



Las Palmas de Gran Canaria

Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana



JULIO 2020

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.....	1
2. EL ÁMBITO TERRITORIAL Y URBANO.....	5
2.1 Ámbito urbano de localización	6
2.2 Formación y origen de la actividad comercial del ámbito	8
3. ANÁLISIS DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO URBANO	14
3.1 El contexto general de la estructura económica en el municipio	14
3.2 Criterios metodológicos para el análisis del tejido comercial y comportamiento general de la zona	19
3.3 Inventario específico según calles	21
3.4 El espacio público de la movilidad	28
3.4.1 El transporte público	30
3.4.1.1 Transporte público interurbano.....	30
3.4.1.2 Transporte público urbano	30
3.4.1.3 Red de taxis	33
3.4.1.4 Transporte escolar	33
3.4.1.5 La BRT como proyecto de transporte público futuro (METROGUAGUA)	34
3.4.2 La movilidad en transporte privado	35
3.4.2.1 La Red Viaria.....	35
3.4.2.2 La GC-110 en el ámbito de la ZCA	37
3.4.2.3 Sistema de aparcamientos.....	38
3.4.2.4 Zonas de carga y descarga.....	42
3.4.3 La movilidad peatonal	45
3.4.4 Medios de transporte sostenible. Bicicleta y patinete eléctrico	49
3.5 Enclaves o piezas atractoras en el ámbito y entorno de la ZCA	51

4. DIAGNÓSTICO DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO	54
4.1 Criterios generales del diagnóstico	54
4.2 El tejido comercial. La distribución de la actividad y el abandono de locales	56
4.3 La movilidad. Red viaria y sus problemas principales	57
4.4 Interacción con el entorno urbano.....	64
4.4.1 Patrimonio histórico y equipamientos/dotaciones como elementos atractores.....	64
4.4.2 La red de espacios libres	70
4.5 Elementos del paisaje público.....	82
4.5.1 Mobiliario urbano	82
4.5.2 Mobiliario de residuos	94
4.5.3 Fachadas y cartelería comercial.....	97
5. PROPUESTA PARA LA DINAMIZACIÓN COMERCIAL.....	103
5.1 Objetivos del Plan Director	103
5.2 La estrategia. Un marco operativo de referencia para la dinamización de la Zona de Vegueta-Triana	104
5.2.1 El marco de la planificación insular de las zonas comerciales abiertas	104
5.2.2 En el marco de la planificación urbana del municipio	108
5.2.2.1 La regulación de usos del planeamiento vigente en el PEP-VT	109
5.2.2.2 Usos permitidos por el PEP-VT en todo el ámbito.....	111
5.2.2.3 Condiciones específicas del uso Recreativo-Ocio.....	111
5.2.3 La estrategia urbana de revitalización de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana	115
5.2.3.1 Zonificación de la actividad comercial de la ZCA-VT en función a los usos e intensidad.....	115
5.2.3.2 Mejora del espacio público de movilidad. Limitación del uso del vehículo privado	118
5.2.4 La mejora en los elementos urbanos. Espacios libres y mobiliario urbano.....	135

1. ANTECEDENTES

El presente documento constituye el Plan Director de la Zona Comercial Abierta Vegueta-Triana (en adelante, ZCA-VT), que se redacta como un programa estratégico para la mejora del comercio y el espacio urbano integrado en este ámbito dentro de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

De acuerdo al diagnóstico del tejido económico y su entorno, que se analizan a lo largo de este documento, se definen una serie de actuaciones sobre el espacio público, con las que se pretenden optimizar la calidad ambiental, la afluencia 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 comercial en el dinamismo económico y su traslación a los distintos usos y construcciones en el espacio urbano, lo convierte en un capítulo imprescindible a abordar en la política a seguir en materia social, económica, de empleo y de conformación urbana. Conforme a estas ideas cobran 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.

En este sentido, el tejido comercial de 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. En la capital, Vegueta-Triana se configura como una de las principales.

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 de 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 afectado por su 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, 6 centros comerciales y de ocio y numerosos pequeños establecimientos.
- La situación estratégica de la ciudad en el mapa mundial y en el 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.
- Además, en estos últimos años ha adquirido relevancia el turismo cultural, cuyo entorno en el caso de esta ZCA-VT es preciso poner en valor.

Esta zona concentra una proporción destacada de los flujos de compraventa 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.

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

Por ello, y desde hace ya varios años, 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.

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 contribuye a regenerar 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 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 Vegueta-Triana a fin de recuperarla, conservarla y promocionarla como centro tradicional de compra.

A todo ello habría que añadir que la dinámica de la actividad comercial se ha visto modificada y transformada en los últimos años. Los hábitos de consumo han cambiado y la innovación tecnológica impone nuevos modelos de compra y venta de productos, en general.

Este avance requiere un doble esfuerzo por parte de las Zonas Comerciales Abiertas existentes en las islas; por un lado, fortalecer su presencia para hacerlas atractivas y mejorar su proyección frente a la posibilidad de que se puedan ya realizar compras y transacciones vía internet; y, por

otro lado, reordenar la actividad, fomentarla y modernizarla en su relación con los residentes, ciudadanos y turistas que accedan a las mismas.

En este contexto, no sólo el planeamiento y la ordenación urbanística tienen por objeto el diseño de la ciudad y su actividad en un sentido amplio, sino que es necesario abordar planes estratégicos y altamente ejecutivos en sectores concretos que hagan posible la adaptación a estos mecanismos, y modernicen y acerquen los espacios públicos y privados a las personas.

Modelos de Zona Comercial Abierta en otros lugares



Bélgica



Berlín



Málaga



París



Dublín

En contraste con ello, la opción diferenciada de los centros comerciales constituye una alternativa que se diferencia de las ZCA, sobre todo, porque aquéllos carecen de un espacio público colindante de asueto y ocio al aire libre del que disponen las ZCA, que hacen de ello su fortaleza y que debe regularse en consonancia con el resto. En este sentido pues, también son relevantes el acceso, la movilidad y los aparcamientos existentes en la zona, para hacerlos fácilmente asequibles y agradables como lugares de compras y disfrute. El clima benigno y cálido la mayor parte del año en la isla hace que estos lugares, en muchos casos, sean preferidos a los grandes centros comerciales.

Por tanto, cualquier Plan Director, por su propio carácter, debe intentar potenciar de forma real y efectiva la zona que pretende reactivar-mejorar-dinamizar a través de la información y diagnóstico previo, formalizado después en acciones concretas, efectistas y efectivas para el sector. Y este cometido debe ser realizado coordinadamente con los sectores implicados, no sólo el comercial y empresarial, sino también el sector turístico, el residencial y el recreativo-ocio, tan en íntima conexión con el desarrollo y calidad de la actividad comercial.

Además, estamos ante un suelo urbano consolidado con zonas peatonales, lo cual favorece determinadas sinergias pero perjudica a otras (acceso de los transportes, limpieza, emergencias, etc.) que deben ser tenidas en consideración porque conllevan el establecer unos servicios públicos diferentes en algunos casos a los utilizados en otras zonas de la ciudad, en el que coexiste una densidad edificatoria elevada y sensible, y una trama que debe ser lo más acorde posible con la consecución de los fines a los que va dirigido este Plan Director.

En conclusión, este Plan Director de la ZCA-VT es un estudio pormenorizado de estrategias para la redacción de un plan ejecutivo en el sentido propuesto para la zona comercial, que ayude a la mejora y desarrollo de su ámbito, principalmente en su aspecto comercial, de movilidad y acceso, así como de embellecimiento urbano, que genere mayor calidad en su oferta y que fomente el asociacionismo como forma de sintonía paralela en la toma de decisiones en el ámbito.

Para analizar y coordinar esta propuesta es preciso ser conscientes de sus valores:

1º) Un tejido comercial consolidado en la calle Mayor de Triana y calles adyacentes, así como en un pequeño sector de Vegueta, y su vinculación con el hecho de constituir el casco histórico de la ciudad.

2º) La existencia de numerosos inmuebles y espacios protegidos incluidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección Vegueta-Triana (aprobado definitivamente mediante Acuerdo del Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en fecha 5 de junio 2018), que forman parte del atractivo turístico de la ciudad.

3º) La amplia oferta de restauración, en constante crecimiento en estos últimos años, que debe compatibilizarse con el uso comercial y la residencia.

4º) Otros aspectos, más centrados en el espacio urbano son:

- a) La accesibilidad a la zona y la movilidad.
- b) Los aparcamientos públicos y privados.
- c) El mobiliario urbano, los rótulos e iluminación,
- d) Las zonas de carga y descarga.
- e) La limpieza del entorno.

En conclusión, Vegueta-Triana constituye un ámbito consolidado de tejido comercial pero ampliamente afectado por estos otros aspectos, por lo que es urgente adaptar la zona a los nuevos requerimientos tecnológicos y a las demandas sociales de calidad en las ciudades, que requieren modelos más centrados y eficaces para su reestructuración, así como de preferencia peatonal para su disfrute. Y éste constituye el principal objetivo de este Plan Director.

La figura del Plan Director no constituye un instrumento de planeamiento de desarrollo propiamente dicho, no estando contemplado como tal por el Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado mediante Decreto 181/2018, de 26 de diciembre. Se trata, simplemente, de un documento técnico que prevé actuaciones concretas para su futura ejecución en el ámbito, siendo su objetivo fundamental que su aprobación conlleve el acceso a la financiación de las propuestas, tras el análisis de las administraciones competentes, y que debe ser aprobado por la Junta de Gobierno de la ciudad de Las Palmas.

Como referencia jurídico-administrativa hay que señalar que, en virtud de la convocatoria para la concesión de subvenciones a proyectos de “Dinamización de Zonas Comerciales Abiertas de Canarias”, aprobada mediante Orden núm. 148, de 18 de agosto de 2016 por la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Conocimiento del Gobierno de Canarias, publicada en el BOC núm. 165, en fecha 26 de agosto de 2016, y que se ha ido prorrogando en los años sucesivos, siendo la última la Orden de 8 de marzo de 2019, se pretende que el ámbito de ordenación de este Plan Director se declare Zona comercial abierta y se tenga acceso a la promoción y beneficios que esta declaración genera.

La Consejería de Turismo, Industria y Comercio ha decidido seguir apoyando estas subvenciones y ha incluido esta línea dentro de su Plan Estratégico de Subvenciones para el periodo 2020-2022, según Orden núm. 59, de 9 de marzo de 2020, BOC núm. 55, de 19 de marzo de 2020.

De forma complementaria se ha publicado la Orden de 8 de mayo de 2020, BOC núm. 98, de 20 de mayo, sobre modificación de las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a proyectos de “Dinamización de Zonas Comerciales Abiertas de Canarias” (Orden de 18 de agosto de 2016).

2.1 ÁMBITO URBANO DE LOCALIZACIÓN.

El ámbito en el que se desarrollan las determinaciones del presente Plan Director, se ubica en el cuadrante naciente de la isla de Gran Canaria, dentro del municipio de Las Palmas y en el área de ciudad baja consolidada situada a ambos márgenes de la desembocadura del Barranco Guiniguada. Se ve enmarcado geográficamente por el frente marítimo de levante, el desarrollo urbano de la zona de Arenales al norte, el resto del Barrio de Vegueta al sur, y el límite superior de la terraza baja. 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 Centro y Vegueta-Cono Sur-Tafira y más concretamente en el sector 3 (Vegueta-Triana).

El área de estudio está definida por un polígono regular colmatado por la edificación e inserto dentro de la trama de manzanas y calles de los barrios de Triana y Vegueta. En cuanto a los límites, se encuentran conformados por la calle Buenos Aires al norte, las calles Pérez Galdós, General Bravo y Obispo Codina al poniente, la calle Espíritu Santo al sur y la calle Francisco Gourié, Rafael Cabrera y Alcalde Díaz Saavedra a naciente. Dentro de este perímetro es la calle Mayor de Triana el eje principal y donde la densidad de comercios es más relevante. El conjunto de calles que quedan dentro del perímetro señalado define el centro comercial tradicional, aunque con distinta relevancia en función de su distancia al eje principal.

Configuración del ámbito de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana



Configuración urbana actual del ámbito de la ZCA-VT.



2.2 FORMACIÓN Y ORIGEN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL DEL ÁMBITO.

(Información documentada a partir del libro “La actividad comercial en las Palmas de Gran Canaria. Un análisis espacial.” de Matilde Teresa Armengol Martín).

Los principales factores que han configurado la dotación comercial del ámbito de trabajo son:

- La presencia del barrio histórico de Vegueta: La ciudad se funda en este barrio y siempre ha contado con una presencia importante de organismos públicos (ayuntamiento, juzgados, etc.) y una actividad comercial alrededor del mercado y a la calle de La Pelota.
- El Mercado de Vegueta. Fue durante años el mercado de abasto de la isla, no sólo para la compra directa de los consumidores, sino que también en él se compraba para surtir a las tiendas y bares de los diferentes productos de alimentación, especialmente aquellos que producía el agro insular.
- El barrio de Triana. Considerado durante la mayor parte de la historia de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como centro único del comercio al por menor. Aquí comienza a asentarse el comercio y el pueblo llano, concentrando también a los extranjeros dedicados a la banca y al negocio azucarero, siendo éste el origen de la Calle Mayor de Triana como primer foco comercial relevante del municipio por su centralidad y accesibilidad.
- La calle Mayor de Triana y sus alrededores no es una zona comercial más. Su trascendencia histórica como primera zona de venta al por menor de productos y servicios se remonta a finales del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, cuando todavía existía el Muelle de San Telmo y se producía un trasiego de personas y productos procedentes, incluso, de otros países como resultado de nuestra posición geográfica estratégica.
- En 2013, la Asociación de Empresarios Zona Triana recibe el Premio Nacional a Centros Comerciales Abiertos, que se otorga por la dirección general de Comercio Interior del Ministerio de Economía y Competitividad de España, destinado a galardonar el asociacionismo comercial orientado a la promoción de Centros Comerciales Abiertos (CCA). Sin embargo también existen otras numerosas asociaciones defensoras de los intereses de todos los sectores implicados en esta zona comercial. Esto se debe a la consolidación de otras actividades, sobre todo la restauración, además de la cada vez

mayor presencia de pequeños establecimientos turísticos que van dándole una forma diferente a esta parte de nuestra ciudad.

- Por consiguiente, podemos considerar a Triana, como la zona de concentración de comercios más antigua, la cual se conformó inicialmente como un eje único donde los comercios se aglomeraban, casi de forma espontánea a un lado y otro de la calle pero que con el paso de los años fue creciendo y ampliando a otras calles circundantes convirtiéndose poco a poco en un espacio comercial importante en la dinámica comercial no solo de la ciudad, sino también de toda la isla.

Proceso de configuración urbana en el entorno de Vegueta-Triana, entre los años 50s y 70s



En las imágenes anteriores se puede observar el proceso de desarrollo durante 25 años del frente marítimo en el margen naciente del ámbito del Plan Director lo que permitiría, posteriormente, desplazar el tráfico que hasta entonces circulaba por la calle Triana hacia la Autovía Marítima y conseguir de esta forma su peatonalización y su potenciación como zona comercial abierta, apoyada en la prolongación y continuidad hacia Vegueta, así como la extensión de su actividad comercial a las calles aledañas.

Actualmente, es un suelo urbano consolidado, conformado, en el entorno de Triana, por un entramado de manzanas regulares y de formalización más irregular en la parte más antigua correspondiente al entorno de Vegueta.

Dentro del conjunto espacial que engloba el Plan Director, la mayoría de las calles son peatonales, pero aún existen calles abiertas al tráfico; este hecho afecta al desarrollo y extensión de la actividad comercial en ellas, por ello es obvio que no todas las calles presenten el mismo ritmo, ni la misma concentración de establecimientos. Por tanto, hay que reiterar que la calle Mayor de Triana es el eje de mayor representatividad en cuanto al número de comercios, así como las calles Domingo J. Navarro, Perdomo, Constantino, Arena, Travieso, Torres, en el resto de las calles también se manifiesta la actividad comercial, aunque el grado de concentración experimenta cierto descenso. Esta delimitación espacial, se ha ido modificando con el paso del tiempo, de tal forma que la evolución histórica y económica del barrio de Triana ha ido consolidando la actual disposición, favoreciendo incluso el proceso de expansión que desde los años sesenta, pero sobre todo a partir de 1970, factores económicos y sociales unidos a la fuerte terciarización de la ciudad en general, hacen de Triana, y del entorno más próximo al Guiniguada de Vegueta, un conjunto definido por el desarrollo de una actividad económica considerable.

La diversidad de actividad comercial y de otros servicios la convierten en un espacio singular de la ciudad, donde la función comercial marca la particularidad y a su vez define la complementariedad que se genera en el ámbito alrededor de dicha actividad.

En este espacio se aglutinan una serie de hechos que la diferencian del resto de entornos comerciales de la ciudad, no sólo a nivel morfológico sino también en relación al tipo de comercio que la definen.

En primer lugar, formar parte, ambos barrios del Casco Histórico de la ciudad, los identifica con ciertas características comunes a estos espacios, que a su vez la diferencian del resto; por otro lado, el tipo de edificaciones, el número de plantas y la riqueza arquitectónica, permite diferenciarlos a simple vista. Estas características se combinan con otros aspectos que afectan a la organización funcional del espacio, a las características económicas de su conjunto y en definitiva al desarrollo de una actividad comercial que tradicionalmente ha sido el eje básico de la centralidad urbana en esta ciudad.

Esta relevancia comercial sobre el resto del espacio urbano, principalmente en el barrio de Triana, ha venido afianzándose históricamente, y consolidando toda una estructura espacial que ha tenido como eje dicha actividad.

Sin embargo, es a partir de los años setenta cuando Triana en su conjunto, empieza a notar las consecuencias del proceso de regresión económica en el sector comercial, que poco a poco ha tenido que resolver. En un primer momento, la caracterización de su comercio como tradicional, se ve ligeramente afectado por la presencia de otro eje comercial que surge al amparo de la apertura de los Grandes almacenes: Galerías Preciados en 1975 y con posterioridad El Corte Inglés en 1978, generan el desarrollo de una oferta comercial más especializada en la Avenida de Mesa y López. Este hecho, además del propio proceso de cambio de la estructura comercial y de los nuevos hábitos de compra de la población, generó la entrada en crisis de cierto comercio tradicional al que se intenta dar respuesta con el fin de modernizar la oferta comercial de Triana; ejemplos significativos fue la apertura el 1981, de unos grandes almacenes en Triana: Cardona, en la actualidad desaparecido, ahora cede de una importante entidad bancaria, a su vez la apertura de establecimientos renovados y con un mayor grado de especialización, sobre todo boutiques, que modifican ligeramente la oferta comercial de Triana, al mismo tiempo se produce un proceso de remodelación urbana: peatonalización de la calle Mayor de Triana y rehabilitación de las edificaciones a nivel de fachada de manera lenta pero continuada, y peatonalización de la mayoría de las calles que forman el centro tradicional de Triana y el primigenio de Vegueta.

En las últimas décadas se han ido estableciendo otras actividades terciarias que complementan las actividades comerciales como son aquellas destinadas a la gestión y finanzas, con una importante representación de entidades bancarias coincidiendo con las oficinas centrales, así como actividades relacionadas con la restauración y el ocio, con un papel más protagonista en Vegueta; en las calles Mendizábal y Pelota y en el entorno de Triana; en la calle Cano y las perpendiculares.

La superficie total del ámbito objeto de análisis se aproxima a los 285.000 m², concentra un grueso de población cercana a los 5.200 habitantes (el 1.5% del total de la población de la ciudad) y emplea a unas 2.000 personas, ocupadas fundamentalmente en comercios de distinto tipo, entidades financieras y oficinas.

Para establecer un sistema de actuaciones más específico y pormenorizado, que desarrollaremos más adelante, se ha dividido el ámbito en 5 zonas o áreas, en función al tipo de actividad y la intensidad de los usos a fin de obtener un esquema que servirá de guía para las actuaciones propuestas, teniendo siempre como premisa la incentivación comercial en conjunción con las características histórico-culturales del ámbito.

Zona 1, TRIANA Y ENTORNO. Comprende la calle Triana en prácticamente toda su longitud, entre la calle Buenos Aires al norte y las calle Remedios y subida de San Pedro al sur, las edificaciones en el borde poniente de la misma y el conjunto de edificaciones localizados a naciente hasta la calle Fco. Gourié. Este es el principal referente urbano y comercial del ámbito de estudio, donde se localizan las grandes franquicias y entidades financieras, ocupando inmuebles de importante referencia histórica y valor arquitectónico, intercalando edificios de arquitectura más contemporánea y alguno de ellos con alturas que exceden la media del entorno.

Zona 2, CANO-VIERA Y CLAVIJO-PÉREZ GALDÓS-GENERAL BRAVO Y ENTORNO. Comprende la calle Viera y Clavijo desde Buenos Aires y la calle Cano en toda su longitud, así como el resto de manzanas conformadas por las calles perpendiculares a estas; Domingo J. Navarro, Perdomo, San Bernardo, Villavicencio, Travieso, Torres y Malteses teniendo como límite las edificaciones localizadas a poniente y con fachada hacia las calles Pérez Galdós y General Bravo, la manzana situada a naciente de la calle Rafael González, la calle Peregrina y laterales en casi toda su longitud. Se trata de un área en la que coexisten locales destinados a la restauración con pequeñas franquicias y comercios encontrándose prácticamente todas las calles peatonalizadas y siendo el eje distribuidor del tráfico el conformado por la calle San Bernardo y Viera y Clavijo.

