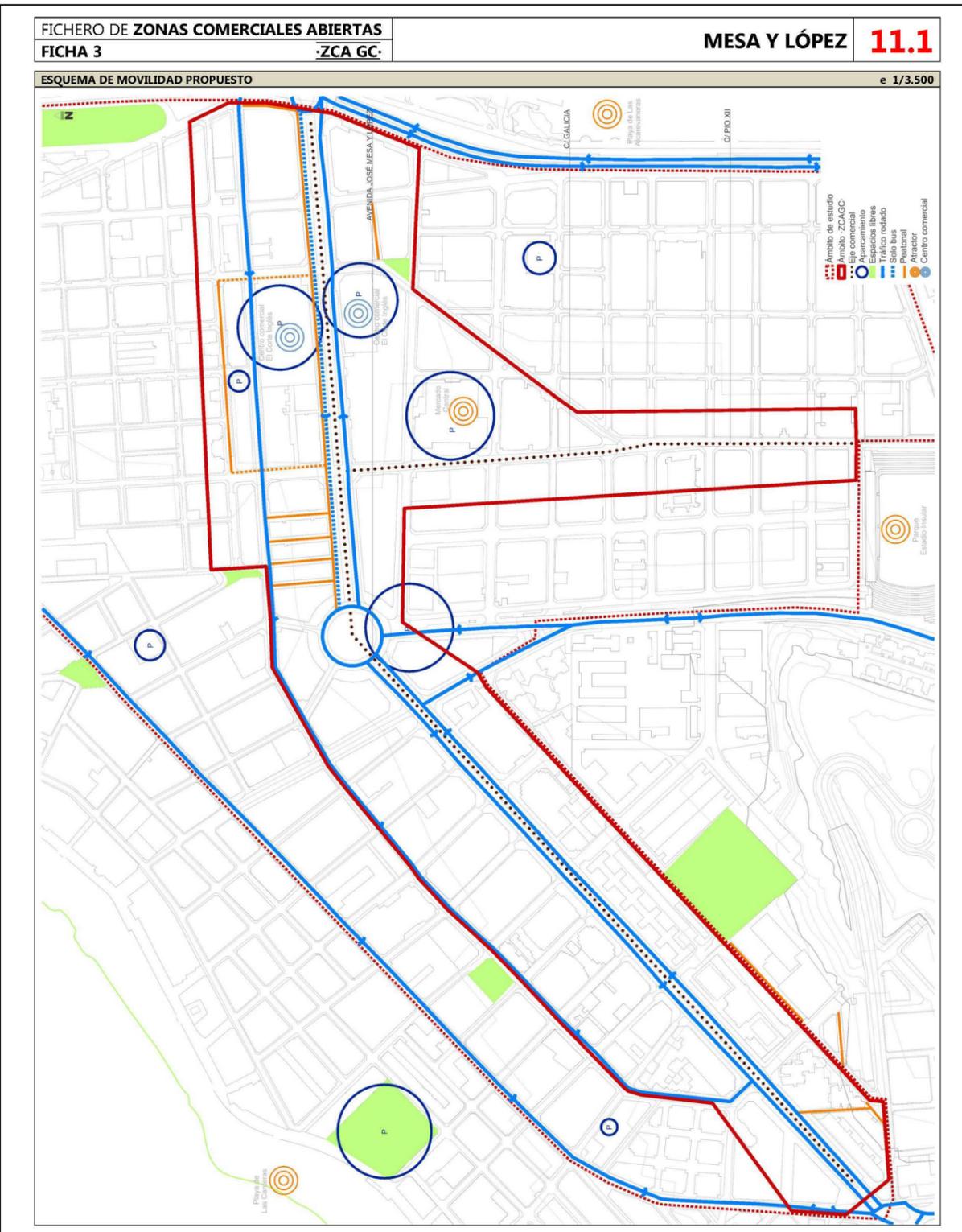


Figura 69. Ficha de directrices para la Z.C.A. de Mesa y López en el Plan Director Insular. Hoja 3



Indudablemente, son directrices a tener muy en cuenta en la propuesta del presente Plan Director, como escenario de ámbito insular en el que se integra la estrategia asumida para la revitalización de las zonas comerciales abiertas.

Sobre el ámbito de la Z.C.A. de Mesa y López, el análisis y diagnóstico del tejido comercial y el espacio público anexo concluye la oportunidad de ajustar su delimitación en el PD Insular para el tramo rectangular que abarca las manzanas desde la calle Néstor de la Torre hasta el Parque del Estadio Insular.

Se trata de una franja integrada plenamente en dinamismo urbano y comercial de la Z.C.A., acentuada por la consolidación como espacio libre y esparcimiento del antiguo recinto deportivo, cuyo gran volumen de población usuaria podría vincularse a la oferta terciaria del ámbito abordado en este Plan.

5.2.2. La integración de la Z.C.A. en el sistema urbanístico y comercial de Las Palmas de Gran Canaria.

El municipio continúa manteniendo durante los inicios del siglo XXI su carácter económico eminentemente terciario, en el que la componente del espacio o tejido comercial juega un papel imprescindible

Es la actividad con mayor capacidad definitoria de la economía urbana, manteniendo así su rasgo histórico contemporáneo. Por si solo, alcanza un 20% de todo el empleo, duplicando la importancia de un segundo escalón ocupado por un grupo de subsectores que alcanza entre un 7% y un 11% (de mayor a menor: administración pública, construcción, actividades inmobiliarias-servicios empresariales, transporte-comunicaciones, educación, actividades sanitarias, industria manufacturera y hostelería).

La estructura espacial de la economía en el municipio no ha sufrido excesivos cambios desde la década de los noventa, de modo que el Puerto de La Luz, la red de suelos industriales, la zona turística de Santa Catalina-Las Canteras, los centros comerciales, las zonas comerciales abiertas y las zonas agrícolas continúan siendo los pilares en torno a los que se sustenta con mayor o menor dependencia. En este sentido, existe una concentración del tejido empresarial en los distritos del Istmo de Guanarteme de más de un 70% del total municipal.

Este desarrollo se entiende en un escenario de relaciones competitivas entre los ámbitos de la ciudad, incluyendo las zonas comerciales abiertas, y entre éstas y el resto de la estructura insular, nacional o internacional. Dicho esfuerzo de competencia requiere todo ejercicio posible de recualificación y optimización del tejido empresarial y del entorno urbano como factor de



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

atracción y localización; en el cuales intervienen los parámetros de mejora y formación de los recursos humanos, singularización de la producción y delimitación de entornos territoriales atractivos.

La importante renovación del espacio urbano en la ciudad alta y el acompañamiento de nuevos nodos estratégicos de actividad, la contrastada identidad portuaria de la economía urbana, el predominio comercial y el impulso a las grandes superficies, etc., son aspectos singulares que condicionan el tratamiento de este apartado territorial por parte del PGO.

La conservación y modernización “urbanística” de las actividades comerciales, la autorización del equipamiento comercial, la mejora del entorno urbano asociado a la actividad comercial en materia de calidad del paisaje y servicios, la disponibilidad de suelo industrial, el diseño de actuaciones que faciliten el desarrollo portuario, la cualificación de la ciudad y el municipio como soporte de la actividad turística, etc., son capítulos de especial relevancia en las posibilidades del planeamiento municipal.

Esta simbiosis “comercio-ocio-tejido urbano” ha venido ejecutándose desde los mismos orígenes de la actividad, aunque es a mediados del siglo XX cuando adquiere carácter de proceso masificado y generalizado a la sociedad de los países desarrollados del Mundo.

La conversión en un apartado fundamental del devenir durante las últimas décadas ha venido acompañada de una adecuación del territorio, especialmente el costero y urbano, con vistas a su especialización en las funciones de alojamiento, descanso, entretenimiento, recreación y disfrute de los valores espaciales.

En Las Palmas de Gran Canaria, esa huella es notoria. Como ejemplo de ciudad comercial desarrollada al abrigo de intensas relaciones entre sociedad y culturas de los continentes europeo, africano y americano, la participación del turismo en su reciente modelado se exhibe en la cotidianeidad de la urbe, en la existencia de un enclave especializado cercano a esta Z.C.A. (Playa de Las Canteras-Santa Catalina) y en las expectativas reales de su avance competitivo en el exigente mercado internacional (actuaciones urbanístico-estratégicas incluidas).

De uno u otro modo, la propuesta del presente Plan Director asume una visión integradora de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López en el contexto del sistema territorial y comercial de Las Palmas de Gran Canaria y de la Isla de Gran Canaria.

Los objetivos estratégicos y de actuación incorporan una intención de complementación del área en ese sistema, más que de competencia bruta; buscando mejorar al mismo tiempo la oferta de

unos recursos urbanos y de un espacio público que faciliten la sostenibilidad y modernización de su tejido y del empleo que el mismo genera.

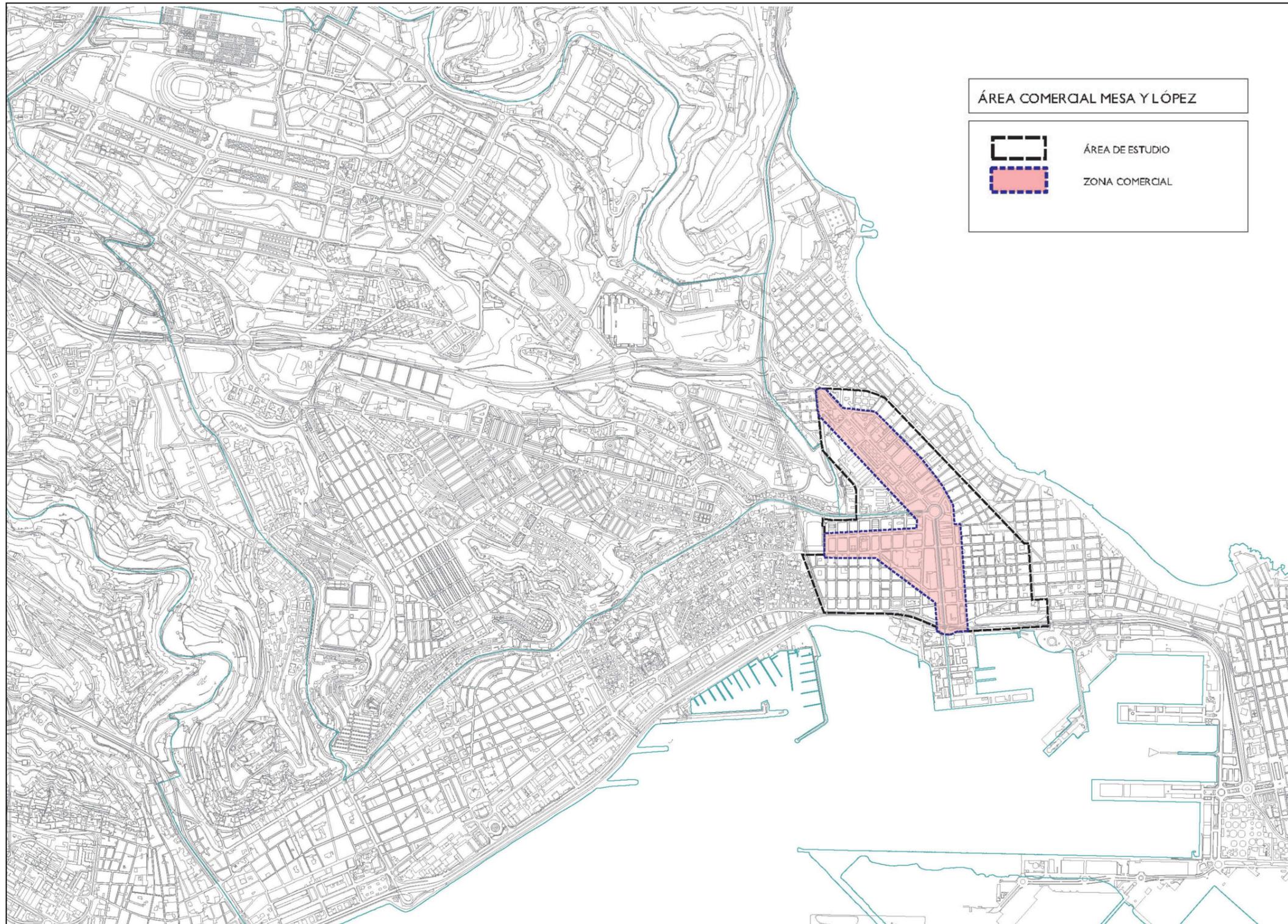


Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 70. Integración de la Zona Comercial Abierta en el contexto de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria



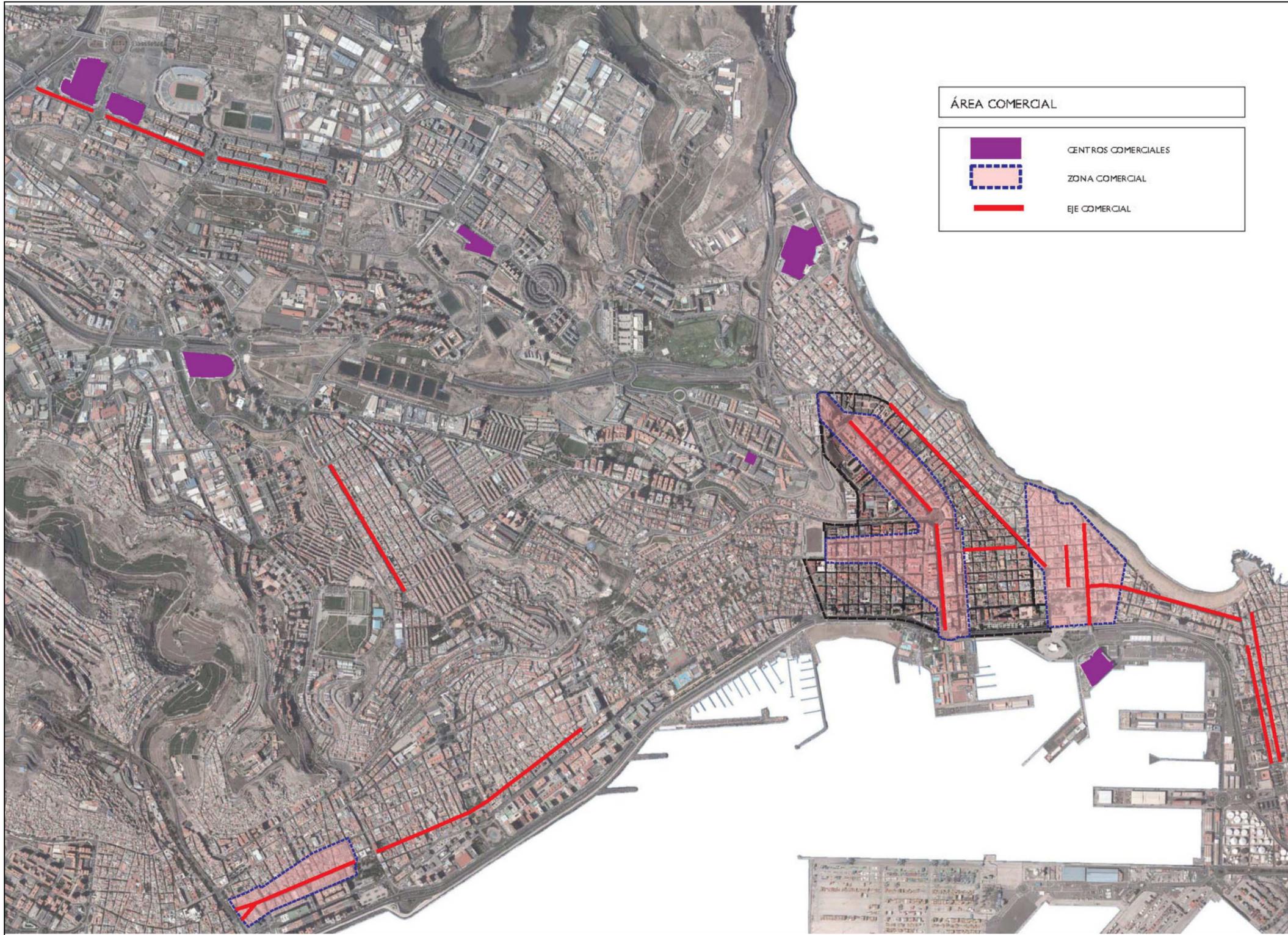
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 71. Integración del ámbito en la red de zonas comerciales abiertas de Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Como ámbito integrado en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, la Zona Comercial Abierta se integra en el sistema territorial establecido en el Plan General de Ordenación, en vigor desde 2013.

Dicho modelo busca, a grandes rasgos, estimular el proceso de renovación del entorno urbano y el conjunto edificado, junto con la mejora del espacio público, atendiendo a una clara vocación de centro neurálgico del ocio y el esparcimiento de la población en la ciudad, por un parte, y de centro económico basado en el tejido turístico y comercial y en el espacio portuario.

En este escenario, el tratamiento de los frentes marítimos conformados por la Playa de Las Canteras y el litoral portuario como ejes estructurantes de la modernización urbana del Istmo juegan un papel imprescindible en la concepción de esta ordenación urbanística.

El predominio del régimen de usos de la ordenanza zonal de Manzana Cerrada (M), atendiendo a distintas unidades espaciales de altura edificatoria, y de Manzana de Renovación (Mr), junto con la distribución de parcelas singulares remitidas a una ordenanza “Específica” (E) y áreas que se remiten a Unidades de Actuación y a Actuación de Dotación, constituyen los capítulos básicos de la ordenación pormenorizada tendente a conseguir aquellos objetivos urbanísticos a corto y medio plazo.

Los ámbitos con ordenanza “M” corresponden a áreas de la ciudad con edificaciones de vivienda colectiva, sobre alineación oficial, normalmente entre medianeras y conformando manzanas cerradas. Para el correcto desarrollo de dicha tipología se propone una dimensión mínima de las parcelas que resuelva con garantías un programa funcional contemporáneo, así como que dé cabida a los usos vinculados y complementarios del residencial.

Preferentemente, abarcan la mitad occidental del barrio de Guanarteme (entre la CICER y El Rincón) y en el entorno de contacto entre el Parque de Santa Catalina y la Zona Comercial de Mesa y López; extendiéndose luego hacia el sur por la mayor parte del barrio de Alcaravaneras.

Por su parte, los ámbitos con ordenanza “Mr” integran áreas consolidadas de la ciudad donde interesa concluir el incompleto proceso de renovación de la edificación, incentivando la agrupación de parcelas para producir resultados de mayor calidad.

Son áreas con edificaciones de vivienda colectiva, sobre alineación oficial, entre medianeras, conformando manzanas cerradas y con un deterioro del paisaje urbano fundamentalmente por las medianeras vistas y cornisas quebradas dando un aspecto de zonas en desorden e inacabadas.

En este sentido, se desarrolla en el espacio colindante a la ZCA hacia el barrio de Santa Catalina e Istmo, o hacia la Playa de Las Canteras en el barrio de Guanarteme, afectando puntualmente al ámbito del Plan Director.

Los enclaves remitidos a una ordenanza “E” corresponde a parcelas aún sin edificar o sin consolidar en la formalización urbanística pretendida, provenientes de anteriores planes de desarrollo y cuyo ámbito el presente Plan General lo asume como de ordenación propia y directa.

La ordenanza aplicable en cada zona se ha extraído de sus planes de desarrollo, excepto los parámetros referidos al uso, que son los establecidos por el presente plan según su tipología edificatoria.

En este caso, las manzanas sitas en el entorno del Parque de Santa Catalina-Casa del Marino (E-03) o la que se prolonga entre las calles de Avda. Mesa y López, Fernando Guanarteme, Daoíz y Pizarro (E-42) representan a esta figura asociada al proceso de renovación urbana.

La distribución de los ámbitos de ordenanzas zonales se complementa con otros niveles o figuras de determinación urbanística de aplicación en el ámbito de la Zona Comercial Abierta, mediante las cuales se instrumentaliza dicho proceso de renovación de la trama que se induce desde el Plan General.

Por ejemplo, las Unidades de Actuación y Actuaciones de Dotación se corresponden con mecanismos destinados a transformar determinados enclaves dentro del conjunto urbano, englobando una o varias manzanas.

A través de las mismas, la potestad de aprovechamiento edificatorio que se asigna a la propiedad privada permite impulsar la renovación de entornos edificados obsoletos, degradados o marginados en el contexto del dinamismo de la ciudad; al mismo tiempo, que permite adscribir al patrimonio público del suelo determinadas piezas de interés para la población (dotaciones, espacios libres, mejora de la accesibilidad, etc.) sin coste económico para la Administración.

En esta ventaja para el interés general, conviene subrayar no sólo la disponibilidad de suelo dotacional sino la mejora o cualificación ambiental del paisaje urbano degradado en estos enclaves, lo cual redundará en un esfuerzo añadido a la renovación del tejido comercial interesada en este Plan Director.

El ámbito de la Zona Comercial Abierta es, precisamente, una superficie con una destacada proporción de emplazamiento de estas piezas en proporción a la media de la ciudad; precisamente derivado del objetivo del planeamiento en renovar el espacio comprendido por los barrios de Guanarteme y Santa Catalina.

Esas piezas territoriales son asimiladas preferentemente como Actuaciones de Dotación, de acuerdo a la condición de Suelo Urbano Consolidado que caracteriza a la zona. Sin embargo, los objetivos urbanísticos y su plasmación en el paisaje urbano no presentan variaciones sustanciales.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 72. **Unidades de actuación (ahora Actuaciones de Dotación) previstas en el ámbito de la Z.C.A. e inmediaciones**

Ámbito	Emplazamiento	Superficie	Elementos relevantes
Guatemala (UA-06) (AD-06)	C/. Churruca. Guanarteme.	2.980 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se renueva el conjunto edificado. Se obtiene un espacio libre circundante a la manzana, compatible con aparcamientos.
Secretario Padilla-Simancas (UA-09.2) (AD-07)	Barranco de Guanarteme.	1.809 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se renueva el conjunto edificado. Se obtiene un amplio espacio libre a lo largo del cauce del Barranco, compatible con aparcamientos.
Simancas-Castillejos (UA-09.3) (AD-08)	Barranco de Guanarteme.	2.670 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se renueva el conjunto edificado. Se obtiene un amplio espacio libre a lo largo del cauce del Barranco, compatible con aparcamientos.
Castillejos-Vergara (UA-09.4) (AD-09)	Barranco de Guanarteme.	2.670 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se renueva el conjunto edificado. Se obtiene un amplio espacio libre a lo largo del cauce del Barranco, compatible con aparcamientos.
Prolongación de Mesa y López (de AD-12 a AD-14, y AD-16)	Entorno urbano entre Mesa y López y C.C. Las Arenas	27.842 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se reestructura la forma urbana, renovando el conjunto edificado. Se obtiene un amplio espacio libre, compatible con aparcamientos, así como el vial estratégico de la Prolongación de Mesa y López hacia El Rincón.
Cuarenta Casas (AD-17)	Prolongación de C/. Rep. Dominicana hacia C/. Olor Palme	2.374 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se renueva el conjunto edificado. Se obtiene una vía de conexión estratégica entre el barrio de Guanarteme y el entorno de Mesa y López.
Presidente Alvear (AD-20)	C/. Presidente Alvear, entre Casa del Marino y Mesa y López	1.253 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se edifica un amplio solar en una zona estratégica. Se obtiene una superficie peatonal.
Paseo de Las Canteras (AD-19 y AD-21)	Paseo de Las Canteras	6.769 m ²	<ul style="list-style-type: none"> Se renueva el conjunto edificado. Se ocupan solares de acentuada presencia paisajística. Se amplía la superficie de espacio libre y peatonal en el Paseo de Las Canteras.

Se determina la delimitación de una red de dotaciones y equipamientos en el Ámbito cuyo papel en el dinamismo de la Zona Comercial Abierta no es nada desdeñable. Constituyen elementos de estímulo de la presencia o atracción de población o del impulso de actividades terciarias, de ocio o de esparcimiento con constatables beneficios para el turismo y la calidad del disfrute social en la zona.

Por otra parte, el Plan General determina la delimitación de una red de dotaciones y equipamientos en el Ámbito cuyo papel en el dinamismo de la Zona Comercial Abierta no es nada

desdeñable. Constituyen elementos de estímulo de la presencia o atracción de población o del impulso de actividades terciarias, de ocio o de esparcimiento con constatables beneficios para el turismo y la calidad del disfrute social en la zona.

En muchos casos, dichas dotaciones y equipamientos ya existen. En otros, está previsto su desarrollo a corto y medio plazo.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 73a. Usos permitidos en las ordenanzas zonales del P.G.O. más extendidas en el ámbito de la Zona Comercial Abierta. Ordenanza "M" de Manzana Cerrada.

<p>1. Uso cualificado: Vivienda en su categoría de Colectiva. Se permitirá Vivienda en su categoría de Unifamiliar en las zonas de M2, M3 y M4. No se podrán situar Viviendas en planta baja excepto en la M2 y M3.</p> <p>2. Usos vinculados:</p> <p>a) En plantas bajo rasante, o en planta baja excepto en la primera crujía:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporte y Comunicaciones, en su categoría de Garaje-Aparcamiento. <p>b) En planta baja, con una profundidad de al menos la primera crujía desde la alineación oficial, serán uno o varios de entre los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industria, en su categoría de Pequeña Industria. - Almacén, en sus categorías de Pequeño Almacén y Almacén Comercial Tipo I. - Taller, en su categoría de Reparación Tipo I. - Comercio, en las subcategorías de Pequeño Comercio y Local Comercial Tipo I. - Oficinas, en la subcategoría de Local de Oficinas. - Recreativo-Ocio, en todas las subcategorías Tipo I. - Servicios Comunitarios, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado. - Servicios Públicos, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado. <p>c) Las parcelas con lindero frontal inferior a ocho (8) metros o con superficie inferior a doscientos cincuenta (250) metros cuadrados, que puedan edificar según lo parámetros de la Norma Zonal M por estar en algunos de los supuestos establecidos en el artículo 4.7.4 (apartado 3) del presente capítulo, no estarán obligados a cumplir simultáneamente con los usos vinculados de garaje más algunos de los situados en planta baja (apartado b), pudiendo optar en planta baja entre uno u otro, excepto en parcelas situadas en vías de interés (según lo dispuesto en el capítulo 1.7 de las Normas de Ordenación Pormenorizada) donde no se podrá optar por el uso Garaje-Aparcamiento.</p> <p>3. Usos complementarios:</p> <p>a) En plantas bajo rasante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Almacén, en sus categorías de Pequeño Almacén y Almacén Comercial Tipo I. - Comercial, en las subcategorías de Pequeño Comercio y Local Comercial Tipo I. - Recreativo-Ocio, en las subcategorías de Sala de Espectáculos Tipo I ligado a la misma actividad en planta baja, Establecimientos para Consumo de Bebidas y Comidas y Salas de Reunión Tipo I. <p>En sótanos, a excepción de Establecimientos de Consumo de Bebidas y Comidas y Salas de Reunión Tipo I, el resto de los usos permitidos deberán estar ligados a la misma actividad en planta baja.</p> <p>En semisótanos, los usos permitidos bajo rasante podrán situarse sin estar ligados a la misma actividad de planta baja.</p> <p>b) En plantas superiores a la baja e inferiores a la de Vivienda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alojamiento Turístico, en todas las subcategorías. - Comercial, en las subcategorías de Pequeño Comercio y Local Comercial Tipo I. - Oficinas, en la subcategoría de Local de Oficinas. - Recreativo-Ocio, en la subcategoría de Establecimientos para Consumo de Bebidas y Comidas Tipo I, y Salas de Espectáculos Tipo I, ligados a la misma actividad en planta baja. - Servicios Comunitarios, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado, ligados a la misma actividad en planta baja. - Servicios Públicos, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado, ligados a la misma actividad en planta baja. - Transporte y Comunicaciones, en su categoría de Garaje-Aparcamiento. <p>c) En plantas de Vivienda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taller, en su categoría de Doméstico. - Oficinas, en la subcategoría de Despacho Doméstico. 	<p>4. Usos alternativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Residencia Comunitaria. - Alojamiento Turístico, en todas las subcategorías. - Comercial, en la subcategoría de Local Comercial Tipo I. - Oficinas, en la subcategoría de Local de Oficinas. - Servicios Comunitarios, en cualquier categoría, excepto en vías de interés (capítulo 1.7 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Pormenorizada). - Servicios Públicos, en las categorías de Administración Pública, Seguridad y Protección, Justicia, y Servicios de Correos y Telecomunicaciones. - Transporte y Comunicaciones, en su categoría de Garaje-Aparcamiento. Se podrá superar el número máximo de plantas establecido en la Norma Zonal, siempre que no se supere la altura máxima en unidades métricas. <p>5. Usos autorizables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comercial, en las subcategorías de Local Comercial Tipo II y Grandes Superficies. - Recreativo-Ocio, en todas las subcategorías Tipo II. - Servicios Comunitarios, en cualquier categoría, en edificios de uso exclusivo y situados en vías de interés. - Taller de Automoción Tipo II, en planta baja, y a condición de que la parcela que lo solicite quede en el exterior del área definida por un círculo de trescientos (300) metros de radio con centro en el acceso rodado de la parcela o local más cercano con este mismo uso.
--	---



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 73b. Usos permitidos en las ordenanzas zonales del P.G.O. más extendidas en el ámbito de la Zona Comercial Abierta. Ordenanza "Mr" de Manzana de Renovación.