Zona 3, ALAMEDA DE COLÓN-ENTORNO GUINIGUADA-PELOTA-MENDIZÁBAL. Esta área tiene como eje central el Barranco Guiniguada en el tramo localizado dentro de los límites del ámbito. Al norte, comprende la calle General Bravo a la altura de la Alameda de Colón, la calle Muro y la calle Remedios, así como las edificaciones aledañas incluyendo el frente a la calle Lentini. Y al sur, el área vertebrada por el eje que conforman las calles Mesa de León, Pelota y Mendizabal, completándose con las calles Calvo Sotelo, Armas y Botas.

Zona 4, CATEDRAL Y ENTORNO.

Constituye la principal zona de atracción histórico-cultural del ámbito de estudio. Incluye La Catedral de Santa Ana y el entorno que conforman las manzanas traseras donde se localizan

inmuebles de especial interés histórico y cultural como son la Casa de Colón, el Centro Atlántico de Arte Moderno (CAAM), el Centro de Artes Plásticas, la Ermita de San Antonio Abad y la Galería del mismo nombre. Señala el límite sur, la calle Espíritu Santo y tiene como eje principal la calle de los Balcones que desemboca en la Plaza del Pilar Nuevo y desde al que se distribuyen el resto de callejones que mantienen las trazas de la trama urbana originaria; calles San Marcial, Colón, Herrería, Audiencia, Pedro Algaba, Agustín Millares.

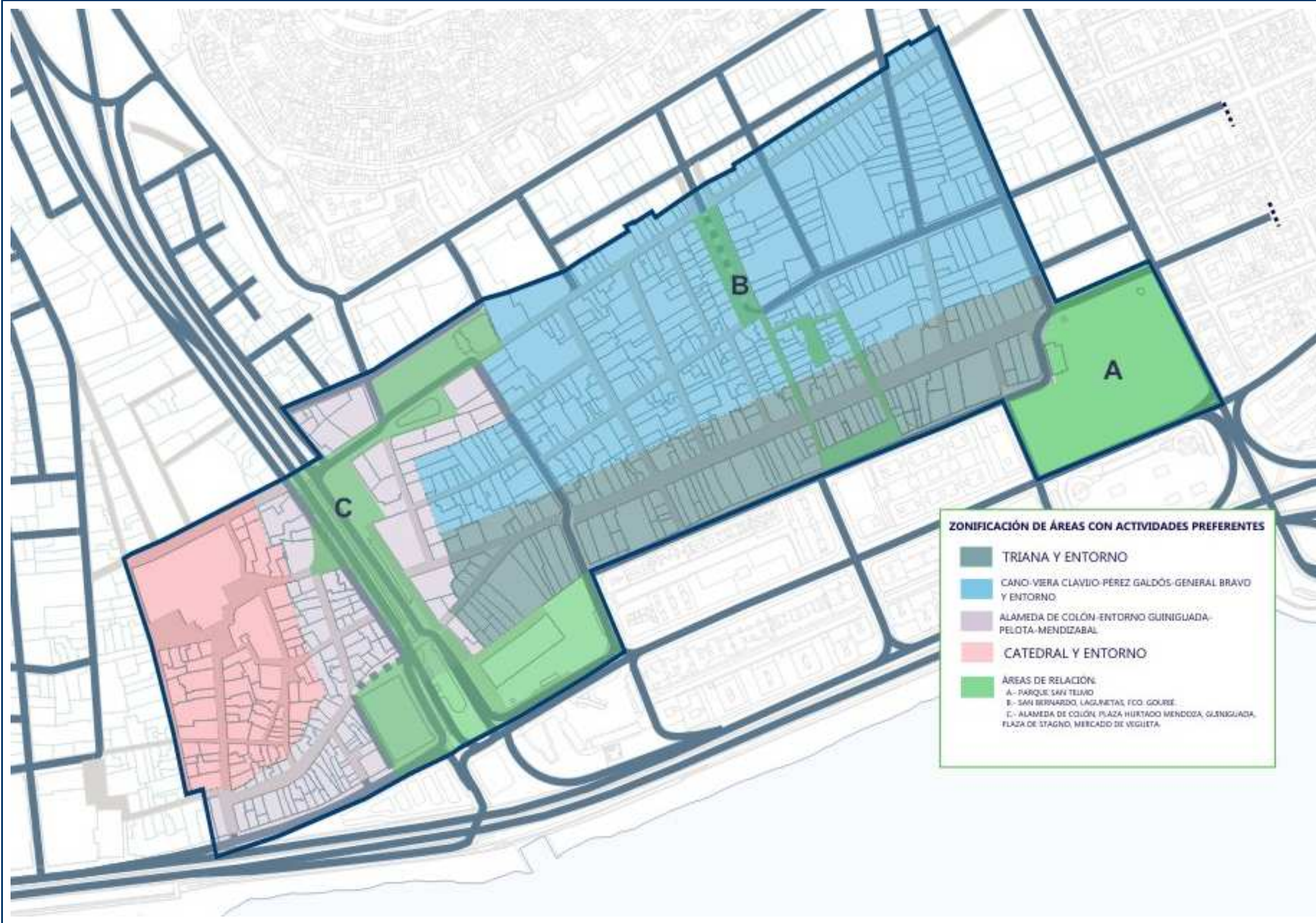
Zona 5, ÁREAS DE RELACIÓN-ESPACIOS LIBRES.

A.- Parque San Telmo. Localizado en el extremo nordeste del ámbito de estudio, se configura como el espacio libre de mayor dimensión del área. Éste fue el emplazamiento histórico de la muralla norte de la ciudad y del primer muelle de Las Palmas de Gran Canaria. Presenta una importante actividad durante todo el año, teniendo lugar en él numerosos eventos culturales y con fines comerciales; mercadillos, feria del libro, por lo que representa un elemento de especial relevancia para la puesta en valor de la zona comercial abierta de Vegueta-Triana.

B.-San Bernardo-Lagunetas-Fco. Gourié. Este eje se sitúa en el centro del Barrio de Triana, conectándolo transversalmente desde la calle General Bravo hasta la calle Francisco Gourié por las calles Perdomo-Matula y Constantino-Munguía. A mitad de camino se localiza en “Pasaje de las Lagunetas” que da acceso a la plazoleta del mismo nombre.

C.-Alameda de Colón-Plaza Hurtado Mendoza-Guiniguada-Plaza de Staño. En el límite sur del barrio de Triana nos encontramos con un conjunto de Espacios libres con carácter de plaza urbana como son: La Alameda de Colón, la Plaza Cairasco, Plaza Hurtado Mendoza, popularmente conocida como La Plaza de las Ranas y la Plaza de Staño en el extremo sureste del barrio.

Distribución del ámbito según zonas diferenciadas de intensidad de usos y actividades preferentes.



Síntesis gráfica del ámbito urbano en la Zona Comercial Abierta



3. ANÁLISIS DEL TEJIDO COMERCIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO URBANO.

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

La Isla de Gran Canaria es el contexto territorial general en que se emplaza la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana. Es la tercera isla 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, de la provincia de Las Palmas y del 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 localiza 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.

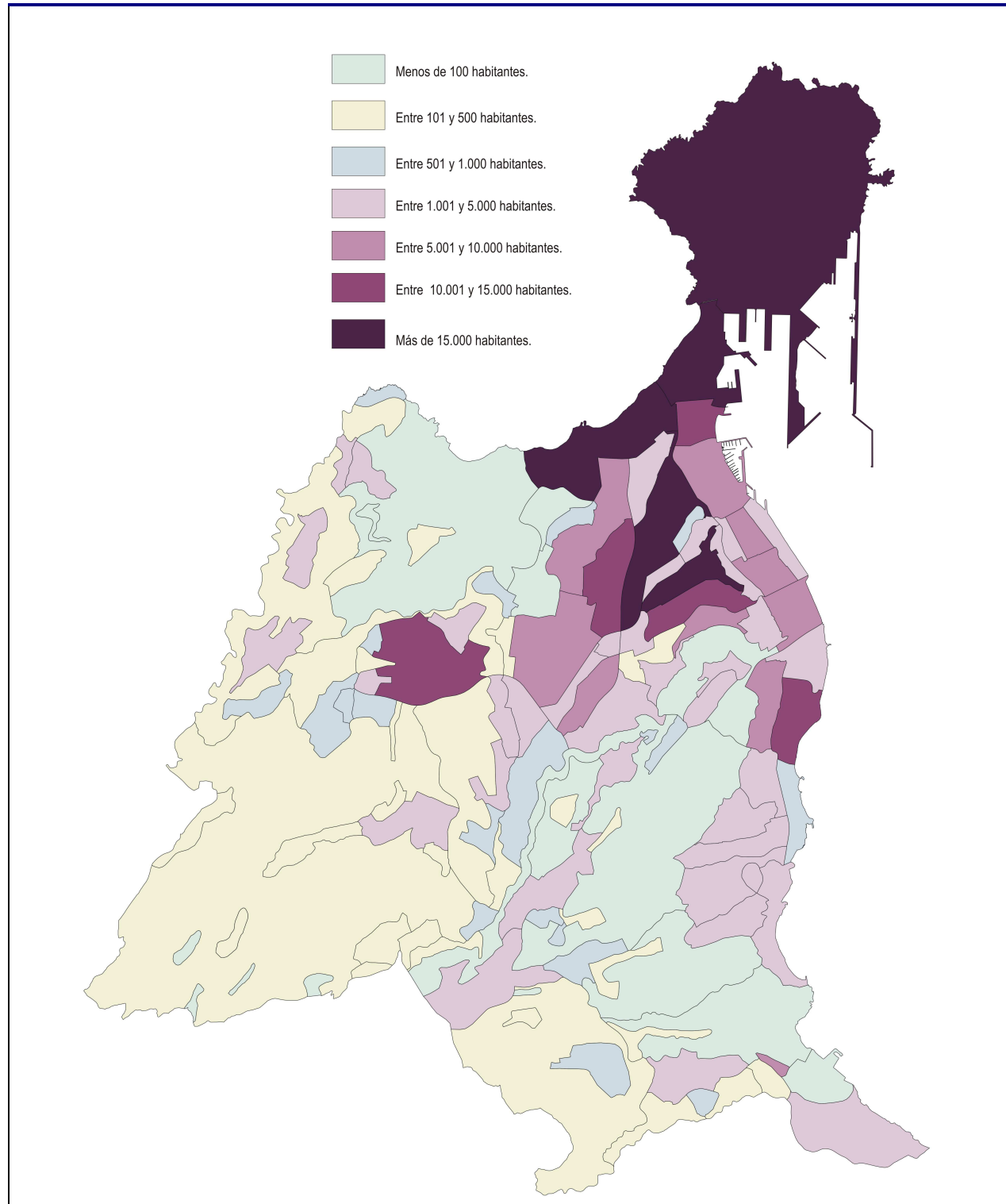
En este escenario, el comercio continúa siendo la actividad con mayor capacidad definitoria de la economía municipal, manteniendo así su rasgo histórico contemporáneo. Por sí solo, alcanza un 20% de todo el empleo, duplicando la importancia de un segundo escalón ocupado por un grupo de subsectores que 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 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 el municipio 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 barrios; respecto a la que se observa una concentración de la actividad empresarial en los barrios del Distrito Isleta-Puerto-Guanarteme y en los Barrios de Canalejas, Triana y Vegueta, 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 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.

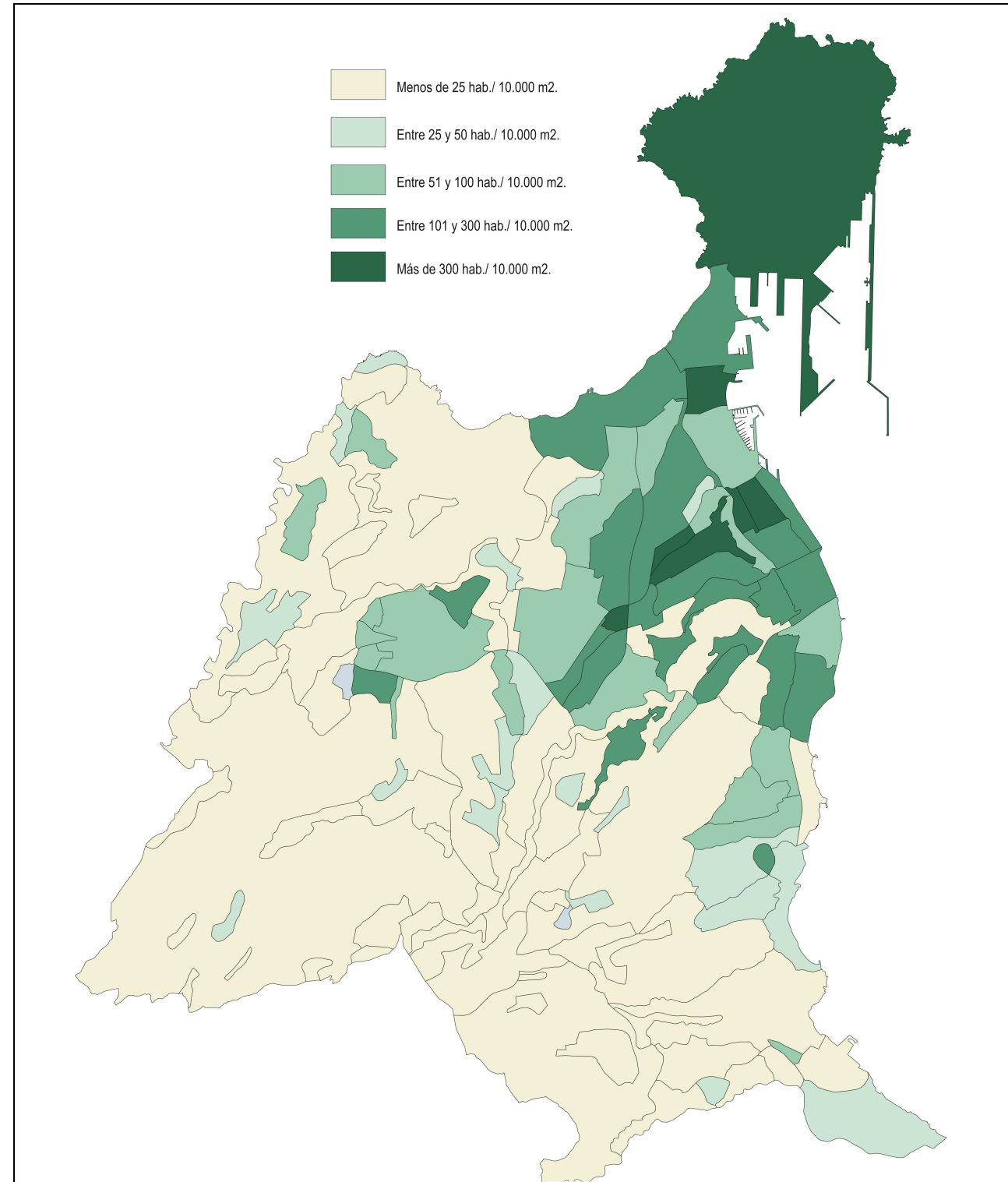
Precisamente, en el último de los aspectos indicados es donde el Plan Director centra sus objetivos.

Población actual del entorno urbano de la ZCA en el contexto territorial del municipio



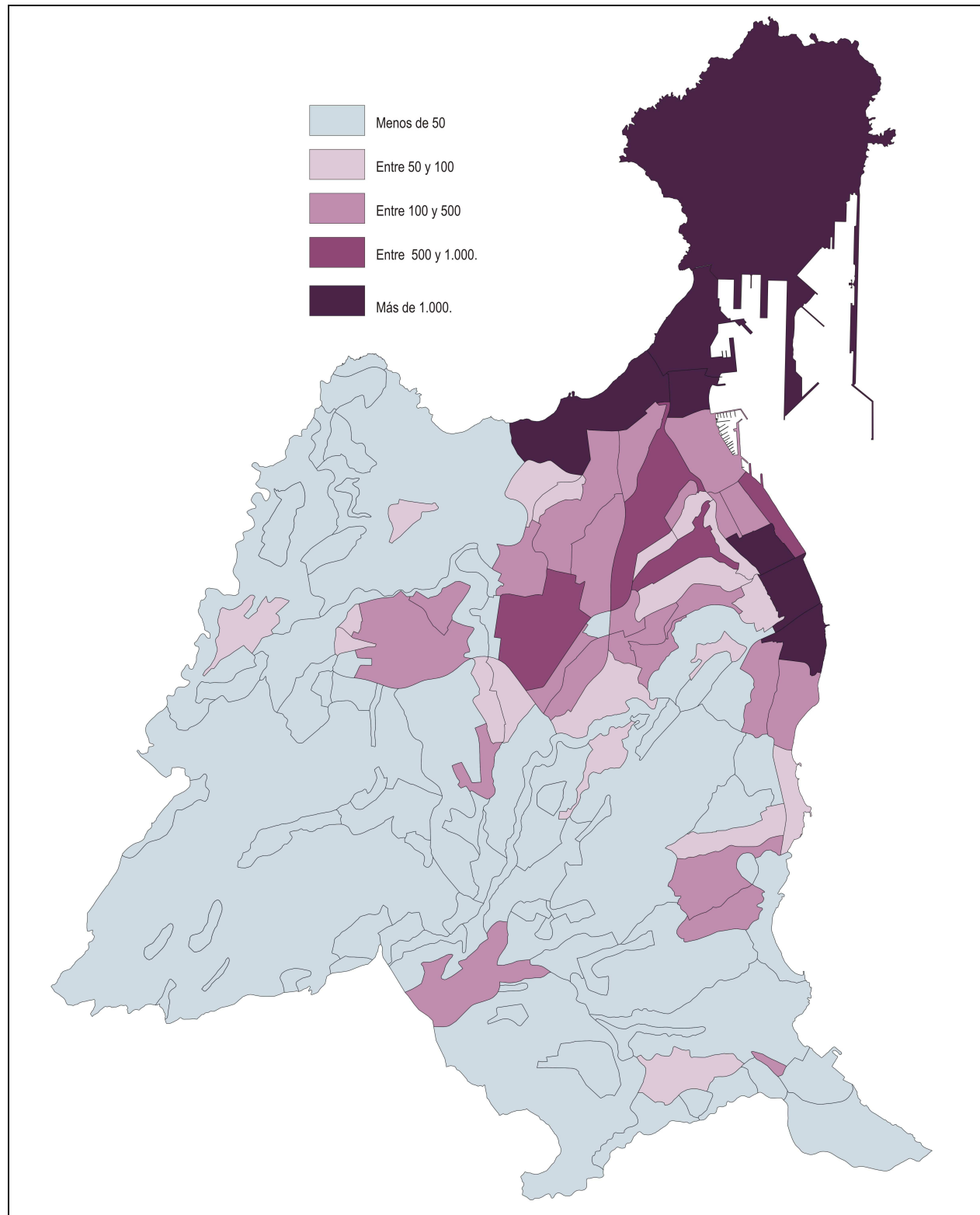
Fuente. Servicio de Estadística. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Densidad poblacional en la ZCA en el contexto territorial del municipio



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

El tejido empresarial en el entorno urbano de la ZCA en el contexto territorial del municipio (Empresas/Ha)



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 si bastante complejo.

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.

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, 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 muy importante en la ciudadanía.

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 Guiniguada), los programas sectoriales relacionados con la movilidad, la Smart city, la Metroguagua, la Citycleta etc., son hitos presentes en el día a día de la prensa y los foros de discusión, con disertaciones de orientación 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.

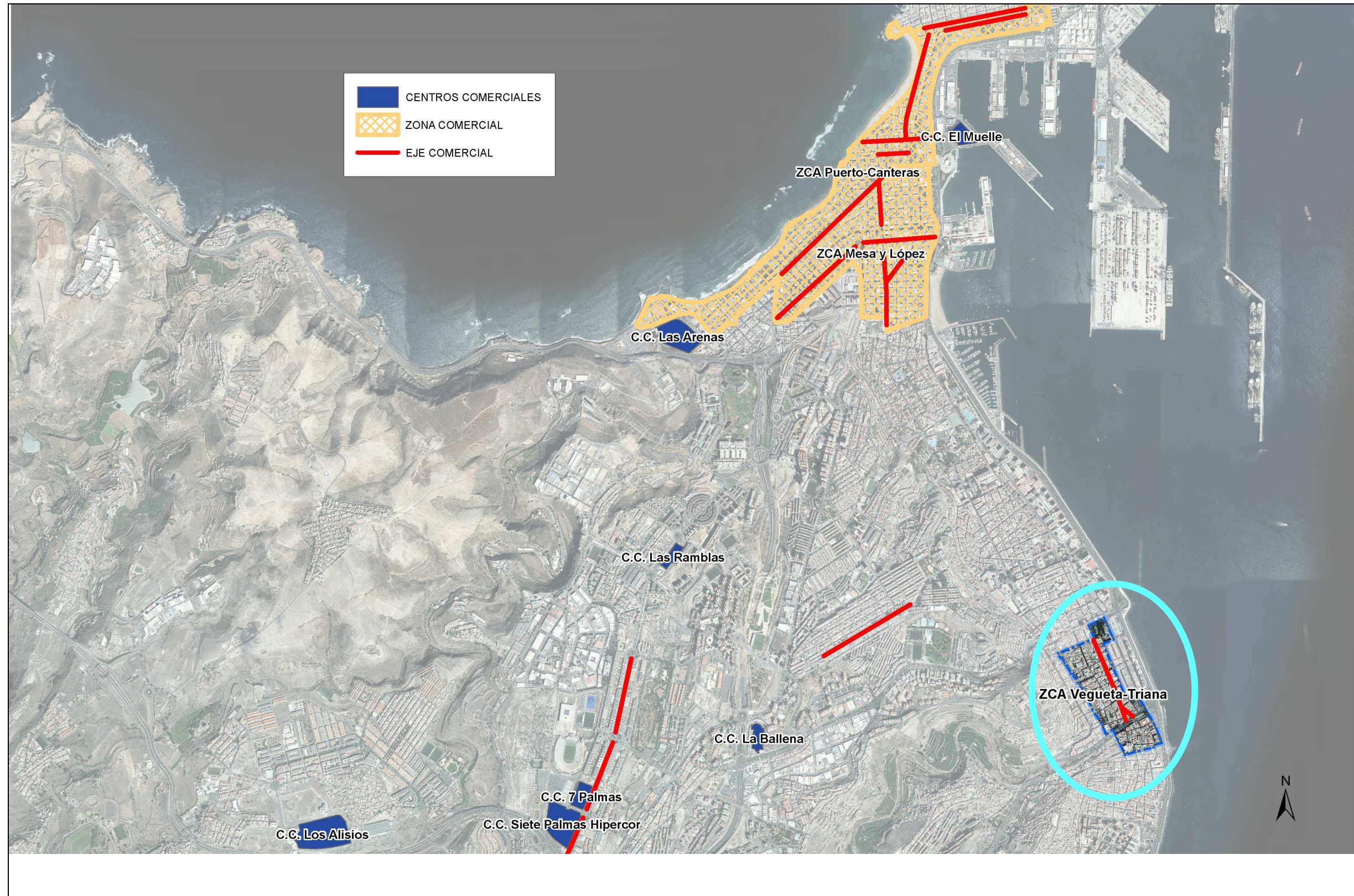
La aparición y entrada en vigor del Plan General de Ordenación en el 2000 y la culminación de su adaptación legal en 2012 supone la definición de un modelo de territorio, en el cual se introducen múltiples elementos novedosos en la cohesión de la ciudad y sus relaciones con el exterior.

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 unos enclaves especializados como son el conformado por el entorno del Auditorio, La Playa de Las Canteras-Santa Catalina-Mesa y López-Puerto en la zona norte, en la zona centro La Minilla, 7 Palmas y Tamaraceite, y en la parte sur del municipio, el entorno de Triana-Vegueta en las expectativas reales de su avance competitivo. Todo esto conviene remarcarlo desde el principio. El análisis no se entiende efectuado sobre el comercio en sí mismo sino sobre la integración del espacio comercial dentro de un conjunto urbano y su contexto metropolitano e insular.

Integración de la zona comercial abierta de Triana-Vegueta en el sistema territorial del espacio comercial en 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 PD, se ha realizado un análisis del tejido comercial existente en la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana, 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 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 Triana-Vegueta 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.

Para el análisis del tejido comercial de la ZCA-VT se han seleccionados las siguientes categorías:

- **Alimentación.** (Frutería, pescadería, carnicería, panadería, bebidas, etc).
- **Equipamiento del hogar** (ferretería, muebles, decoración, droguería,...).
- **Equipamiento de la persona** (moda, calzado, complementos, productos de estética, deportes. etc.).
- **Supermercado.**

- **Ocio y recreativo** (museos, salas exposiciones, teatros, cines, espacios culturales, bingo, salón de juegos, pubs, etc.)
- **Servicios varios** (bancos, bazar, farmacia, salud, peluquerías, gimnasios, viajes, academias, etc.).
- **Restauración** (cafeterías, bares, pisco-labris, restaurantes, etc.).
- **Local vacío.**

Y estas categorías se agrupan en dos tipos; comercial puro y comercial mixto.

- **Comercial puro**, constituido por los establecimientos destinados a la actividad de compra-venta de ramas comunes (alimentación, equipamiento de la persona o equipamiento del hogar).
- **Comercial mixto**, el resto.

Asimismo, por su vinculación territorial con la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras y la Zonal Comercial Abierta de Mesa y López, se ha tomado como referencia, para la elaboración del presente documento, la experiencia y datos territoriales recabados por el personal técnico de la 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* (2016), el *Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Puerto-Canteras* (2013).

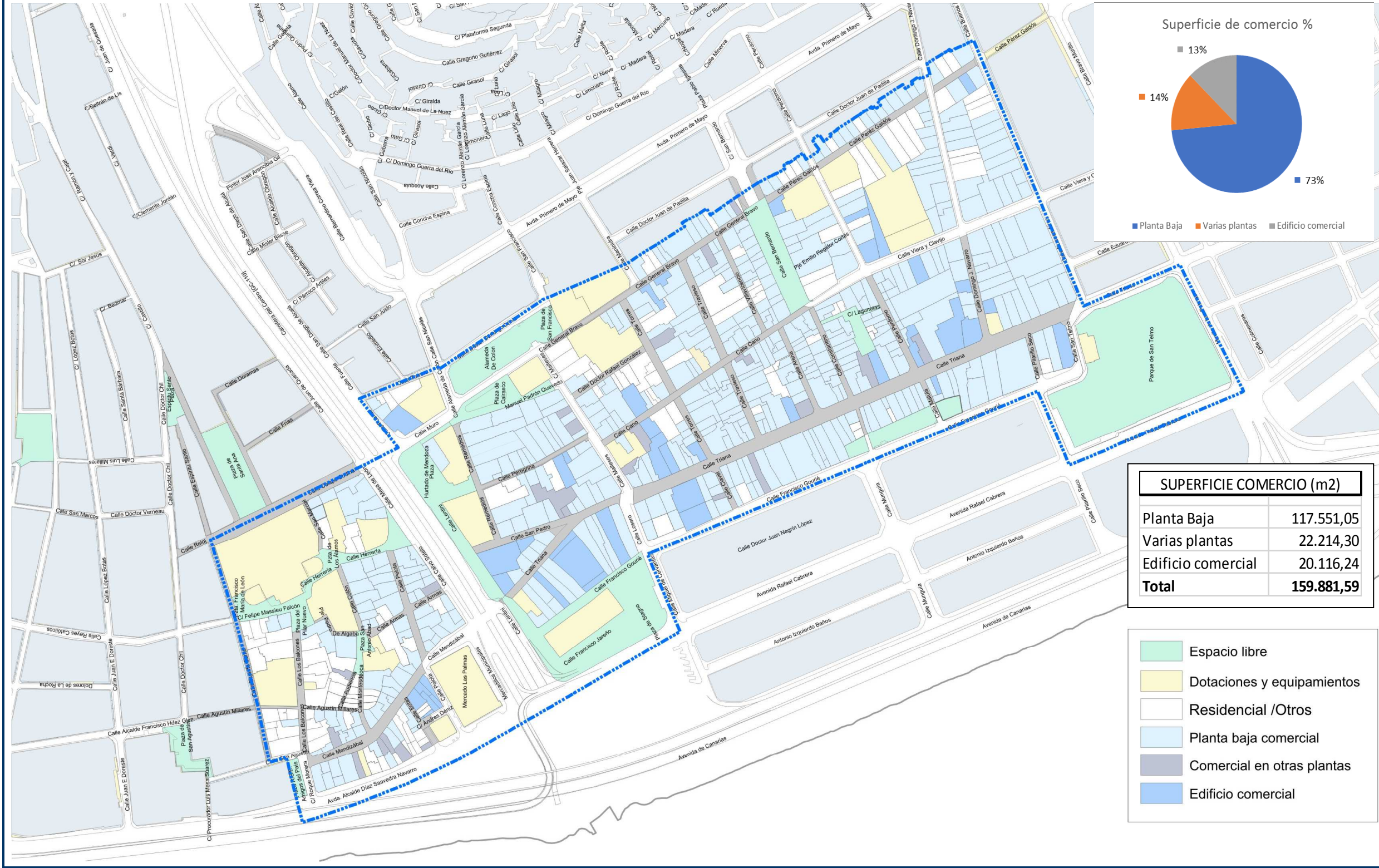
Asimismo, también ha sido de especial relevancia para la redacción de este Plan Director la información contenida en el recientemente aprobado Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana (PEP “Vegueta-Triana”-2018) y en el Plan Especial del Barranco Guinguada (SG-51), actualmente en tramitación.

El uso comercial es junto con el carácter histórico un elemento identificador del ámbito urbano en el que se integra la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana. Especialmente en el entorno del barrio de Triana es difícil encontrar una manzana en la que, de un modo u otro, no se detecte la presencia de la actividad comercial, al margen de la especial intensidad ocupacional de la actividad comercial que presenta la calle Mayor de Triana.

Las diferentes formas de ocupación de la actividad comercial pueden sintetizarse en los siguientes subgrupos.

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

Distribución del uso comercial en el ámbito urbano de la Zona Comercial Abierta

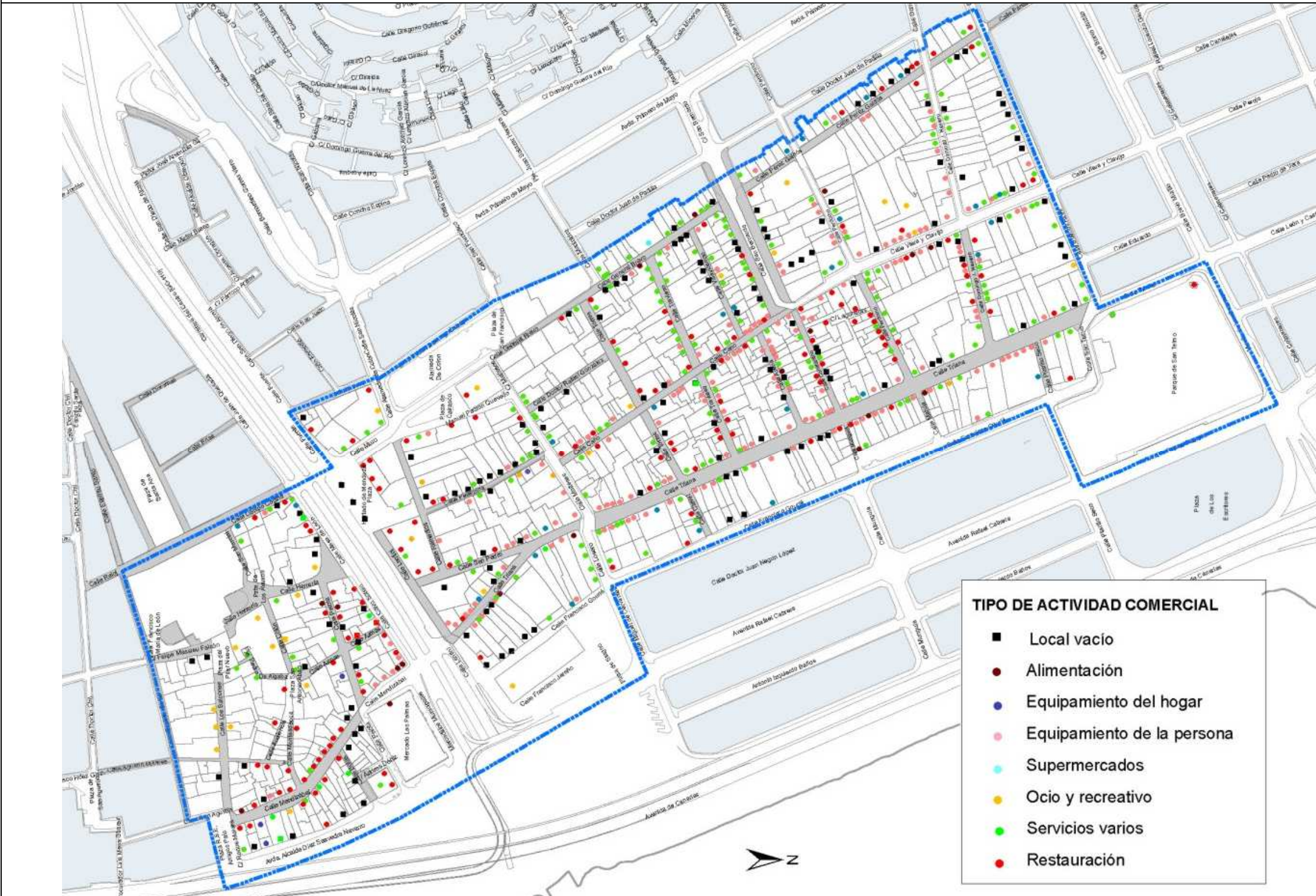


3.3. Inventario específico según calles.

Ámbito de Vegueta									
Calle	Local Vacío	Alimentación	Equipamiento del hogar	Equipamiento de la persona	Supermercados	Ocio y recreativo	Servicios varios	Restauración	Total
Agustín Millares	1						1	2	4
Alcalde Díaz-Saavedra Navarro	4		1				3	2	10
Armas	1						1	1	3
Audiencia								1	1
Botas	1						1		2
Calvo Sotelo	1	1		2			1	5	10
Colón						2	2		4
Felipe Massieu Falcón	2								2
Herrería	1			1		1	2		5
Los Balcones	3					4			7
Mendizábal	6	4		4		1	4	17	36
Mesa de León	3		1			1	1	2	8
Montesdeoca								2	2
Obispo Codina	1		1	1			2	2	7
Pasaje Pedro de Algaba							2		2
Pelota	4	2	1				2	6	15
Plaza del Pilar Nuevo	1					1	1		3
Roque Morera									0
San Marcial							1		1
Plaza San Antonio Abad						1		1	2
	28	7	4	8	0	11	24	41	124

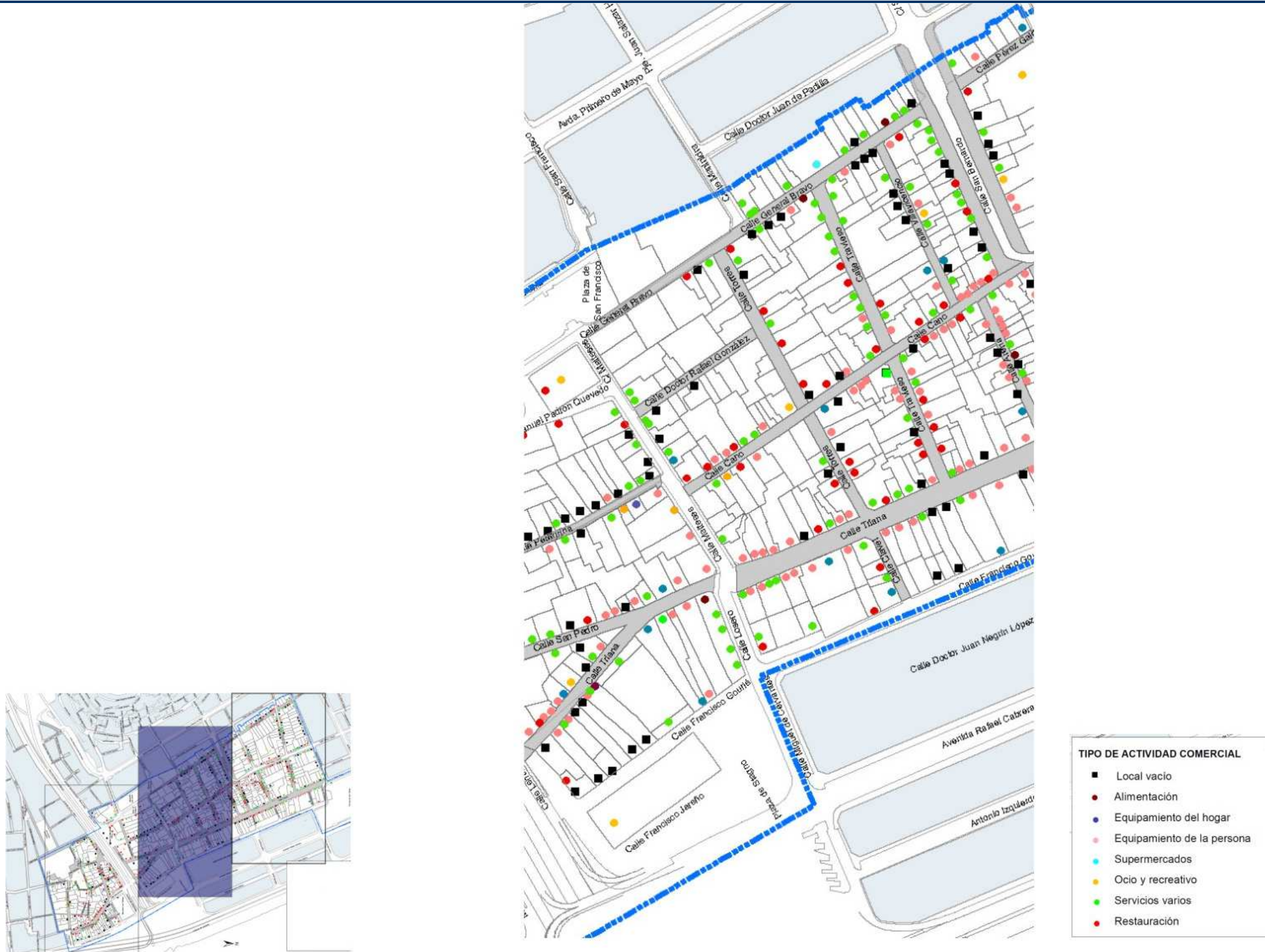
Ámbito de Triana									
Calle	Local Vacío	Alimentación	Equipamiento del hogar	Equipamiento de la persona	Supermercados	Ocio y recreativo	Servicios varios	Restauración	Total
Arena	4	1	1	8			2		16
Buenos Aires	8			1		1	6		16
Cano	6		1	17		2	9	16	51
Clavel			1				1	1	3
Constantino	4	1		3			4	5	17
Doctor Rafael González	2								2
Domingo J. Navarro	10		1	15			13	6	45
Francisco Gourié	3	1	1	1			3	2	11
Fuente	1							1	2
General Bravo	9	2		3	1		10	3	28
Plaza Hurtado de Mendoza	3						1	5	9
Lagunetas								4	4
Lentini	2			1			1	2	6
Losero							5	1	6
Malteses	3		1	3		1	9	2	19
Manuel Padrón Quevedo								1	1
Matula									0
Munguía									0
Muro							2	2	4
Parque San Telmo							1	1	2
Perdomo	3			6			9	8	26
Peregrina	9					1	5	2	17
Pérez Galdós	6		4	4			3	10	27
Pilarillo Seco			1						1
Plaza Alameda de Colón						1	1	1	3
Plaza de Cairasco				1		1	1	3	6
Remedios	3			1		1		1	6
San Bernardo	7			2			10	3	22
San Pedro	3						3	2	8
Torres	3			1		1	4	5	14
Travieso	1			7			13	9	30
Triana	19	4	5	63		2	33	7	133
Viera y Clavijo	7	2	4	19		1	11	7	51
Villavicencio	4		2	2			4		12
	120	11	22	158	1	12	164	110	598

Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta según tipos de actividad



[illegible]

Distribución del tejido de la Zona Comercial Abierta según tipos de actividad. Hoja B



[illegible]

En resumen, en el ámbito de análisis del presente Plan Director para la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana se ha inventariado un conjunto de **722** locales, entre los cuales se constata un conjunto de **574** locales activos, (un 80 %).

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,

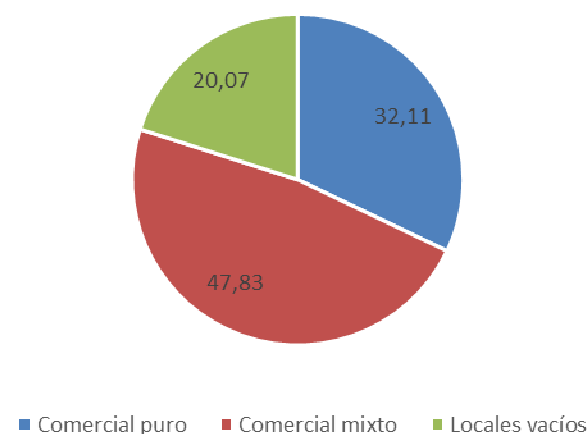
a servicios; 47,83% en Triana y 62,10 % en Vegueta, frente a los asociados a la actividad comercial directa o comercio puro, donde nos encontramos con un 32,11% en Triana y un 15,32 % en Vegueta.

A continuación, se representa un desglose estadístico de esta distribución general del tejido comercial por barrios según el ramo de actividad en los locales.