<p>1. Uso cualificado: Vivienda en su categoría de Colectiva. No se podrán situar Viviendas en planta baja.</p> <p>2. Usos vinculados:</p> <p>a) En plantas bajo rasante, o en planta baja excepto en la primera crujía:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporte y Comunicaciones, en su categoría de Garaje-Aparcamiento. <p>b) En planta baja, con una profundidad de al menos la primera crujía desde la alineación oficial, serán uno o varios de entre los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industria, en su categoría de Pequeña Industria. - Almacén, en sus categorías de Pequeño Almacén y Almacén Comercial Tipo I. - Taller, en su categoría de Reparación Tipo I. - Comercial, en las subcategorías de Pequeño Comercio y Local Comercial Tipo I. - Oficinas, en la subcategoría de Local de Oficinas. - Recreativo-Ocio, en las subcategorías de Establecimientos para Consumo de Bebidas y Comidas, y Sala de Espectáculos, Tipo I. - Servicios Comunitarios, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado. - Servicios Públicos, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado. <p>Las parcelas con linderos frontal inferior a ocho (8) metros o con superficie inferior a doscientos cincuenta (250) metros cuadrados, que puedan edificar según los parámetros de la Norma Zonal Mr por estar en algunos de los supuestos establecidos en el artículo 4.8.4 (apartado 3) de las presentes Normas, no estarán obligados a cumplir simultáneamente con los usos vinculados de garaje mas algunos de los situados en planta baja (apartado b), pudiendo optar en planta baja entre uno u otro, excepto en parcelas situadas en vías de interés donde no se podrá optar por el uso Garaje-Aparcamiento.</p> <p>3. Usos complementarios:</p> <p>a) En plantas bajo rasante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Almacén, en sus categorías de Pequeño Almacén y Almacén Comercial. - Comercial, en las subcategorías de Pequeño Comercio y Local Comercial Tipo I. - Recreativo-Ocio, en las subcategorías de Sala de Espectáculos Tipo I ligado a la misma actividad en planta baja, y Establecimientos para Consumo de Bebidas y Comidas Tipo I. <p>En sótanos, a excepción de Establecimientos de Consumo de Bebidas y Comidas y Salas de Reunión Tipo I, el resto de los usos permitidos deberán estar ligados a la misma actividad en planta baja.</p> <p>En semisótanos, los usos permitidos bajo rasante podrán situarse sin estar ligados a la misma actividad de planta baja.</p> <p>b) En plantas superiores a la baja e inferiores a la de Vivienda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alojamiento Turístico, en todas las subcategorías. - Comercial, en las subcategorías de Pequeño Comercio y Local Comercial Tipo I. - Oficinas, en la subcategoría de Local de Oficinas. - Recreativo-Ocio, en las subcategorías de Establecimiento para Consumo de Bebidas y Comidas Tipo I, y Sala de Espectáculos Tipo I, ligados a la misma actividad en planta baja. - Servicios Comunitarios, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado, ligados a la misma actividad en planta baja. - Servicios Públicos, en todas sus categorías excepto los no adecuados en relación al uso cualificado, ligados a la misma actividad en planta baja. - Transporte y Comunicaciones, en su categoría de Garaje-Aparcamiento. <p>c) En plantas de Vivienda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taller, en su categoría de Doméstico. - Oficinas, en su categoría de Despacho Doméstico. 	<p>4. Usos alternativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Residencia Comunitaria. - Alojamiento Turístico, en todas las subcategorías. - Comercial, en la subcategoría de Local Comercial Tipo I. - Oficinas, en la subcategoría de Local de Oficinas. - Servicios Comunitarios, en cualquier categoría, excepto en vías de interés (capítulo 1.7 de las Normas Urbanísticas de la Ordenación Pormenorizada). - Servicios Públicos, en las categorías de Administración Pública, Seguridad y Protección, Justicia y Servicio de Correos y Telecomunicaciones. - Transporte y Comunicaciones, en su categoría de Garaje-Aparcamiento. Se podrá superar el número máximo de plantas establecido en la Norma Zonal, siempre que no se supere la altura máxima en unidades métricas. <p>5. Usos autorizables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comercial, en las subcategorías de Local Comercial Tipo II y Grandes Superficies. - Recreativo-Ocio, en las subcategorías de Salas de Reunión Tipo I y en todas las subcategorías Tipo II. - Servicios Comunitarios, en cualquier categoría, en edificios de uso exclusivo situados en vías de interés. - Taller de Automoción Tipo II, en planta baja, y a condición de que la parcela que lo solicite quede en el exterior del área definida por un círculo de trescientos (300) metros de radio con centro en el acceso rodado de la parcela o local más cercano con este mismo uso.
---	---



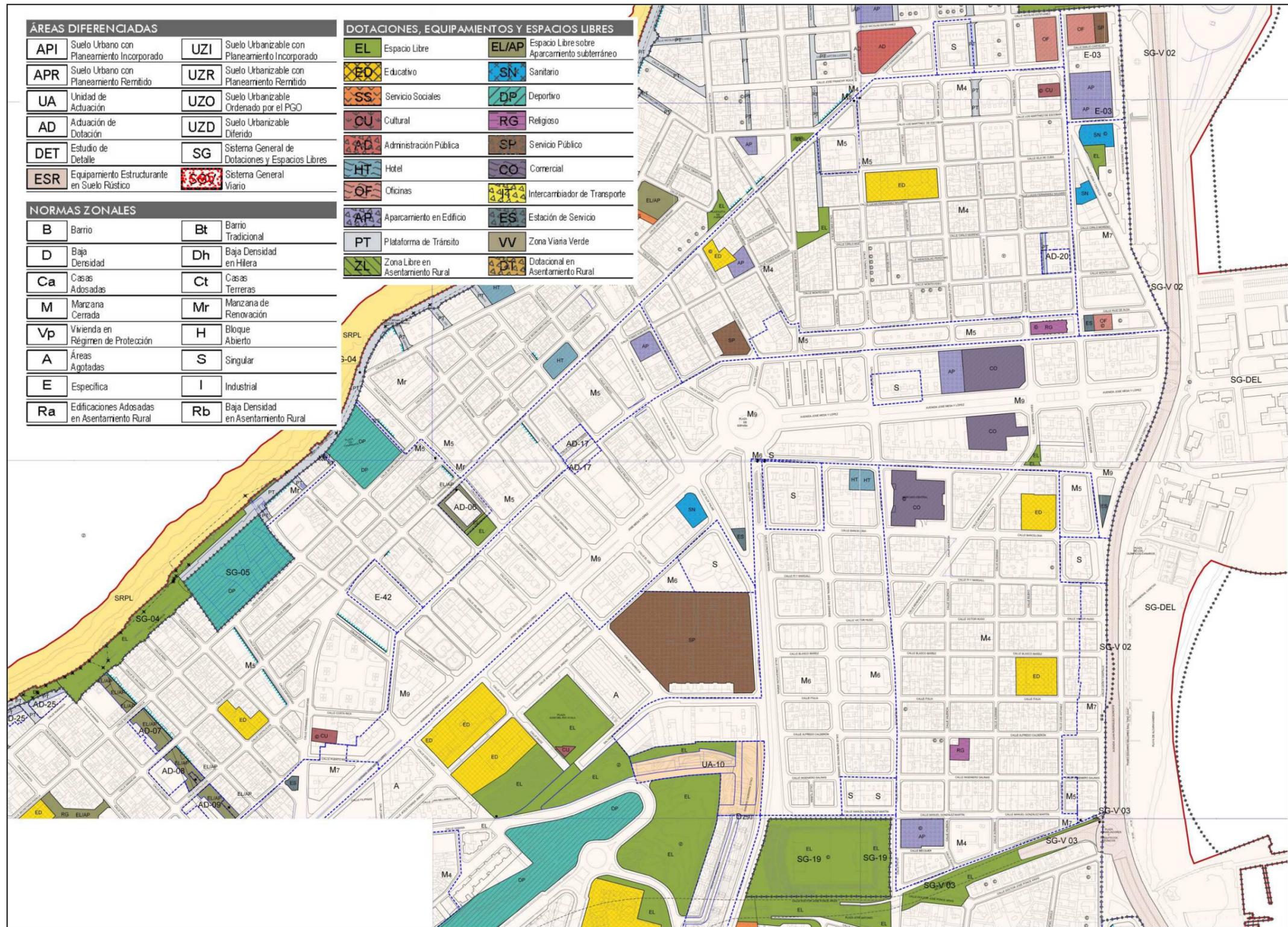
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 74. Ordenación urbanística pormenorizada de usos y edificación en el ámbito



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.2.3. La Estrategia urbana de revitalización de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López.

En el marco de los objetivos y prescripciones del Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas, la **ESTRATEGIA** propuesta en este Plan Director parte de una base sustancial en la comprensión de lo pretendido para la Zona Comercial Abierta de Mesa y López: la mejora del espacio público como factor básico de dinamización del tejido empresarial.

Esta línea operativa se enmarca en dos escalas de propuesta:

- ☞ La concepción de un ámbito de estudio de estudio de referencia definido por un amplio espacio urbano de clara vocación terciaria, con una destacada memoria histórica de la actividad comercial y con una voluminosa distribución de establecimientos en su ámbito superficial; conformado a grandes rasgos por los barrios de Santa Catalina-Mesa y López, de Guanarteme y de Las Alcaravaneras.
- ☞ La definición de un **ámbito de Zona Comercial de preferente intervención** dentro del marco financiero gestionado por el Cabildo de Gran Canaria a través del citado Programa regional (con sus respectivos proyectos de actuación y programación presupuestaria y temporal), coincidentes con el eje comercial de la Avenida de Meda y López y la trama conectada de modo inmediato con éste, englobando las manzanas anexas del barrio de Guanarteme y de Las Alcaravaneras.

La definición de esa primera escala general a nivel de toda la Zona se considera fundamental en la justificación de las actuaciones prioritarias dentro de los ámbitos de preferente intervención, de modo que se propicia una adecuada implementación urbana de las mismas en el contexto de los barrios y de sus cualidades en relación con el tejido comercial.

Esta pauta presenta como rasgo imprescindible la vinculación directa de la Estrategia con las conclusiones expuestas en el Diagnóstico, en el que se subrayan una serie de problemas y potencialidades de la trama urbana en relación al objeto básico del Plan: la relación entre el tejido comercial y el espacio público.

El modelo urbano o territorial en que se define la Estrategia propuesta en el Plan Director se estructura en la superposición de 3 piezas o ejes fundamentales.

EJE A: MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO DE MOVILIDAD Y REURBANIZACIÓN.

EJE B: ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y CORREDORES DE CUALIFICACIÓN AMBIENTAL DEL PAISAJE URBANO.

EJE C: MEJORA DEL MOBILIARIO URBANO.

Cada Eje se identifica dentro de un sistema dinámico (ESTRATEGIA) en el que se manifiesta el modelo de entorno urbano que se propone para el próximo quinquenio en la Zona Comercial Abierta, como pieza relevante en el contexto del municipio de Las Palmas de Gran Canaria. Este modelo se establece a partir de múltiples variables (espacio público, movilidad, tejido empresarial, ocio, población, calidad ambiental, etc.).

La Estrategia presenta un carácter abierto, mediante el que se pretende integrar la suficiente flexibilidad operativa para integrar mejoras en el proceso operativo una vez iniciado el mismo; tanto por razones de oportunidad o de adaptación a la dinámica económica como de posible añadido de nuevas actuaciones no recogidas y que se consideren relevantes para los objetivos perseguidos.

Resulta evidente que, si bien el presente Plan Director se vincula al Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas promovido por el Gobierno de Canarias y gestionados en esta isla por el Cabildo Insular de Gran Canaria, la propuesta recoge un mayor número de acciones a las inicialmente posibles de acuerdo al volumen de financiación observada.

De este modo, se entienden susceptibles de llevarse a cabo mediante mecanismos de financiación complementarios (planes de cooperación, planes de fomento de empleo, fondos estatales y comunitarios, actuaciones municipales, etc.), cuyas prescripciones específicas permitan sumar esfuerzos a los derivados del Programa y conseguir mejores resultados en relación a los objetivos planteados.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Estos Ejes se disgregan en un conjunto de acciones que se priorizan en su desarrollo temporal mediante criterios de:

- ⇒ Oportunidad urbanística.
- ⇒ Disposición del espacio público.
- ⇒ Degradación del entorno.

El modelo se estructura a partir de las siguientes piezas:

- A. **Un eje comercial de Mesa y López que estructura y engarza este arco urbano desde el frente marítimo de levante de la ciudad (Base Naval-Santa Catalina-Las Alcaravaneras-Muelle Deportivo) hasta el conjunto urbano de El Rincón. El planteamiento asociado al mismo es el de mejora ambiental como factor de atractivo del espacio público, buscándose reforzar la adecuada coexistencia entre la función de transporte privado, de transporte público y de movilidad peatonal.**
- B. **La complementación-potenciación del eje principal mediante la incorporación de arterias de dinamismo comercial y de ocio, en condiciones de gran calidad de acogida del espacio público, de modo que se propicia la conexión funcional con otras zonas o elementos neurálgicos de la ciudad aledaña. Dado que se trata de un objetivo ambicioso en cuanto al grado de transformación estructural y funcional del entorno urbano implicado, se selecciona la calle de General Mas de Gaminde como pieza representativa.**
- C. **La distribución de ejes secundarios de conexión transversal de la Avenida de Mesa y López con su entorno urbano cercano, a modo de corredores verdes que irradian el dinamismo comercial y de ocio de la población hacia estas zonas y, al mismo tiempo, el aprovechamiento de la Zona Comercial de aquellas aportaciones singulares periféricas (dotación deportiva de la CICER, Playa de Las Canteras, Espacios libres de La Minilla, Playa de Las Alcaravaneras).**
- D. **El refuerzo de la conexión de espacios libres a lo largo del recorrido desde el área del Parque de Santa Catalina-zona de cruceros-Centro Comercial de El Muelle hacia el de la Playa de Las Alcaravaneras-Muelle Deportivo, conformando un eje dotado de calidad ambiental y de acogida para el ocio y esparcimiento que incentive el engarce de la Zona Comercial con el frente marítimo portuario.**
- E. **El aprovechamiento de la red de espacios libres, parques y plazas existentes en la Zona Comercial Abierta e inmediaciones como nodos de calidad ambiental y singularización del paisaje, como ingredientes de una imagen urbana para Mesa y López. Es un almacén complementario y superpuesto a la Z.C.A., donde los elementos naturales como el arbolado, el ajardinamiento singular, el acompañamiento escultórico, el recorrido peatonal o la acogida para actividades culturales o recreativas inciden en un mayor atractivo del espacio público para con el tejido comercial.**
- F. **El acompañamiento de una mejora ambiental y funcional del mobiliario asociado al dinamismo urbano (transporte público, señalética y elementos de información, gestión de residuos, alumbrado, servicios, etc.) de modo que impulse el atractivo del espacio público, su acogida y una imagen urbana-comercial específica.**



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 75. **Ámbito de estudio y de actuación de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López en este Plan Director**



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 76a. Definición de la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Potencialidades



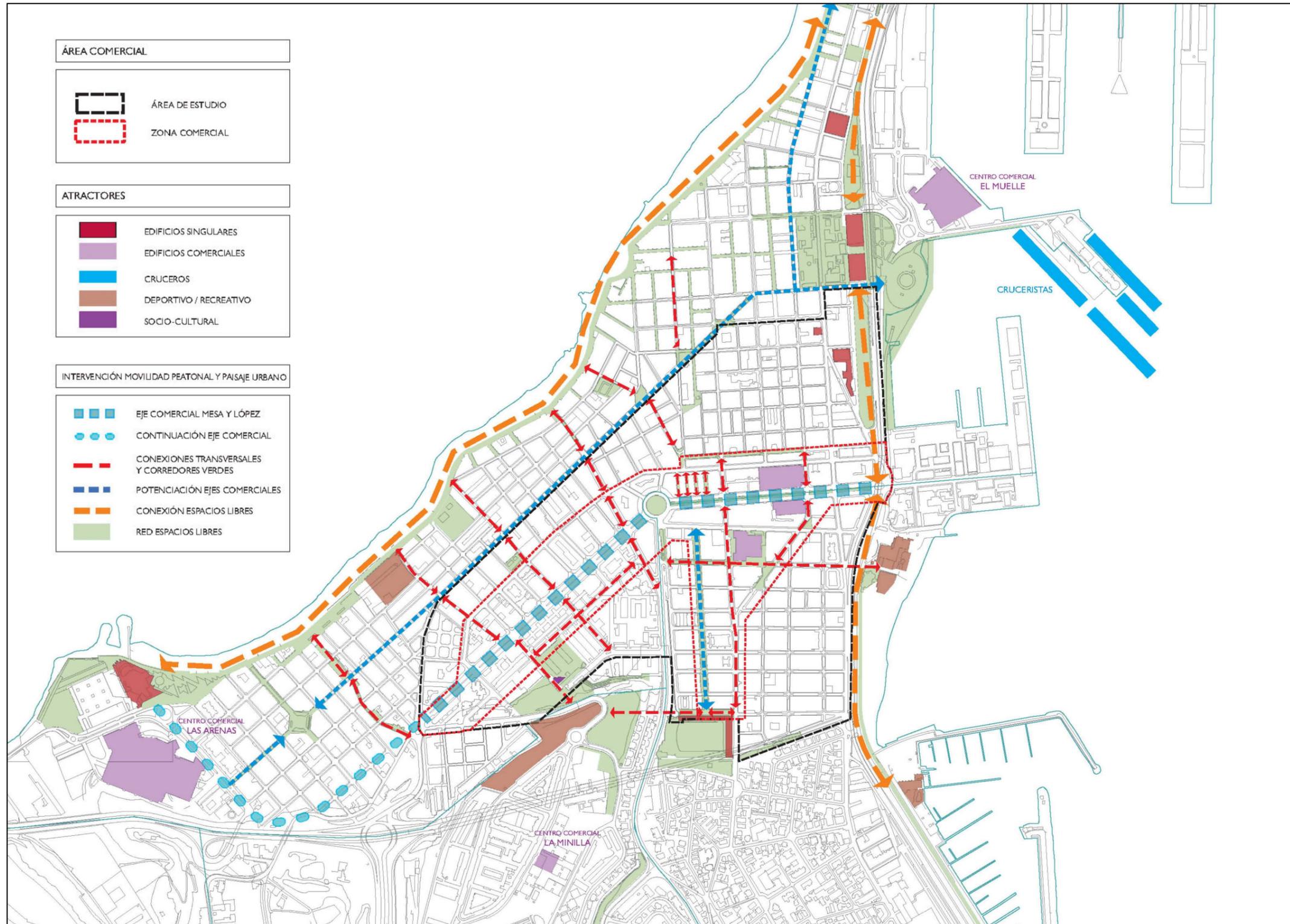
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 76b. Definición de la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Modelo genérico



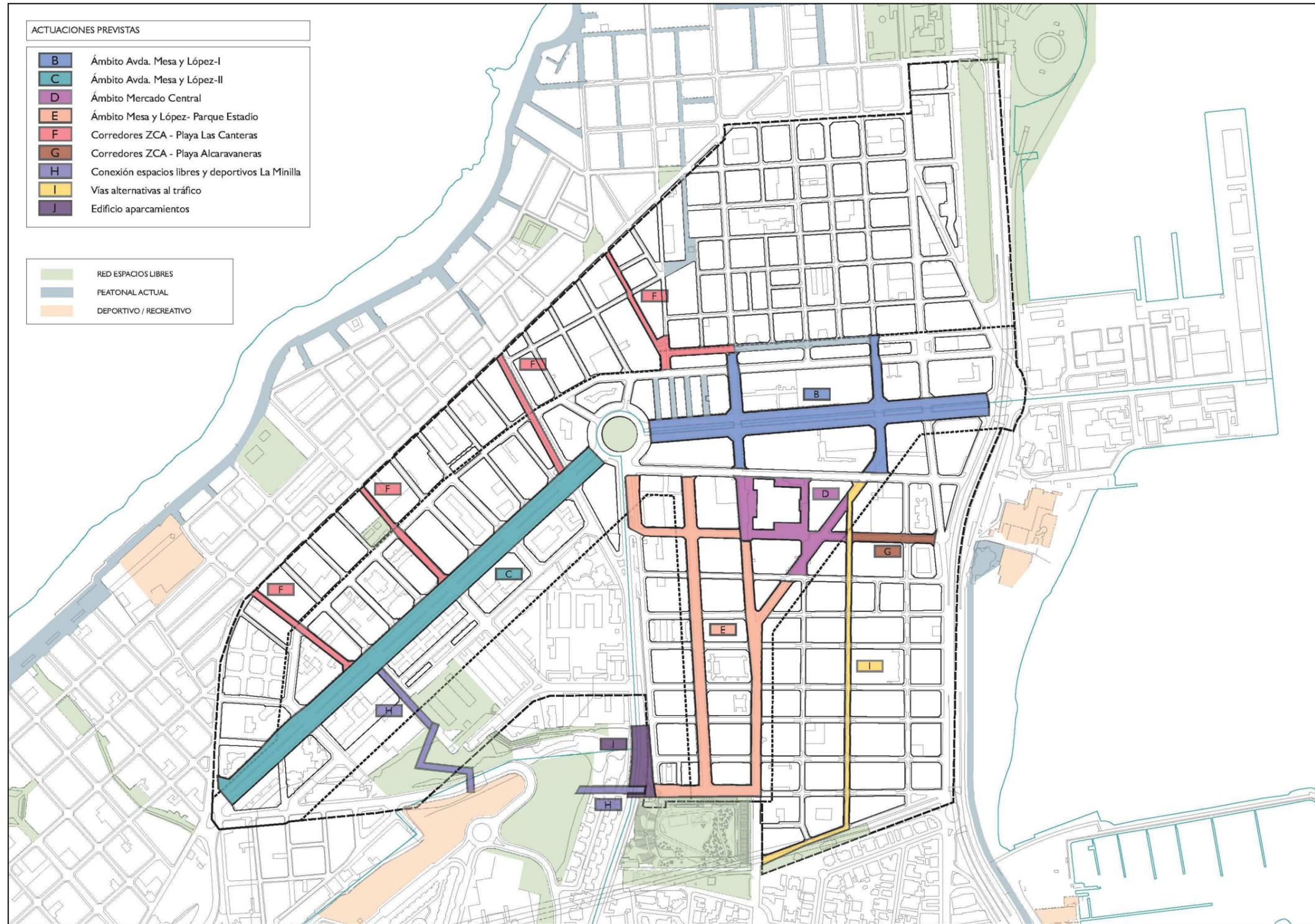
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 76c. Definición de la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Tramos diferenciados de actuación



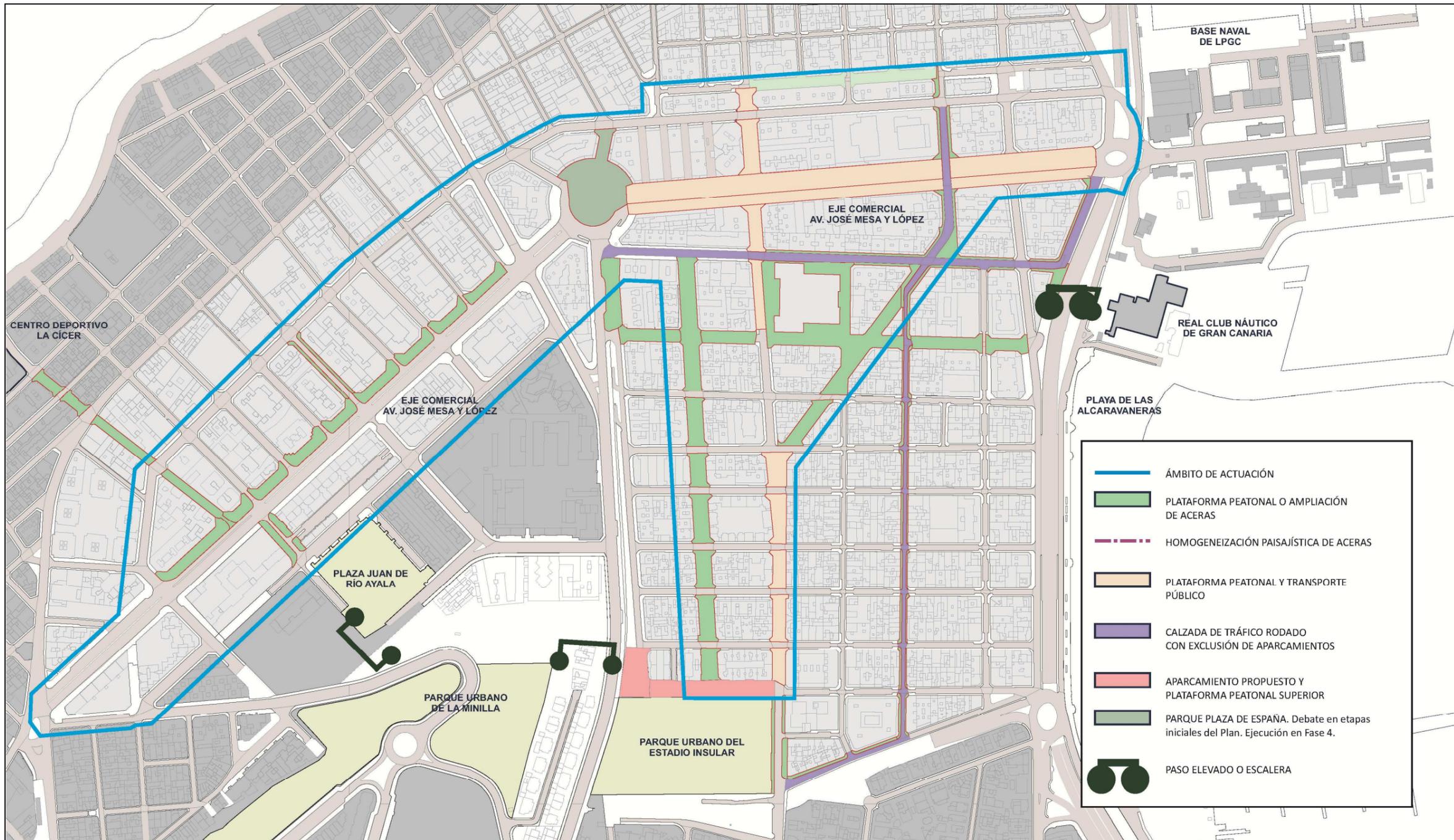
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 76d. Definición de la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Desarrollo urbano



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 76e. Definición de la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Visión general de la estructura de movilidad resultante



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.2.4. La redefinición de la estructura de movilidad derivada de la Estrategia del Plan Director.

- **Características generales de la movilidad ligadas la actividad comercial.**

Según López G^a de Leániz et al. (2007), Argueta (2010) y Dasgupta (1996), las variables que explican la generación de viajes dependen de:

- El uso del suelo, que a su vez depende de la naturaleza del uso (residencial, comercial, industrial, etc.); de la intensidad del uso, que expresa el nivel de actividad de una determinada zona, ya sea en términos de densidad (viviendas por hectárea, nº empleos por unidad de superficie, etc.); y de la localización de actividades, diferente si se ubican en el centro urbano o en la periferia. Cada uso del suelo tiene un perfil muy diferente de movilidad. El uso comercial, atrae un gran número de viajes esparcidos a lo largo del día, y los motivos pueden ser diferentes: motivo trabajo, motivo compras y ocio, motivo carga y descarga de mercancías.
- Las características socioeconómicas y geográficas, que engloba el número de automóviles por hogar, tamaño del hogar, densidad, ingresos, tipo de desarrollo. El nivel de renta condiciona la posibilidad de utilizar el vehículo privado. Pero no significa que a menor renta el índice de motorización sea menor, sino que hay una mayor opción de elección del modo de transporte a utilizar.
- Oferta de transporte disponible, frecuencia y calidad del mismo. Dicha oferta está directamente relacionada con la localización de la zona de origen o destino del viaje, ya que no sólo depende de que haya transporte público, sino que el tiempo de viaje sea satisfactorio. Las características radiales del transporte público en la periferia urbana condicionan la elección del modo de transporte a utilizar, más cuando el viaje es de carácter transversal, ya que en la mayoría de los casos, en vehículo privado se produce un ahorro de tiempo, aún teniendo en cuenta el factor de congestión en las infraestructuras.

Aunque las zonas comerciales abierta no se pueden considerar por su propia concepción como un Centro Comercial, bien es cierto que son áreas donde existe un volumen considerable de comercios próximos al aire libre integrados en el espacio urbano que permiten establecer una políticas conjuntas de gestión pudiendo por tanto entrar en competencia con los grandes Centros Comerciales, siendo asimilables por otro lado determinados comportamientos relacionados con el acceso a los Centros Comerciales urbanos.

En general las condiciones de acceso a los centros comerciales varían en función de el uso temporal, nos encontramos con que entre semana es elevado en la mayoría de los Centro Comerciales, aunque se complementa con los que los visitan tanto en fin de semana como entre semana. Pero cuando el Centro Comercial es urbano, el uso temporal se realiza más entre semana que en el fin de semana. Y dentro del uso temporal, la frecuencia de visita es más alta cuando los centros están dentro del centro urbano, varias veces por semana e incluso diarias.

Entre los motivos para la utilización de estos espacios comerciales destaca la proximidad al domicilio en casi la totalidad de los centros, es decir que existe una predilección por aquellos centros que se encuentren más cercanos al domicilio.

Por otro lado, el patrón de movilidad de una zona no es el mismo si hay un sólo centro comercial o varios, la oferta incrementa la movilidad.

También se ha observado en diversos estudios como la localización urbana de los Centros Comerciales es compatible con un modelo de movilidad sostenible, desplazamientos a pie y en transporte público, en contraste con la localización periférica, que impulsa una mayor utilización del vehículo privado. El vehículo privado es con gran diferencia el modo de transporte predominante para acceder a los centros comerciales, cuando de los que estamos hablando es de centros localizados en zonas urbanas, el modo prioritario es a pie.

Podríamos decir que la gran ventaja de las zonas comerciales abiertas es su estratégica ubicación que permite potenciar la accesibilidad a través de los modos blandos de transporte.

Sin embargo, potenciar el acceso por medio del vehículo privado imitando los comportamientos que se producen en los Centros Comerciales periféricos, por las propias características de la trama urbana en la que se encuentran inmersos es un error. Los niveles de saturación del tráfico en la ciudad solo contribuyen a que ésta pierda el atractivo comercial. Según un estudio realizado en 37 ciudades alemanas por el organismo de investigación de la Unión de Ciudades Alemanas (Deutsches Institut für Urbanistik) se demostró que la vitalidad del entramado comercial de las



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

zonas céntricas urbanas no era dependiente de la oferta de aparcamientos para automóviles, y que la prosperidad comercial era mayor en aquellas ciudades en las que predominaban los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público.

Hay pruebas de que un aumento de la movilidad urbana en automóviles particulares no dará lugar a una mayor actividad económica o de otro tipo. Es más, hay constatación empírica que demuestra que existe una relación directa entre los mejores resultados económicos en el ámbito local y la calidad del medio ambiente ligada a intervenciones que favorecen los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público.

Las zonas comerciales abiertas en su concepción de una zona con alta densidad de pequeños comercios integrados en el espacio urbano son potencialmente más interesantes para desarrollar intervenciones que favorecen los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público existiendo una sinergia positiva entre la prosperidad comercial y la calidad del espacio público.

Optar por favorecer al peatón, al ciclista y al usuario de los transportes públicos significa asimismo revitalizar el pequeño comercio. Cuanto menos se utilice el coche más compras se realizarán en los comercios de los barrios.

- **Criterios de actuación ligados a la movilidad.**

- Como zona de marcado carácter comercial y residencial se deberán crear espacios peatonales, donde el ciudadano tenga espacio para el disfrute de la ciudad, para ello se deberá regular el tráfico con técnicas de “calmado del tráfico”, obligando a que los vehículos circulen con bajas velocidades que no superen los 30 km/ hora.
- Las actuaciones deberán favorecer y potenciar la calidad en el transporte público: en términos de intermodalidad, frecuencia, regularidad, máxima accesibilidad a los diferentes espacios económicos y culturales. Se deberá tener especial atención a las personas con movilidad reducida: movilidad infantil, tercera edad, y personas con minusvalías físicas. A tal efecto, los proyectos de ejecución deberán prever enclaves o áreas de Kiss&Ride, asociadas al entorno ale y seguro de carga y descarga de pasajeros, de peatones y, en especial, de tránsito de personas con movilidad reducida
- Promover las acciones de mejora de la accesibilidad peatonal y transporte público, asociando las estrategias de mejora ambiental y peatonalización a la promoción y/o fortalecimiento de centralidades comerciales. A tal efecto, se procurará la transición horizontal de la superficie peatonal, distinguiendo preferentemente y en la medida que se reúnan las condiciones físicas adecuadas:

- (a) La franja interior de fachadas-terrazas.
- (b) La franja de circulación peatonal.
- (c.) La franja de descanso, estancia, mobiliario y servicios.
- (d) La franja de tránsito de bici y/o paradas de transporte público.
- (e) La franja de protección y amortiguación ambiental al tránsito rodado.

- Promover los desarrollos de uso-mixto y la salvaguarda de la dimensión residencial de los Centros, asegurando la satisfacción prioritaria de las necesidades de la población residente, centros de proximidad.

- **Directrices específicas de actuación sobre la movilidad en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López.**

El Área Comercial esta formada fundamentalmente por los ejes comerciales de Mesa y López y la calle Galicia, delimita al norte con el Área Comercial Puerto Canteras a través de la calle Guanarteme.

Su trazado es bastante regular formado una malla reticular que se desarrolla en los márgenes de la calle Mesa y López. Desde el punto de vista de la trama urbana y la jerarquía viaria, los ejes estructurales de la zona son dirección sur-norte la calle León y Castillo, sentido Las Palmas y la calle Galicia, sentido Puerto, y dirección Este – Oeste, la calle de Mesa y López, calzada de bajada y las calle Juan Manuel Durán, sentido Las Arenas y Néstor de la Torre, sentido la Base Naval. Se puede decir que en general el resto de viario tiene un carácter local, totalmente secundario, cuya finalidad principal es la búsqueda de aparcamiento y el establecimiento de las zonas de carga y descarga.

A razón de mantener bajas velocidades de circulación, se definen cuatro zonas 30 de calmado de tráfico. Zona Sur: Leopoldo Matos – Concepción Arenal - Juan Manuel Durán – León y Castillo, Zona Norte: Néstor de la Torre -Simón Bolívar - Nicolás Estébanez -Guanarteme – Olof Palme, Zona Noroeste: Olof Palme – Guanarteme – Mesa y López y Zona Suroeste: Jesús Ferrer Jimeno - Mesa y López.

→ **Actuaciones relacionadas con la movilidad en la Zona Sur:**

Esta zona30 se ha definido a partir de los ejes: “Leopoldo Matos”, eje de salida del barrio de Alcaravaneras hacia la GC-2, norte, y GC-23, Ciudad Alta, por los túneles de Julio Luengo; “Concepción Arenal”, vía de carácter local con destino aparcamientos; “León y Castillo”, eje de salida del Barrio de Alcaravaneras y destino de los tráficos de salida de los Barrios de Santa



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Catalina hacia la GC-1 y enlace de Julio Luengo, “Juan Manuel Durán”, destino de los tráficos de salida del Barrio de Guanarteme y Alcaravaneras hacia la GC-1. Esta zona atravesada por un eje considerado prioritario, la calle Galicia – Pio XII, que atraviesa los barrios de Ciudad Jardín, Alcaravaneras y Santa Catalina.

Para el funcionamiento interno de esta zona 30, se establece a nivel de tráfico un anillo perimetral, Gran Manzana de 450x450: Concepción arenal, Néstor de la Torre, Luis Antúnez, Manuel González Martín, que permite la accesibilidad local a residentes y servicios de la zona.

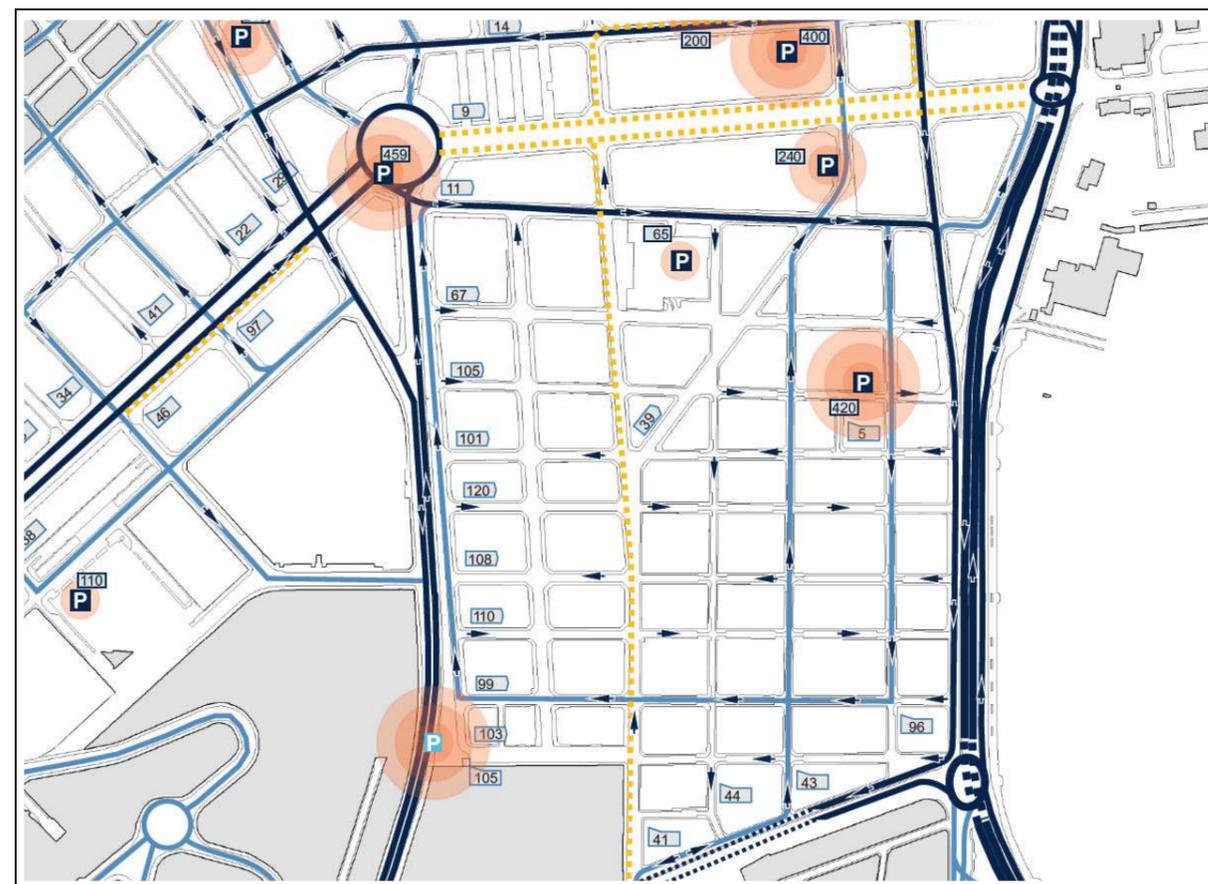
Para acometer actuaciones ligadas a la mejora de la accesibilidad peatonal y transporte público que como ya se ha demostrado es fundamental para fomentar la actividad comercial además del calmado de tráfico, se deben liberar los ejes prioritarios del tráfico vehicular que coinciden con los principales ejes comerciales de la zona comercial, trasladando estos flujos a otros ejes de tráfico. Apoyando estas actuaciones en dos puntos singulares: el Mercado Central y el Estadio Insular.

Como primera medida se debe potenciar el eje Paseo de Chil, eje de borde de la zona comercial abierta de Mesa y López paralelo a la línea de costa que barre toda la plataforma baja desde la zona de Triana hasta la Plaza de España con Mesa y López, trasladando el paso de los tráficos de largo recorrido al eje superior lo que permite liberar el eje comercial de la calle Galicia, permitiendo su transformación en un eje prioritario de transporte público.

Para resolver el acceso de los tráficos locales se propone una vía alternativa de tráfico, la calle Alemania, paralela a la calle Galicia, adquiriendo carácter de vía local, que desembarca directamente en la calle General Vives. Se deberá liberar a esta vía de los aparcamientos existentes para mejorar fluidez y capacidad de la vía y e incorporar el sentido de entrada desde Pio XII a la calle Alemania por la calle Leopoldo Matos.

El incremento espacio peatonal se obtiene a costa de la supresión de aparcamientos, siendo conveniente la ubicación de un nuevo aparcamiento subterráneo que complemente la necesidad de plazas para residentes y un cierto número de plazas de rotación. Este aparcamiento ubicado en el Paseo de Chil, debe ser accesible desde esta vía además de tener accesos desde la calle Manuel González Martín y Concepción Arenal y se considera como punto clave para activar la comunicación vertical peatonal desde la Minilla a la zona de Arenales.

Figura 77. Modelo de ajuste del sistema de movilidad en la zona sur o de Alcaravaneras



→ **Actuaciones relacionadas con la movilidad en la Zona Norte:**

Esta zona30 se ha definido a partir de los ejes prioritarios: “Nestor de la Torre”, eje de penetración desde la GC-1 hacia el Rincón que permite la llegada de los tráficos locales al barrio de Guanarteme y Santa Catalina y conecta con los ejes prioritarios de tráfico de Olof Palme, Mesa y López y Paseo de Chil; “Simón Bolívar”, eje de entrada desde la GC-1 destino fundamental el aparcamiento; “Nicolas Estebanez”, eje de salida del barrio de Santa Catalina hacia la GC-1 y prolongación de la calle Secretario Padilla facilitando el escape del flujo de tráfico procedente de las Canteras; “Olof Palme”, eje de salida del barrio de Guanarteme y conecta con los ejes prioritarios de tráfico de Mesa y López y Paseo de Chil.

Las actuaciones previstas en este ámbito, no afectan a los ejes principales de tráfico. Se propone continuar trabajando en el fomento y mejora de la accesibilidad peatonal continuando con la



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ Las Palmas de Gran Canaria

peatonalización de la calle Ruiz de Alda, tramo Galicia – Bernardo de La Torre, creando un nuevo eje peatonal de conexión a la Playa de las Canteras a través de la calle Rafael Almeida.

→ **Actuaciones relacionadas con la movilidad en el comercial de Mesa y López. Tramo Base Naval-Plaza de España:**

Por otro lado, el eje comercial Mesa y López, tramo Plaza de España – Base Naval, ya se encuentra semi-peatonalizado y ocupado por el transporte público en el sentido de entrada, siendo conveniente la peatonalización completa para el desarrollo del futuro eje de transporte prioritario. Liberar la calle Mesa y López, sentido Base Naval, lleva aparejada, según los primeros estudios realizados para la peatonalización del eje Mesa y López que sirvieron para ocupar la actual cazada de entrada, un incremento de los tráficos en la calle Néstor de la Torre que obligan a dos actuaciones colaterales: eliminación de aparcamientos y zona de carga y descarga y cambio de sentido en el último tramo de la calle Néstor de la Torre así como el tramo de la calle León y Castillo, indicado para los tráficos que se dirijan a la Isleta. Con esta actuación es previsible que se cargue el enlace de Julio Luengo con la GC-1 efecto de la disuasión de los tráficos de largo recorrido.

→ **Actuaciones relacionadas con la movilidad en el comercial de Mesa y López. Tramo Plaza de España - Plaza América:**

El eje de Mesa y López en este tramo, presenta un comportamiento respecto al tráfico totalmente distinto al otro tramo. Es un eje prioritario de tráfico que comunica la GC-1 con la GC-2 y la GC-23, canalizando los tráficos desde los barrios de Guanarteme, Santa Catalina y Alcaravaneras. En este tramo no existen ejes de apoyo como si lo son Néstor de la Torre y Juan Manuel Durán que son las vías que han permitido reconvertir el tramo Mesa y López , Base Naval – Plaza de España, en un eje de transporte público.

Se debe mantener la fluidez de la vía a nivel de tráfico, pero transformando la vía a una vía más calmada reduciendo el efecto barrera generado por el exceso de carriles y vehículos aparcados, a pesar de la existencia de aceras relativamente anchas. Se rediseña la sección viaria, se eliminan aparcamientos en la mediana recuperando el espacio para la implantación de un carril bici bidireccional.

Se potencia por otro lado los ejes peatonales propuestos en el Plan Director de Puerto Canteras.

→ **Reajustes en la oferta de aparcamientos resultantes de la Estrategia:**

La oferta de aparcamientos constituye un elemento de referencia básica en la cultura de la movilidad imperante en la ciudad, tanto en su vinculación con el uso residencial común como en las restantes funciones sociales, económicas, culturales y recreativas; cultura asociada a la relevancia del modo de transporte basado en el vehículo privado.

De acuerdo a los objetivos planteados en este Plan Director, la adaptación del espacio público a unas condiciones de mayor atractivo ambiental y confort de acogida como criterio para la revitalización del tejido comercial conlleva un reajuste de una de las herramientas que el espacio urbano ofrece para la materialización de la movilidad del tráfico privado: la oferta de aparcamientos en la calle.

Dicho reajuste consiste en la restricción de esta oferta en una serie de vías que son objeto de reformulación funcional; bien por su conversión en eje peatonal o aumento de la superficie destinada a dicho modo, bien por la reinterpretación de su necesidad con el desarrollo de las estrategias de calmado de tráfico o zona 30, o bien por una intensificación inducida del tráfico potenciando su jerarquía en la red urbana de la zona y que sugiere la optimización de la calzada para dicho fin.

Resultado de todo ello, se reduce la oferta de aparcamientos en superficie dentro del conjunto de la Zona Comercial Abierta en 518 plazas.

Sin perjuicio de los objetivos sobre la modelación de la cultura social del tráfico privado en ámbitos como el abordado por este Plan Director, se plantea contrarrestar esta reducción de la

Figura 78. Reajuste en la intensidad del tráfico derivado del escenario de peatonalización completa de Mesa y López. Tramo Base Naval-Plaza España



oferta con la habilitación de un foco periférico que se destina a inmueble de aparcamientos, aprovechando la disponibilidad de la trama urbana.

Se selecciona el tramo de diferente cota entre el Paseo de Chil y la calle Concepción Arenal, inmediatamente anexo al Parque del Estadio Insular, definiéndose en el mismo una capacidad de acogida de 536 plazas.

Concretando esta valoración, se aporta una serie de datos específicos en el siguiente cuadro.

Figura 79. Valoración del efecto de la Estrategia en la oferta de aparcamientos de la Zona Comercial

Calle	Plazas suprimidas
C/. GENERAL MÁS DE GAMINDE	132
C/. PIO XII	16
C/. ALEMANIA	53
C/. LEOPOLDO MATOS	26
C/. BARCELONA	40
C/. NÉSTOR DE LA TORRE	41
C/. MENÉNDEZ Y PELAYO	40
C/. LEÓN Y CASTILLO	20
C/. PIZARRO	50
AVDA. MESA Y LÓPEZ	100
TOTAL REDUCIDO	518 (18,3 % de las plazas existentes en calle y 8,1 % en las plazas totales)

Figura 80. Definición del parking en inmueble en Paseo de Chil-C/. Concepción Arenal

SUBTERRÁNEO. Bajo la C/. Manuel González Martín en paralelo a la fachada del Parque del Estadio Insular 2 plantas. Superficie construida de 3.800 m ² .	152
SUBTERRÁNEO / Aéreo. Bajo el Paseo de Chil y junto a la C/. Concepción Arenal 3 plantas. Superficie construida de 9.600 m ² .	384
TOTAL DE OFERTA INCORPORADA CON LA DOTACIÓN DE APARCAMIENTO	536

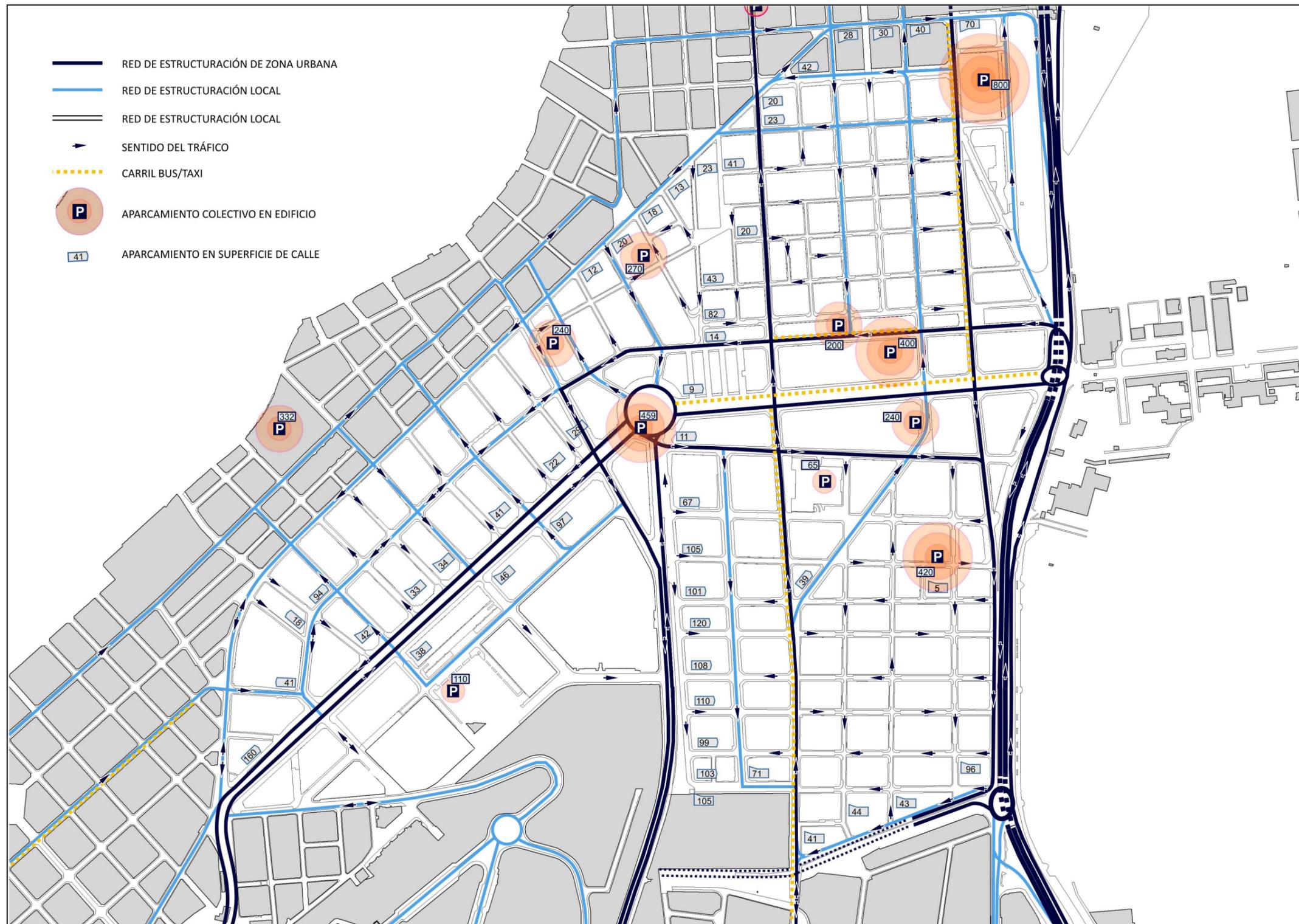


Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 81. Redefinición de la movilidad con la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Situación actual



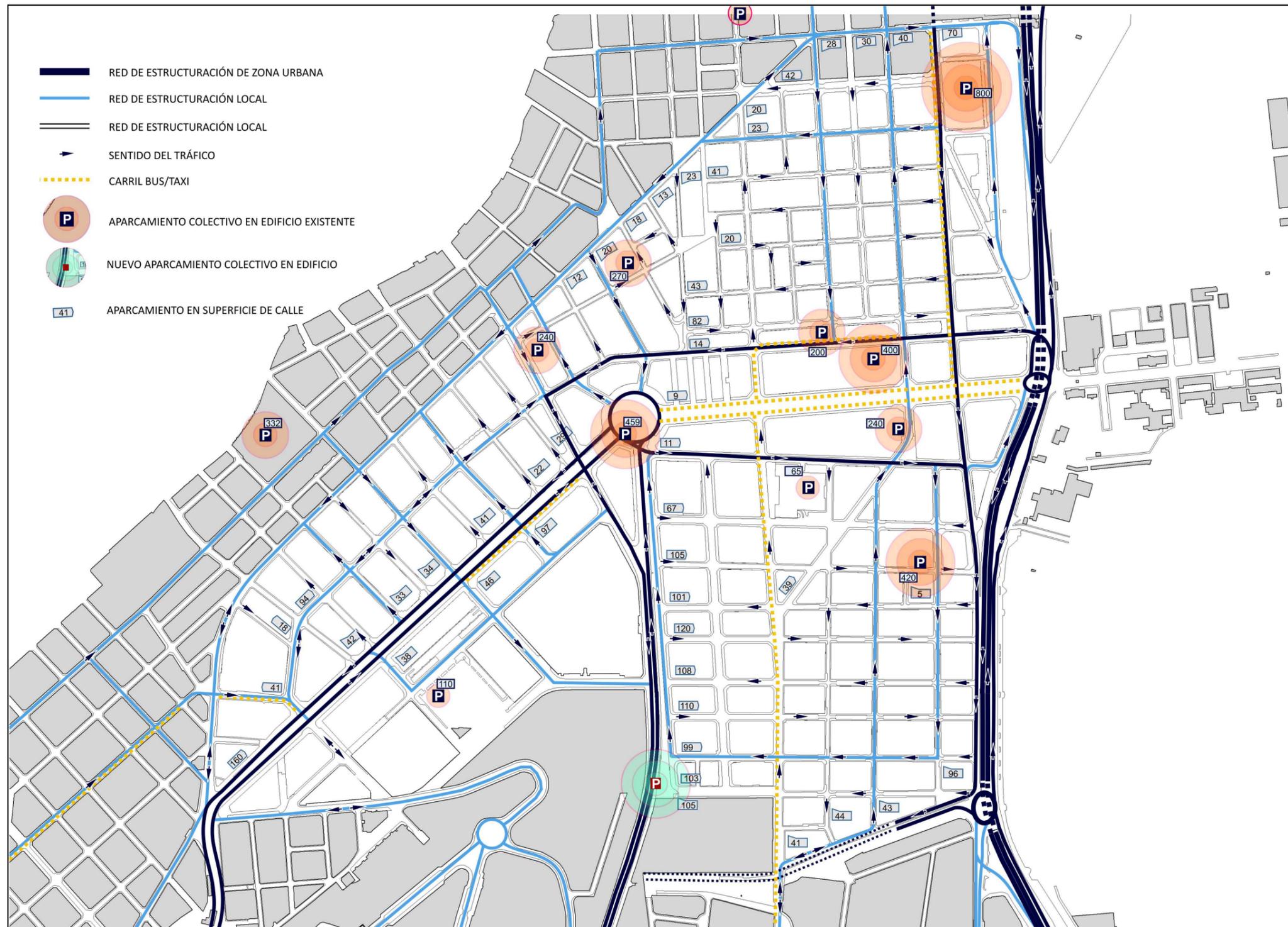
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 82a. Redefinición de la movilidad con la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Situación resultante del desarrollo de la Estrategia



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 82b. Redefinición de la movilidad con la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Situación integrada con las estrategias de movilidad sostenible



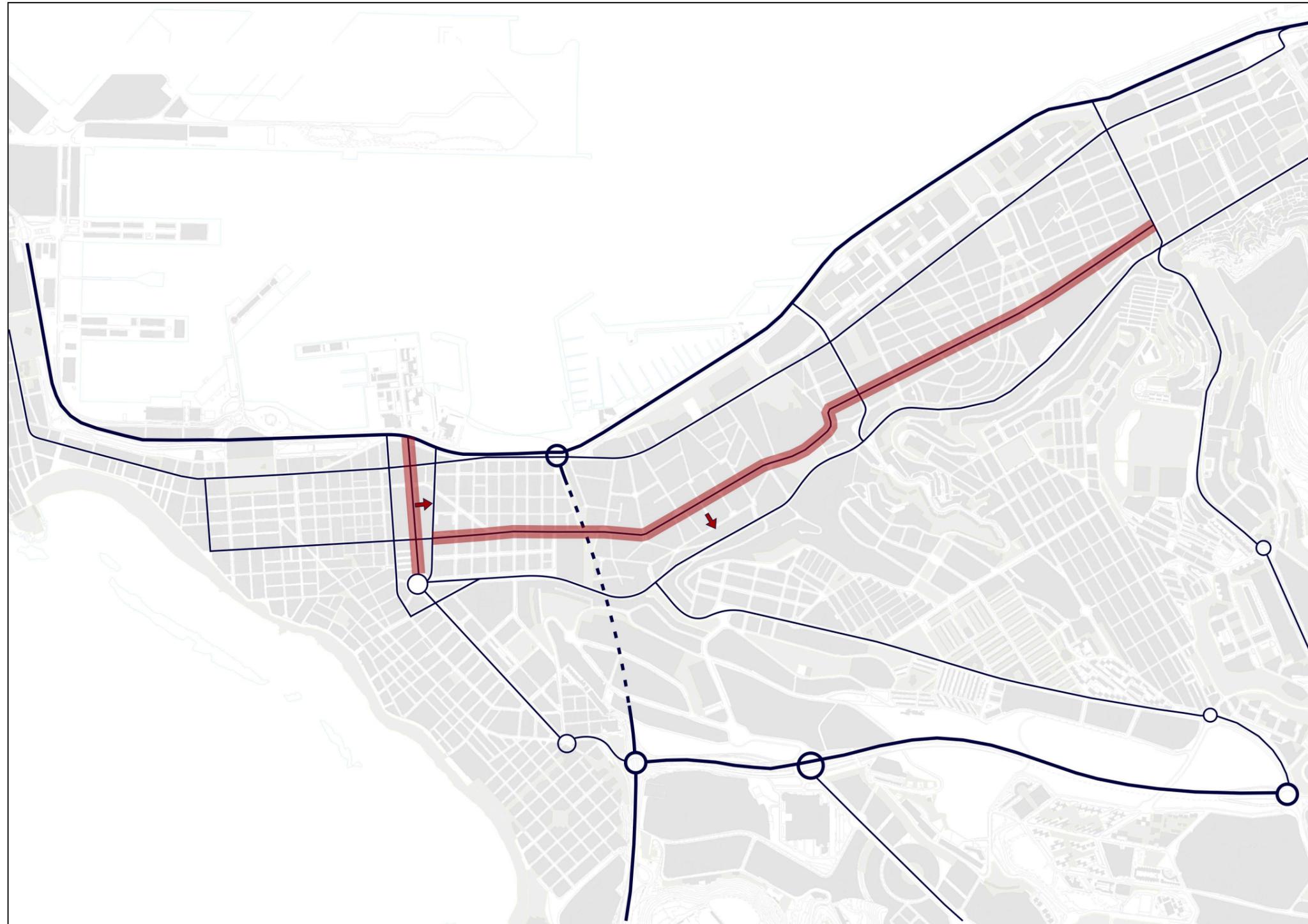
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 82C. Redefinición de la movilidad con la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Comportamiento actual a nivel global de la ciudad baja