Resumen de locales existentes según ramo de actividad

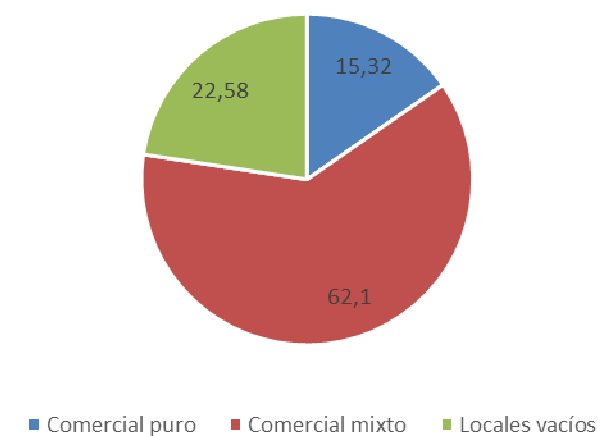
ÁMBITO DE TRIANA		
Categoría	2019	
	Nº	%
TEJIDO COMERCIAL PURO	192	32,11
Alimentación	11	1,84
Equipamiento del hogar	22	3,68
Equipamiento de la persona	158	26,42
Supermercado	1	0,17
TEJIDO COMERCIAL MIXTO Y SERVICIOS	286	47,83
Recreativo-Ocio	12	2,01
Restauración	110	18,39
Otros comercios, servicios,..	164	27,42
TOTAL LOCALES ACTIVOS	478	79,93
TOTAL LOCALES VACÍOS	120	20,07
TOTAL LOCALES	598	100

Ámbito de Triana



ÁMBITO DE VEGUETA		
Categoría	2019	
	Nº	%
TEJIDO COMERCIAL PURO	19	15,32
Alimentación	7	5,65
Equipamiento del hogar	4	3,23
Equipamiento de la persona	8	6,45
Supermercado	0	0,00
TEJIDO COMERCIAL MIXTO Y SERVICIOS	77	62,10
Recreativo-Ocio	11	8,87
Restauración	41	33,06
Otros comercios, servicios,...	25	20,16
TOTAL LOCALES ACTIVOS	96	77,42
TOTAL LOCALES VACÍOS	28	22,58
TOTAL LOCALES	124	100

Ámbito de Vegueta



3.4. El espacio público de la movilidad.

Documentación complementada con la información del Estudio de Movilidad para el Plan Especial del Sistema General de Espacios Libres del Barranco Guiniguada (SG-51) y el Estudio de Movilidad del Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana (PEP-VT-2018).

Dar una solución al aumento del tráfico rodado en las ciudades y en especial en los Centros Históricos es uno de los principales objetivos para lograr obtener espacios más habitables y sostenibles.

El intenso proceso de urbanización en las últimas décadas deja en evidencia la necesidad de cuidar las ciudades para que sus espacios ofrezcan una buena calidad de vida, lo cual incluye condiciones adecuadas de movilidad de personas y mercancías.

La singularidad de la estructura urbana de los cascos históricos propicia la aparición de problemas de movilidad y accesibilidad específicos debidos, en gran medida, al trazado de su trama con origen en épocas en la que los movimientos internos eran principalmente peatonales y que resultan inadecuados para los medios de transporte actuales. Los problemas de congestión con las consiguientes pérdidas de tiempo en los desplazamientos, así como los importantes daños ambientales y patrimoniales generados son la tónica general de estos espacios singulares.

Las Palmas de Gran Canaria con casi 380.000 habitantes, es la ciudad más poblada de Canarias y se sitúa en novena posición con respecto a las áreas metropolitanas de España; sin embargo, no ha contado, hasta hace muy poco, con la base de una estrategia de movilidad que cumpliera con los objetivos fundamentales de equilibrio entre los distintos modos de transporte y la recuperación del espacio público para uso ciudadano, aunque las herramientas para conseguirlo estaban claras: la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil, la jerarquización de los viales, la potenciación de los modos blandos, como la bicicleta, y fundamentalmente, la recuperación del protagonismo del peatón.

El Ayuntamiento, ha comenzado a llevar a cabo una política de movilidad integral, sustentada en criterios técnicos, con el fin de generar una nueva cultura de la movilidad en la ciudad y cuyo resultado será un sistema de transporte público de calidad que, junto con una correcta jerarquización viaria, garantice la fluidez del tráfico posibilitando el desarrollo de medidas de conquista del espacio para la convivencia y relación social, y prueba de ello es, entre otras muchas, la peatonalización llevada a cabo en de gran parte de la superficie de los cascos históricos de Vegueta y de Triana.

Desde una visión operativa, se subraya la aplicación en esta zona de la ciudad de distintos planes especiales o directores cuyo objetivo fundamental es prever la renovación del sistema

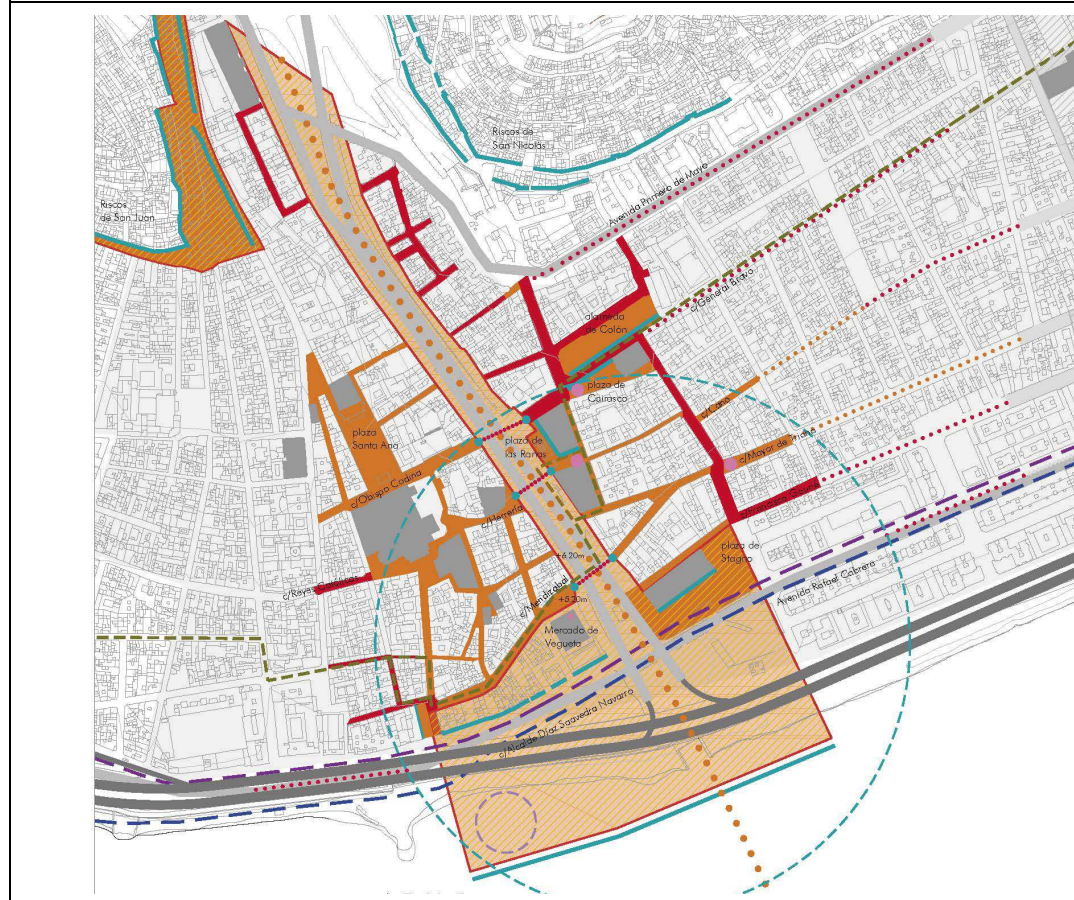
de movilidad urbana de modo que se refuercen los mecanismos incentivadores de los modos alternativos al tráfico mecanizado individual.

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 las potencialidades de actuación en la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

En concreto, se destacan las propuestas de los siguientes planes:

- **El Plan de Movilidad Urbana y Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria.**
- **El Plan Director de la Bicicleta.**
- **El Plan de Transporte Público Rápido (BRT).**

Esquema de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para el entorno de Vegueta-Triana.



A continuación, se expone el análisis llevado a cabo en el ámbito de las diferentes alternativas de movilidad y transporte que interaccionan en la zona con el objeto de valorar su repercusión y potencialidades en el desarrollo y reactivación de la actividad comercial.

The map displays the Triana district, a historic neighborhood in Seville, Spain. It is bounded by the 'Frente Marítimo' (Maritime Front) to the south, the 'Teatro' (Theater) to the east, and the 'Mercado' (Market) to the west. The map shows a dense network of streets, including 'Calle San Francisco', 'Calle Doctor Juan de Padilla', 'Calle Viera y Clavijo', 'Calle Triana', 'Calle Muro', 'Calle Fuente', 'Calle Remedios', 'Calle Peregrina', 'Calle San Pedro', 'Calle Triana', 'Calle Clavel', 'Calle Francisco Gourie', 'Calle Doctor Juan Negrin Lopez', 'Avenida Rafael Cabrera', 'Calle Munguia', 'Avenida de Canarias', 'Calle Pilarillo Seco', 'Calle Viera y Clavijo', 'Calle Buenos Aires', 'Calle Eduardo', 'Calle Triana', 'Calle San Telmo', 'Parque de San Telmo', 'Avenida Rafael Cabrera', 'Calle Pilarillo Seco'. The map also shows the 'Frente Marítimo' (Maritime Front) and the 'Teatro' (Theater). The map is color-coded with green for parks and blue for water.

3.4.1 EL TRANSPORTE PÚBLICO.

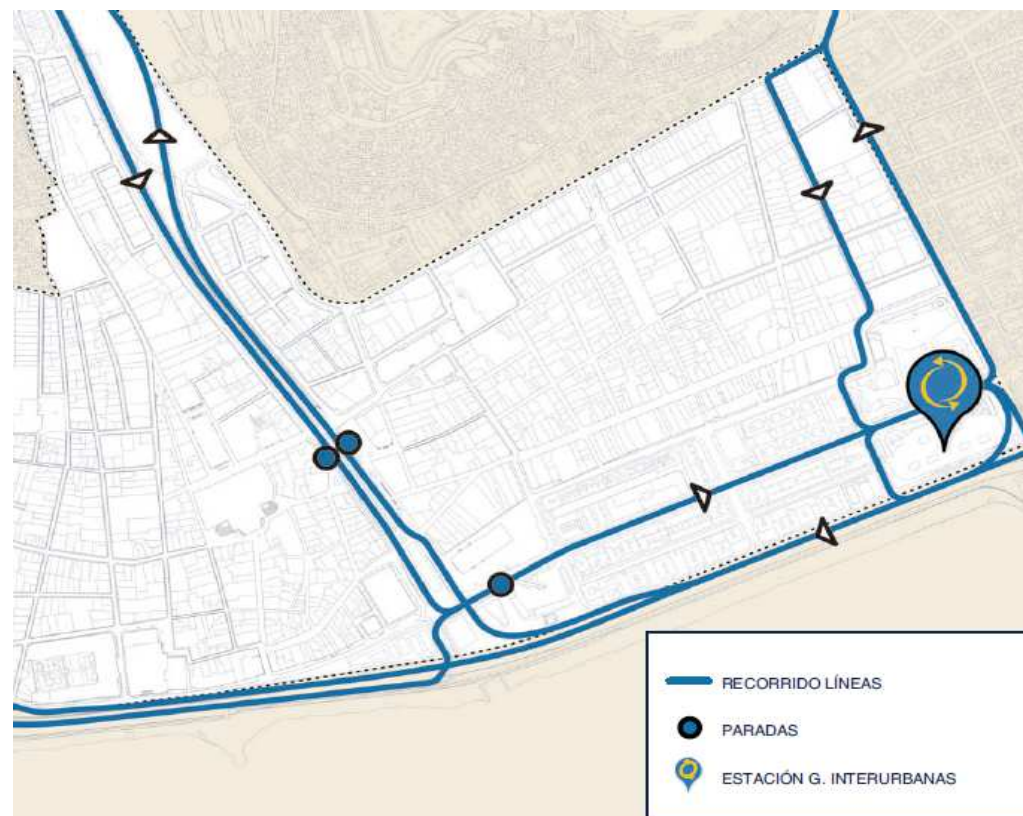
Junto con la red de taxis, existen dos operadores que completan las funciones del transporte público del municipio; un operador a nivel insular o interurbano gestionado por la empresa Global y otro operador de carácter exclusivamente urbano cuyo servicio realiza la empresa Guaguas Municipales.

En relación al ámbito de la ZCA, ambos operadores tienen líneas que discurren por el perímetro de la zona lo que supone una ventaja ya que permite una mayor libertad a la hora de proponer actuaciones en las vías interiores.

3.4.1 1. Transporte público interurbano.

La compañía Global, es el operador interinsular que permite la conexión directa de la Zona Comercial con las poblaciones del norte y sur de la isla. En el Parque de San Telmo, localizado dentro del ámbito de la ZCA es su principal estación en el municipio lo que constituye un factor de especial interés a la hora de incentivar e implementar el negocio a nivel insular y en especial desde el punto de vista turístico.

Líneas de guaguas de transporte interurbano, compañía GLOBAL, en la ZCA-VT y principales paradas.



3.4.1 2. Transporte público urbano.

A nivel urbano, las conexiones de la Zona Comercial con los diferentes barrios del municipio se realizan a través del servicio que realiza la empresa Guaguas Municipales. Una de sus principales estaciones se localiza en el entorno inmediato de la ZCA, en el Teatro, y en ella se realiza el mayor índice de trasbordos entre el servicio interurbano y el urbano.

Junto a las terminales del Teatro y del parque San Telmo, la estructura básica de las líneas de transporte público se complementa con una serie de ejes viarios de borde que en conjunto proporcionan dinamismo y facilidad de conexión y comunicación al ámbito del Plan Director.

Los principales ejes por los que se distribuyen las líneas de Guaguas Municipales en la Zona Comercial y su entorno inmediato son:

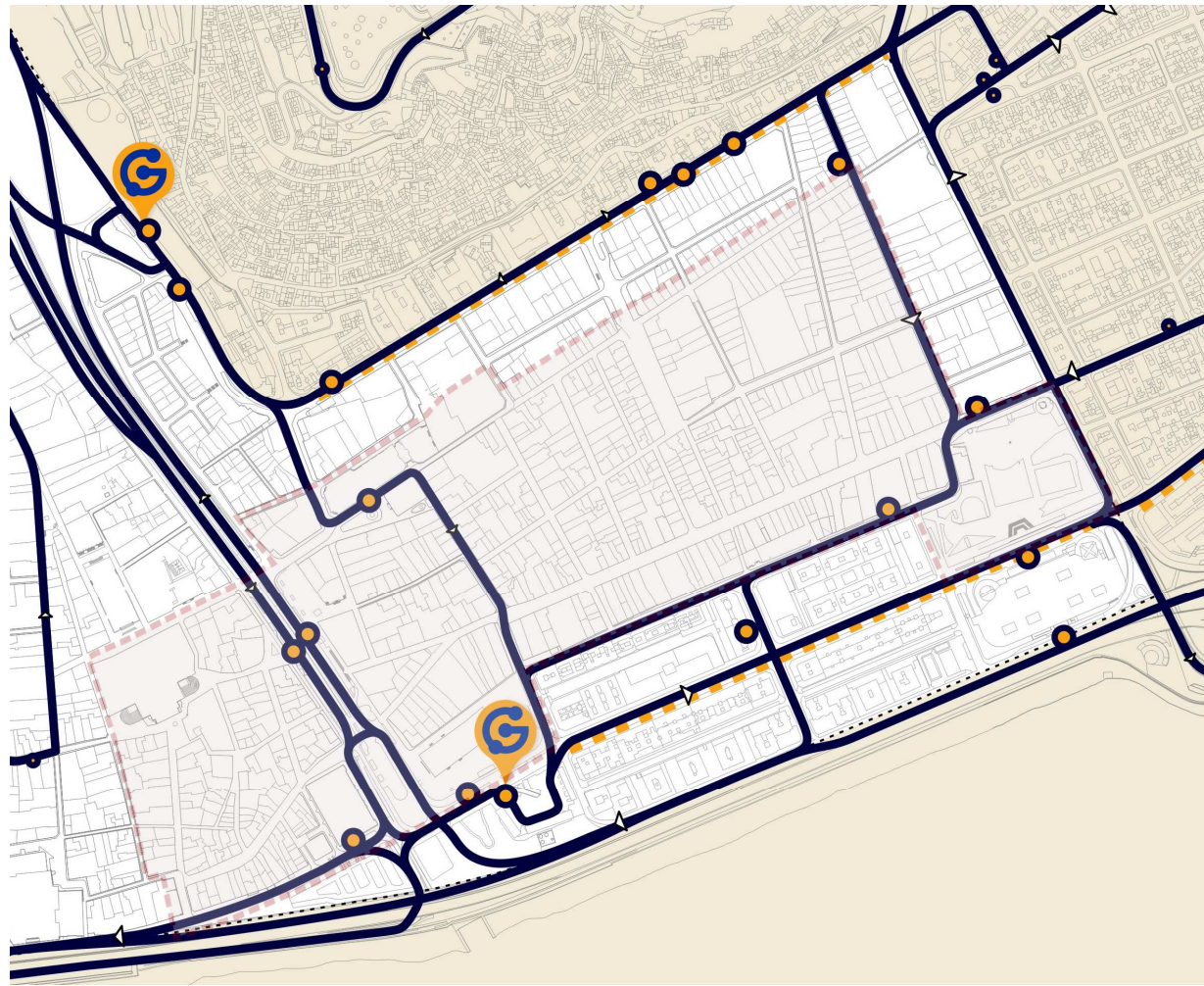
Autovía GC-1, canaliza 6 líneas en sentido norte y tiene el paso inferior de la desembocadura del Guinguada como acceso a la Estación del Teatro, además recoge otras 5 líneas en sentido sur.

- Avenida Alcalde Díaz Saavedra Navarro, con 6 líneas en sentido sur provenientes de la GC-110 y GC-1, disfruta de 340 metros de carril exclusivo.
- Carretera GC-110: con 5 líneas hacia/desde barrios próximos y Ciudad Alta. Es reseñable la carencia de paradas en el tramo entre Muro/Obispo Codina y el enlace de la calle Bernardino Correa Viera debido, posiblemente a la reducida funcionalidad del tramo al carecer de pasos de peatones, por lo que las paradas servirían para movimientos en un sólo sentido.
- Calle Rafael Cabrera: canaliza 14 líneas y desde la estación de guaguas del Teatro se articula con la estación de guagua interurbana del Parque de San Telmo en un dueto que centraliza gran parte del transporte público de la ciudad con un total de 528 metros de carril bus/taxi.
- Calle Bravo Murillo y calle Buenos Aires, con hasta 9 líneas hacia/desde Ciudad Alta y Puerto-Canteras.
- Avenida Primero de Mayo: con 4 líneas y cerca de 680 metros de carril bus/taxi.
- Calle Malteses que recorre la línea 54 y que comunica el Barrio de San Juan.
- Calle Francisco Gourié, por donde transcurren hasta 9 líneas muchas de ellas provenientes de la zona alta de la ciudad.

La guagua turística, sigue el mismo recorrido que las líneas 7 y 70 en el ámbito por la GC-110 y la calle Rafael Cabrera, con paradas en el Parque San Telmo, El Teatro Pérez Galdós y El Teatro Guinguada.

En las imágenes siguientes se muestran los recorridos y las paradas de las líneas de Guaguas Municipales en el ámbito de la ZCA.