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 82d. **Redefinición de la movilidad con la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta.** Comportamiento derivado del Plan Director a nivel global de la ciudad baja



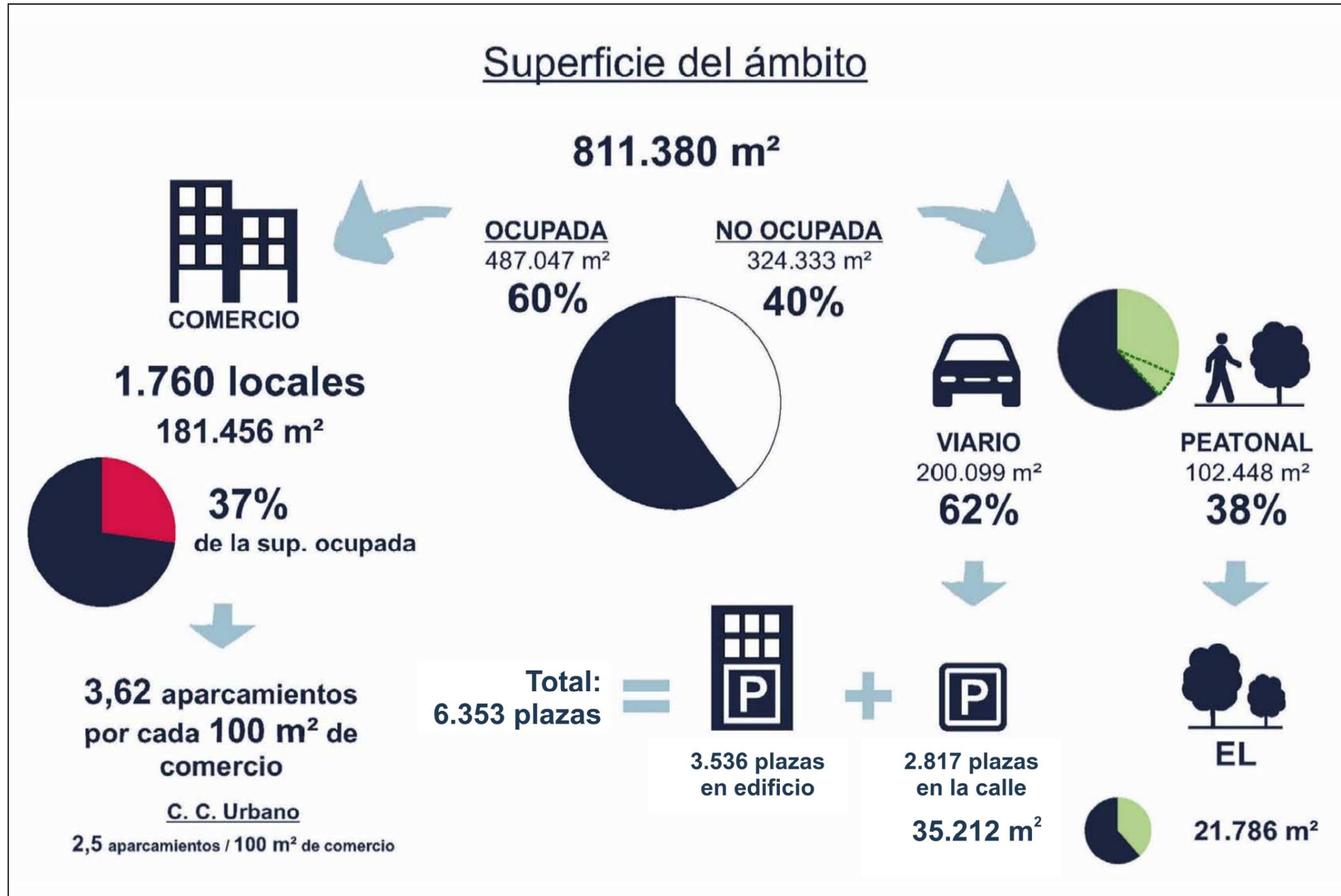
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 82e. Redefinición de la movilidad con la Estrategia en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta. Resumen general



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

5.2.5. La mejora en los elementos urbanos. Mobiliario y espacios libres.

- **La cualificación ambiental de la trama urbana. La red de espacios libres y conectores verdes.**

El sistema de espacios libres y ejes urbanos conectores de cualificación ambiental, incluyendo el conjunto de inmuebles de interés histórico y arquitectónico, se subraya desde esta Estrategia como un factor directo de cualificación del entorno urbano.

Se parte de la base de que la modernización del conjunto urbano en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López se entiende indisoluble de una cualificación del espacio público como premisa básica en la cualificación del paisaje y en la mejora de la calidad de acogida de la población como indicadores sustantivos del atractivo del tejido.

En esa cualificación del paisaje presenta un papel fundamental el sistema de espacios libres y el emplazamiento de elementos de vegetación que actúan de ornato del entorno urbano y de disuasorio frente a la “dureza” perceptiva del conjunto edificado y el viario.

El análisis del conjunto de estos espacios libres concluye los siguientes aspectos de diagnóstico en relación con el dinamismo de la Zona Comercial Abierta:

⇒ La oferta de espacios libres existente en el interior del ámbito urbano de la Zona Comercial Abierta puede considerarse razonablemente insuficiente en términos del dinamismo urbano en general.

Integrando la cercana Playa de Las Canteras y el Parque del Estadio Insular, se concluiría una dotación de cierto equilibrio con la potencial demanda; si bien, matizado por el hecho de que su implicación en la revitalización de la Z.C.A. y su tejido comercial requiere de un esfuerzo conector mediante recorridos de calidad ambiental y confort que prolonguen la función de ocio, esparcimiento y disfrute del espacio público hacia el ámbito abordado en este Plan Director.

⇒ El uso de estos espacios libres dentro de la Z.C.A. es predominantemente localista, es decir, se aprovechan individualmente, sin mantener relación funcional con los restantes espacios libres de la Zona. En dicho comportamiento individual prevalece el uso del espacio público por parte de los establecimientos del ramo de la restauración, mediante las terrazas comunes.

⇒ el papel de la vegetación arbolada con elemento de cualificación ambiental del espacio libre y del entorno urbano resulta muy restringido a determinados enclaves; circunstancia que dificulta el valor añadido del mismo como pieza urbana atractiva de la que pueda beneficiarse el tejido comercial.

⇒ El aprovechamiento de los espacios libres como piezas de cohesión y distribución de la dinámica comercial por parte de la población hacia el resto de la Zona es nula, careciéndose de elementos básicos de señalética informativa que permita dirigir al cliente hacia los locales no inmediatos.

En este sentido, se subrayan una serie de aspectos fundamentales en la valoración del potencial que ofrece actualmente la Zona en esta cuestión:

⇒ La potenciación del disfrute del espacio urbano.

⇒ La intensificación de los indicadores de confort.

⇒ La limitación de la incidencia del tráfico.

⇒ La cualificación del espacio libre como zona verde y recreativa.

⇒ El tratamiento paisajístico de los rincones singulares.

⇒ La potenciación de los espacios libres como elementos dinamizadores de la vida urbana y la calidad paisajística de la trama edificada en relación a un mayor disfrute de la calle por parte de los habitantes.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Atendiendo a estas premisas, la Zona Comercial Abierta ya integra una serie de espacios libres aparecida conforme se ha venido produciendo el desarrollo y configuración del entorno urbano; constituyendo por lo general piezas ya consolidadas en el arraigo social de la población.

Por tanto, el Plan Director no busca crear nuevos espacios libres o zonas verdes en sí mismos; que por otra parte es harto complicado por lo abigarrado de la trama urbana y el excesivo coste de la sustitución de enclaves edificados para destinarlo a ello.

Sí se pretende dotar los mismos de mayores niveles de calidad ambiental y atractivo paisajístico, así como potenciar la estructuración funcional de la actual red de espacios libres mediante el acompañamiento ambiental de las actuaciones en el sistema de accesos.

Deben entenderse como actuaciones paralelas integradas en este apartado, aquellas consistentes en el aumento de la superficie de acceso peatonal como corredores o ejes de cualificación ambiental de las calles urbanas, en lo que se refiere al acompañamiento de vegetación y mobiliario urbano de descanso y esparcimiento.

Figura 83. Referencias en el tratamiento de mejora ambiental del espacio urbano en la Zona Comercial



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

- **La mejora paisajística y la definición de la imagen urbana en la Z.C.A.**

Constituye el esfuerzo previsto en la Estrategia de este Plan Director que tiene que ver directamente con el entorno urbano desde la perspectiva de su calidad ambiental y la dotación de los elementos puntuales que propician el disfrute del espacio, tanto en el emplazamiento en si mismo como en el conocimiento y direccionamiento hacia la trama que desde el mismo se extiende.

Mientras que la trama urbana de calles, el conjunto edificado y los espacios libres conforman el cuerpo básico, puede considerarse, junto con las fachadas, la vestimenta que estructura y configura el paisaje de la ciudad delimitada en esta Zona Comercial Abierta.

Precisamente, el paisaje urbano mejorado en su aspecto y dotación conforma el soporte fundamental en el atractivo del espacio público en que se emplaza el tejido comercial, constituyendo una de las principales herramientas en las estrategias del empresariado de atraer a la potencial clientela (el geomarketing).

Los elementos específicos sobre los que se actúan en esta estrategia son:

- ☞ **La señalética indicativa de las calles, enclaves estructurantes y directorio comercial.**
- ☞ **El mobiliario de descanso.**
- ☞ **El mobiliario de recogida y gestión de residuos.**
- ☞ **El mobiliario de alumbrado público.**
- ☞ **El mobiliario de información del transporte público.**

Por tanto, se plantean los siguientes criterios estructurantes de intervención en este apartado:

- ⇒ **Mejorar y cualificar la calidad ambiental del entorno urbano mediante la vegetación y el mobiliario urbano.**
- ⇒ **Dirigir o coordinar el recorrido de la población y el turista a lo largo de la Zona Comercial Abierta.**
- ⇒ **Introducir o mejorar la oferta de elementos asociados al disfrute del espacio público por parte de la población y el turista.**
- ⇒ **Reducir la incomodidad y el impacto paisajístico del mobiliario en determinadas calles.**

- ⇒ **Alimentar la marca de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López mediante el diseño específico de un mobiliario urbano moderno e innovador.**
- ⇒ **Potenciar el conocimiento del tejido comercial y sus productos desde el propio espacio público.**
- ⇒ **Potenciar el conocimiento del patrimonio histórico como cualidad intrínseca de la trama urbana en que se emplaza la Zona Comercial Abierta.**

Se responde una demanda constante desde muchos foros en la generalidad de la ciudad, especialmente por parte del turista, que requieren una orientación cualificada en la compleja trama urbana.

Se entiende como una herramienta imprescindible en la potenciación del conocimiento público de sus calles y del tejido comercial que se emplaza en las mismas.

Esta herramienta, a su vez, actúa de eficaz mecanismo de redinamización de la actividad comercial desde el espacio público que, por otra parte, es el objeto fundamental del Plan.

Esta acción se formaliza en tres elementos básicos:

- ☞ **El cartel de denominación de la calle o enclave singular.**
- ☞ **El panel de información sobre el callejero de la Zona Comercial Abierta.**
- ☞ **El panel de información sobre el directorio de empresas y su tipo de actividad.**

Por otra parte, la Estrategia integra en el tratamiento del mobiliario urbano un objetivo básico en la mejora genérica del espacio público como premisa para la dinamización y modernización del tejido empresarial extendido en la Zona Comercial Abierta.

La presencia de población y de turistas potencialmente clientes, así como sus óptimas condiciones de confort y ornato, se encuentra ineludiblemente asociado a la eficiencia del mobiliario en las diversas funciones urbanas comunes. Junto a ello, el atractivo del diseño presenta implicaciones positivas en la marca y el atractivo de la Zona, concluyendo una relevancia más destacada de lo que comúnmente se le asigna en los proyectos de reurbanización.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

La presente acción persigue la modernización y homogeneización del diseño del mobiliario como parte de la imagen de la Zona Comercial, así como subsanar deficiencias que el mismo presenta en determinados enclaves de la trama urbana.

Esta acción se formaliza en tres elementos básicos:

- ☛ **Homogeneización-extensión del mobiliario básico de asientos, buzones, custodia de bicicletas, tabloneros de anuncios y de cartelería publicitaria y papeleras.**
- ☛ **Modernización y extensión del mobiliario de alumbrado público.**
- ☛ **Soterramiento de los depósitos de recogida de residuos.**

Por último, en la configuración del sistema de accesos y el tratamiento de la movilidad que se expuso en este Plan Director para la Zona Comercial Abierta, el transporte público es un protagonista fundamental en el proceso de compensación de la oferta frente al objetivo de reducción del tráfico rodado interno y de los estacionamientos en superficie.

La presente Acción incide en lo que se ha diagnosticado como la principal debilidad del transporte público en la Zona, las deficiencias en el mobiliario urbano asociado, careciéndose por lo general de una mínima información sobre el emplazamiento de las paradas y los recorridos de las líneas operativas a lo largo y ancho del interior de la trama urbana.

Esta acción se formaliza en dos elementos básicos:

- ☛ **Emplazamiento de paneles informativos sobre la localización de paradas de guaguas y taxis y sus recorridos.**
- ☛ **Mejora del mobiliario urbano de paradas.**

Figura 84. Referencias en la selección del mobiliario urbano de descanso y esparcimiento en la Zona Comercial



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 85. Referencias en la selección del mobiliario urbano del alumbrado público en la Zona Comercial



Figura 86a. Referencias en el soterramiento de los contenedores de residuos en la Zona Comercial



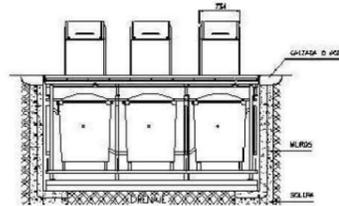
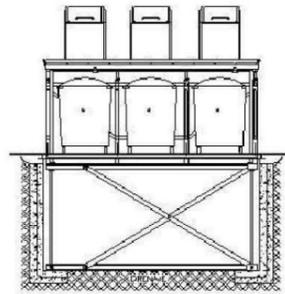
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

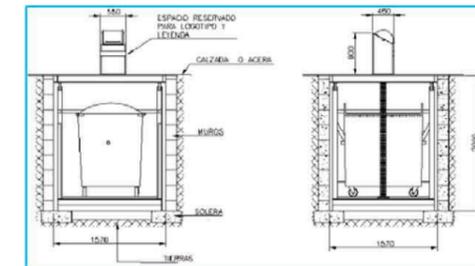
PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 86b. Referencias en el soterramiento de los contenedores de residuos en la Zona Comercial



Frente al sistema tradicional de recogida de residuos sólido se propone un sistema soterrado de contenedores donde el sistema tiene varias ventajas. En primer lugar, los sistemas subterráneos de reciclaje son más higiénicos, ya que impiden la liberación de olores. En segundo lugar, son más funcionales, ya que permiten una eliminación de residuos segura y más conveniente. Los sistemas subterráneos de reciclaje también tienen una vida útil más larga que los contenedores tradicionales y requieren menos mantenimiento, lo que permite la optimización de los circuitos de recogida y gestión de flotas - que ayudará a reducir la EMAC consumo de combustible y desgaste del vehículo. La elección de los lugares de estos equipos depende de varios factores, tales como la densidad de población y la existencia de grandes áreas comerciales, de fácil acceso para los vehículos de recogida, la inexistencia de infraestructuras subterráneas, pasarelas de paso y ancho de la carretera.

Ante las características técnicas expuestas el sistema nos proporciona un criterio estético de conjunto **Estéticos**- Embellecen el entorno donde se ubican- Libera espacio público al minimizar el mobiliario urbano utilizado en superficie **Higiénicos**- Los contenedores soterrados Alco son impermeables e inodoros.- Evitan la proliferación de parásitos en la superficie. **Accesibles**- Eliminan las barreras arquitectónicas para personas con minusvalías.- Facilitan su uso por todos los ciudadanos **Sostenibles**- Potencian el reciclaje y minimizan su huella ecológica- Fabricados con materiales 100% reciclables **Sencillos**- Favorecen el vertido de los residuos y su posterior recogida **Adaptables**- Tipología para cada sistema de recogida y clase de residuo.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 87. Referencias en la selección del mobiliario urbano del transporte público en la Zona Comercial



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.3. La Estrategia. Programa de actuación según ámbitos.

5.3.1. El Ámbito común. La Zona Comercial Abierta.

Se corresponde con la operatividad del Plan en relación con el propio dinamismo del tejido comercial y su entorno más inmediato; siempre, desde la óptica de la intervención en el espacio público.

De este modo, se procura aportar nuevos mecanismos que impulsen la revitalización y renovación del conjunto de los establecimientos a partir de acciones tipo que actúen de inercia positiva en el esfuerzo posterior del empresariado en este objetivo.

Se proponen, por tanto, un conjunto de 3 acciones cuyas características operativas abarcan casuísticas diversas (rehabilitación, puesta en uso, conocimiento, innovación, etc.).

La positiva experiencia en algunas zonas comerciales abiertas de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en la gestión común y difusión de la actividad específica de las empresas en los respectivos ámbitos, sugiere el planteamiento de un instrumento específico para el entorno de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López, adaptado a sus condiciones urbanísticas, sociales, económicas y de estrategia empresarial.

A partir del impulso gestor del Servicio de Pymes del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, de la Consejería de Economía del Cabildo de Gran Canaria y de las asociaciones empresariales de Puerto-Canteras, permitiría obtener un instrumento de coordinación y orientación del proceso de modernización de la actividad comercial y su interacción con otros entornos; generando al mismo tiempo inercias positivas que propicien la cualificación de la estructura económica.

La modernización y mejora competitiva del ámbito como área comercial dentro del municipio de Las Palmas de Gran Canaria entiende preciso generar una herramienta complementaria a la Web de promoción y gestión de la Zona Comercial, cuyo desarrollo estaría pensado para su continuidad una vez culmine el alcance operativo del Plan Director.

Por otra parte, una proporción bastante apreciable de locales dentro de la Zona Comercial Abierta se encuentran inoperativos o sin actividad alguna, constituyendo una amplia y potencial oferta comercial sin definir en el dinamismo del área.

Mediante el impulso del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y el Cabildo de Gran Canaria, constituye una acción que requiere la ineludible implicación y compromiso del propio empresariado y la coordinación de las asociaciones.

De este modo, son aspectos estructurantes a estimular en esta acción:

- La ejecución privada de actuaciones de adecentamiento o rehabilitación de los locales con vistas a la puesta en uso de al menos una proporción destacada.
- El compromiso de una oferta atractiva de alquiler y de su actividad durante un período de tiempo eficaz para mantener el dinamismo comercial de la calle o entorno.
- La coparticipación con las asociaciones empresariales en el mantenimiento de la operatividad de los mismos y el acceso de potenciales nuevos empresarios a la Zona.
- La adopción de un código de buenas prácticas sobre el tratamiento de fachadas y señalética informativa asociado al marketing de oferta de dichos locales.

El dinamismo del tejido comercial en un entorno urbano con comportamiento positivo suele verse acompañado de acontecimientos de convocatoria social en enclaves convenientemente seleccionados por su accesibilidad y atractivo, mediante los cuales se potencia la relación entre las unidades comerciales y la población, tanto residente como turista.

Estas celebraciones, gestionadas con unas condiciones singulares de creatividad, de gestión del empresariado, de marketing urbano y de selección de productos atractivos, constituirían hitos temporales con una apreciable capacidad de generación de ventas e ingresos en los establecimientos implicados.

De hecho, en la propia ciudad ha aparecido como ejemplo de referencia en la Zona Comercial de Triana el programa “*Good night Triana*” o el de “*Black Friday*” con una vocación afín a la perseguida en esta acción. En el caso anexo de Puerto-Canteras existe la experiencia de “*Playa Viva*”, aunque restringida al ámbito inmediato del Paseo de Las Canteras.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Estos acontecimientos no excluyen ni compiten con el actual desarrollo de festivales o actos de índole festiva y socio-cultural con gran calado de población que se celebran en el ámbito de la Zona, mostrándose ante los mismos como un complemento con una mayor especialización en el objetivo comercial.

Por último, la complejidad de la estructura comercial que se advierte en este Plan Director en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López requiere el desarrollo de una respuesta especializada, mediante la que se disponga constantemente de unos datos y una documentación de valor científico de alcance microescalar con la potenciar y optimizar las inercias generadas por el desarrollo de las acciones.

De este modo, se entiende de especial interés promover una línea de investigación a nivel universitario para la producción de aportaciones científicas cualificadas en esta temática, al mismo tiempo que se promueve directamente la generación de un Sistema de Información Geográfica sobre la estructura, características y potencial de innovación del tejido comercial.

Este objetivo, integrado dentro del objeto de intervención en el espacio público del presente Plan Director, se define en la realización de un proyecto de investigación que aglutine las técnicas o mecanismos de diagnóstico economista, como territorial y urbanístico, a los efectos de multiplicar el alcance y diversidad de casuísticas implicadas y su potencial tratamiento.

En relación a ello, se entiende conveniente desarrollar e intensificar el arraigo comercial del empresariado en el contexto social y económico de la Zona y del conjunto de la ciudad mediante el conocimiento de sus distintas situaciones ambientales, culturales, económicas, urbanísticas, impronta histórica, etc. y el intercambio de documentación y opiniones sobre dichos aspectos. Con un talante científico y participativo, unas jornadas anuales constituirían una adecuada herramienta en este sentido.

De unos u otros modo, las acciones-objetivos preferentes en este apartado de la Estrategia pueden definirse en los siguientes aspectos:

A.1.- Redacción del Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Mesa y López.

A.2.- Redacción de proyectos de ejecución y dirección de obra de las actuaciones en los diferentes ámbitos de la Zona Comercial Abierta.

A.3.- Potenciación de la marca “Puerto-Canteras: Comercio, Playa y Puerto”. Web municipal.

A.4.- Programa de acontecimientos comerciales de la Zona Comercial Abierta. Ferias y exposiciones.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

5.3.2. El Ámbito B. Avenida de Mesa y López I. Entre la Base Naval y Plaza de España.

Se propone delimitar como ámbito específico de actuación a considerar por su prioridad máxima en relación al Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas de Canarias el eje comercial de la Avenida de Mesa y López, en el tramo prolongado entre la Base Naval y la Plaza de España.

Se trata del enclave central de la Zona Comercial Abierta, donde la existencia unos grandes almacenes y un profuso tejido moda-calzado y de restauración, por un lado, y su función de enlace entre el frente marítimo portuario (Santa Catalina-Cruceros-Las Alcaravaneras) y el barrio de Guanarteme o la Ciudad Alta (Paseo de Chil), por otra, aglutinan un espacio urbano con una destacada vocación comercial, de ocio y turística; lo cual no excluye la función residencial.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ **La preexistencia de un desarrollo operativo consistente en la peatonalización del Eje comercial que es preciso continuar y culminar a efectos de multiplicar su impacto positivo en la mejora ambiental del entorno urbano y del atractivo del espacio público para la revitalización del comercio.**
- ☞ **La proliferación de acontecimiento culturales y de ocio en las ramblas que sugieren un refuerzo en la oferta del espacio público para el tránsito al aire libre de personas, su esparcimiento y su acogida para el disfrute de la calle, a través de lo cual se derive un mayor potencial de consumo en los establecimientos de la Zona.**
- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar la red de accesos peatonales entre la Zona y el Parque de Santa Catalina o la Playa de Las Alcaravaneras, así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.**
- ☞ **La previsión de este tramo como parte del recorrido de la línea de Transporte Público Rápido (BRT) o Metroguagua a desarrollarse a lo largo de la ciudad baja, como pieza estratégica del sistema de movilidad en Las Palmas de Gran Canaria.**
- ☞ **La consolidación de este tramo como área de vocación peatonal y del transporte público en las pautas de movilidad de la población urbana.**

- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.**

El programa operativo en el Ámbito B centra su atención en el fortalecimiento de la calle como referencia en el sistema territorial de Las Palmas de Gran Canaria en esta primera etapa del siglo XXI; indispensablemente incidido por las preferencias comerciales y de ocio en el espacio abierto y la tranquilidad-confort en la estancia al aire libre. En este escenario, la cercanía a la Playa de Las Canteras y al complejo turístico-portuario del entorno de Santa Catalina no hace más que acentuar esta oportunidad.

La dinamización del tejido comercial se centra entonces en optimizar el papel del espacio público de la Avenida de Mesa y López, entre la Base Naval y la Plaza de España, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

El concepto de calle peatonal en este caso se concibe como una figura de vía urbana en la que se produce un proceso de reurbanización de su trazado en distintas fases o etapas a los efectos de ir introduciendo la estancia pública peatonal como elemento fundamental de la movilidad en su recorrido y formalización paisajística.

Se persigue en definitiva una puesta en valor como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que redunde en la dinamización comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ **Impulsar el atractivo del ámbito interno de Mesa y López dentro de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente. Mejorar las condiciones ambientales de la avenida como eje estructurante de la actividad comercial.**
- ☞ **Impulsar el atractivo turístico del conjunto de la Zona Comercial Abierta mediante nuevas superficies de esparcimiento de los visitantes en la Avenida de Mesa y López.**
- ☞ **Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.**



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

El elemento fundamental de la operación estriba en su recorrido en etapas mediante el que se propicia un proceso de acomodación de la modalidad actual preferentemente centrada en el transporte privado y mecanizado, con sus efectos de la funcionalidad y caracterización de la calle, hacia un eje de preferente acceso peatonal, en el que la circulación quede restringida a los residentes y la carga-descarga de los comercios.

Esta transformación se entiende con un alto nivel de intensidad respecto a la respuesta que presenta en los actuales elementos que ocupan y formalizan la calle, pero también en las actuales pautas sociales y económicas asociadas al uso de la misma, tanto domésticas de accesibilidad a la vivienda y comercio como externas en las que se considera la vía como un eje de paso o de reserva de suelo para aparcamiento.

Precisamente, esta intensidad es la que recomienda el planteamiento de la actuación por anualidades, a los efectos de evitar impactos considerables en la movilidad y dinamismo urbano del área.