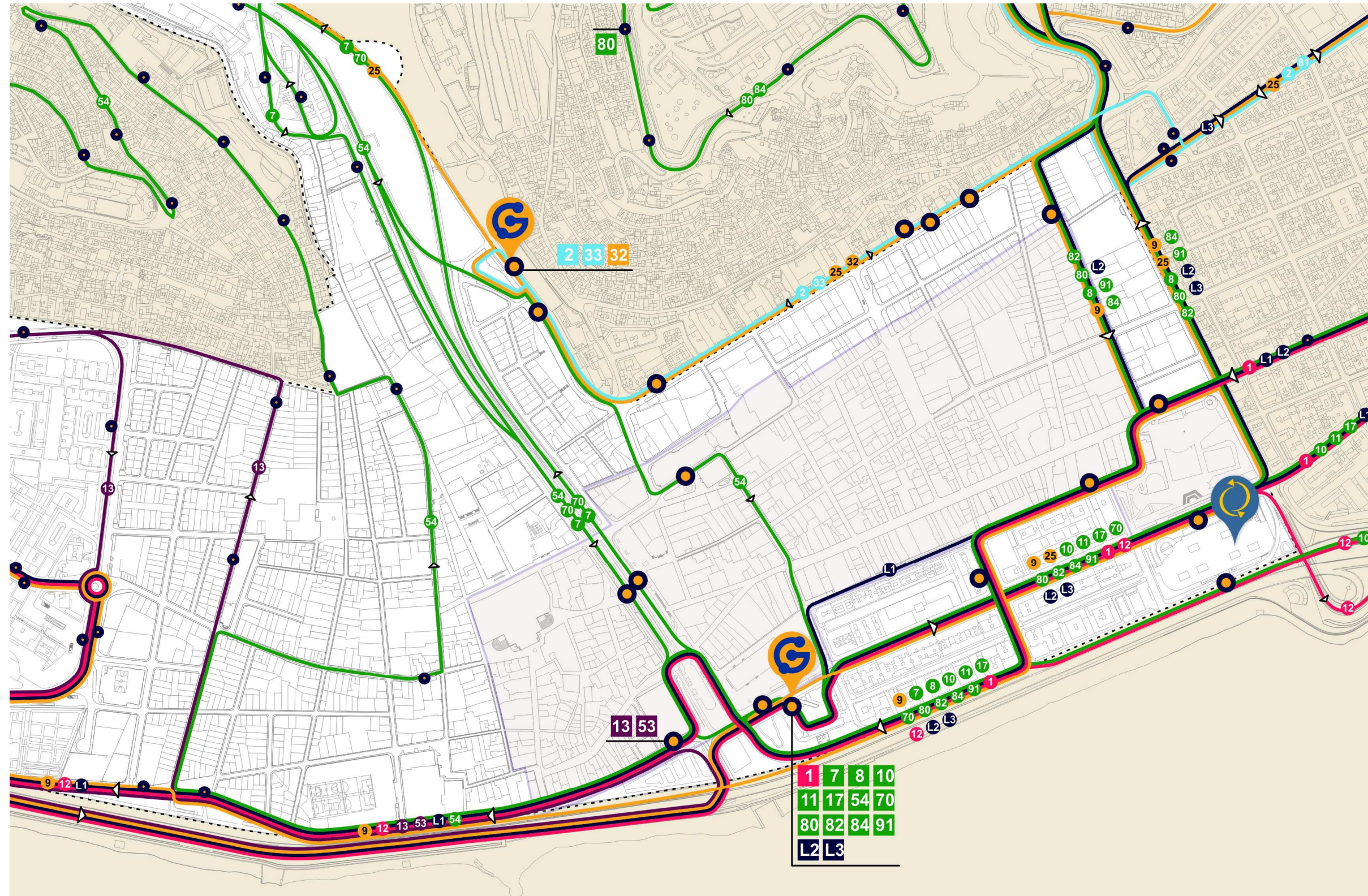
Recorridos de las líneas de Guaguas Municipales en el ámbito de la Zona Comercial Abierta



Líneas de Guaguas Municipales que circulan en el ámbito y el entorno de la ZCA-VT.

- | | |
|---|--|
| 1 Teatro - Puerto | 54 Teatro - San Juan |
| 2 Guiniguada - Puerto | 70 Teatro - El Secadero |
| 7 Teatro - Campus Universitario | 80 Teatro - San Francisco |
| 8 Teatro - Lomo de La Cruz | 81 Santa Catalina - Lomo de La Cruz |
| 9 Hoya de La Plata - Hospital D. Negrín | 82 Teatro - La Paterna |
| 10 Teatro - Hospital D. Negrín (Exprés) Teatro | 84 Teatro - Lomo de La Cruz (por San Francisco) |
| 11 - Hospital D. Negrín (por La Feria) | 91 Teatro - Tamaraceite |
| 13 Mercado de Vegueta - Tres Palmas | L1 Hoya de la Plata - Puerto |
| 17 Teatro - Auditorio | L2 Santa Catalina - Teatro (por Ciudad Alta) |
| 25 Auditorio-Campus Universitario | L3 Teatro - Tamaraceite |
| 32 Guiniguada - Escaleritas (por San Antonio) | |
| 33 Guiniguada - Puerto (por Ciudad Alta) | |

Desglose de líneas y sentidos de circulación del transporte urbano realizado por la empresa Guaguas Municipales



3.4.1.3 Red de taxis.

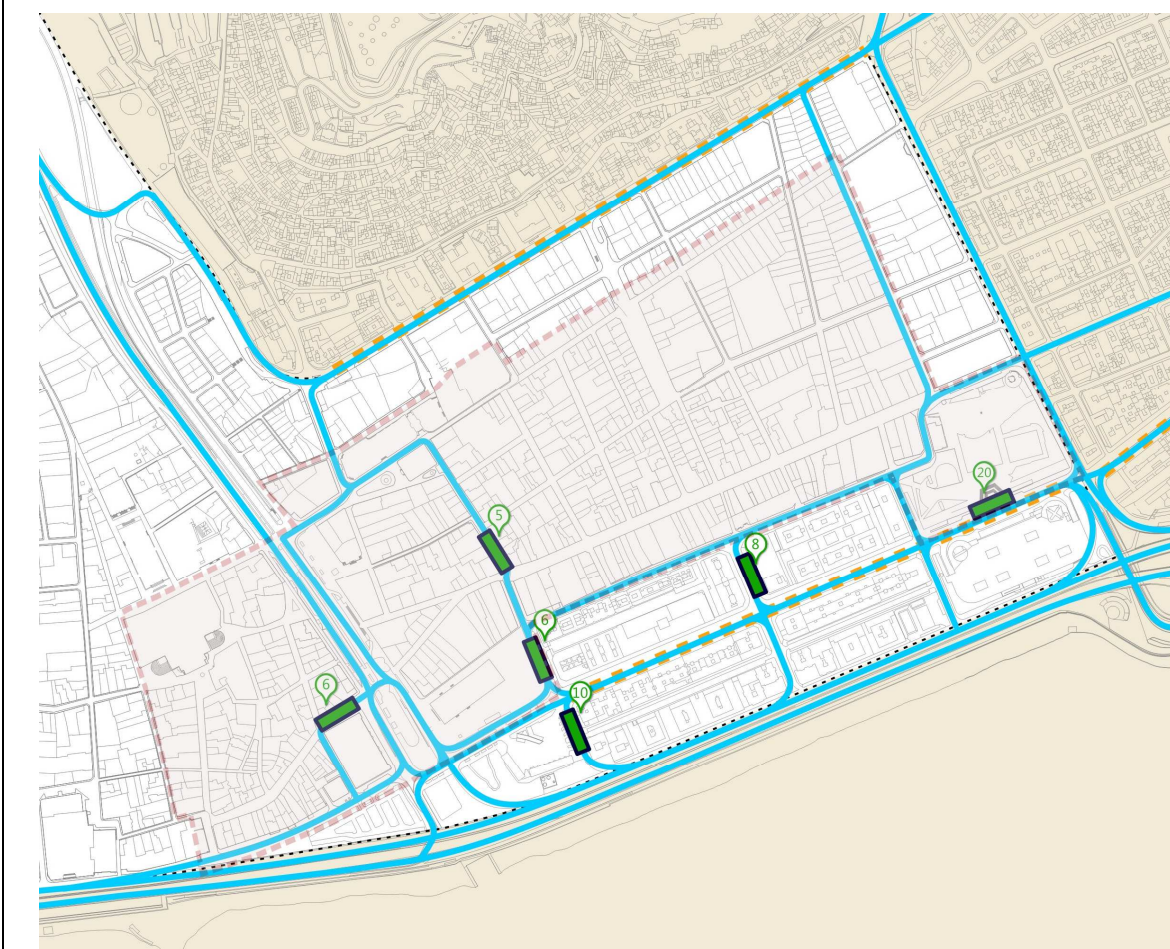
Otro factor importante para la movilidad del ámbito es la localización de cuatro (4) paradas de taxi que vertebran las dos estaciones lo que favorece e impulsa la intermodalidad del importante eje que constituye la vía Rafael Cabrera. Estas paradas se ubican de la siguiente manera: 2 en la calle Miguel de Cervantes, 1 en la calle Munguía y 1 en la calle Rafael Cabrera, en frente de la estación de San Telmo, siendo una de las paradas de taxi principales de la ciudad con un total de 20 plazas.

La zona de Triana se ve completada con las 5 plazas que tiene la calle Malteses.

Las plazas de estas paradas junto con las 6 del Mercado de Vegueta, en la calle Mendizábal, suman un total de 49 plazas en todo el ámbito de la ZCA.

Llama la atención la localización de las paradas en el frente litoral la presencia mayoritaria de paradas en el barrio de Triana y la casi ausencia en el barrio de Vegueta, así como la localización de las mismas, principalmente en el frente litoral.

Paradas de taxi en el ámbito de la Zona Comercial Abierta.



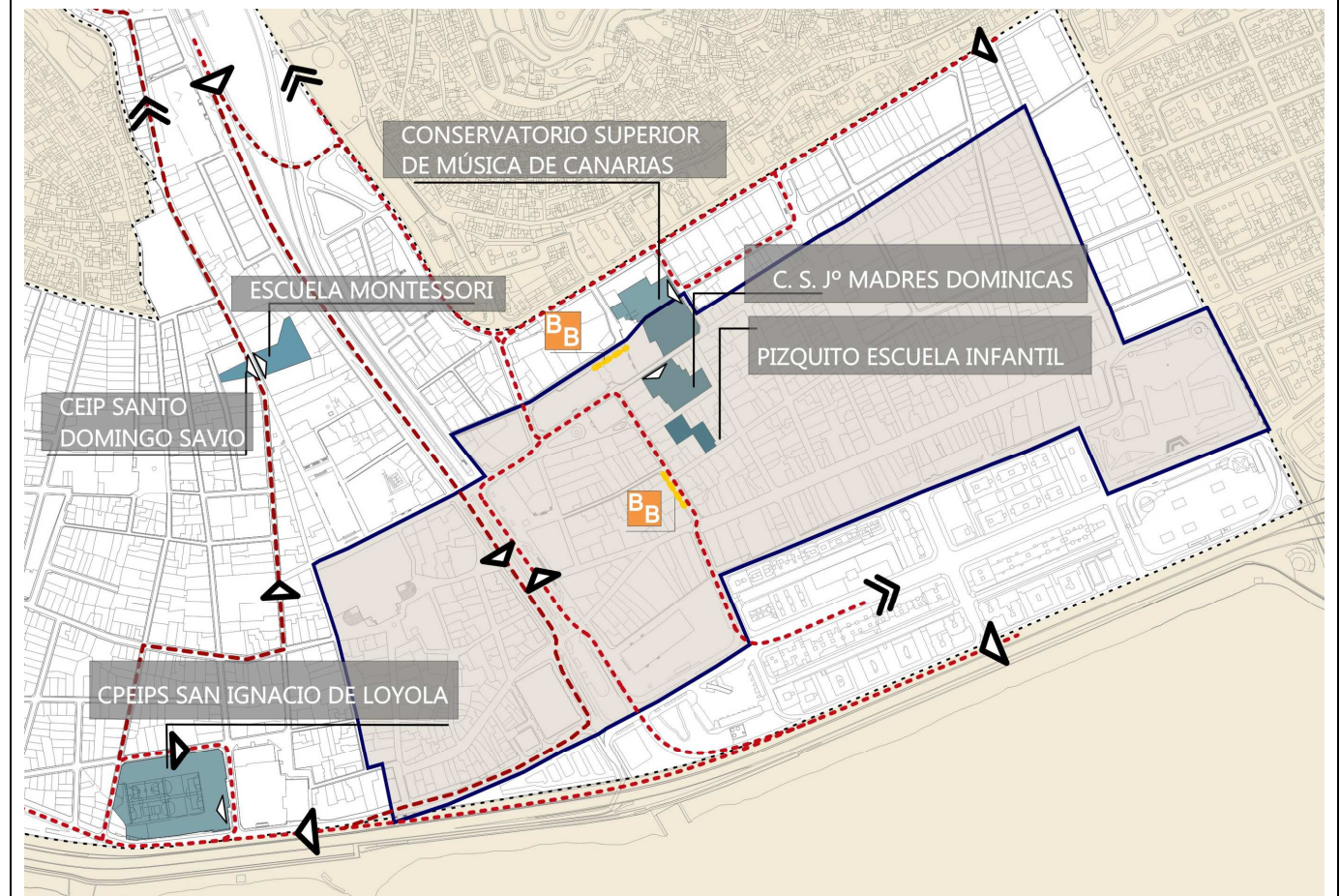
3.4.1.4. Transporte escolar.

El acceso a los centros docentes del ámbito constituye otro de los factores que afecta de manera notable el tráfico, su incidencia se produce en horas pico coincidentes con las entradas y salidas al recinto docente. Es esta otra de las circunstancias a tener en cuenta a la hora de establecer cualquier estrategia de movilidad. En el ámbito de la ZCA solo existen tres centros docentes cuya presencia pueden dar lugar a alteraciones puntuales en el tránsito diario.

- Conservatorio Superior de Música de Canarias en la calle Maninidra.
- Colegio S. Jº. Madres Dominicas en la calle General Bravo.
- Escuela infantil Pizquito en la calle Cano.

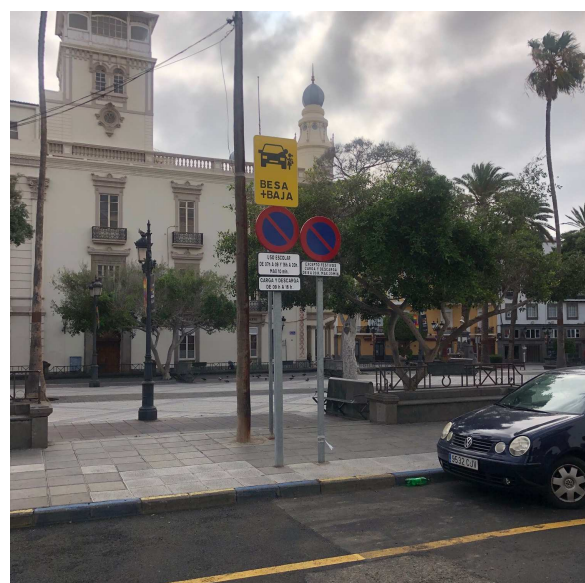
Fuera del ámbito, pero en el área de influencia de tráfico, se encuentra el CPEIPS San Ignacio de Loyola, el CEIPS Santo Domingo Savio y la escuela Montessori Gran Canaria.

Esquema de los recorridos que realizan los vehículos para el acceso a los centros docentes en la ZCA y entorno, así como las paradas Besa y Baja.



Los centros localizados en el ámbito no disponen de servicio de transporte colectivo por lo que el acceso a los mismos, por parte de los usuarios, se realiza bien a pie o con vehículo privado siendo los trayectos más utilizados los señalados en el esquema anterior.

Por consiguiente, estas vías, en los horarios de entrada y salida de los centros, presentan un aumento del volumen del tráfico dando lugar a puntuales atascos derivados de la parada que realizan los vehículos para dejar o recoger a los alumnos, por este motivo, en los últimos años se ha puesto en marcha un sistema de paradas denominada Besa y Baja, como concepto de parada exprés en la que solo se puede permanecer cinco minutos, lo justo para que el niño pueda bajar y entrar en el colegio, con una señalización específica en horario dependiendo de la parada. Al día de hoy solo existen dos paradas con este uso en el ámbito de la ZCA; una en la calle Dr. Domingo Déniz y la otra en la calle Malteses, ambas señaladas en el esquema anterior.



Besa y Baja en la calle Dr. Domingo Déniz



Besa y Baja en la calle Malteses

3.4.1.5. La BRT como proyecto de transporte público futuro (METROGUAGUA).

El Sistema de Transporte Público Rápido (BRT), o, coloquialmente hablando, la Metroguagua, actualmente en desarrollo, tiene como objetivo, asumir la gran demanda de movilidad existente en el eje de la Ciudad Baja de una forma sostenible y efectiva y dirigirla a un modelo menos basado en el vehículo privado. El proyecto creará una red de transporte público colectivo en torno al eje de alta capacidad de la GC-1 y articulado por dos estaciones centrales, San Telmo-Triana y Santa Catalina-Puerto, donde tendrán lugar la mayoría de los transbordos con las líneas urbanas y la gran parte de las interurbanas. De esta manera, las estaciones de El Teatro y San Telmo, ubicadas en el ámbito de la ZCA, se configuran como piezas fundamentales del sistema de transporte público y esto supondrá otro importante impulso para conseguir reducir el uso del vehículo privado como medio de acceso a la ZCA.

Esquema del proyecto de trazado de la BRT por el ámbito de la ZCA.



3.4.2.- LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.

De la singularidad de los Centros Históricos, de sus características particulares, derivan un conjunto de problemas de accesibilidad y movilidad específicos en relación con el resto de la trama urbana de la ciudad. Actualmente, ambos barrios, presentan un uso excesivo del vehículo privado en relación al grado de peatonalización existente.

Al margen de la actividad comercial, existen otros usos o actividades; residencia, oficinas, servicios públicos, servicios privados, que incrementan el uso del vehículo privado y esto implica que el espacio público destinado al peatón se encuentre, en ocasiones, invadido por vehículos que realizan estacionamientos de tiempo variable en zonas peatonales, aceras, plazas, rotondas, isletas, etc., ocasionando problemas de movilidad para el peatón y agresión del paisaje urbano.

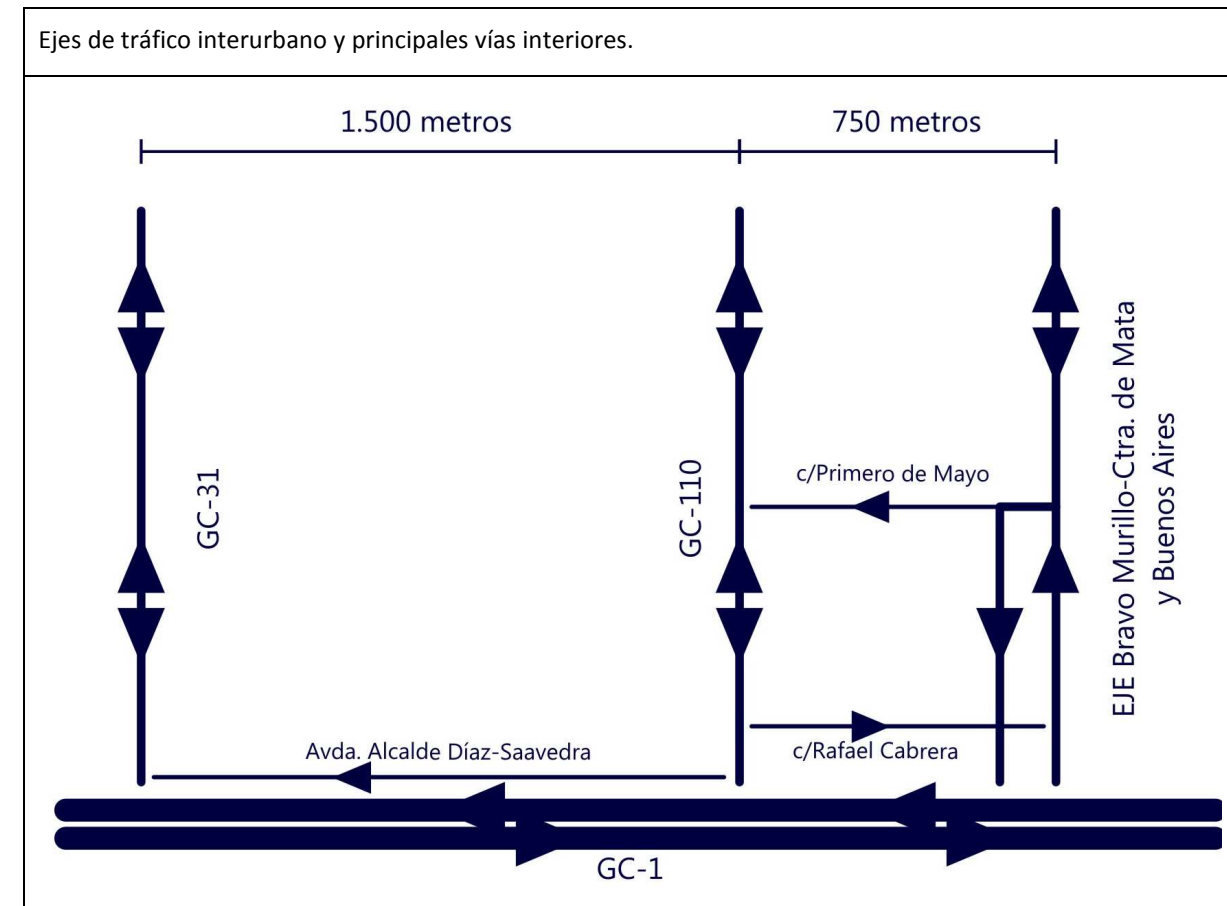
Ahora bien, una política excesivamente restrictiva con el automóvil puede poner en peligro la supervivencia de la actividad económica desarrollada en el ámbito e incluso podría motivar la migración de la población residente. Es lógico pensar que los habitantes de los Centros Históricos puedan aparcar, si no en sus residencias si en las proximidades y que deba garantizarse la accesibilidad en coche para ciertas actividades que así lo requieren (operaciones de carga y descarga, vehículos de servicio público, emergencias...etc.). En definitiva, el objetivo principal a la hora de afrontar el problema de la movilidad en el ámbito de la ZCA debe estar orientado a limitar la incursión de los vehículos privados visitantes relacionados con actividades comerciales, laborales, de gestión, y potenciando las otras formas alternativas de transporte para poder garantizar así las condiciones necesarias para la movilidad de los residentes.