A tales efectos, las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres, ...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*
- *Una habilitación de áreas de esparcimiento en la vía para el desarrollo de actividades comerciales diversas.*
- *El análisis de la posible acogida enclaves o áreas de Kiss&Ride, asociadas al entorno ale y seguro de carga y descarga de pasajeros, de peatones y, en especial, de tránsito de personas con movilidad reducida.*
- *Una búsqueda de la transición horizontal de la superficie peatonal, distinguiendo preferentemente y en la medida que se reúnan las condiciones físicas adecuadas:*
 - ⇒ (a) *La franja interior de fachadas-terrazas.*
 - ⇒ (b) *La franja de circulación peatonal.*
 - ⇒ (c) *La franja de descanso, estancia, mobiliario y servicios.*
 - ⇒ (d) *La franja de tránsito de bici y/o paradas de transporte público.*

⇒ (e) *La franja de protección y amortiguación ambiental al tránsito rodado.*

Las actuaciones específicas son:

Acción B-1.a: Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre la Plaza de España y la Base Naval. Margen norte

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 1. Actuación prioritaria. <i>Adecuación de plataforma única entre el frente de fachada Norte y la Rambla. Solo rodada para el transporte público.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2017.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 1.166.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción B-1.b: Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre la Plaza de España y la Base Naval. Margen sur

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 3. Actuación secundaria. <i>Adecuación de plataforma única entre el frente de fachada Sur y la Rambla. Solo rodada para el transporte público.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 567.320 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción B-2: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle General Vives,



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

entre las calles Ruiz de Alda y Néstor de La Torre.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 2. Actuación de prioridad secundaria. <i>Ampliación de las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 148.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción B-3.a: Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 3. Actuación secundaria. <i>Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido. Potenciación de corredor comercial.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 108.640 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción B-3.b: Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final. <i>Plataforma única, con previsión solo de transporte público (Guaguas Municipales). Potenciación de corredor comercial</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 40.740 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción B-4: Adaptación de la calle Néstor de la Torre para su función exclusiva de tránsito rodado en sentido Plaza de España y C/. León y Castillo

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 1. Actuación prioritaria.
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 200.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción B-5: Reurbanización para su adecuación como plaza-parque de la rotonda de Plaza de España

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final. / Debate público desde Fase 1.
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 550.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

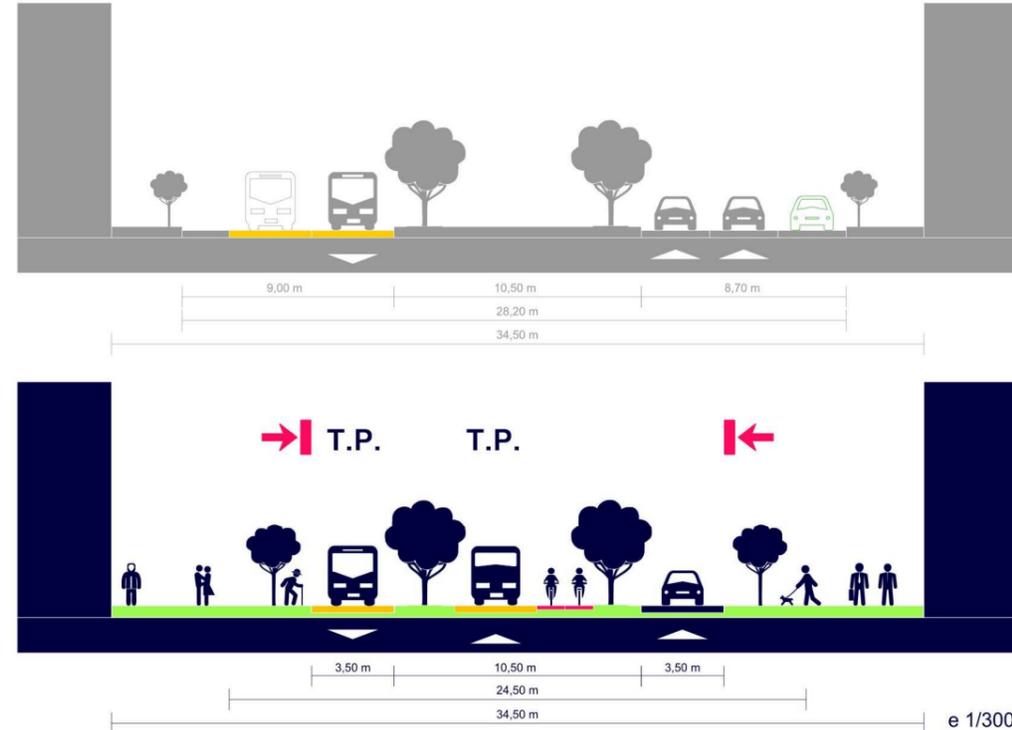
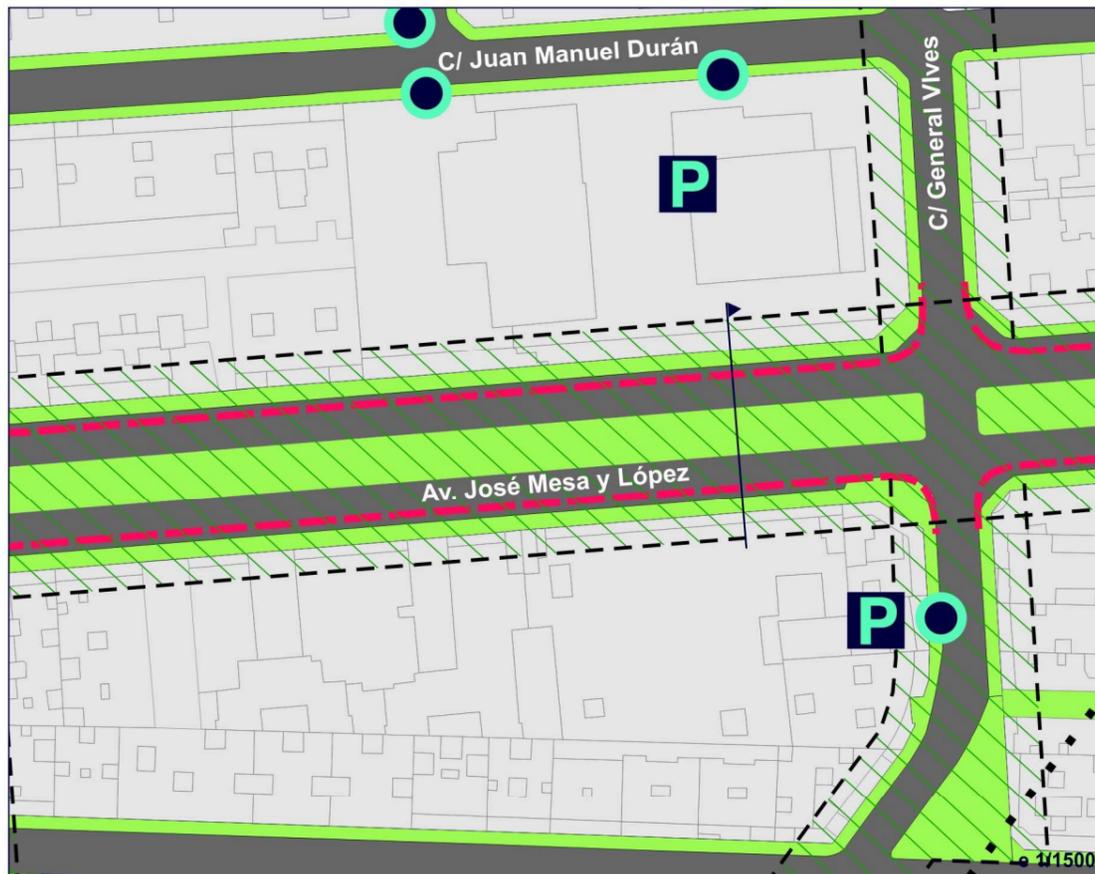


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 89a. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito B. Avenida de Mesa y López I. Entre la Base Naval y Plaza de España



Calle: Avenida José Mesa y López (tramo entre la Plaza de España y la Base Naval)

Longitud: 583 metros

Objetivos: Fortalecer el carácter peatonal de este tramo de la Av. J. Mesa y López, desocupar de tráfico privado en la avenida y vertebrar las conexiones transversales con los barrios de Alcaravaneras y Santa Catalina-Canteras

Actuaciones principales:

- Desplazamiento del tráfico privado en sentido este a la calle Néstor de la Torre
- Creación de plataforma única por donde únicamente circule transporte público
- Actuación de transición hasta la implantación del BRT y la reestructuración de Guaguas Municipales



Figura 89b. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito B. Avenida de Mesa y López I. Plaza de España



Calle: Plaza de España

Superficie: 2.100 metros cuadrado

Objetivos: Aumentar la oferta de calidad ambiental y esparcimiento en el eje estructurante de la Avda. Mesa y López, como enclave que mejore la capacidad atractora de la Zona Comercial Abierta

Actuaciones principales:

- Reurbanización de la rotonda para función de parque-plaza
- Reurbanización puntual de la rambla de Mesa y López

Plazas de aparcamiento suprimidas: 0



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.3.3. El Ámbito C. Avenida de Mesa y López II. Entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme.

Se trata del enclave de relevancia en la Zona Comercial Abierta por la vocación de relacionarse con la Playa de Las Canteras, aglutinando entre ambas parte un espacio urbano con una destacada vocación comercial, de ocio y turística; lo cual no excluye la función residencial.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar la red de accesos peatonales y de recorridos en bici entre la Zona y la Playa de Las Canteras, así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.**
- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.**

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Persiguiendo un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ Impulsar el atractivo del ámbito interno de Mesa y López dentro de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal y el recorrido en bici con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente.
- ☞ Impulsar el atractivo turístico del conjunto de la Zona Comercial Abierta mediante nuevas superficies de esparcimiento de los visitantes en la Avenida de Mesa y López.

- ☞ Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.

Las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres,...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*
- *Una habilitación de áreas de recorridos aptos para el transporte en bici.*

Las actuaciones específicas son:

Acción C-1: Mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 2. Actuación primaria. <i>Ampliación de las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y uno de aparcamiento en cada sentido, carril bici en lado norte y carril bus en lado sur</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2018.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 2.524.720 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

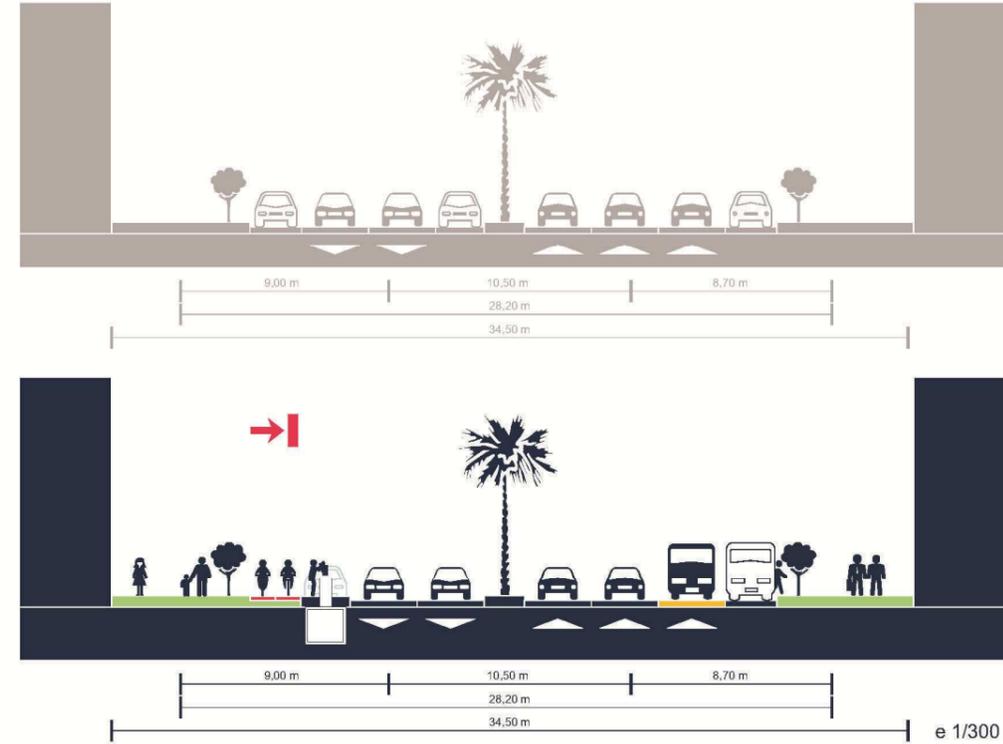
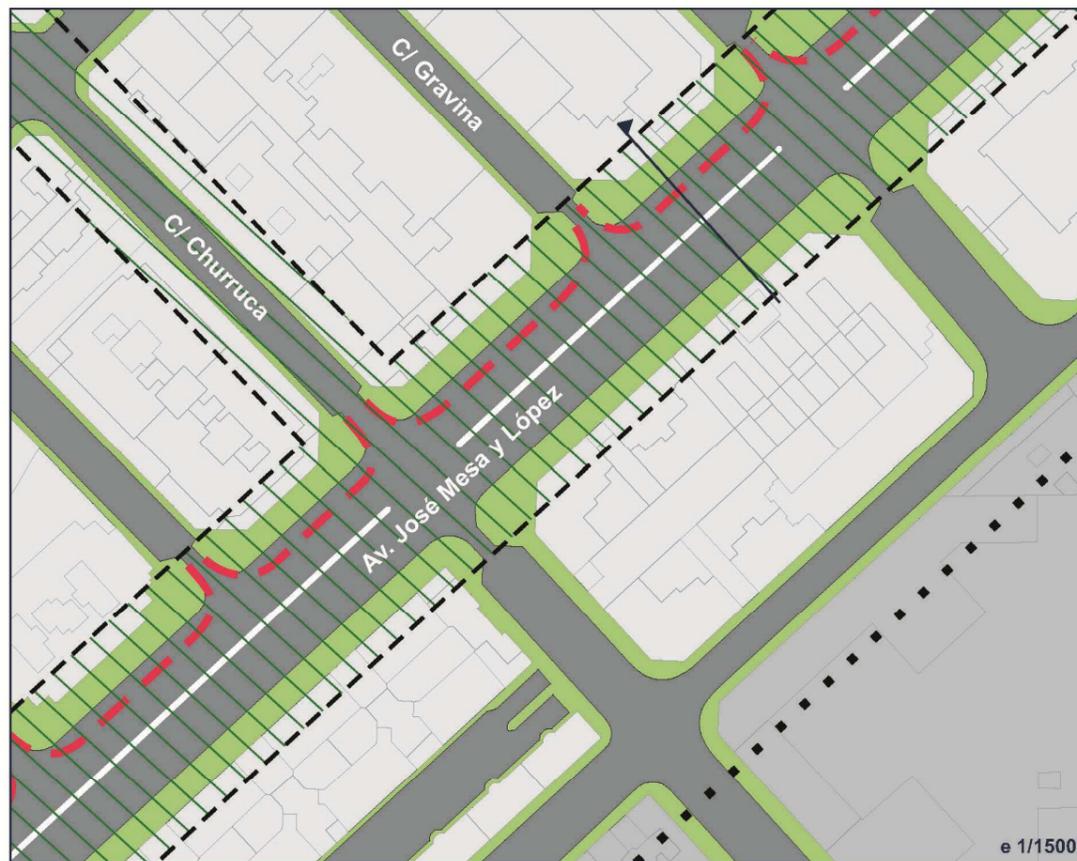


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

Figura 90. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito C. Avenida de Mesa y López II. Entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme



Calle: Avenida José Mesa y López (tramo entre la Plaza de España y la Plaza de América)

Longitud: 798 metros

Objetivos: Reforzar el eje comercial de Mesa y López en este tramo, vertebrar las conexiones peatonales transversales con la Playa de Las Canteras y la plaza Juan de Río Ayala y potenciar la futura prolongación de la avenida hacia el Auditorio Alfredo Kraus

Actuaciones principales:

- Supresión de aparcamientos en mediana en el carril con sentido oeste
- Creación de un carril bici en el margen norte
- Instalación de plataformas con contenedores soterrados

Plazas de aparcamiento suprimidas: 100



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.3.4. El Ámbito D. Entorno del Mercado Central.

Se trata del enclave de relevancia en la Zona Comercial Abierta por la función que presenta el Mercado Central como dotación tradicional para el abastecimiento de productos básicos a la población urbana, aglutinando en torno a la misma un tejido comercial diverso y una implicación estratégica en el dinamismo urbano del Istmo de Guanarteme.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ La oportunidad urbanística de estructurar la red de accesos peatonales y de recorridos en bici en el entorno urbano del área, así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.
- ☞ La oportunidad de definir un enclave singular en la oferta de ocio y esparcimiento vinculado a la actividad comercial.
- ☞ La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Persiguiendo un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ Impulsar el atractivo del ámbito interno de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente.

- ☞ Mejorar las condiciones ambientales del espacio urbano como centro estructurante de la actividad comercial en la Z.C.A..
- ☞ Impulsar el atractivo turístico del conjunto de la Zona Comercial Abierta mediante nuevas superficies de esparcimiento de los visitantes en el área de Mesa y López, aprovechando la oportunidad de definir en el Mercado Central un enclave singular en la oferta de ocio y esparcimiento vinculado a la actividad comercial.
- ☞ Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.

El elemento fundamental de la operación estriba en su recorrido en etapas mediante el que se propicia un proceso de acomodación de la modalidad actual preferentemente centrada en el transporte privado y mecanizado, con sus efectos de la funcionalidad y caracterización de la calle, hacia un eje de preferente acceso peatonal, en el que la circulación quede restringida a los residentes y la carga-descarga de los comercios.

Esta transformación se entiende con un alto nivel de intensidad respecto a la respuesta que presenta en los actuales elementos que ocupan y formalizan la calle, pero también en las actuales pautas sociales y económicas asociadas al uso de la misma, tanto domésticas de accesibilidad a la vivienda y comercio como externas en las que se considera la vía como un eje de paso o de reserva de suelo para aparcamiento.

Precisamente, esta intensidad es la que recomienda el planteamiento de la actuación por anualidades, a los efectos de evitar impactos considerables en la movilidad y dinamismo urbano del área.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

A tales efectos, las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres, ...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*
- *Una habilitación de áreas de esparcimiento en la vía para el desarrollo de actividades comerciales diversas.*

Las actuaciones específicas son:

Acción D-1: Reurbanización para su adecuación como espacio peatonal del entorno del Mercado Central y mejora del entorno urbano.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 13. Actuación secundaria. <p><i>Perímetro comprendido entre las calles Néstor de la Torre, Pí y Margall, Galicia y Alemania, incorporando las plazoletas en la Calle Menéndez y Pelayo.</i></p>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 1.584.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción D-2.a: Homogeneización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 2. Actuación secundaria.
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2019. <p><i>Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido. Potenciación de corredor comercial.</i></p>
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 175.400 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

Acción D-2.b: Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2019. <p><i>Plataforma única, con previsión solo de transporte público (BRT y Guaguas Municipales). Potenciación como corredor comercial.</i></p>
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 65.100 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción D-3: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Alemania y Néstor de La Torre.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 3. Actuación de prioridad secundaria. <p><i>Ampliación de las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación.</i></p>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 66.300 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

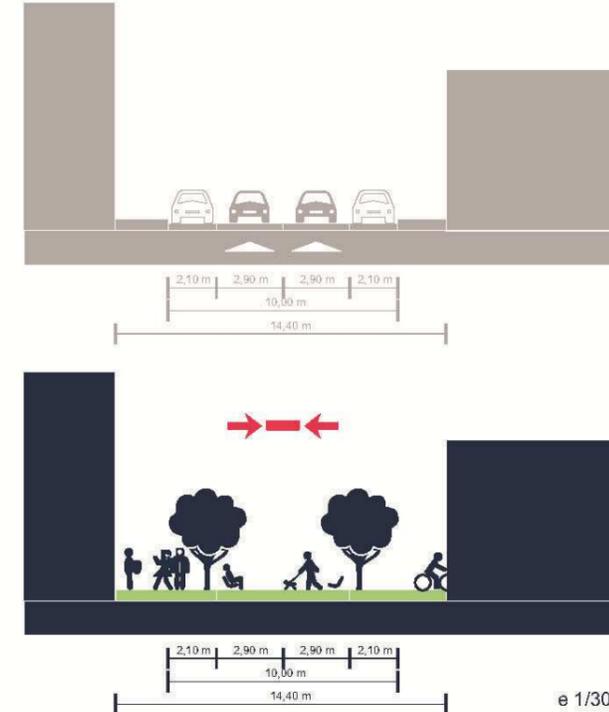
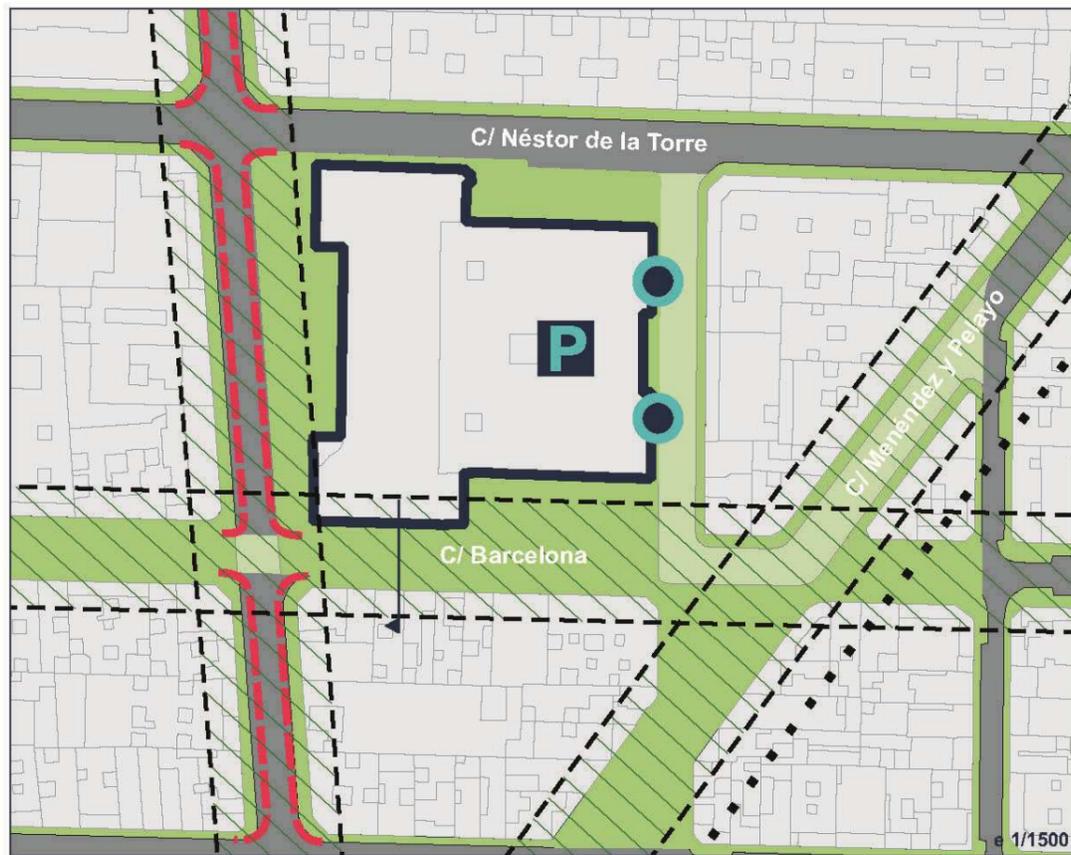


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 91. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito D. Entorno del Mercado Central



Calle: Entorno del Mercado Central

Objetivos: Enriquecer la oferta comercial y de ocio del entorno de Mercado Central, fortalecer la conexión peatonal entre la Plaza de España y la Playa de Las Alcaravanas y , junto a la actuación de la C/General Mas de Gaminde, con el Parque del Estadio Insular

Actuaciones principales:

- Creación de plataforma única en el entorno del Mercado Central (tramos de la C/Barcelona, C/Valencia y C/Menéndez y Pelayo)
- Mejoras ambientales
- Mejoras de accesibilidad

Plazas de aparcamiento suprimidas:

- C/Barcelona: 40
- C/Menéndez y Pelayo: 40



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

5.3.5. El Ámbito E. Entorno urbano entre la Avenida de Mesa y López y el Parque del Estadio Insular.

Se trata del enclave de gran oportunidad para la dinamización del tejido en la Zona Comercial Abierta.

La reciente habilitación del Parque del Estadio Insular, unido al retroceso importante de la actividad comercial a partir de la supresión de la dotación deportiva, se acompaña de un ámbito estructurado en vías de moderada capacidad y cuya función es ajustable a favor de generar un gran espacio de calidad ambiental y ocio vinculado a un tejido económico moderno e innovador.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar y ampliar la red de accesos peatonales y de recorridos en bici en el entorno urbano del área, así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.**
- ☞ **La oportunidad de definir un área singular en la oferta de ocio y esparcimiento vinculado a la actividad comercial, como espacio de conexión de dos nodos estratégicos de la actividad de esta área de la ciudad (el eje comercial de Mesa y López y el Parque del Estadio Insular).**
- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.**
- ☞ **La necesaria atención al proceso de degradación y abandono de los establecimientos comerciales en el ámbito, de modo que se recuperen los mismos como recursos para la generación de empleo y bienestar de la población.**

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la ampliación de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Se persigue un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ **Impulsar el atractivo del ámbito interno de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente.**
- ☞ **Mejorar las condiciones ambientales del espacio urbano como eje de la actividad comercial en la Z.C.A., en complementación con la Avenida de Mesa y López.**
- ☞ **Impulsar el atractivo turístico del conjunto de la Zona Comercial Abierta mediante nuevas superficies de esparcimiento de los visitantes en el área urbana, aprovechando la oportunidad de definir en el Parque del Estadio Insular un enclave singular en la oferta de ocio y esparcimiento vinculado a la actividad comercial.**
- ☞ **Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.**

El elemento fundamental de la operación estriba en su recorrido en etapas mediante el que se propicia un proceso de acomodación de la modalidad actual preferentemente centrada en el transporte privado y mecanizado, con sus efectos de la funcionalidad y caracterización de la calle, hacia un eje de preferente acceso peatonal, en el que la circulación quede restringida a los residentes y la carga-descarga de los comercios.

Esta transformación se entiende con un alto nivel de intensidad respecto a la respuesta que presenta en los actuales elementos que ocupan y formalizan la calle, pero también en las actuales pautas sociales y económicas asociadas al uso de la misma, tanto domésticas de accesibilidad a la vivienda y comercio como externas en las que se considera la vía como un eje de paso o de reserva de suelo para aparcamiento.

Precisamente, esta intensidad es la que recomienda el planteamiento de la actuación por anualidades, a los efectos de evitar impactos considerables en la movilidad y dinamismo urbano del área.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

A tales efectos, las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres, ...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*
- *Una habilitación de áreas de esparcimiento en la vía para el desarrollo de actividades comerciales diversas.*

Las actuaciones específicas son:

Acción E-1: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle General Mas de Gaminde.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2020. <i>Potenciación como corredor comercial.</i>
<i>Coste de referencia:</i>	• 1.900.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción E-2.a: Edificio de aparcamientos *bajo la C/ Manuel González Martín.*

<i>Prioridad:</i>	• Fase 2. Actuación de prioridad primaria. <i>Aparcamiento subterráneo bajo la C/ Manuel González Martín, entre las calles Concepción Arenal y Pío XII, junto al Parque de Estadio. 152 plazas.</i>
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2018.
<i>Coste de referencia:</i>	• 3.240.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Planes de cooperación u otros.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Acción E-2.b: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 2. Actuación de prioridad secundaria.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	• 581.400 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción E-3: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Barcelona, entre C/ General Más de Gaminde y C/ Concepción Arenal.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	• 481.800 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción E-4: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Concepción Arenal, entre C/ Barcelona y C/ Néstor de la Torre.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	• 298.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción E-5.a: Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 3. Actuación de prioridad secundaria.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2019. <i>Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido Potenciación como corredor comercial.</i>
<i>Coste de referencia:</i>	• 145.600 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción E-4.b: Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2020. <i>Plataforma única, con previsión solo de transporte público (BRT y Guaguas Municipales). Potenciación como corredor comercial.</i>
<i>Coste de referencia:</i>	• 54.600 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Acción E-6: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Pío XII, entre las calles Víctor Hugo y C/ Manuel González Martín.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final. <p><i>Ampliación las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación.</i></p>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 342.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción E-7: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Pí y Margall y Víctor Hugo.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 3. Actuación de prioridad secundaria. <p><i>Ampliación las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación.</i></p>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 95.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.