Una primera propuesta llevada a cabo por la Administración ha sido delimitar, en el barrio de Triana, un templado del tráfico, la ZONA 30. En esta zona se establece una limitación de la velocidad máxima de circulación a 30Km/h. La reducción de la velocidad y la creación de circuitos cerrados de circulación disuade a los conductores de largo recorrido (de paso) de utilizar el viario interno de esta zona como atajo.

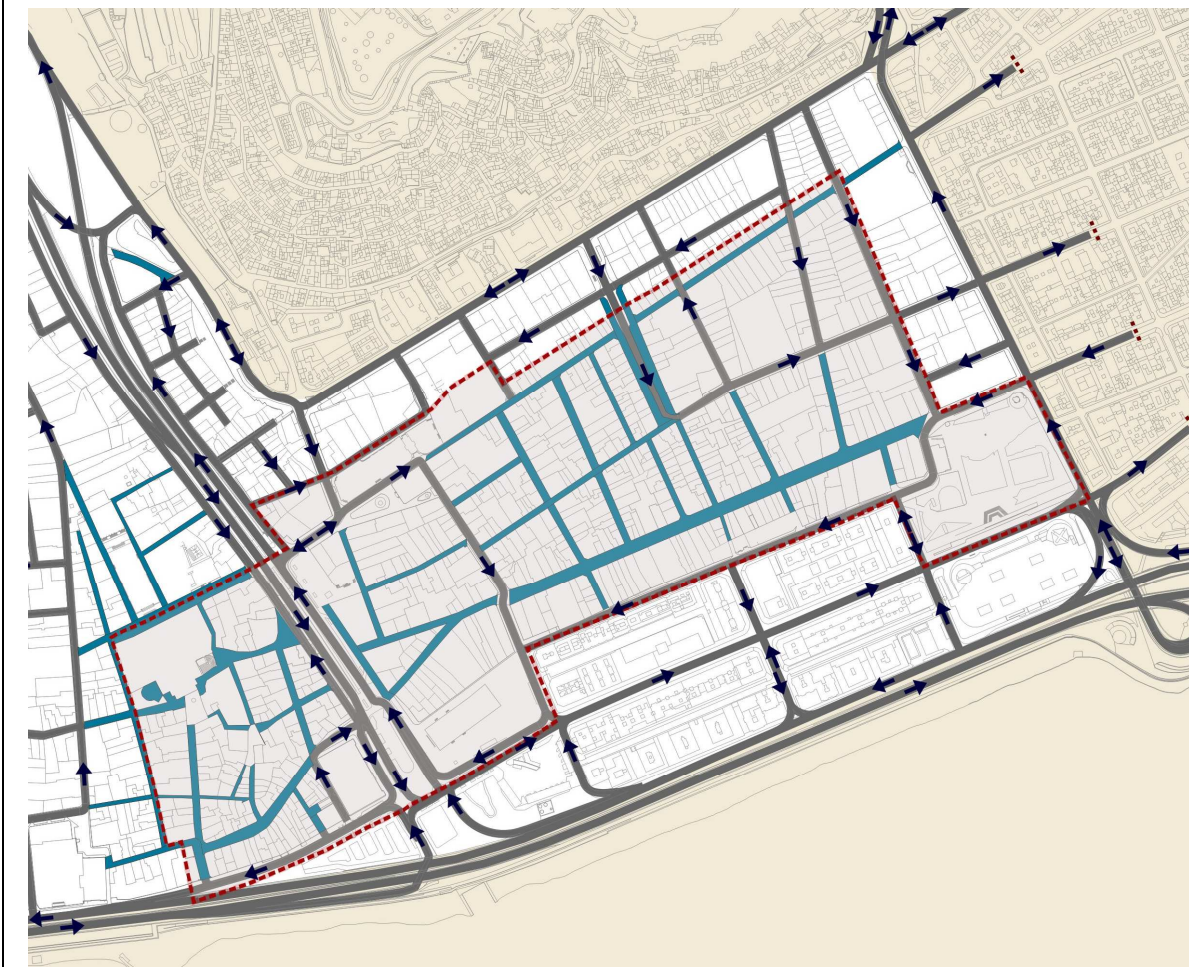
3.4.2.1- La Red Viaria.

Los movimientos de tráfico más importantes que se desarrollan en el ámbito de estudio van desde el interurbano o de largo recorrido que desde barrios interiores del municipio o zonas de interior de la isla se dirigen hacia la franja costera de la ciudad, hasta el tráfico urbano o local con movimiento de vehículos entre puntos cercanos del territorio municipal.

En el esquema y plano siguientes se muestra la relación de conexiones transversales que se producen desde el corredor litoral hacia el interior del municipio y las distancias que existen entre estos ejes así como el uso y jerarquía de vías existentes en el ámbito de la ZCA. Actualmente, la GC-110 es el eje de conexión entre los dos barrios y de reparto del flujo interior del ámbito.



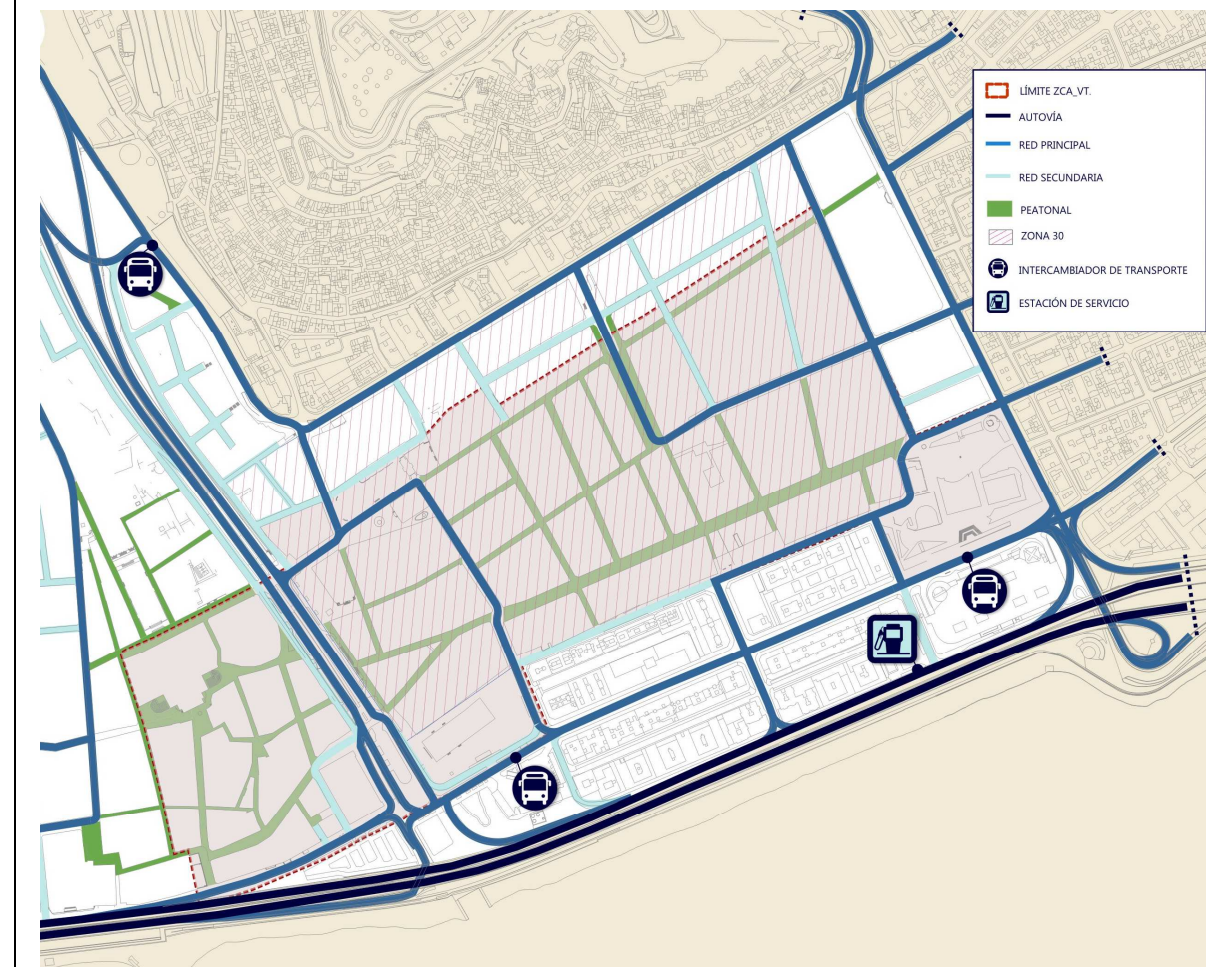
Vías rodadas y sentidos de circulación en el ámbito de la ZCA e inmediaciones



- Vías rodadas en el área de Triana dentro de la ZCA: Buenos Aires, Viera y Clavijo, San Bernardo, Perdomo, Francisco Gourié, Malteses, Muro, Perdomo entre Viera y Clavijo y Pérez Galdós, Domingo J. Navarro entre Viera y Clavijo y Pérez Galdós, vías en torno a San Telmo.
- Vías rodadas en el área de Vegueta dentro de la ZCA: Alcalde Díaz Saavedra, Juan de Quesada, Pelota y Mendizábal las tres en los tramos adyacentes al Mercado de Vegueta, Calvo Sotelo y Mesa de León.

En cuanto a la jerarquización viaria se distinguen los siguientes los siguientes tres tipos de vías en el ámbito: Autovía; canaliza el tráfico de paso de media y larga distancia. Red principal; vías distribuidoras que dan servicio al tráfico externo y canalizan cierto tráfico interno de poca distancia y Red secundaria; encargadas de proporcionar acceso a los comercios y viviendas de la zona. Dicha actividad se combina con el aparcamiento y las operaciones de carga y descarga.

Jerarquía de la red viaria en el ámbito de la ZCA e inmediaciones



En resumen, como se puede observar en el plano anterior, las vías rodadas dentro de la ZCA constituyen solo un 23% del conjunto de vías del ámbito, y prácticamente todas ellas se encuentran dentro de la zona de tráfico calmado; Zonas 30.

3.4.2.2- La GC-110 en el ámbito de la ZCA.

Durante años, el Gobierno Municipal, ha buscado dar una solución a la “grieta” que supone la GC-110 para la relación entre los dos Centros Históricos con la redacción de diferentes proyectos y planes. En 2007 se redacta el Proyecto Director para la Reurbanización del Frente del Mar y del Barranco Guiniguada entre los barrios de Vegueta y Triana siendo el objeto establecer una nueva relación entre los barrios y los espacios públicos con especial interés en la conexión entre el frente marítimo y el Barranco Guiniguada. Su propuesta se estructura en la apertura del cauce del barranco y su tratamiento como espacio de interés urbano, permeabilizándolo transversalmente para el tránsito de peatones y bicis y resolviendo la necesaria relación directa entre los dos Centros Históricos.

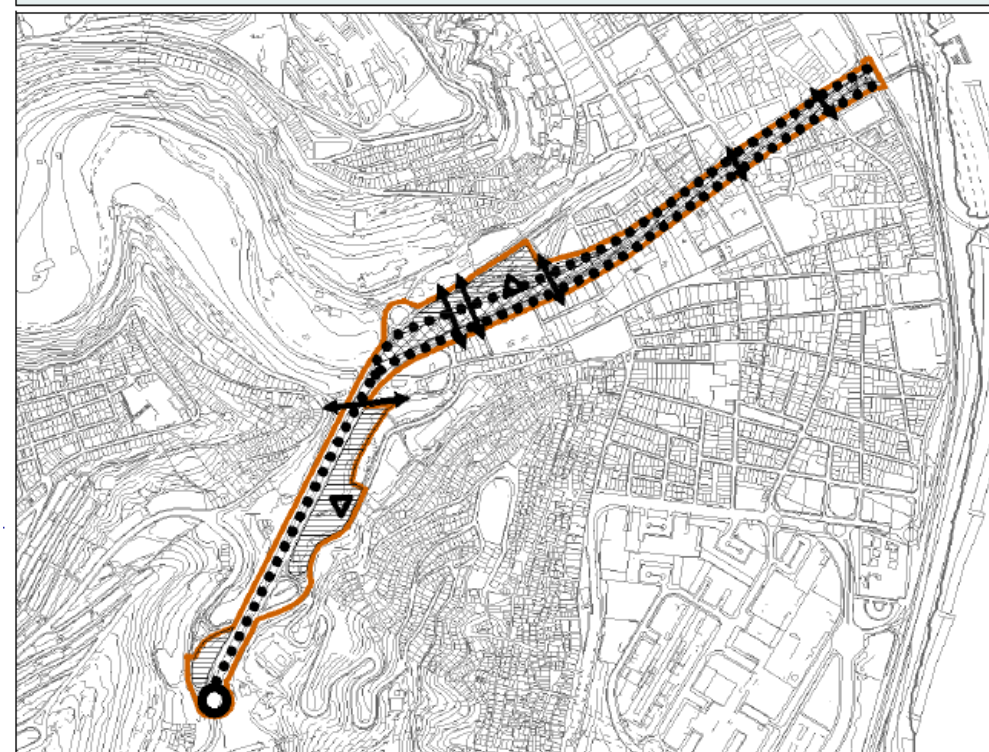
Posteriormente, el PGO-2012, recogió parte de las actuaciones propuestas en el Proyecto Director, en concreto, el soterramiento de la Avda. Marítima y la prolongación de la calle Rafael Cabrera delimitando, para el resto de su superficie, un Sistema General de Espacios Libres del Barranco Guiniguada (SG-51), y remitiendo su ordenación a la redacción de un Plan Especial, según las directrices que establece en la ficha correspondiente, entre las que se encuentra, la recuperación de la traza de los antiguos puentes para la conexión peatonal directa de ambos barrios históricos.

En este contexto, la propuesta del Plan Especial, actualmente en tramitación, pasa por la transformación del duro obstáculo que para el ámbito supone el paso de esta carretera en un espacio más blando, con la recuperación del parte del barranco como elemento cualificador del paisaje de los dos centros y su entorno y donde primen los espacios libres y recorridos peatonales en convivencia con el tráfico rodado pero este último en segundo plano.

En este sentido la propuesta, desde el punto de vista del tráfico rodado, consiste en recualificar las calles adyacentes a la GC-110; Juan de Quesada, Lentini, Fuente y San Diego de Alcalá, modificando su sección y trazado con el objeto de absorber el tráfico desplazado como resultado de la propuesta de accesibilidad y conexión peatonal de ambos barrios a través del barranco.

Directrices del PGO-2012 a la ordenación del Plan Especial del SG-51 “Barranco Guiniguada”.

DIRECTRICES DE LA ORDENACIÓN

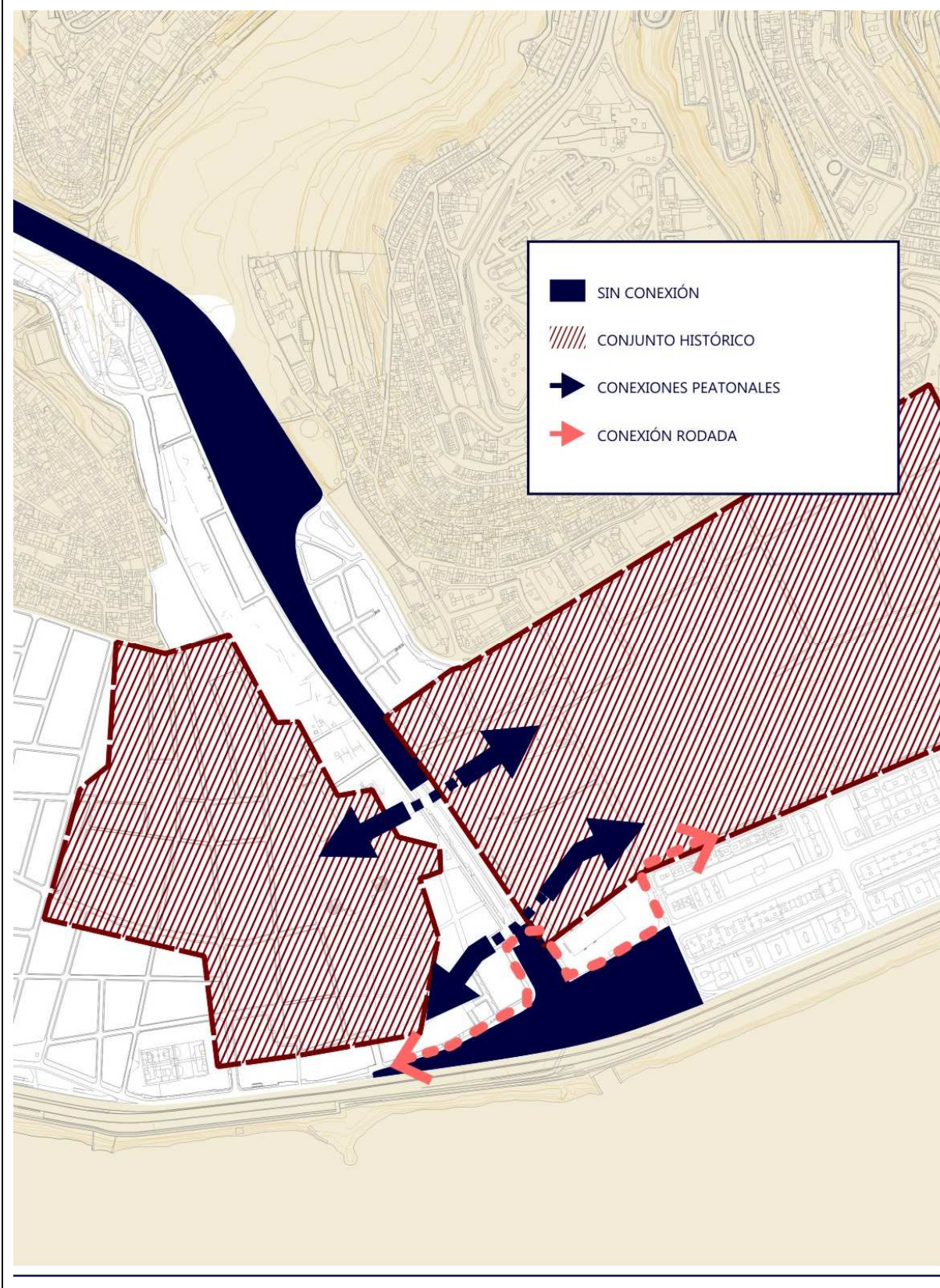


Por su localización a modo de visagra entre los dos barrios históricos que conforman el API-01 “PEPRI Vegueta-Triana”, constituye un eje fundamental a la hora de dar solución a la escasa conexión tanto peatonal como rodada de ambos Barrios por ello se remite a Plan Especial toda la ordenación del Barranco Guiniguada incluida en el Sistema General, así como la accesibilidad del área en su conjunto. Con el fin de justificar la solución propuesta, el Plan Especial, deberá integrar como parte de la documentación un estudio de movilidad que abarque un área comprendida entre los túneles de San José hasta la calle de Bravo Murillo.

-  Conexiones entre los dos Barrio con viales y peatonales recuperando la traza de los antiguos puentes y nuevas propuestas o adaptando las existentes a recorridos peatonales.
-  Preferente localización de Intercambiador bajo rasante.

-  Zona central, ocupando la cota más baja de la intervención con tratamiento de plaza.
-  Tratamiento de las laderas,, como zonas de jardines debiendo realizarse un estudio pormenorizado de la adecuación de los distintos tramos de zonas verdes en lo referente al tipo de vegetación primando los árboles de porte y palmeras.
-  Recualificación de las calle Juan de Quesada, Lentini, Fuente y San Diego de Alcalá, modificando, ligeramente, en determinados puntos su trazado y ampliando la sección de la vía y de las aceras en su contacto con las edificaciones, con el objetivo de absorber el posible tráfico que se genere con la actuación que ordena el Plan Especial.

Esquema de la conectividad actual rodada actual de los dos Conjuntos Históricos.



3.4.2.3- Sistema de aparcamientos.

Como ya se ha venido exponiendo, la ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en ambos barrios. El problema que genera el aparcamiento del vehículo privado en la vía pública tiene múltiples implicaciones, destacando dos; por un lado la incidencia en la ocupación del suelo, dándose la circunstancia de que los vehículos aparcados ocupan en algunas calles más del 40% del espacio disponible en detrimento de otros usos (peatonal, ciclista, tráfico,..etc.); y por otro, la incidencia circulatoria, dado que los vehículos aparcados reducen la capacidad de la vía, en muchos casos en más del 50% con especial incidencia en los transportes públicos.

Esta ocupación revela que, encontrar el sitio adecuado para estacionar el vehículo privado sigue siendo, en la actualidad, un problema además de generar lo que se conoce como “tráfico inducido” que es la circulación que se genera por la búsqueda de aparcamiento lo que contribuye a colapsar aún más la vía.