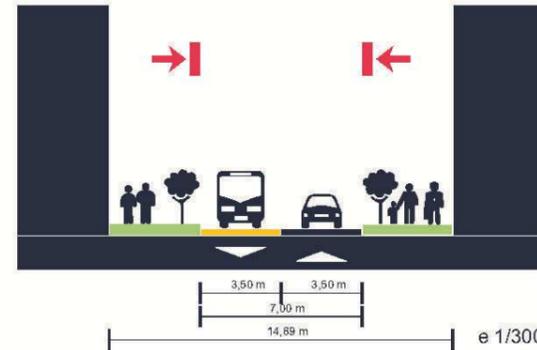
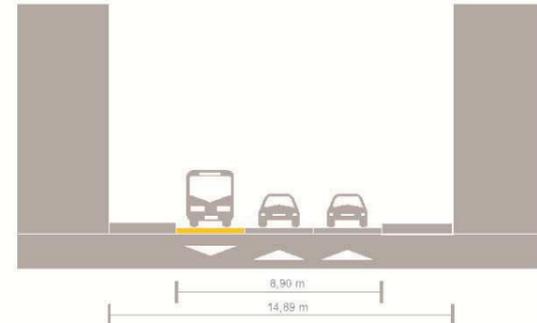
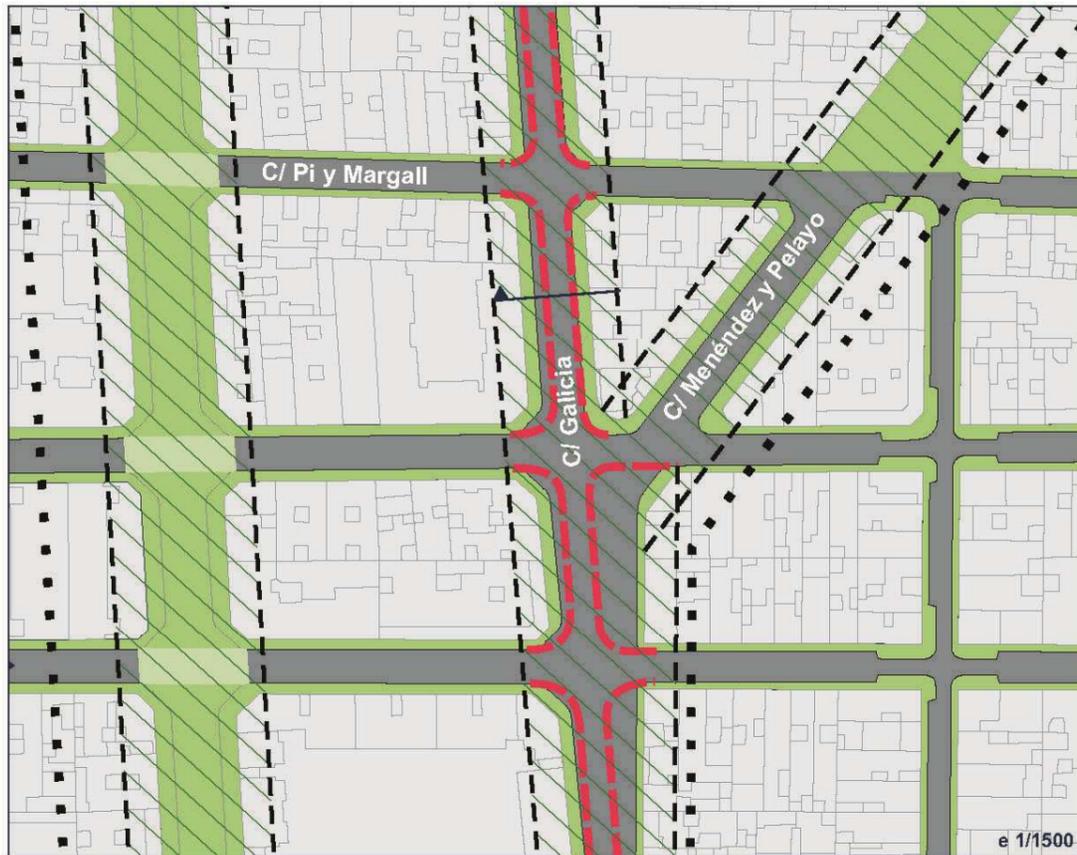
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria



Figura 92. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito E. Entorno entre la Avenida de Mesa y López y el Parque del Estadio Insular. Calle Pío XII



Calle: Eje Pío XII - Galicia

Objetivos: Potenciar la conexión peatonal entre la Av. José Mesa y López con el Mercado Central y el Parque del Estadio Insular

Actuaciones principales:

- Ampliación de aceras en el eje formado por las cales Pío XII y Galicia
- Mejoras ambientales
- Mejoras de accesibilidad
- Actuación de transición hasta la implantación del BRT y la reestructuración de Guaguas Municipales

Actuaciones paralelas: Reordenación del tráfico y mejoras en las calles Leopoldo Matos y Alemania

Plazas de aparcamiento suprimidas: 16

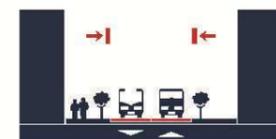
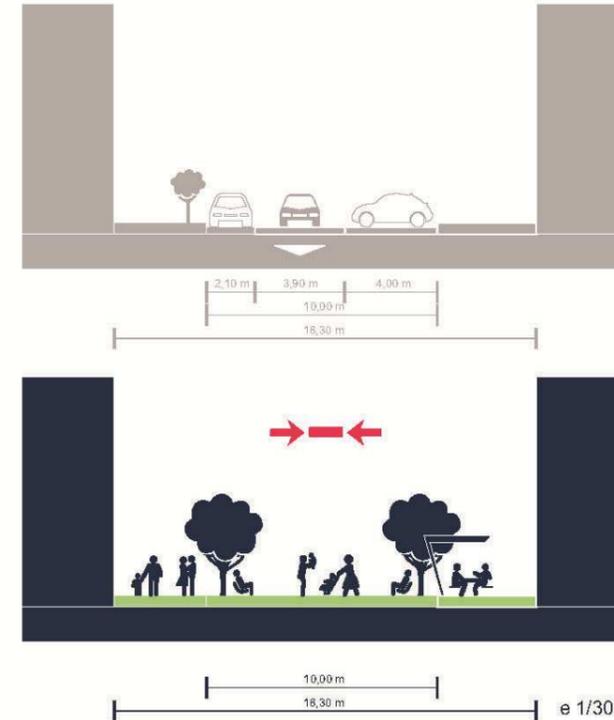
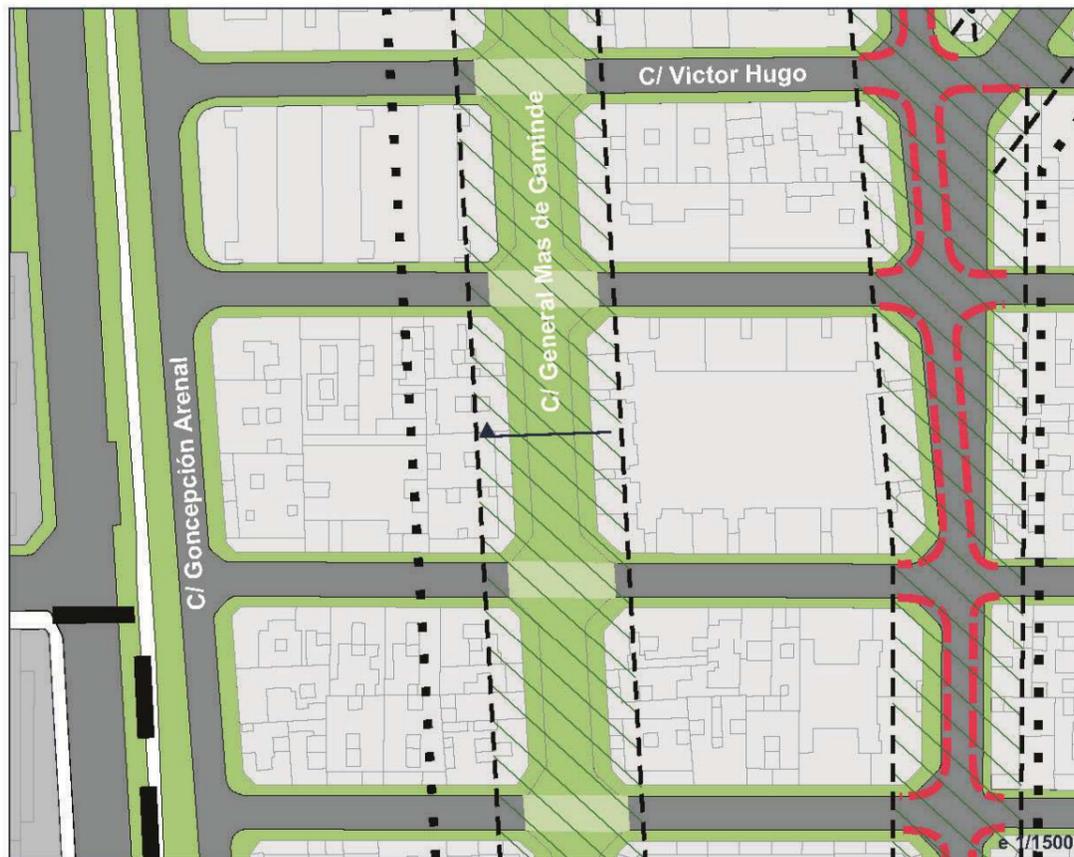




Figura 93. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito E. Entorno entre la Avenida de Mesa y López y el Parque del Estadio Insular. Calle Más de Gaminde



Calle: General Mas de Gaminde

Longitud: 486 metros

Objetivos: Potenciar y articular las conexiones peatonales entre la Av. José Mesa y López y el Mercado Central con el Parque del Estadio Insular

Actuaciones principales:

- Creación de plataforma única
- Mejoras ambientales

Actuación paralela:

- Creación de un edificio de aparcamientos junto al Parque del Estadio Insular accesible desde el Paseo de Chil y desde la calle Concepción Arenal
- Reordenación del tráfico en el barrio de Alcaravaneras estableciendo un anillo perimetral de circulación formado por las calles Néstor de la Torre, Luis Antúñez, Ing. Salinas y Copcepción Arenal

Plazas de aparcamiento suprimidas: 132

5.3.6. El Ámbito F. **Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y la calle Fernando Guanarteme.**

Se trata del enclave de relevancia en la Zona Comercial Abierta por la vocación de relacionarse con la Playa de Las Canteras, aglutinando entre ambas partes un espacio urbano con una destacada vocación comercial, de ocio y turística; lo cual no excluye la función residencial.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar la red de accesos peatonales y de recorridos en bici entre la Zona y la Playa de Las Canteras, así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.**
- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.**

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Persiguiendo un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ Impulsar el atractivo del ámbito interno de Mesa y López dentro de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal y el recorrido en bici con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente.
- ☞ Impulsar el atractivo turístico del conjunto de la Zona Comercial Abierta mediante nuevas superficies de esparcimiento de los visitantes en la Avenida de Mesa y López.

- ☞ Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.
- ☞ Aprovechar la inercia de actividad generada con la implantación del Parque Deportivo de la CICER, de modo que se deriven dinamismos positivos en el comercio de la Z.C.A.
- ☞ Aprovechar la inercia de actividad prevista con la implantación del Parque Deportivo de La Minilla, de modo que se deriven dinamismos positivos en el comercio de la Z.C.A.

Las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres,...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*
- *Una habilitación de áreas de recorridos aptos para el transporte en bici.*



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Las actuaciones específicas son:

Acción F-1: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Ruiz de Alda, entre las calles Galicia y Bernardo de La Torre, como continuación de la fase anterior y su conexión con C/ Rafael Almeida.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 2. Actuación primaria.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2018.
<i>Coste de referencia:</i>	• 72.800 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción F-2: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Rafael Almeida, entre las calles Thomas Alva Edison y Bernardo de La Torre, como corredor transversal.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 2. Actuación primaria.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2018.
<i>Coste de referencia:</i>	• 240.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción F-3: Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Pizarro, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 3. Actuación de prioridad secundaria.
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	• 620.500 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

Acción F-4: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Churruca, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.

<i>Prioridad:</i>	• Fase 4. Actuación final. <i>Ampliación de las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento.</i>
<i>Programación temporal:</i>	• Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	• 165.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	• Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.

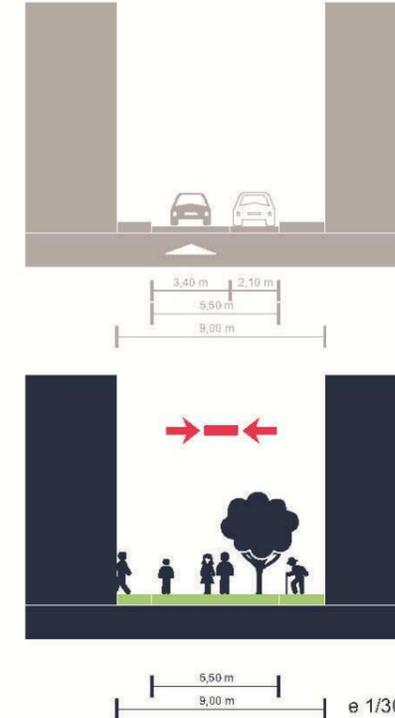


Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 94. Referencia gráfica de actuación en el Ámbito F. Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y la calle Fernando Guanarteme. Calle Rafael Almeida



Calle: Rafael Almeida

Longitud: 212 metros

Objetivos: Impulsar la conexión peatonal entre el eje comercial de Mesa y López y la playa de Las Canteras y reforzar sendos espacios peatonales como son la Plazoleta de Farray y la calle Ruiz de Alda

Actuaciones principales:

- Creación de plataforma única
- Mejoras ambientales

Plazas de aparcamiento suprimidas: 18



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

5.3.7. El Ámbito G. Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y la Playa de Las Alcaravaneras.

Se trata del enclave de relevancia en la Zona Comercial Abierta por la vocación de relacionarse con la Playa de Las Alcaravaneras, aglutinando entre ambas partes un espacio urbano con una destacada vocación comercial, de ocio y de deportes náuticos; lo cual no excluye la función residencial.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar la red de accesos peatonales y de recorridos en bici entre la Zona y la Playa de Las Alcaravaneras así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.**
- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.**

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Persiguiendo un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ Impulsar el atractivo del ámbito interno de Mesa y López dentro de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal y el recorrido en bici con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente.
- ☞ Impulsar el atractivo turístico del conjunto de la Zona Comercial Abierta mediante nuevas superficies de esparcimiento de los visitantes en el entorno urbano asociado.

- ☞ Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.
- ☞ Aprovechar la inercia de actividad generada con el ocio de la Playa de Las Alcaravaneras y el Club Náutico como gran espacio libre de la ciudad.

Las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres, ...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*

Acción G-1: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Barcelona, entre las calles Alemania y León y Castillo.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fase 3. Actuación de prioridad secundaria. <p><i>Ampliación de la acera en el margen derecho, dejando solo un carril de circulación. Potenciación como corredor transversal hacia la Playa de Las Alcaravaneras y el espacio deportivo.</i></p>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● 76.860 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

5.3.8. El Ámbito H. Actuaciones transversales entre la Zona Comercial Abierta y La Minilla.

Se trata del enclave singular dentro de la Zona Comercial Abierta por la función conectora con el tramo de cota superior en que se desarrolla La Minilla, donde está prevista una actuación de parque deportivo y ambiental de gran potencial de atracción de posibles clientes. Dicha franja acentuará aún más su condición conectora entre la población de esa zona urbana y la Playa de Las Canteras, teniendo en el eje de la Avenida de Mesa y López, entre la Plaza de España y la de América, zona obligada de paso.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este ámbito de actuación representativo del conjunto de la Zona Comercial Abierta, a saber:

- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar la red de accesos peatonales y de recorridos en bici entre la Zona y el nuevo barrio de La Minilla así como sus efectos en la calidad ambiental del entorno urbano y en el atractivo comercial de la Zona.**
- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones de cualificación ambiental del entorno urbano a través de la vegetación como variable de potenciación del ornato, el confort y la calidad del espacio público para el disfrute de la población potencialmente cliente del tejido comercial.**

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Persiguiendo un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ Impulsar el atractivo del ámbito interno de Mesa y López dentro de la Zona Comercial Abierta mediante la ampliación de la superficie peatonal con óptimas condiciones de confort y acceso de la población potencialmente cliente.

- ☞ Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.
- ☞ Aprovechar la inercia de actividad prevista con la implantación del Parque Deportivo de La Minilla, de modo que se deriven dinamismos positivos en el comercio de la Z.C.A.

Las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres,...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una estrategia de transición en la vía que lleve de una circulación de aproximación y/o destino a una de residentes y servicios.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Acción H-1: Mejora del entorno urbano y accesibilidad, en la Calle Daoíz, como conexión transversal entre la Calle Pizarro, Avda. Mesa y López y la Plaza Juan del Río Ayala.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final. <i>Ampliación de la acera, dejando un solo carril y acceso a aparcamiento subterráneo.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 98.800 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Planes de cooperación u otros.

Acción H-2: Escaleras de acceso entre Plaza de Juan del Río Ayala y espacio libre y deportivo en La Minilla.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 270.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Planes de cooperación u otros.

Acción H-3: Pasarela de conexión entre espacio libre de La Minilla, Paseo de Chil y Calle Más de Gaminde.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final.
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2020.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 1.240.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Planes de cooperación u otros.

5.3.9. El Ámbito I y J. Actuaciones complementarias asociadas al reajuste de la movilidad.

Se trata de dos actuaciones que engloban en el tratamiento del sistema viario y de movilidad resultante del desarrollo de las anteriores actuaciones en la Zona Comercial Abierta de Mesa y López, de modo que se minimice el efecto negativo sobre la población residente y usuaria del ámbito.

Varios son los aspectos que en su combinación y coincidencia espacial justifican y delimitan la selección de este apartado, a saber:

- ☞ **La oportunidad urbanística de estructurar el sistema de movilidad hacia los mecanismos de calmado del tráfico y de impulso de las modalidades de transporte sostenible.**
- ☞ **La susceptibilidad del ámbito para acoger actuaciones que mejoren el equilibrio entre el dinamismo del sistema viario, más o menos vinculado a la actividad comercial, y la función del espacio público para la revitalización del tejido económico.**

La dinamización del tejido comercial se centra en optimizar el papel del espacio público de las calles y el conjunto de la trama, priorizando la estructuración de la red de movilidad peatonal en este entorno y resolver problemas de estancamiento y obsolescencia de actividad heredados en buena parte de los establecimientos.

Persiguiendo un estímulo en la valorización del eje urbano de Mesa y López como área neurálgica de estancia y esparcimiento de la población y como área de intenso tránsito turístico que propicie la dinamización del tejido económico comercial.

Los objetivos básicos perseguidos son:

- ☞ Impulsar el atractivo del ámbito interno de Mesa y López dentro de la Zona Comercial Abierta mediante la habilitación de una red de accesos en el espacio urbano anexo que resulte compatible con la actividad comercial.

- ☞ Impulsar la renovación e innovación del tejido comercial asociado a espacios públicos inmediatos y dotados de adecuadas condiciones de confort y ambientales.

Las obras integran entre otros los siguientes aspectos relevantes:

- *La liberación de la franja peatonal existente.*
- *La eliminación de barreras arquitectónicas (vallados, señalética, parterres,...).*
- *La reubicación de los depósitos de recogida de residuos fuera del ámbito de la calle.*
- *Una limitación de los usos horarios de las zonas reservadas a carga/descarga y reservas de estacionamiento.*

Acción I-1: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Leopoldo Matos, entre las calles Pio XII y Alemania.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fase 2. Actuación de prioridad primaria. <i>Ampliación de las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación en cada sentido.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anualidad 2018.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 64.350 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Planes de cooperación u otros.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Acción I-2: Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Alemania.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 2. Actuación de prioridad primaria. <i>Ampliación de las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2018.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 516.200 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Planes de cooperación u otros.

Acción J-1: Edificio de aparcamientos.

<i>Prioridad:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fase 4. Actuación final. <i>Aparcamiento subterráneo/aéreo bajo el Paseo de Chil, entre las calles Manuel González Martín y Alfredo Calderón, junto a la Calle Concepción Arenal. 384 plazas.</i>
<i>Programación temporal:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anualidad 2019.
<i>Coste de referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"> 6.120.000 euros.
<i>Fuente de financiación:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Planes de cooperación u otros.

5.3.10. Resumen de actuaciones según Ámbito.

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
€ ÁMBITO A. ACTUACIONES COMUNES						
(A-1)	Redacción del Plan Director de la Zona Comercial Abierta.	F.1. Prioritaria	90.000 euros	90.000 euros	0	0
(A-2)	Redacción de proyectos de ejecución y dirección de obra de las actuaciones en los diferentes ámbitos de la Zona Comercial Abierta.	F.1. Prioritaria	410.000 euros	410.000 euros	0	0
(A-3)	Potenciación de la marca "Mesa y López". Web municipal.	F.1. Prioritaria	30.000 euros	0	0	30.000 euros
(A-4)	Programa de acontecimientos de feria y exposiciones.	F.2. Primaria	60.000 euros	0	0	60.000 euros
(A-5)	Renovación del mobiliario urbano y señalética en la Zona Comercial.	F.2. Primaria	500.000 euros	0	0	500.000 euros
€ ÁMBITO B. AVDA. MESA Y LÓPEZ I						
(B-1.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Margen Norte.	F.1. Prioritaria	1.166.000 euros	1.166.000 euros	0	0
(B-1.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Margen Sur.	F.3. Secundaria	567.320 euros	567.320 euros	0	0
(B-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle General Vives, entre las calles Ruiz de Alda y Néstor de La Torre.	F.3. Secundaria	148.000 euros	148.000 euros	0	0
(B-3.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López.	F.3. Secundaria	108.640 euros	108.640 euros	0	0
(B-3.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López.	F.4. Final	40.740 euros	40.740 euros	0	0
(B-4)	Adaptación de la Calle Néstor de la Torre para su función exclusiva de tránsito rodado en sentido Plaza de España-Calle León y Castillo	F.1. Prioritaria	200.000 euros	200.000 euros	0	0
(B-5)	Reurbanización para su adecuación como plaza-parque de la rotonda de la Plaza de España.	F.4. Final	550.000 euros	550.000 euros	0	0
€ ÁMBITO C. AVDA. MESA Y LÓPEZ II						
(C-1)	Mejora del entorno urbano de la Avda. Mesa y López, entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme.	F.2. Primaria	2.524.720 euros	2.524.720 euros	0	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
€ ÁMBITO D. ENTORNO DEL MERCADO CENTRAL						
(D-1)	Reurbanización para su adecuación como espacio peatonal del entorno del Mercado Central.	F.3. Secundaria	1.584 000 euros	1.584 000 euros	0	0
(D-2.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona.	F.3. Secundaria	175 400 euros	175 400 euros	0	0
(D-2.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona.	F.4. Final	65 100 euros	65 100 euros	0	0
(D-3)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Alemania y Néstor de La Torre	F.3. Secundaria	66 300 euros	0	65 100 euros	0
€ ÁMBITO E. ENTORNO ENTRE LA AVDA. MESA Y LÓPEZ Y EL PARQUE DEL ESTADIO INSULAR						
(E-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle General Mas de Gaminde.	F.4. Final	1.900.000 euros	1.900.000 euros	0	0
(E-2.a)	Aparcamiento subterráneo en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.	F.2. Primaria	3.240.000 euros	3.240.000 euros	0	0
(E-2.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.	F.3. Secundaria	581.400 euros	581.400 euros	0	0
(E-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Barcelona, entre C/ General Más de Gaminde y C/ Concepción Arenal.	F.4. Final	481.800 euros	481.800 euros	0	0
(E-4)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Concepción Arenal, entre C/ Barcelona y C/ Néstor de la Torre.	F.4. Final	298.000 euros	298.000 euros	0	0
(E-5.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo.	F.3. Secundaria	145.600 euros	145.600 euros	0	0
(E-5.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo.	F.3. Secundaria	54.600 euros	54.600 euros	0	0
(E-6)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Pío XII, entre las calles Víctor Hugo y C/ Manuel González Martín.	F.4. Final	342.000 euros	342.000 euros	0	0
(E-7)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Pí y Margall y Víctor Hugo.	F.3. Secundaria	95.000 euros	95.000 euros	0	0
€ ÁMBITO F. CORREDORES TRANSVERSALES ENTRE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA Y LA CALLE FERNANDO GUANARTEME						
(F-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Ruíz de Alda, entre las calles Galicia y Bernardo de La Torre, como continuación de la fase anterior y su conexión con C/ Rafael Almeida.	F.2. Primaria	72.800 euros	0	72.800 euros	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
(F-2)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Rafael Almeida, entre las calles Thomas Alva Edison y Bernardo de La Torre.	F.2. Primaria	240.000 euros	0	240.000 euros	0
(F-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Pizarro, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.	F.3. Secundaria	620.500 euros	0	620.500 euros	0
(F-4)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Churruca, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.	F.4. Final	165.000 euros	0	165.000 euros	0
€ ÁMBITO G. CORREDORES TRANSVERSALES ENTRE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA Y LA PLAYA DE LAS ALCARAVANERAS						
(G-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Barcelona, entre las calles Alemania y León y Castillo.	F.3. Secundaria	76.860 euros	0	76.860 euros	0
€ ÁMBITO H. CONEXIÓN PEATONAL CON LOS ESPACIOS LIBRES Y DEPORTIVOS EN LA MINILLA						
(H-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Daoíz, como conexión transversal entre la Calle Pizarro, Avda. Mesa y López y la Plaza Juan del Río Ayala.	F.4. Final	98.800 euros	0	98.800 euros	0
(H-2)	Escaleras de acceso entre Plaza de Juan del Río Ayala y espacio libre y deportivo en La Minilla.	F.4. Final	270.000 euros	0	270.000 euros	0
(H-3)	Pasarela de conexión entre espacio libre de La Minilla, Paseo de Chil y Calle Más de Gaminde.	F.4. Final	1.240.000 euros	0	1.240.000 euros	0
€ ÁMBITO I. CONEXIÓN PEATONAL CON LOS ESPACIOS LIBRES Y DEPORTIVOS EN LA MINILLA						
(I-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Leopoldo Matos, entre las calles Pio XII y Alemania.	F.2. Primaria	64.350 euros	0	64.350 euros	0
(I-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación, en la Calle Alemania.	F.2. Primaria	516.200 euros	0	516.200 euros	0
€ ÁMBITO J. EDIFICIOS DE APARCAMIENTOS						
(J-1)	Aparcamiento subterráneo/aéreo bajo el Paseo de Chil, entre las calles Manuel González Martín y Alfredo Calderón, junto a la Calle Concepción Arenal.	F.4. Final	6.120.000 euros	0	0	6.120.000 euros



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

ÁMBITO	TOTAL
→ ÁMBITO A. ACTUACIONES COMUNES.	1.090.000
→ ÁMBITO B. AVDA. MESA Y LÓPEZ I	2.780.700
→ ÁMBITO C. AVDA. MESA Y LÓPEZ II	2.524.720
→ ÁMBITO D. ENTORNO DEL MERCADO CENTRAL	1.890.800
→ ÁMBITO E. ENTORNO ENTRE LA AVDA. MESA Y LÓPEZ Y EL PARQUE DEL ESTADIO INSULAR	7.138.400
→ ÁMBITO F. CORREDORES TRANSVERSALES ENTRE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA Y LA CALLE FERNANDO GUANARTEME	1.098.300
→ ÁMBITO G. CORREDORES TRANSVERSALES ENTRE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA Y LA PLAYA DE LAS ALCARAVANERAS	76.860
→ ÁMBITO H. CONEXIÓN PEATONAL CON LOS ESPACIOS LIBRES Y DEPORTIVOS EN LA MINILLA	1.608.800
→ ÁMBITO I. CONEXIÓN PEATONAL CON LOS ESPACIOS LIBRES Y DEPORTIVOS EN LA MINILLA	580.550
→ ÁMBITO J. EDIFICIOS DE APARCAMIENTOS	6.120.000
→ TOTAL DEL PLAN DIRECTOR	24.909.130



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.4. La Estrategia. Proceso temporal.

5.4.1. Fase 1. Las actuaciones prioritarias.

Una primera Fase se centraría en lo que se concibe como el corazón urbano de la Zona Comercial Abierta, representado en la Avenida de Mesa y López y el entorno del Mercado Central.

Persigue desarrollar un primer avance en la redefinición estructural del espacio público de calle, volcándolo hacia una vocación más prevalente de zona de paseo, estancia, calidad ambiental y acogida de funciones vinculadas a la renovación de la actividad comercial (ocio, turismo, cultura, juegos-deportes, gastronomía, etc.).

Con el diseño de los proyectos de ejecución y la puesta en valor de la estructura de gestión de la Zona comercial, esta Fase incluye los siguientes capítulos de:

- Culminación del proceso peatonizador en el margen norte de la Avenida de Mesa y López, entre la Base Naval y la Plaza de España, derivándolo hacia una plataforma única entre el frente de fachada y la rambla. En la misma, se continuaría restringiendo la transitabilidad de vehículos al transporte público, en condiciones de confort y plena seguridad en la movilidad peatonal. En ésta se pone en valor la relación del uso público en la calle con el valor ambiental de la arboleda en la rambla, potenciando su vocación definitoria del paisaje urbano de Mesa y López.
- La ampliación de la acogida y fluidez del tráfico en vehículos privados en las calles Néstor de la Torre (incluyendo el cambio de sentido entre las calles Presidente Alvear y León y Castillo), como alternativa a la siguiente definición como plataformas únicas o ampliación de aceras de la Avenida de Mesa y López. La supresión de aparcamientos al aire libre y la ampliación de aceras conforman la modalidad de medidas seleccionada, teniendo como referencias cercanas la experiencia en la calle Juan Manuel Durán o la de General Vives.
- Consolidación del eje peatonal complementario de la calle Ruíz de Alda, completando su adecuación como plataforma única en dirección a la Playa de Las Canteras e incluyendo la mejora ambiental del tramo oeste de la calle, así como de la de Rafael Almeida.
- Apertura de un debate-reflexión pública sobre la procedencia de convertir la Plaza de la Victoria de parque y zona peatonal de remate de las ramblas de Mesa y López.

Esta primera fase no prevé una alteración reseñable de la actual estructura de movilidad urbana.

No obstante, se inicia un proceso de reformulación del concepto de aparcamiento para no residentes como parte de una adaptación de la estructura de movilidad en el entorno urbano que sirva de alternativa para la recuperación de la actividad comercial, la dinamización del empleo y la mejora de la ambiental de la calle.

El refuerzo de la transitabilidad en la calle Néstor de la Torre mediante la libre disposición de tres carriles derivaría en una capacidad máxima de unos 2.600 vehículos/hora. En respuesta a ello, el análisis del aforo en dicha vía durante los trabajos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria concluyeron un tránsito medio inferior a los 1.000 vehículos/hora en los recorridos de la misma calle y de la Avenida de Mesa y López (entre la Plaza de España y la Base Naval). Entonces, se concluye la suficiencia de la oferta resultante de esta medida, con un sobrante de capacidad disponible para períodos de pico en la demanda (horas punta, períodos festivos, etc.).

El volcado del tráfico hacia esta calle y el objetivo del anillo conlleva la reurbanización parcial y cambio de sentido en el tramo entre las calles Presidente Alvear y León y Castillo.

Resultado de este capítulo, se suprime un volumen de 61 aparcamientos que estaría respondido en el inmueble subterráneo acondicionado en la fase anterior en la calle Rafael González Martín (junto al Parque del Estadio Insular) y oferta de parking en inmuebles existente en el barrio (420 plazas en el inmueble de la calle Pi y Margall).

El incentivo del transporte público y la oferta de aparcamientos en edificios en el área se conciben como opciones eficaces para responder a dicha demanda teórica, con independencia de que en fases posteriores se prevea la construcción de un nuevo inmueble de aparcamientos en el emplazamiento cercano y junto al Parque del Estadio Insular.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 95. Desarrollo de la Estrategia en la Fase 1

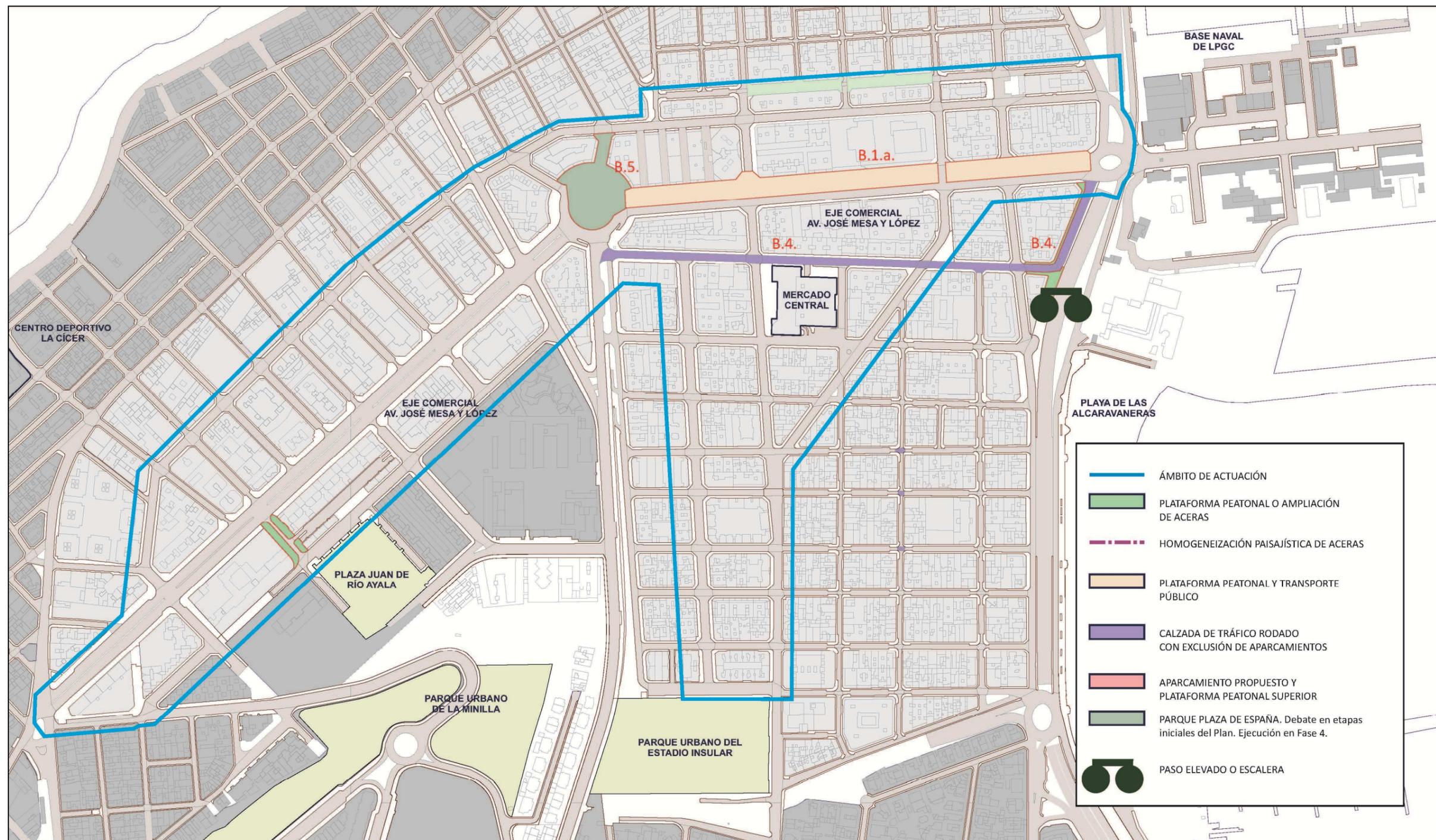
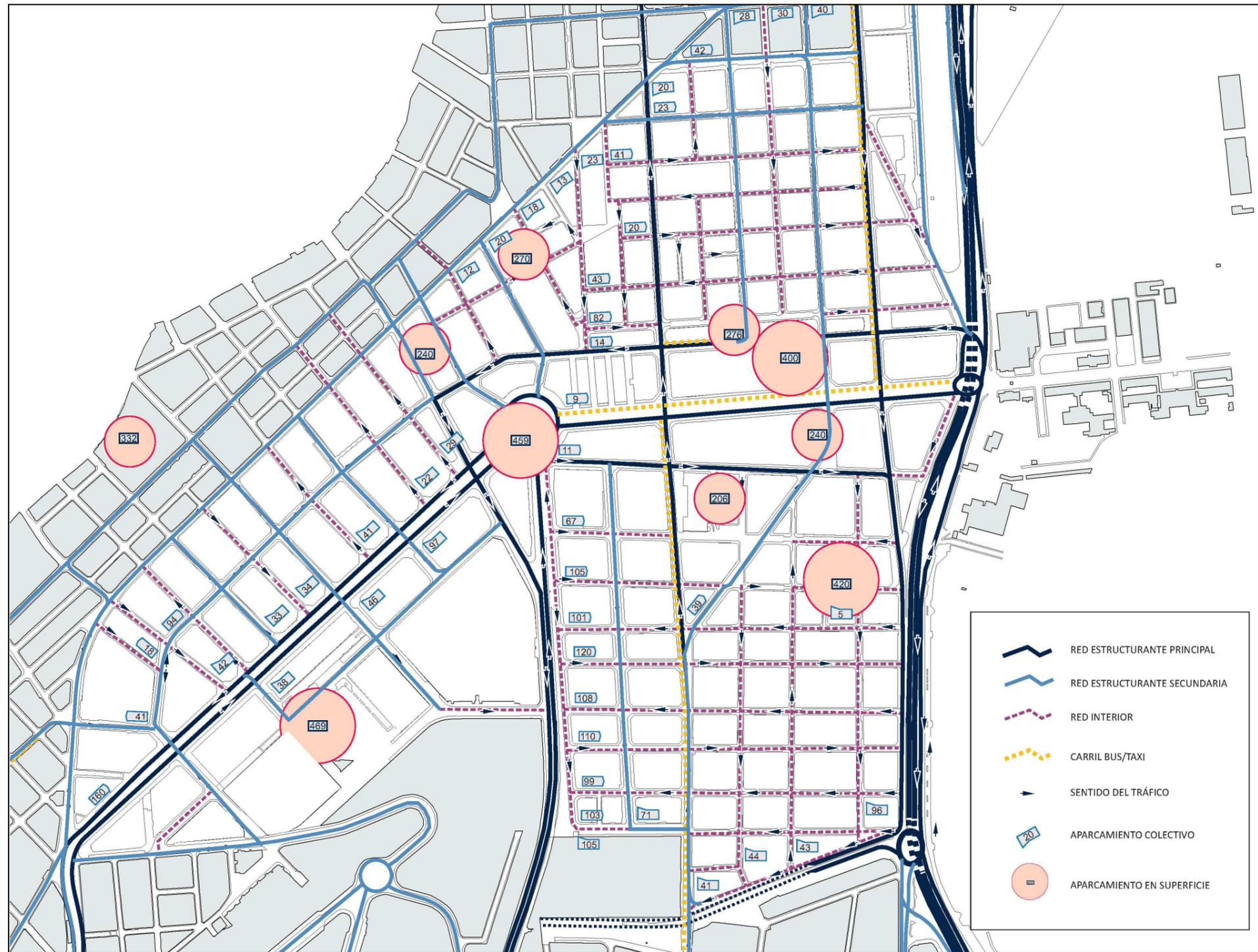


Figura 96. Adaptación de la estructura de movilidad con el desarrollo de la Fase 1



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

5.4.2. Fase 2. Las actuaciones de prioridad primaria.

Esta Fase tiene por objeto básico la preparación de la estructura de movilidad en el ámbito urbano de la Zona Comercial Abierta con vistas al proceso de peatonalización que caracteriza buena parte de las intervenciones en este Plan. En este sentido, son tres los capítulos fundamentales:

- La ampliación de la acogida y fluidez del tráfico en vehículos privados en la calle Alemania, como alternativa a la siguiente definición como plataformas únicas o ampliación de aceras de la calle Galicia-Pío XII; proceso que se define con un progresivo calmado del tráfico en el barrio de Alcaravaneras, que se sugiere en el Estudio Municipal de Movilidad del Plan General de Ordenación. La supresión de aparcamientos al aire libre y la ampliación de aceras conforman la modalidad de medidas seleccionada, teniendo como referencias cercanas la experiencia en la calle Juan Manuel Durán o la de General Vives.
- La construcción de un primer tramo del aparcamiento subterráneo a lo largo de la fachada Norte del Parque del Estadio Insular (calle Manuel González Martín), que se acompañaría de un acondicionamiento de plaza-parque en la plataforma sobrerazante y al aire libre.
- Redefinición de las relaciones físicas entre el tránsito mecanizado y la función de espacio público peatonal en la Avenida de Mesa y López, entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme. La ampliación de aceras iría acompañada de una redefinición del espacio de calzada, suprimiendo el aparcamiento de mediana, reformulando la acogida del tráfico privado y mejorando la transitabilidad del transporte público y en bici. Se formaliza así un nuevo escenario espacial que sea al mismo tiempo oportunidad y soporte de recuperación del uso comercial. Esta actuación persigue igualmente abrir una estrategia de conexión funcional y peatonal con mayor calidad ambiental con la Playa de Las Canteras.

Esta adaptación de la accesibilidad en el ámbito urbano presenta un evidente efecto sobre la situación actual, en cuanto al concepto de los recorridos en la Zona y la distribución de la oferta de aparcamiento en calle. Se libera así los futuros ejes peatonales estructurantes de su actual papel funcional respecto a la conectividad y el tráfico.

Con independencia de los posibles rechazos puntuales y comunes en estas actuaciones, se concluye la suficiente capacidad de la Zona para acoger con la actual demanda los ajustes resultantes, en un contexto estratégico de puesta en valor del escenario peatonal y de calidad ambiental en esta trama y la relevancia en la generación de empleo.

La liberación del tráfico en la Avenida Mesa y López potencia la función como anillo del conjunto de las calles Juan Manuel Durán, Plaza de España, Néstor de la Torre y León y Castillo-rotonda de Base Naval.

Se potencia la fluidez del tráfico en la calle Alemania, excluyendo el aparcamiento en la vía, a los efectos de absorber la demanda que progresivamente va a ir derivándose desde la calle Pío XII y Galicia, considerándose igualmente la capacidad de la misma para dicho ajuste.

Esta redefinición debe entenderse en un contexto de orientar el tejido urbano del barrio hacia una Zona 30 recomendada en el Plan General de Ordenación y una puesta en valor de la movilidad peatonal o el transporte público en la Zona Comercial Abierta.

Los mecanismos de gestión urbana del tráfico constituyen asimismo una oportunidad para la progresiva orientación del tráfico de Ciudad Jardín-Pío XII que desemboca a este ámbito hacia el Paseo de Chil, poniendo en valor las conexiones entre la misma y la ciudad baja en Juan XXIII.



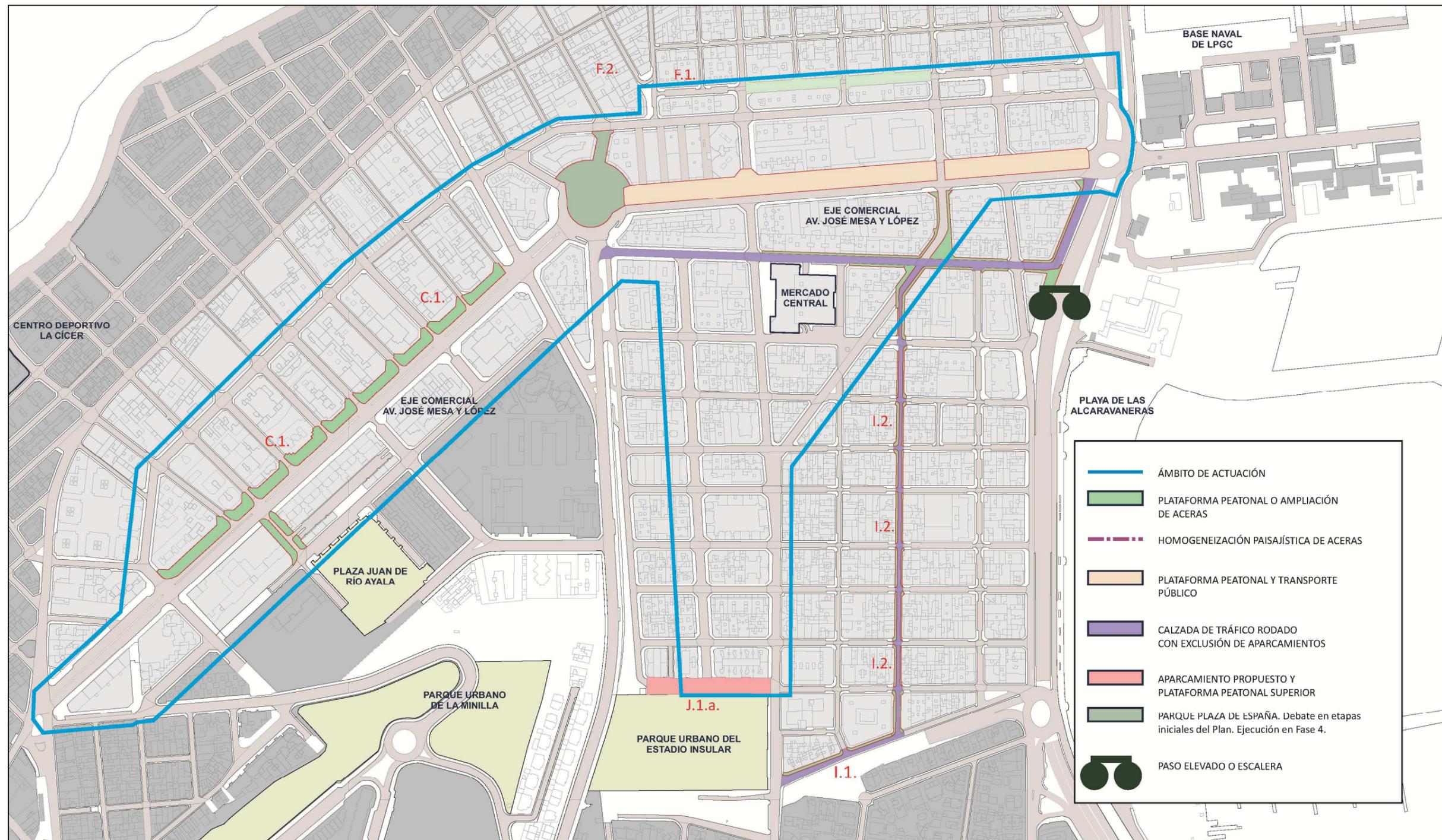
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 97. Desarrollo de la Estrategia en la Fase 2



-  ÁMBITO DE ACTUACIÓN
-  PLATAFORMA PEATONAL O AMPLIACIÓN DE ACERAS
-  HOMOGENEIZACIÓN PAISAJÍSTICA DE ACERAS
-  PLATAFORMA PEATONAL Y TRANSPORTE PÚBLICO
-  CALZADA DE TRÁFICO RODADO CON EXCLUSIÓN DE APARCAMIENTOS
-  APARCAMIENTO PROPUESTO Y PLATAFORMA PEATONAL SUPERIOR
-  PARQUE PLAZA DE ESPAÑA. Debate en etapas iniciales del Plan. Ejecución en Fase 4.
-  PASO ELEVADO O ESCALERA



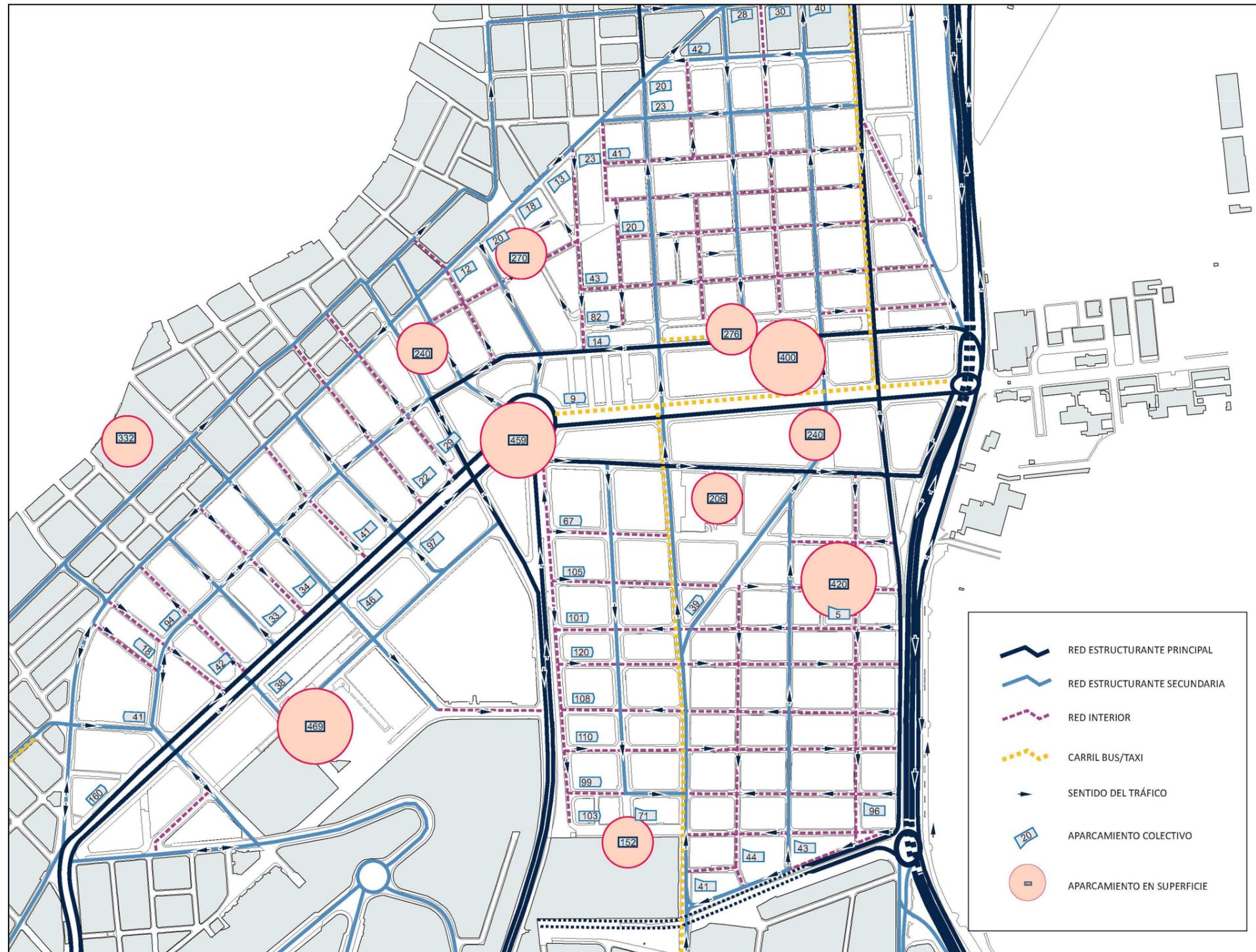
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 98. Adaptación de la estructura de movilidad con el desarrollo de la Fase 2



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

5.4.3. Fase 3. Las actuaciones de prioridad secundaria.

Esta Fase se considera una segunda parte de la Fase anterior en el contexto de la estructura urbana prevista en la Zona Comercial Abierta, orientada a continuar con la redefinición del espacio público con mayor presencia de los recorridos peatonales y de transporte de guaguas.

Por una parte, se interviene en la calle Galicia, entre Mesa y López y Ruíz de Alda y entre la citada Avenida y la calle Víctor Hugo. Se programa un doble objetivo de la ampliación de aceras en una primera etapa y la definición del recorrido como plataforma mixta y de transporte público.

Esta ampliación de aceras y mejora ambiental del entorno urbano se reproduciría en la calle General Vives, entre las vías de Néstor de la Torre y Ruíz de Alda; si bien, en este caso se conserva la actual transitabilidad del tráfico privado en dirección norte.

Un hito fundamental en esta Fase se corresponde con la redefinición del espacio público en el entorno del Mercado Central, convirtiendo la red de calles perimetrales, excepto Néstor de la Torre, en una plaza—parque con clara vocación de ocio, tránsito peatonal, vinculación turística y puesta en valor de la impronta social de esta zona en la ciudad.

Por otra parte, se continúa el proceso acondicionador del espacio público en el entorno de la Avenida de Mesa y López, entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme, representándose la intervención en la conversión de la calle Pizarro en una plataforma peatonal que conecte funcionalmente el eje principal de la ZCA con la Playa de Las Canteras.

Su efecto sobre la estructura de movilidad, centrado en la calle Galicia, sería reducido al haberse desarrollado las medidas alternativas durante la Fase anterior.

Los únicos aspectos reseñable en este sentido se corresponde, por una parte, con la peatonalización parcial de la calle Menéndez y Pelayo en su tramo anexo al Mercado Central, derivando en un ajuste local del tráfico privado o en la definición de un rodonal mixto en este enclave.

Por otra, la supresión de aparcamientos en la mediana de la Avenida Mesa y López (entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme), y en el entorno del Mercado Central afectaría a un volumen aproximado de 180 plazas.

En el caso de la calle Pizarro es igualmente restringido dado que, tratándose de una vía de conexión interior por los residentes, la poco voluminosa transitabilidad actual (vinculada al aparcamiento en calle y los usuarios de la Playa) resultaría fácilmente absorbida en las calles anexas.

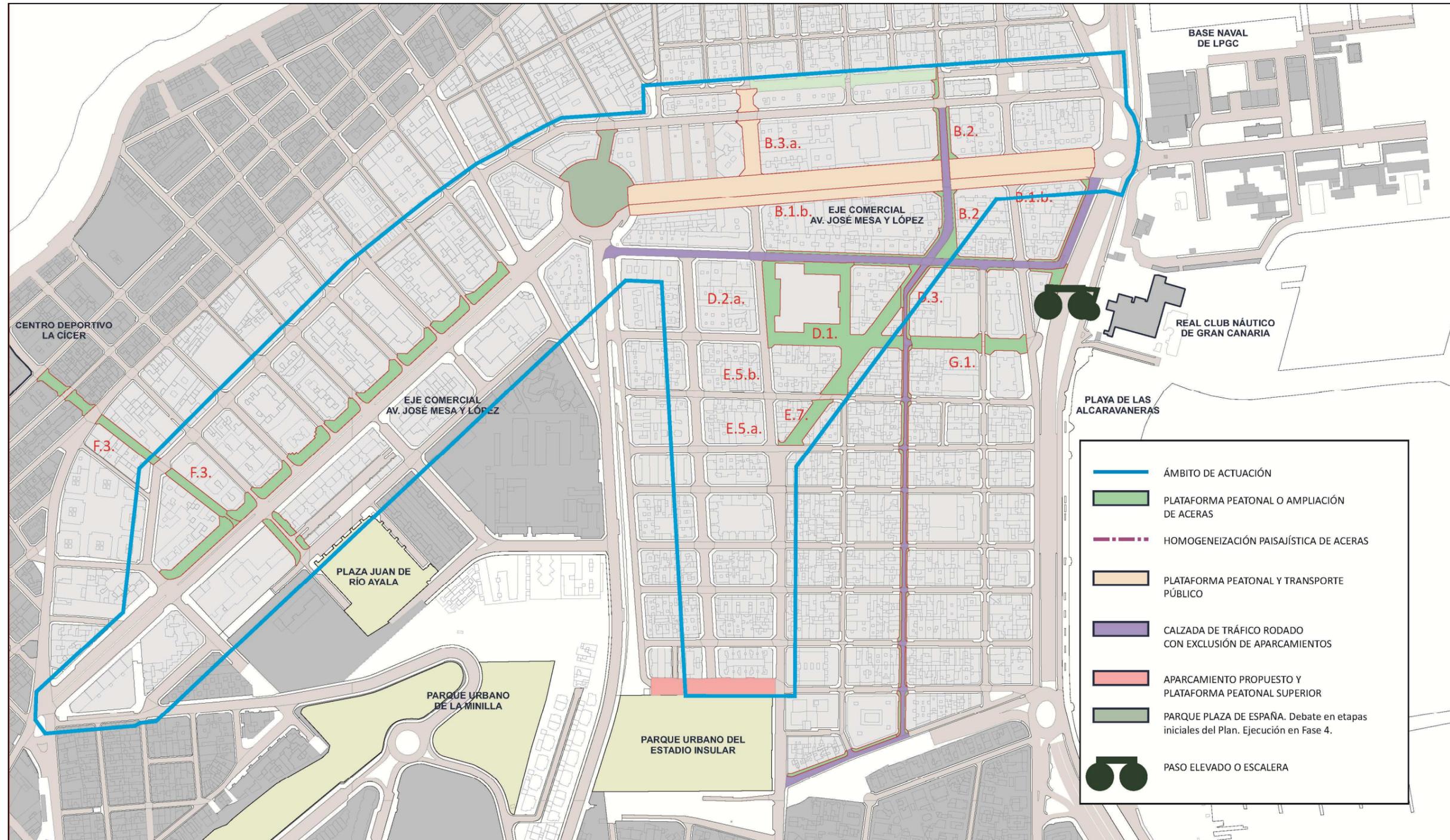


Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 99. Desarrollo de la Estrategia en la Fase 3



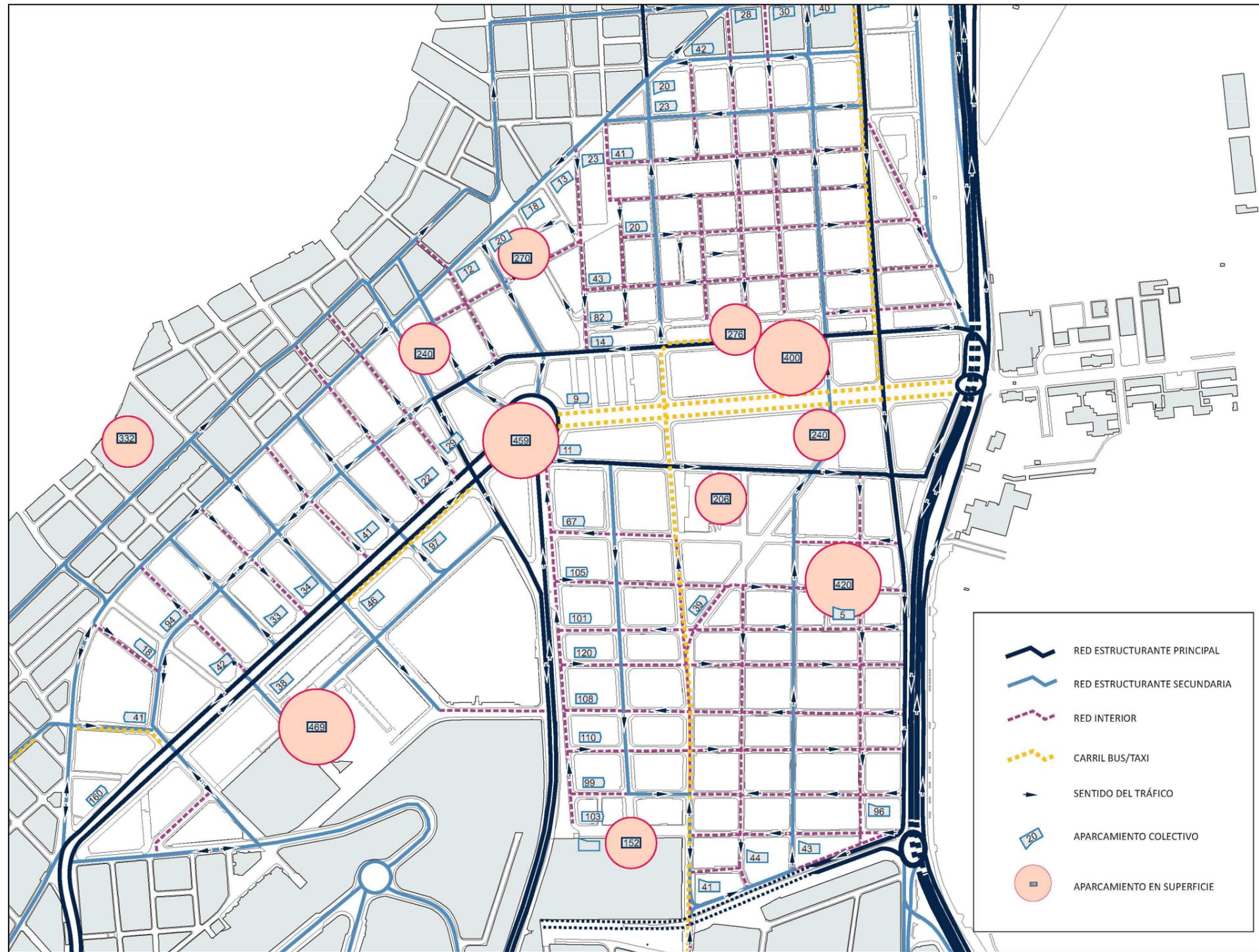
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 100. Adaptación de la estructura de movilidad con el desarrollo de la Fase 3



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

5.4.4. Fase 4. Las actuaciones finales.

La Fase final culminaría el proceso de renovación del espacio urbano en la Zona Comercial Abierta y el esquema estratégico orientado a la revitalización de la actividad comercial a través de la mejora del espacio público.

Una primera actuación importante culminaría la conversión de la Avenida de Mesa y López, entre la Plaza de España y la Base Naval, en plataforma peatonal con acompañamiento del transporte público y futuro recorrido de la línea BRT.

Su desarrollo generaría un nuevo parque urbano, donde el carácter abierto en el uso peatonal y recreativo y la asociación del arbolado y zona verde constituirían rasgos definitorios del corazón de la ZCA en el contexto de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Una segunda actuación en ese esquema se correspondería con la ampliación del inmueble de aparcamientos de la calle Rafael González Martín mediante el añadido de una pieza construida en varias plantas que conectase la misma con el Paseo de Chil.

Con una capacidad para otras 384 plazas permitiría compensar la oferta de aparcamientos suprimida en las distintas calles intervenidas, reforzando su papel como dotación periférica y disuasoria respecto a la Zona Comercial Abierta que poco en valor el recorrido peatonal o en transporte público con el resto de la trama urbana.

Con esta pieza en uso, se plantea la ambiciosa redefinición de la calle Mas de Gaminde y el tramo oeste de la calle Barcelona como gran corredor peatonal entre el Parque del Estadio Insular y el eje central de la Avenida de Mesa y López.

Se conforma así la propuesta de este Plan Director de ofertar un espacio público de calidad ambiental con predilección por la estancia al aire libre, la relación social y el incentivo al ocio como mecanismos para la revitalización del comercio y sus efectos positivos en el dinamismo urbano del barrio y en la reducción del desempleo.