Desde el punto de vista turístico, otorga una mala imagen de la ZCA pero el hándicap más importante está en relación con las personas de movilidad reducida. El fenómeno del aparcamiento en superficie supone una barrera más a añadir a las ya existentes en el ámbito.



La relación actual de plazas de aparcamientos regulados dentro del área de la ZCA y en el entorno más próximo, según datos aportados por la empresa SAGULPA, es la siguiente:

Estacionamientos públicos regulados como zona azul (usuario común) en la ZCA. ÁREA TRIANA.			
Situación	Plazas	PMR	P. Motos*
c/ Buenos Aires.	23	2	2
c/Domingo J. Navarro.	24	0	13
c/Viera y Clavijo	9	3	17
c/Perdomo	24	0	0
c/Francisco Gourié	7	1	41
TOTAL	87	6	73
*El estacionamiento de motocicletas, está exento del pago de la tasa.			
Estacionamientos públicos regulados como zona azul (usuario común) en la ZCA. ÁREA VEGUETA.			
Situación	Plazas	PMR	P. Motos*
c/ Dolores de la Rocha	38	1	4
c/ Alcalde Francisco Hdez. Glez.	13	2	7
TOTAL	51	7	11
*El estacionamiento de motocicletas, está exento del pago de la tasa.			

Estacionamientos públicos regulados como zona verde (usuario residente) en la ZCA. ÁREA TRIANA.			
Situación	Plazas	PMR	P. Motos*
c/Juan de Padilla	32	3	10
c/Terrero	10	0	0
c/ Fuente-San Diego de Alcalá	48	1	8
c/ Alcalde Obregón y perpendiculares	50	2	0
TOTAL	140	6	18
Estacionamientos públicos regulados como zona verde (usuario residente) en la ZCA. ÁREA VEGUETA.			
Situación	Plazas	PMR	P. Motos*
c/ Juan de Quesada	100	1	5
c/ Dr. Chil - Castillo	42	2	4
c/López Botas	70	0	4
TOTAL	212	3	13
*El estacionamiento de motocicletas, está exento del pago de la tasa.			

Como resultado de la toma de datos obtenida con el trabajo de campo realizado se observa que no existen plazas de estacionamiento libre en la vía pública dentro del ámbito **Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.**

Aparcamiento colectivo en la ZCA.ÁREA TRIANA.						
Situación		Titularidad	P. Rotación	P. residentes	PMR	P. Motos
1	c/ San Bernardo	Municipal	234	108	9	12
2	c/Subida de Mata	Municipal	113	0	3	0
3	c/Primero de Mayo	Concesión	355	-	-	-
4	c/San Telmo	Concesión	314	167	0	0
5	c/ Rafael Cabrera (TRIANA)	Privado	1551	-	-	-
6	c/ Lentini (Monopol)	Privado	90	-	-	-
7	c/ Eduardo	Privado	-	263	-	-
TOTAL			2657	538	12	12
Aparcamiento colectivo en la ZCA. ÁREA VEGUETA.						
Situación		Titularidad	P. Rotación	P. residentes	PMR	P. Motos
8	Mercado de Vegueta	Municipal	207	0	5	0
9	c/ Domingo Doreste	Privado	365	-	-	-
10	c/Herrería	Privado	0	117	-	-
TOTAL			572	117	5	0

de la ZCA, pero por su proximidad a ésta se han computado las existentes en las siguientes vías:

Estacionamientos públicos libres en la ZCA. ÁREA TRIANA.			
Situación	Plazas	PMR	P. Motos
c/Rafael Cabrera	8	2	16
TOTAL	8	2	16
Estacionamientos públicos libres en la ZCA. ÁREA VEGUETA.			
Situación	Plazas	PMR	P. Motos
c/ Pedro Díaz	25	0	0
c/ García Tello	10	0	0
c/Brígida Castelló	25	0	0
c/Santa Barbara	25	0	0
c/Luis Millares	8	0	0
c/ Alcalde Francisco Hdez. Glez.	1	1	20
TOTAL	94	1	20

Resumen oferta de aparcamientos en la ZCA de Vegueta-Triana y entorno más próximo.	
PARA RESIDENTES DEL ÁMBITO	890
<i>Gestión municipal zona verde</i>	<i>352</i>
<i>Parking público-mixto</i>	<i>275</i>
<i>Parking privado</i>	<i>263</i>
PARA USUARIO COMÚN	3469
<i>Gestión municipal zona azul</i>	<i>138</i>
<i>Parking público-mixto</i>	<i>1223</i>
<i>Parking privado</i>	<i>2006</i>
<i>Públicos libres</i>	<i>102</i>

Por tanto, en la actualidad, la ZCA de Vegueta-Triana dispone de 3.469 plazas de aparcamiento distribuidas entre el aparcamiento colectivo y en la calle para usuarios no residentes, en el ámbito de la ZCA y en el entorno inmediato, lo que supone una oferta bastante óptima para soportar la demanda existente.

Plano del sistema viario actual y la estructura de aparcamientos colectivos y en superficie dentro del ámbito de la ZCA y en el entorno más próximo.



3.4.2.4- Zonas de carga y descarga.

Las operaciones de carga y descarga en el ámbito constituyen, actualmente, uno de los factores que generan mayor problema desde el punto de vista de la movilidad, pero, igual de preocupante, es el impacto que genera para el visitante la presencia de los vehículos de grandes dimensiones utilizados para el transporte de mercancías ocupando gran parte de la vía y en muchos casos, plazas o plataformas peatonales.

Actualmente existen en la vía pública un importante número de plazas destinadas a este uso, especialmente en la zona de Triana, pero, aun así, muchas de estas operaciones se siguen desarrollando en doble fila o sobre la acera en las calles más estrechas. Esto potencia aún más la congestión del tráfico especialmente en horas punta.

Distintas imágenes de zonas de carga y descarga en el ámbito de la ZCA.



En general, el rango de horario de estos vados, va de las 8.00 AM de las 20.00 PM de lunes a sábado excepto festivos, esto propicia que calles como San Bernardo, con un importante atractivo como elemento abierto dentro de la trama urbana, se vea saturado por camiones y furgones de reparto a lo largo de prácticamente todo el día.

Ocupación de las vías y espacios peatonales por vehículos de carga y descarga.



En el ámbito de la ZCA se ha inventariado unas 49 plazas para vehículos autorizados de tamaño medio que realicen labores de carga y descarga; 8 en la zona de Vegueta y 41 en Triana.

Fuera del ámbito de la ZCA, pero en su entorno más inmediato, se localizan un número significativo de plazas, en total 36, las cuales complementan a las anteriores para el eficiente desarrollo de la actividad comercial.

CARGA Y DESCARGA. SITUACIÓN (dentro del ámbito de la ZCA)	N plazas
c/ Pelota	8
c/ Fuente	2
c/ Dr. Domingo Déniz	7
c/ San Bernardo	15
c/ Viera y Clavijo	6
c/ Buenos Aires	2
c/ Malteses	6
c/ Francisco Gourié	3
TOTAL	49
CARGA Y DESCARGA. SITUACIÓN (inmediaciones al ámbito del ZCA)	N plazas
c/ Juan de Quesada	3
c/ Juan De Padilla	6
c/ Viera y Clavijo	3
c/ Rafael Cabrera	24
TOTAL	36

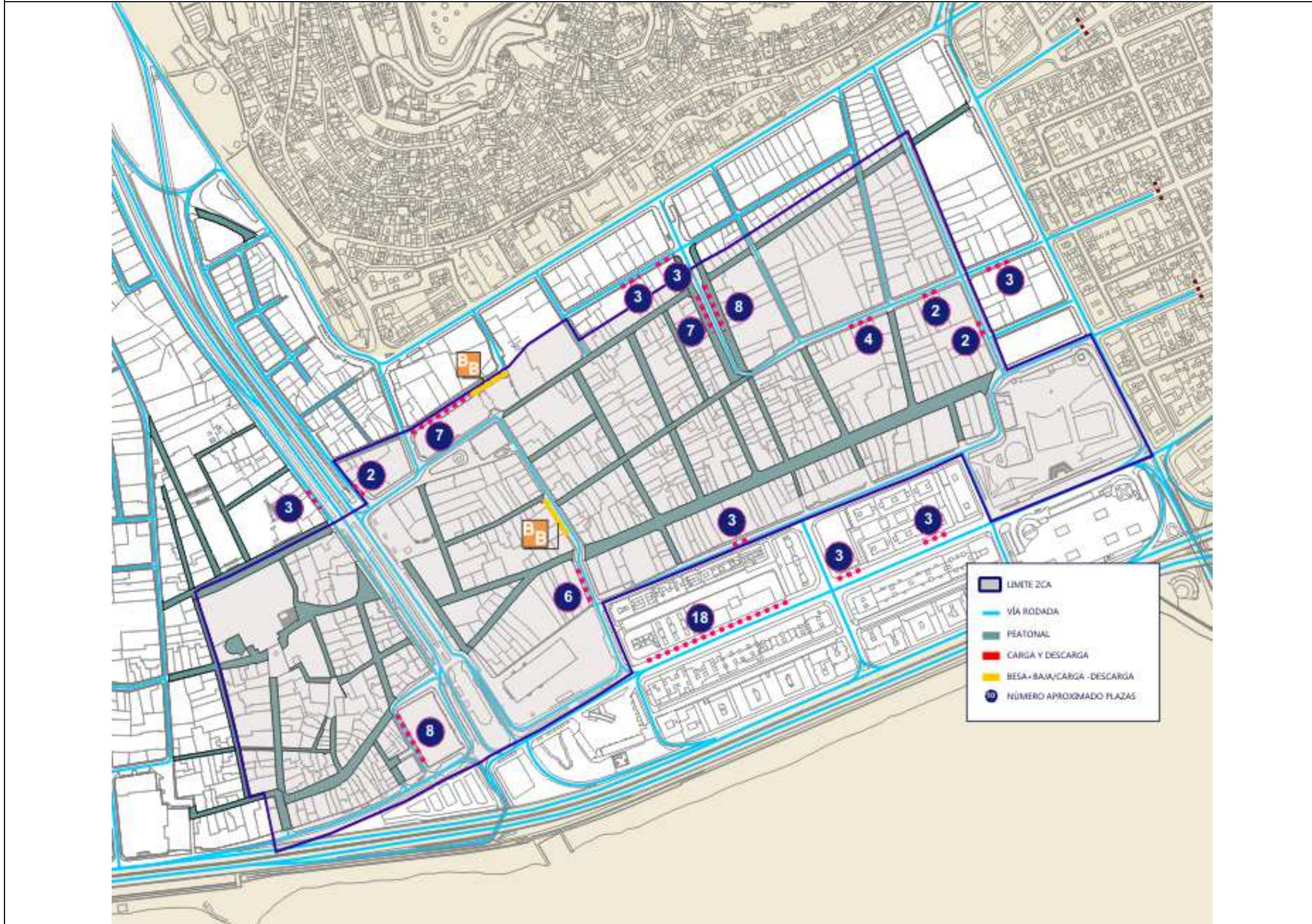
En total existen 85 plazas con uso de carga y descarga para vehículos de transporte en el ámbito de la ZCA e inmediaciones.

Asimismo, debemos señalar que las zonas reservadas para dejar o recoger a los niños cerca de los centros escolares, las denominadas Besa y Baja, permiten su uso como carga y descarga de mercancías en los horarios en que no pueden ser ocupados por los vehículos de los padres por lo que sirven de complemento a las anteriores.

BESA Y BAJA (CARGA-DESCARGA). SITUACIÓN (dentro del ámbito del ZCA)	N plazas
c/ Dr. Domingo Déniz	6
c/ Malteses	4
	10

En el plano siguiente, se localizan los espacios existentes en la actualidad destinados a uso de carga y descarga en el área de la ZCA e inmediaciones.

Zonas de Carga y Descarga en el ámbito de la ZCA en inmediaciones.



3.4.3.- LA MOVILIDAD PEATONAL.

Las Zonas Comerciales en los Centros Históricos tienen, en líneas generales, una problemática común. Se localiza en áreas cuya trama urbana originaria, pensada para el uso prioritario del peatón, ha sido modificada en beneficio del vehículo privado. Esto ha provocado que las vías que no son de carácter peatonal presenten una morfología de plataformas y aceras estrechas que, con la nueva cultura de la movilidad, son una fuente importante de conflictos entre los vehículos, los peatones y actualmente, también, con los ciclistas.

La tendencia universal actual se dirige a lograr una movilidad interna en los cascos históricos basada fundamentalmente en los desplazamientos peatonales, y en ese sentido, en los últimos años, los centros históricos de Vegueta-Triana han sufrido una importante transformación. Pero aún se detecta la presencia diaria de un importante número de vehículos privados de usuarios que acuden a trabajar, comprar, hacer gestiones y consecuencia de ello es el uso como estacionamiento improvisado que se le da a algunos tramos de calles y plazas del ámbito, afectando negativamente a la movilidad de los peatones.

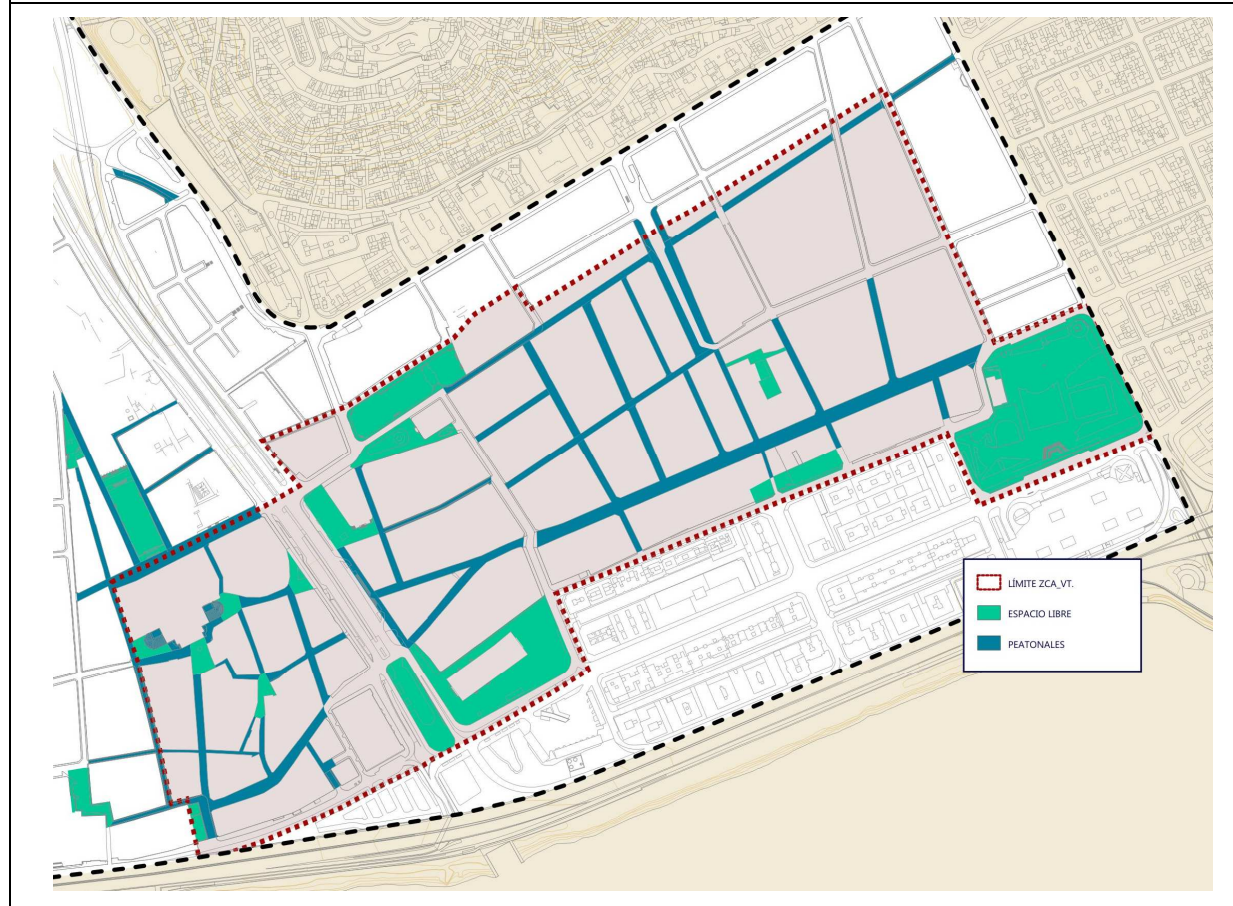
Así bien, como ya comentábamos, en el área delimitada como ZCA, la movilidad peatonal, está bastante establecida, así en el barrio de Triana se observa que más del 75% de las calles de la ZCA están destinadas al tránsito peatonal, permitiéndose el uso por el tráfico privado de manera restringida para acceso a parking y carga y descarga en horario determinado. En el barrio de Vegueta, las zonas peatonales, con las mismas condiciones que las de Triana, se concentran en los alrededores de la Catedral coincidiendo en casi toda la superficie con el área de la ZCA en este barrio.

Vía peatonal en el ámbito de la ZCA-Triana: General Bravo, Pérez Galdós, Cano, Peregrina, Triana, Subida San Pedro, Remedios, Lentini, Dr. Rafael González, Torres, Travieso, Villavicencio, Clavel, Arena, Constantino, Munguía, Perdomo, Matula, Domingo J. Navarro, y Pilarillo Seco.

Vía peatonal en el ámbito de la ZCA-Vegueta: Obispo Codina con acceso permitido a Taxis, San Marcial, Herrería, Pelota, Armas, Mendizábal, Balcones, Espíritu Santo, Roque Morera, Agustín Millares, Felipe Massieu, Herrería, Colón, Audiencia y Montesdeoca.

Por tanto, las principales zonas de conflicto entre el peatón y la circulación rodada y que afectan directamente a la ZCA las encontramos en su entorno inmediato y en la GC-110 como barrera física.

Imagen gráfica del volumen de vías peatonales y espacios libres en el ámbito de la ZCA en relación a las de tráfico rodado.



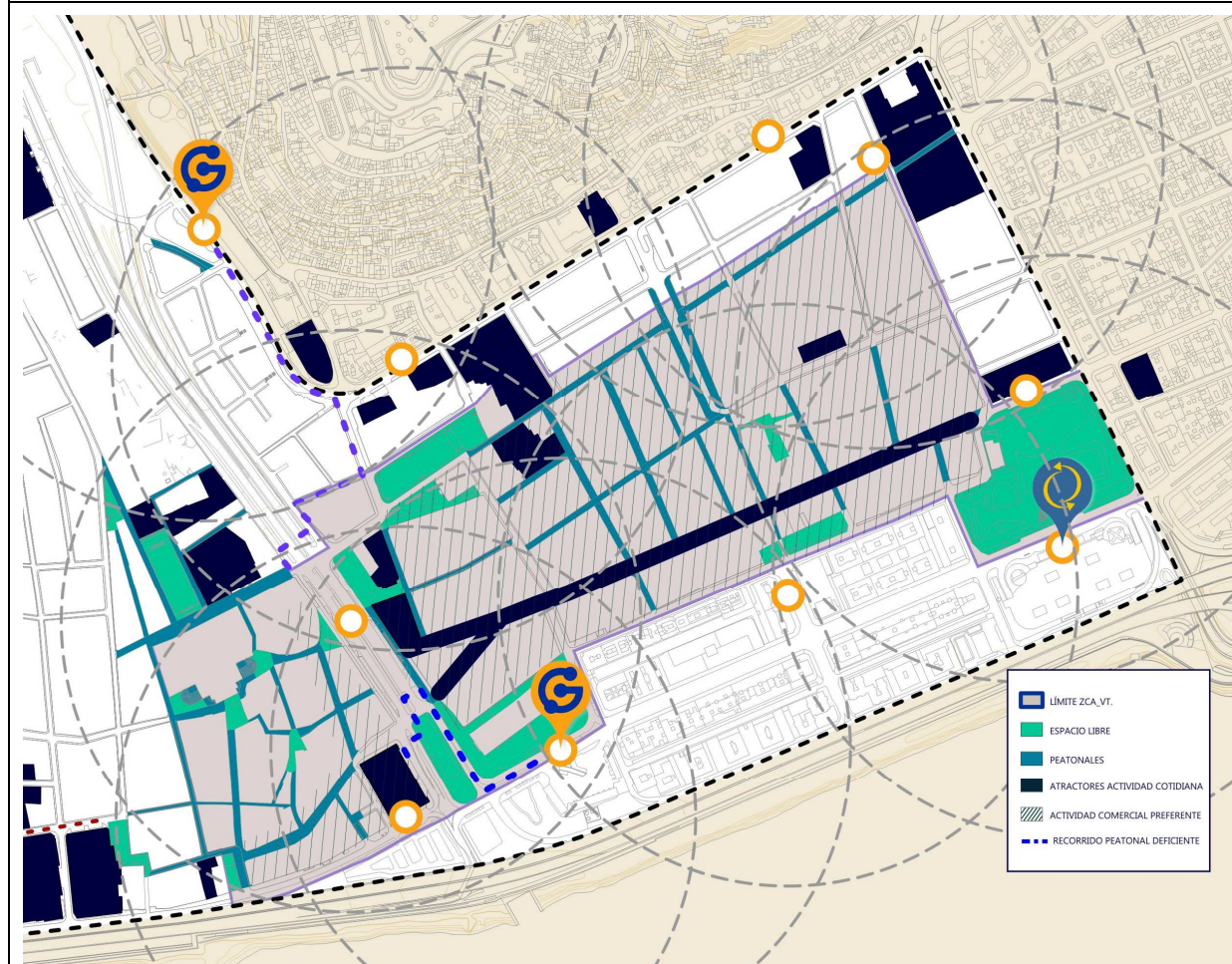
Hemos analizado también los itinerarios peatonales desde las paradas de transporte público situadas en el área hasta los principales centros generadores y atractores de actividad, entendiendo como tales, los comercios, oficinas, servicios públicos y sanitario, administración pública y dotaciones educativas. Para ello se ha establecido un esquema de itinerarios que tienen como centro cada parada y a partir de ahí se realiza un barrido de 300 metros de radio con el fin de detectar que zonas presentan mayor dificultad para el tránsito peatonal.