Esta peatonalización se desarrollaría en varios tramos, mediante los que la ampliación de la superficie peatonal, seguiría a la supresión del aparcamiento y del tráfico de paso para culminar en la habilitación de la plataforma peatonal.

Se da respuesta así a la degradación del tejido comercial nada desdeñable en número en la calle y al deterioro ambiental de varios tramos, mediante la potenciación de su papel estructurante en el escenario de la Zona Comercial, enriqueciendo la influencia de la Avenida de Mesa y López.

Se tiene como referencias opcionales los casos recientes de las calles Luis Morote o General Vives en el barrio de Santa Catalina, en cuanto a la posible combinación del tráfico privado y la gestión planificada a nivel de horario de la carga y descarga con el uso propiamente peatonal.

De modo complementario, se da valor a sendos acondicionamientos de una pasarela peatonal entre el Paseo de Chil a la altura del nuevo parking del Estadio Insular y el parque previsto en La Minilla, así como la escalera entre éste y el Parque de Juan de Río Ayala, propiciando una especie de bisagra que refuerce la conexión de los barrios de Las Alcaravaneras y su playa anexa con el de Guanarteme y la Playa de Las Canteras. Se entiende que su buen resultado generaría efectos favorables en la revitalización del comercio en la ZCA.



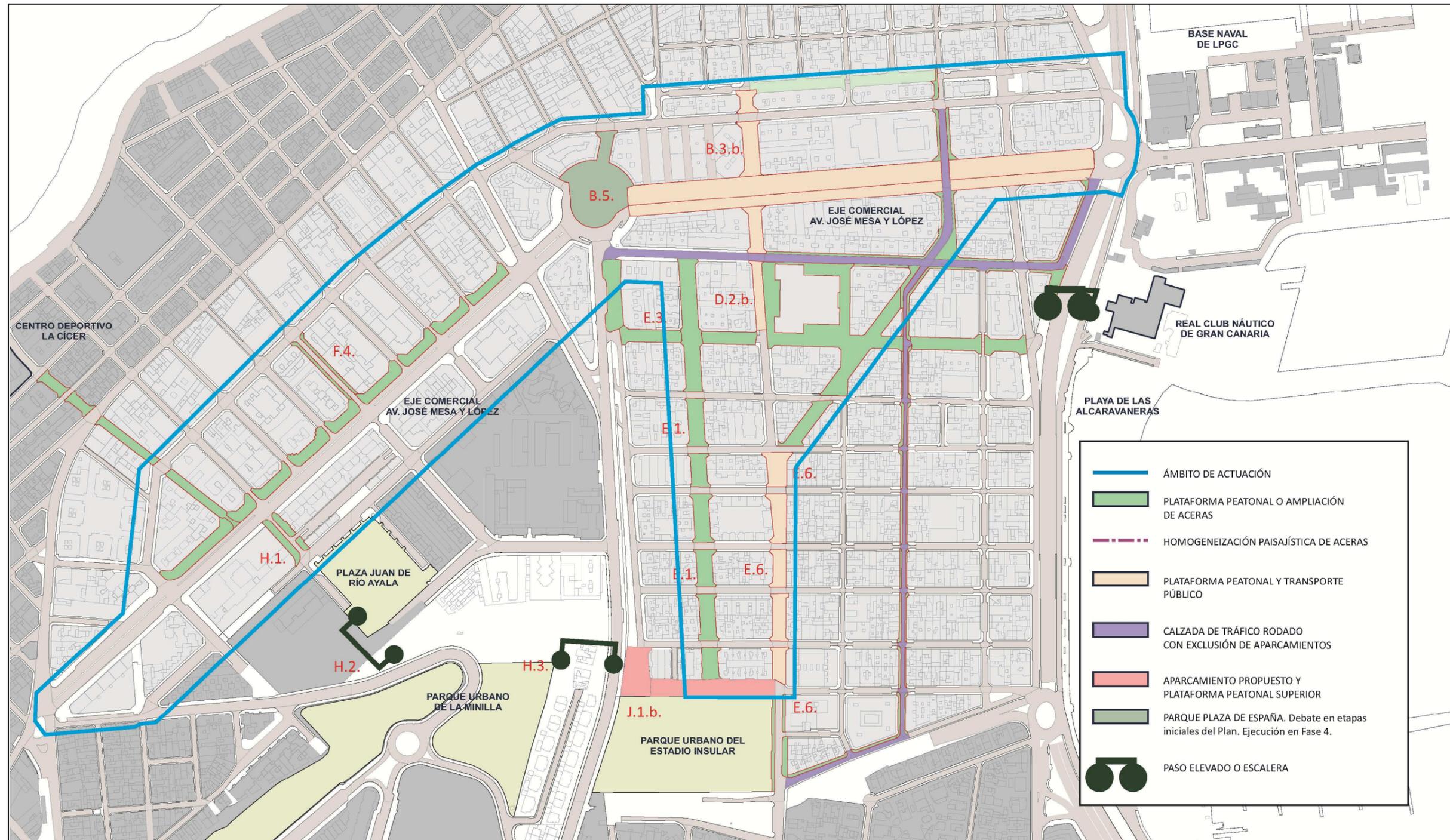
Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 101. Desarrollo de la Estrategia en la Fase 4



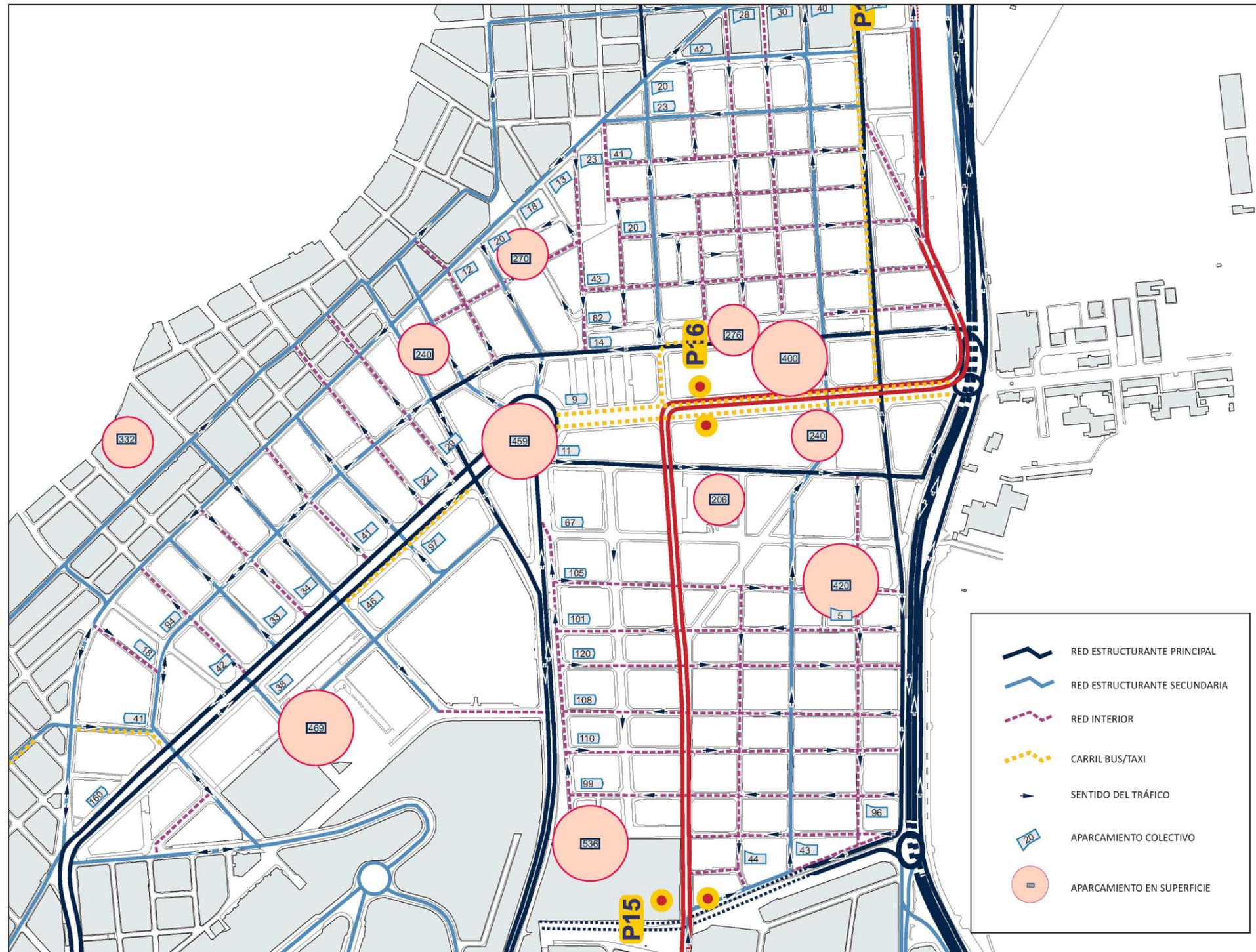
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

Figura 102. Adaptación de la estructura de movilidad con el desarrollo de la Fase 4



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

5.4.5. Resumen de actuaciones según Prioridad temporal.

CÓDIGO	ACCIÓN	ÁMBITO	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
€ FASE 1. ACTUACIÓN PRIORITARIA						
(A-1)	Redacción del Plan Director de la Zona Comercial Abierta.	A	90.000 euros	90.000 euros	0	0
(A-2)	Redacción de proyectos de ejecución y dirección de obra de las actuaciones en los diferentes ámbitos de la Zona Comercial Abierta.	A	410.000 euros	410.000 euros	0	0
(A-3)	Potenciación de la marca "Mesa y López". Web municipal.	A	30.000 euros	0	0	30.000 euros
(B-1.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Margen Norte.	B	1.166.000 euros	1.166.000 euros	0	0
(B.4)	Adaptación de la calle Néstor de la Torre para su función exclusiva de tránsito rodado en sentido Plaza de España y Calle León y Castillo	B	200.000 euros	200.000 euros	0	0
€ FASE 2. ACTUACIONES CON PRIORIDAD PRIMARIA						
(A-4)	Programa de acontecimientos de feria y exposiciones.	A	60.000 euros	0	0	60.000 euros
(A-5)	Renovación del mobiliario urbano y señalética en la Zona Comercial.	A	500.000 euros	0	0	500.000 euros
(C-1)	Mejora del entorno urbano de la Avda. Mesa y López, entre la Plaza de España y la calle Fernando Guanarteme.	C	2.524.720 euros	2.524.720 euros	0	0
(E-2.a)	Aparcamiento subterráneo en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.	E	3.240.000 euros	3.240.000 euros	0	0
(F-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Ruiz de Alda, entre las calles Galicia y Bernardo de La Torre, como continuación de la fase anterior y su conexión con C/ Rafael Almeida.	F	72.800 euros	0	72.800 euros	0
(F-2)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Rafael Almeida, entre las calles Thomas Alva Edison y Bernardo de La Torre.	F	240.000 euros	0	240.000 euros	0
(I-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Leopoldo Matos, entre las calles Pio XII y Alemania.	I	64.350 euros	0	64.350 euros	0
(I-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación, en la Calle Alemania.	I	516.200 euros	0	516.200 euros	0
€ FASE 3. ACTUACIONES CON PRIORIDAD SECUNDARIA						
(B-1.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Margen Sur.	B	567.320 euros	567.320 euros	0	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	ÁMBITO	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
(B-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle General Vives, entre las calles Ruiz de Alda y Néstor de La Torre.	B	148.000 euros	148.000 euros	0	0
(B-3.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López.	B	108.640 euros	108.640 euros	0	0
(D-1)	Reurbanización para su adecuación como espacio peatonal del entorno del Mercado Central.	D	1.584.000 euros	1.584 000 euros	0	0
(D-2.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona.	D	175.400 euros	175 400 euros	0	0
(D-3)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Alemania y Néstor de La Torre	D	66.300 euros	0	65 100 euros	0
(E-2.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.	E	581.400 euros	581.400 euros	0	0
(E-5.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo.	E	145.600 euros	145.600 euros	0	0
(E-5.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo.	E	54.600 euros	54.600 euros	0	0
(E-7)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Pí y Margall y Víctor Hugo.	E	95.000 euros	95.000 euros	0	0
(F-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Pizarro, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.	F	620.500 euros	0	620.500 euros	0
(G-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Barcelona, entre las calles Alemania y León y Castillo.	G	76.860 euros	0	76.860 euros	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	ÁMBITO	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
€ FASE 4. ACTUACIONES FINALES						
(B-3.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López.	B	40.740 euros	40.740 euros	0	0
(B-5)	Reurbanización para su adecuación como plaza-parque de la rotonda de la Plaza de España.	B	550.000 euros	550.000 euros	0	0
(D-2.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona.	D	65 100 euros	65 100 euros	0	0
(E-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle General Mas de Gaminde.	E	1.900.000 euros	1.900.000 euros	0	0
(E-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Barcelona, entre C/ General Más de Gaminde y C/ Concepción Arenal.	E	481.800 euros	481.800 euros	0	0
(E-4)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Concepción Arenal, entre C/ Barcelona y C/ Néstor de la Torre.	E	298.000 euros	298.000 euros	0	0
(E-6)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Pío XII, entre las calles Víctor Hugo y C/ Manuel González Martín.	E	342.000 euros	342.000 euros	0	0
(F-4)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Churruca, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.	F	165.000 euros	0	165.000 euros	0
(H-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad en la Calle Daoíz, como conexión transversal entre la Calle Pizarro, Avda. Mesa y López y la Plaza Juan del Río Ayala.	H	98.800 euros	0	98.800 euros	0
(H-2)	Escaleras de acceso entre Plaza de Juan del Río Ayala y espacio libre y deportivo en La Minilla.	H	270.000 euros	0	270.000 euros	0
(H-3)	Pasarela de conexión entre espacio libre de La Minilla, Paseo de Chil y Calle Más de Gaminde.	H	1.240.000 euros	0	1.240.000 euros	0
(J-1)	Aparcamiento subterráneo/aéreo bajo el Paseo de Chil, entre las calles Manuel González Martín y Alfredo Calderón, junto a la Calle Concepción Arenal.	J	6.120.000 euros	0	0	6.120.000 euros



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

PRIORIDAD	TOTAL
→ FASE 1. ACTUACIONES INMEDIATAS.	1.896.000
→ FASE 2. ACTUACIONES DE PRIORIDAD PRIMARIA	7.218.070
→ FASE 3. ACTUACIONES DE PRIORIDAD SECUNDARIA	4.223.620
→ FASE 4. ACTUACIONES FINALES (efecto distorsionador del parking de C/. Rafael González Martín-Paseo de Chil)	11.571.440
→ TOTAL DEL PLAN DIRECTOR	24.909.130



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

5.5. La Estrategia. Fuentes de financiación.

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
€ PLAN DE POTENCIACIÓN DE LAS ZONAS COMERCIALES ABIERTAS						
(A-1)	Redacción del Plan Director de la Zona Comercial Abierta.	Inmediata	90.000 euros	90.000 euros	0	0
(A-2)	Redacción de proyectos de ejecución y dirección de obra de las actuaciones en los diferentes ámbitos de la Zona Comercial Abierta.	Inmediata	410.000 euros	410.000 euros	0	0
(B-1.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.	Inmediata	1.166.000 euros	1.166.000 euros	0	0
(B-1.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Plataforma única, con previsión solo de transporte público (BRT y Guaguas Municipales).	Primaria	567.320 euros	567.320 euros	0	0
(B-3c)	Reurbanización para su adecuación como plaza-parque de la rotonda de Plaza de España.	Primaria	550.000 euros	550.000 euros	0	0
(B-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación, en la Calle General Vives, entre las calles Ruiz de Alda y Néstor de La Torre.	Primaria	148.000 euros	148.000 euros	0	0
(B-3.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.	Inmediata	108.640 euros	108.640 euros	0	0
(B-3.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López, como potenciación de corredor comercial. Plataforma única, con previsión solo de transporte público (Guaguas Municipales).	Primaria	40.740 euros	40.740 euros	0	0
(C-1)	Mejora del entorno urbano, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y uno de aparcamiento en cada sentido, carril bici en lado norte y carril bus en lado sur.	Inmediata	2.524.720 euros	2.524.720 euros	0	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
 Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
(D-1)	Reurbanización para su adecuación como espacio peatonal del perímetro comprendido entre las calles Néstor de la Torre, Pí y Margall. Galicia y Alemania, incorporando al entorno del Mercado Central las Plazoletas de la Calle Menéndez y Pelayo, mejorando el entorno urbano.	Inmediata	1.584 000 euros	1.584 000 euros	0	0
(D-2.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.	Inmediata	175 400 euros	175 400 euros	0	0
(D-2.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona, como potenciación de corredor comercial. Plataforma única, con previsión solo de transporte público (BRT y Guaguas Municipales).	Primaria	65 100 euros	65 100 euros	0	0
(E-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle General Mas de Gaminde, como potenciación de corredor comercial.	Primaria	1.900.000 euros	1.900.000 euros	0	0
(E-2)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.	Primaria	581.400 euros	581.400 euros	0	0
(E-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Barcelona, entre C/ General Más de Gaminde y C/ Concepción Arenal.	Primaria	481.800 euros	481.800 euros	0	0
(E-4)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Concepción Arenal, entre C/ Barcelona y C/ Néstor de la Torre.	Primaria	298.000 euros	298.000 euros	0	0
(E-5.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.	Inmediata	145.600 euros	145.600 euros	0	0
(E-5.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.	Primaria	54.600 euros	54.600 euros	0	0
(E-6)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación, en la Calle Pío XII, entre las calles Víctor Hugo y C/ Manuel González Martín.	Primaria	342.000 euros	342.000 euros	0	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
(E-7)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento, en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Pí y Margall y Víctor Hugo.	Primaria	95.000 euros	95.000 euros	0	0
€ PLANES DE COOPERACIÓN. CABILDO INSULAR						
(D-3)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento, en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Alemania y Néstor de La Torre	Primaria	66 300 euros	0	65 100 euros	0
(F-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Ruiz de Alda, entre las calles Galicia y Bernardo de La Torre, como continuación de la fase anterior y su conexión con C/ Rafael Almeida.	Secundaria	72.800 euros	0	72.800 euros	0
(F-2)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Rafael Almeida, entre las calles Thomas Alva Edison y Bernardo de La Torre, como corredor transversal.	Secundaria	240.000 euros	0	240.000 euros	0
(F-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Pizarro, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.	Secundaria	620.500 euros	0	620.500 euros	0
(F-4)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento, en la Calle Churruca, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.	Secundaria	165.000 euros	0	165.000 euros	0
(G-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando la acera en margen derecho, dejando solo un carril de circulación y aparcamiento, en la Calle Barcelona, entre las calles Alemania y León y Castillo, como corredor transversal hacia la Playa de Las Alcaravaneras y el espacio deportivo.	Secundaria	76.860 euros	0	76.860 euros	0
(H-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando la acera, dejando un solo carril y acceso a aparcamiento subterráneo, en la Calle Daoíz, como conexión transversal entre la Calle Pizarro, Avda. Mesa y López y la Plaza Juan del Río Ayala.	Secundaria	98.800 euros	0	98.800 euros	0
(H-2)	Escaleras de acceso entre Plaza de Juan del Río Ayala y espacio libre y deportivo en La Minilla.	Secundaria	270.000 euros	0	270.000 euros	0
(H-3)	Pasarela de conexión entre espacio libre de La Minilla, Paseo de Chil y Calle Más de Gaminde.	Secundaria	1.240.000 euros	0	1.240.000 euros	0
(I-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación en cada	Primaria	64.350 euros	0	64.350 euros	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ**
Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	PRIORIDAD	TOTAL DEL COSTE PREVISTO	FINANCIACIÓN DEL PLAN DE POTENCIACIÓN DE ZCA	FINANCIACIÓN DE PLANES DE COOPERACIÓN	OTRAS FUENTES
	sentido, en la Calle Leopoldo Matos, entre las calles Pío XII y Alemania.					
(I-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación, en la Calle Alemania.	Primaria	516.200 euros	0	516.200 euros	0
€ OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN						
(A-3)	Potenciación de la marca "Mesa y López". Web municipal.	Inmediata	30.000 euros	0	0	30.000 euros
(A-4)	Programa de acontecimientos de feria y exposiciones.	Primaria	60.000 euros	0	0	60.000 euros
(A-5)	Renovación del mobiliario urbano y señalética en la Zona Comercial.	Primaria	500.000 euros	0	0	500.000 euros
(J-1.a)	Aparcamiento subterráneo bajo la C/ Manuel González Martín, entre las calles Concepción Arenal y Pío XII, junto al Parque de Estadio. 152 plazas.	Primaria	3.240.000 euros	0	0	3.240.000 euros
(J-1.b)	Aparcamiento subterráneo/aéreo bajo el Paseo de Chil, entre las calles Manuel González Martín y Alfredo Calderón, junto a la Calle Concepción Arenal. 384 plazas.	Secundaria	6.120.000 euros	0	0	6.120.000 euros

ÁMBITO	TOTAL	ÁMBITOS									
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
→ PLAN DE REVITALIZACIÓN DE ZONAS COMERCIALES ABIERTAS.	11.328.320	500.000	2.580.700	2.524.720	1.824.500	3.898.400	0	0	0	0	0
→ PLANES DE COOPERACIÓN	3.429.610	0	0	0	65.100	0	1.098.300	76.860	1.608.800	580.550	0
→ OTRAS FUENTES	9.950.000	590.000	0	0	0	0	0	0	0	0	9.360.000
→ TOTAL DEL PLAN DIRECTOR	24.707.930	1.090.000	2.580.700	2.524.720	1.889.600	3.898.400	1.098.300	76.860	1.608.800	580.550	9.360.000



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

5.3.12. Diagrama de Giantt.

CÓDIGO	ACCIÓN	SUPERFICIE (m ²)	COSTE MEDIO (euros/m ²)	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN INMEDIATA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN PRIMARIA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN SECUNDARIA
€ ÁMBITO A. ACTUACIONES COMUNES						
(A-1)	Redacción del Plan Director de la Zona Comercial Abierta.			90.000 euros	0	0
(A-2)	Redacción de proyectos de ejecución y dirección de obra de las actuaciones en los diferentes ámbitos de la Zona Comercial Abierta.			410.000 euros	0	0
(A-3)	Potenciación de la marca "Mesa y López". Web municipal.			30.000 euros	0	0
(A-4)	Programa de acontecimientos de feria y exposiciones.			0	60.000 euros	0
(A-5)	Renovación del mobiliario urbano y señalética en la Zona Comercial.			0	500.000 euros	0
€ ÁMBITO B. AVDA. MESA Y LÓPEZ I						
(B-1.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.			1.166.000 euros	0	0
(B-1.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Avda. Mesa y López, entre Plaza de España y Base Naval. Plataforma única, con previsión solo de transporte público (BRT y Guaguas Municipales).			0	567.320 euros	0
(B-3c)	Reurbanización para su adecuación como plaza-parque de la rotonda de Plaza de España.				550.000 euros	
(B-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación, en la Calle General Vives, entre las calles Ruiz de Alda y Néstor de La Torre.			0	148.000 euros	0
(B-3.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.			108.640 euros	0	0
(B-3.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Ruiz de Alda y Avda. Mesa y López, como potenciación de corredor comercial. Plataforma única, con previsión solo de transporte público (Guaguas Municipales).			0	40.740 euros	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	SUPERFICIE (m ²)	COSTE MEDIO (euros/m ²)	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN INMEDIATA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN PRIMARIA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN SECUNDARIA
€ ÁMBITO C. AVDA. MESA Y LÓPEZ II						
(C-1)	Mejora del entorno urbano, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y uno de aparcamiento en cada sentido, carril bici en lado norte y carril bus en lado sur.			2.524.720 euros	0	0os
€ ÁMBITO D. ENTORNO DEL MERCADO CENTRAL						
(D-1)	Reurbanización para su adecuación como espacio peatonal del perímetro comprendido entre las calles Néstor de la Torre, Pí y Margall. Galicia y Alemania, incorporando al entorno del Mercado Central las Plazoletas de la Calle Menéndez y Pelayo, mejorando el entorno urbano.			1.584 000 euros	0	0
(D-2.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.			175 400 euros	0	0
(D-2.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre la Avda. Mesa y López y Calle Barcelona, como potenciación de corredor comercial. Plataforma única, con previsión solo de transporte público (BRT y Guaguas Municipales).			0	65 100 euros	0
(D-3)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento, en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Alemania y Néstor de La Torre			0	65 100 euros	0
€ ÁMBITO E. ENTORNO ENTRE LA AVDA. MESA Y LÓPEZ Y EL PARQUE DEL ESTADIO INSULAR						
(E-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle General Mas de Gaminde, como potenciación de corredor comercial.			0	1.900.000 euros	0
(E-2)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Manuel González Martín, junto al Parque del Estadio.			0	581.400 euros	0
(E-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Barcelona, entre C/ General Más de Gaminde y C/ Concepción Arenal.			0	481.800 euros	0
(E-4)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Concepción Arenal, entre C/ Barcelona y C/ Néstor de la Torre.			0	298.000 euros	0
(E-5.a)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.			145.600 euros	0	0



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

CÓDIGO	ACCIÓN	SUPERFICIE (m ²)	COSTE MEDIO (euros/m ²)	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN INMEDIATA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN PRIMARIA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN SECUNDARIA
(E-5.b)	Reurbanización para su adecuación como plataforma única, solo rodada para el transporte público, y mejora del entorno urbano en la Calle Galicia, entre las calles Barcelona y Víctor Hugo, como potenciación de corredor comercial. Ampliación de aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación en cada sentido.			0	54.600 euros	0
(E-6)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación, en la Calle Pío XII, entre las calles Víctor Hugo y C/ Manuel González Martín.			0	342.000 euros	0
(E-7)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento, en la Calle Menéndez y Pelayo, entre las calles Pí y Margall y Víctor Hugo.			0	95.000 euros	0
€ ÁMBITO F. CORREDORES TRANSVERSALES ENTRE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA Y LA CALLE FERNANDO GUARTEMÉ						
(F-1)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Ruiz de Alda, entre las calles Galicia y Bernardo de La Torre, como continuación de la fase anterior y su conexión con C/ Rafael Almeida.			0	0	72.800 euros
(F-2)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Rafael Almeida, entre las calles Thomas Alva Edison y Bernardo de La Torre, como corredor transversal.			0	0	240.000 euros
(F-3)	Reurbanización para su adecuación como plataforma peatonal y mejora del entorno urbano en la Calle Pizarro, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.			0	0	620.500 euros
(F-4)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo dos carriles de circulación y aparcamiento, en la Calle Churruca, como conexión transversal de la Avda. Mesa y López con el Paseo de Las Canteras.			0	0	165.000 euros
€ ÁMBITO G. CORREDORES TRANSVERSALES ENTRE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA Y LA PLAYA DE LAS ALCARAVANERAS						
(G-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando la acera en margen derecho, dejando solo un carril de circulación y aparcamiento, en la Calle Barcelona, entre las calles Alemania y León y Castillo, como corredor transversal hacia la Playa de Las Alcaravaneras y el espacio deportivo.			0	0	76.860 euros
€ ÁMBITO H. CONEXIÓN PEATONAL CON LOS ESPACIOS LIBRES Y DEPORTIVOS EN LA MINILLA						
(H-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando la acera, dejando un solo carril y acceso a aparcamiento subterráneo, en la Calle Daoíz, como conexión transversal entre la Calle Pizarro, Avda. Mesa y López y la Plaza Juan del Río Ayala.			0	0	98.800 euros
(H-2)	Escaleras de acceso entre Plaza de Juan del Río Ayala y espacio libre y deportivo en La Minilla.			0	0	270.000 euros



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria

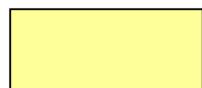
CÓDIGO	ACCIÓN	SUPERFICIE (m ²)	COSTE MEDIO (euros/m ²)	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN INMEDIATA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN PRIMARIA	PRIORIDAD DE ACTUACIÓN SECUNDARIA
(H-3)	Pasarela de conexión entre espacio libre de La Minilla, Paseo de Chil y Calle Más de Gaminde.			0	0	1.240.000 euros
€ ÁMBITO I. CONEXIÓN PEATONAL CON LOS ESPACIOS LIBRES Y DEPORTIVOS EN LA MINILLA						
(I-1)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación en cada sentido, en la Calle Leopoldo Matos, entre las calles Pio XII y Alemania.			0	64.350 euros	0
(I-2)	Mejora del entorno urbano y accesibilidad, ampliando las aceras en ambos márgenes, dejando solo un carril de circulación, en la Calle Alemania.			0	516.200 euros	0
€ ÁMBITO J. EDIFICIOS DE APARCAMIENTOS						
(J-1.a)	Aparcamiento subterráneo bajo la C/ Manuel González Martín, entre las calles Concepción Arenal y Pío XII, junto al Parque de Estadio. 152 plazas.			0	3.240.000 euros	0
(J-1.b)	Aparcamiento subterráneo/aéreo bajo el Paseo de Chil, entre las calles Manuel González Martín y Alfredo Calderón, junto a la Calle Concepción Arenal. 384 plazas.			0	0	6.120.000 euros



Acciones financiadas a través del Programa de Potenciación de Zonas Comerciales Abiertas de Canarias.



Acciones financiadas a través de planes anuales de cooperación.



Acciones financiadas a través de otras fuentes no definidas.



Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL
ABIERTA DE MESA Y LÓPEZ
Las Palmas de Gran Canaria