Como se observa en el esquema siguiente, todos los elementos atractores de la vida cotidiana son fácilmente accesibles peatonalmente con recorridos inferiores a los 300 mts., desde las paradas del transporte público que existen en el entorno. Los trayectos detectados que pueden presentar alguna dificultad son:

- Tramo parada Teatro Pérez Galdós-Mercado de Vegueta: pese a existir entre ellos una distancia de a penas 160 m. es necesario dar un rodeo con hasta 4 pasos de peatón (2 semaforizados) y superar un desnivel de aproximadamente 1,5 m con rampa y/o escalera.

- Tramo Bernardino Correa Viera - Juan de Quesada: la parada de la calle Bernardino Correa está llamada a ser estación intercambiadora de entidad en la futura reestructuración de Guaguas Municipales y, pese a estar a escasos 150 m. del eje Juan de Quesada, la GC-110 supone una barrera y es necesario llegar hasta la calle Muro para luego tomar la calle Juan de Quesada superando hasta 6 pasos de peatones (3 semaforizados) y salvar un desnivel acumulado de aproximadamente 15 metros.

Acceso peatonal a los principales atractores de actividad cotidiana en la ZCA desde las paradas de guaguas más próximas.



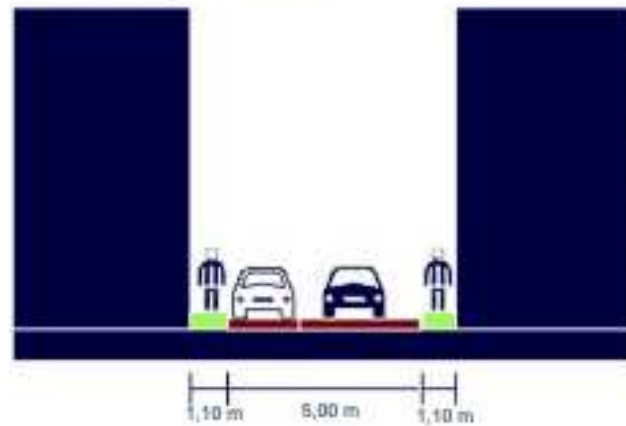
En el plano siguiente, se señalan las calles no peatonales con aceras inferiores a 1,40 mts., y por tanto no aptas, para un itinerario peatonal seguro de acuerdo con la legislación canaria, Reglamento de la Ley 8/1995 de accesibilidad y supresión de barreras físicas. Como se puede observar, constituyen más del 75% del conjunto de calles con presencia motorizada y en su mayoría en el ámbito de Triana.

Esquema de localización de aceras estrechas en el ámbito de la ZCA y entorno inmediato

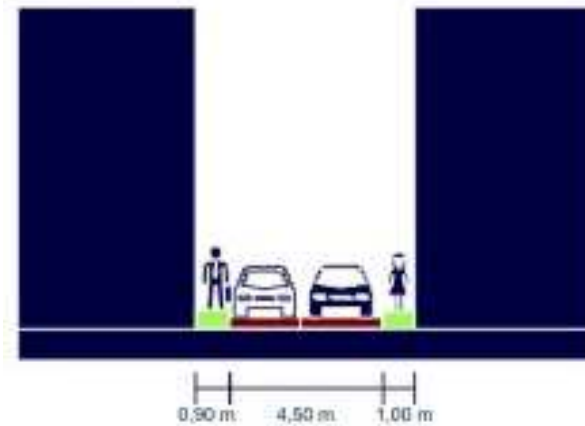


A continuación, se esquematiza la sección de alguna de las calles rodadas, todas en el entorno de Triana, cuyas aceras presentan anchos insuficientes para una movilidad peatonal segura y adaptada y que son susceptibles de proponer soluciones o alternativas de su sección para un uso más blando con el peatón como usuario preferente.

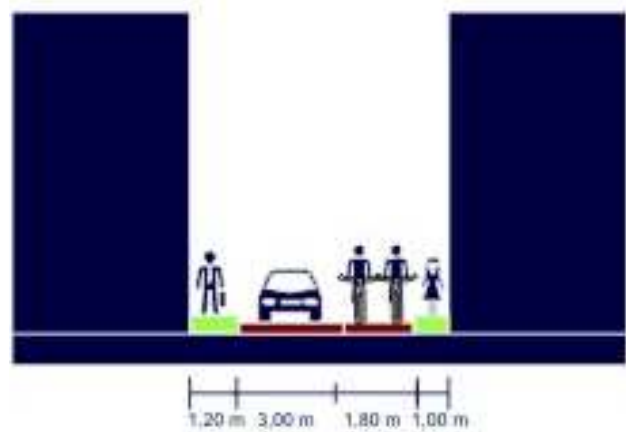
C/ Domingo J. Navarro.



C/Perdomo



C/Malteses

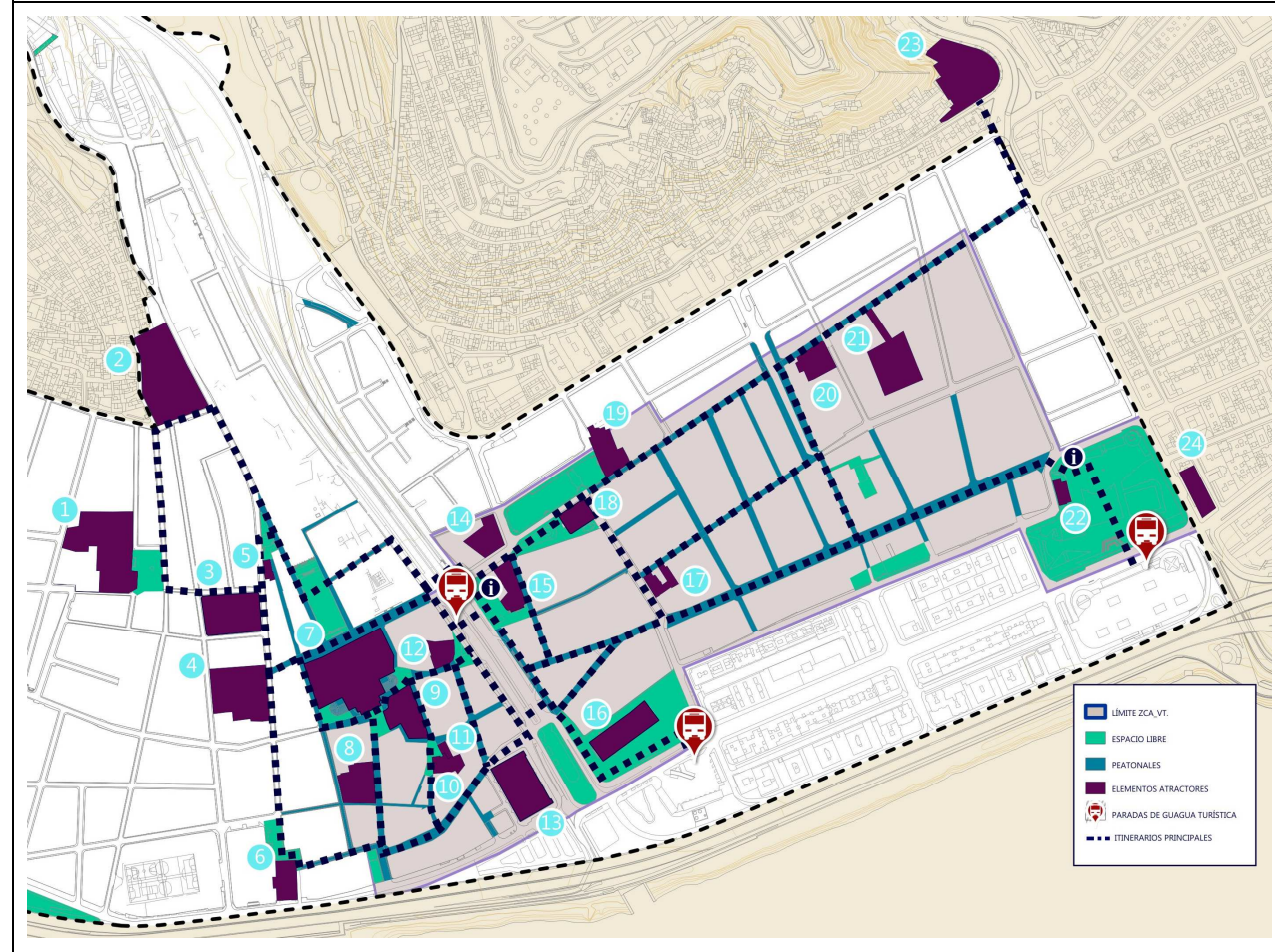


Por otro lado, el atractivo turístico del centro histórico de Vegueta-Triana representa un punto relevante en la actividad económica cotidiana de la ciudad de Las Palmas de G.C. generando una importante fuente de ingresos. El turismo cultural valora en gran medida el poder realizar una visita del lugar a pie con recorridos adaptados y seguros.

Muchas veces, el turista puede ser, además de afectado, también el causante de los problemas de movilidad del ámbito si no dispone de medios alternativos cómodos y atractivos que lo disuada de intentar de llegar con el vehículo privado lo más cerca posible del centro.

En el plano siguiente, se han identificado los principales elementos atractores-generadores de actividad turística y su relación con los itinerarios peatonales principales y la correspondencia con la guagua turística. Tanto en el barrio de Vegueta como en el de Triana, la mayoría de estos elementos basculan alrededor de la GC-110 lo que incrementa, aún más, la necesidad de potenciar la permeabilidad peatonal de los dos núcleos históricos facilitando el tránsito peatonal de esta vía.

Elementos atractores turísticos dentro y en el entorno de la ZCA-VT y recorridos peatonales principales.



- | | |
|---|--|
| 1 IGLESIA DE SANTO DOMINGO DE GUZMÁN | 13 MERCADO DE VEGUETA |
| 2 CENTRO DE CULTURA CONTEMPORÁNEA
SAN MARTÍN | 14 CENTRO CULTURAL DE LA CAJA DE
CANARIAS CICCA |
| 3 MUSEO CANARIO | 15 BIBLIOTECA INSULAR |
| 4 IGLESIA DE SAN FRANCISCO DE BORJA | 16 TEATRO PÉREZ GALDÓS |
| 5 ERMITA DEL ESPÍRITU SANTO | 17 CASA MUSEO PÉREZ GALDÓS |
| 6 IGLESIA DE SAN AGUSTÍN | 18 GABINETE LITERARIO |
| 7 CATEDRAL BASÍLICA DE SANTA ANA | 19 PARROQUIA DE SAN FRANCISCO DE ASÍS |
| 8 CENTRO ATLÁNTICO DE ARTE MODERNO – CAAM | 20 PALACETE RODRIGUEZ QUEGLES |
| 9 CASA MUSEO DE COLÓN | 21 TEATRO CUYÁS |
| 10 ERMITA DE SAN ANTONIO ABAD | 22 ERMITA DE SAN TELMO |
| 11 CAAM - SAN ANTONIO ABAD | 23 MUSEO DE LA CIUDAD Y EL MAR |
| 12 TEATRO GUINIGUADA | 24 HOTEL PARQUE |

Como se ha ido exponiendo, la permeabilidad peatonal entre los dos cascos es muy limitada por el efecto barrera que supone la GC-110 para su cruce. La conexión peatonal en el tramo que afecta al ámbito de la ZCA se reduce a tres pasos de peatones con semaforización localizados; a la altura del Mercado de Vegueta, a la altura del Teatro Guiniguada y en la calle Muro hacia Obispo Codina. Algunos de estos pasos están afectados por los cambios de cota en la calzada de la GC-110 debidos a la canalización subterránea del barranco y al desnivel que provoca respecto a los recorridos peatonales de su perímetro, obligando al viandante a subir y/o bajar de cota cada vez que necesita cruzar la carretera.

El volumen actual de vehículos que circula por este eje supone un elemento de inseguridad que repercute negativamente en la calidad del desplazamiento peatonal. Por otro lado, el uso improvisado que se le da en los márgenes de la GC-110, de aparcamiento masivo, ofrece una imagen poco agradable para la singularidad del entorno.

Espacio público y sus conexiones peatonales actuales a través de la GC-110



3.4.4.- MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE. Bicicleta y patinete eléctrico.

Comparado con la velocidad promedio de los modos de transporte, estos medios de movilidad sostenible son más rápido y eficiente para hacer viajes de cortas distancias y en zonas con escasas pendientes como es el área de la ZCA-VT, compitiendo, incluso, con el transporte público. Se convierte por tanto en una alternativa muy eficiente para viajes cortos y medianos como los desarrollados dentro del ámbito de la ZCA y/o para algunos de mayor recorrido de conexión con el transporte público.

En los últimos años, desde el consistorio se ha llevado a cabo importantes acciones destinadas a modificar los hábitos de desplazamiento de los ciudadanos implementando el uso de estos medios de movilidad sostenible, con el fin de conseguir que pase de ser una actividad recreativo-deportivo hacia un uso más funcional, proponiéndose diferentes soluciones y alternativas desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y más concretamente con el Plan Director de la Bicicleta.

Trazados de los itinerarios propuestos por el PD de la Bicicleta en el área de la ZCA.



El PD de la Bicicleta establece un primer itinerario que une el barrio de San Cristóbal con la Plaza de España. Parte de este trayecto recorre el ámbito de la ZCA. De sur a norte, atraviesa el Barrio de Vegueta, por las calles Reyes Católicos y Espíritu Santo hasta Obispo Codina donde comparte calzada con los taxis, únicos vehículos autorizados para circular por ella. Desde aquí, atraviesa la GC-110 y transita por las calles Muro, General Bravo y Maninidra hasta la Avda. Primero de Mayo por su margen este.

Existe una alternativa secundaria a este itinerario que conecta con las cotas bajas del ámbito. Ésta discurre por Malteses hasta Fco Gourié donde conecta a través del parque San Telmo con la calle León y Castillo.

El PD de la Bicicleta propone, también, un trayecto en convivencia con el futuro trazado de la BRT que recorre la calle Rafael Cabrera y enlazaría con el tramo transversal de la GC-110 usando las calles Lentini y Juan de Quesada.

En la actualidad, el Sistema de Bicicleta Pública, Sitycleta, está teniendo una gran acogida localizándose, en el ámbito y entorno de la ZCA, 5 paradas; San Telmo, San Bernardo, Alameda de Colón, Teatro Pérez Galdós y Plaza San Agustín.



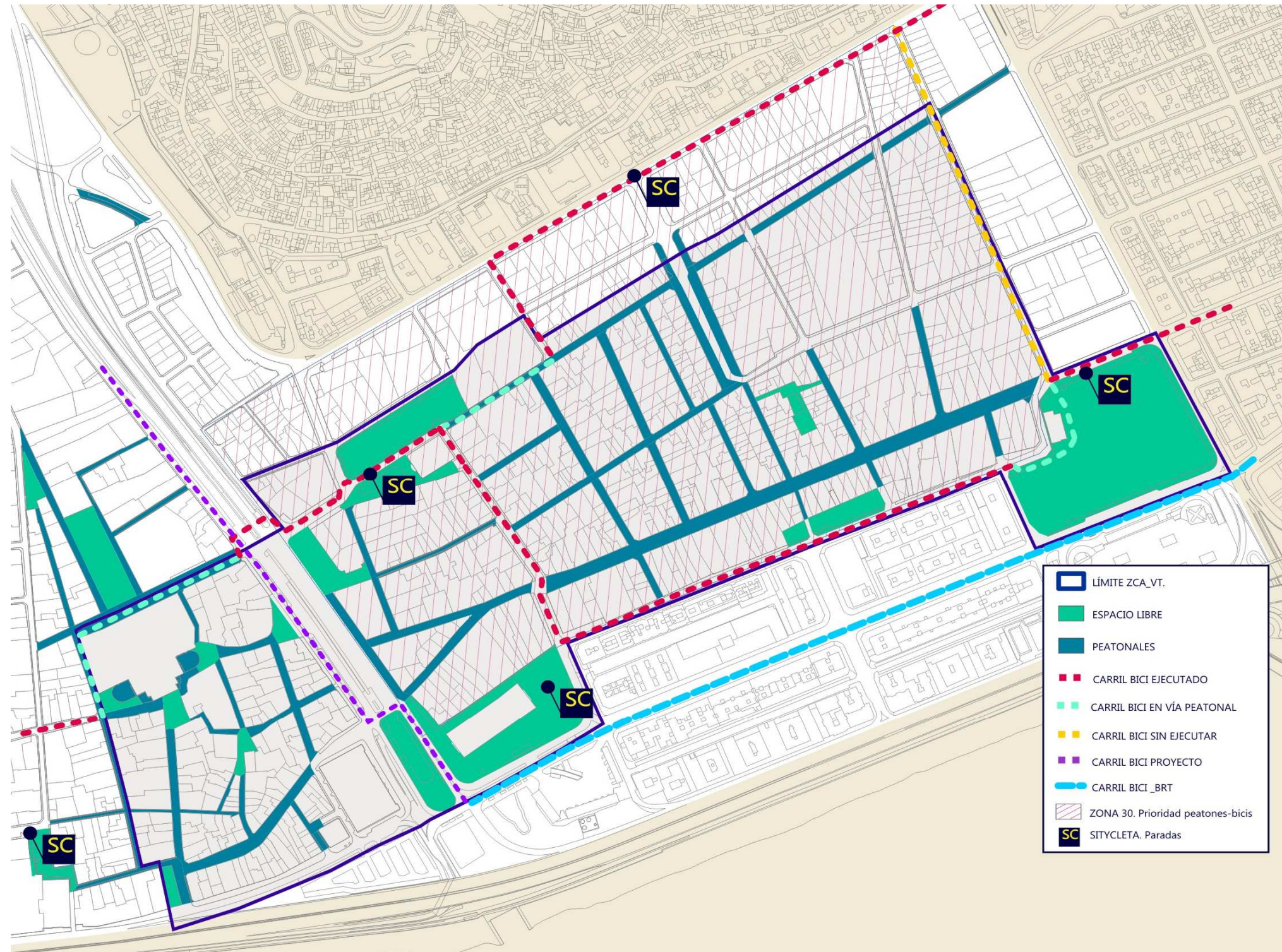
Parada de SITYCLETA en el Teatro

Parada de SITYCLETA en San Telmo

En el plano siguiente se señalan los tramos ejecutados y los que están pendientes de ejecutar, así como las propuestas de circulación de la bicicleta en el área y su entorno.

Asimismo, se grafía el ámbito de afección de la ZONA30, que establece una limitación de la velocidad máxima de circulación a 30Km/h, en el barrio de Triana, obteniendo así un templado del tráfico y potenciando la seguridad de los peatones y ciclistas.

Vías peatonales, carriles bicis ejecutados y en proyecto y en la ZCA.



3.5. Enclaves o piezas atractoras en el ámbito y entorno de la ZCA.

La Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana se integra en un ámbito fundamental en la estructuración de la ciudad tanto por su contacto con el frente marítimo, como en su conexión funcional con la isla en su tramo hacia el centro y sur pero, fundamentalmente, por englobar dos Centros Históricos de gran relevancia en el municipio.

En ella destaca 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 insular; interactuándose con una población usuaria potencial y numerosa.

Estas piezas o enclaves relevantes son:

En Vegueta:

- Catedral de Santa Ana, Plaza Santa Ana y Casas Consistoriales.
- Calle Los Balcones, CAAM, Museo Casa Colón y San Antonio Abad.
- Plaza de San Agustín.
- Museo Canario y Museo de Arte del Hospital San Martín.
- Teatro Guiniguada.
- El enclave de ocio y restauración de las calles Pelota y Mendizábal.
- El Mercado de Vegueta.

En Triana:

- La superficie comercial y de servicios de la Calle Triana y entorno.
- El Teatro Pérez Galdós.
- La casa Museo Pérez Galdós y Teatro Cuyás.
- Entorno de La Alameda de Colón, Gabinete Literario y Plaza Cairasco.
- Biblioteca Insular y la Plaza de Hurtado Mendoza o Las Ranas.
- Cabildo Insular.
- El Parque San Telmo y el espacio abierto de la calle San Bernardo.
- La Estación de guaguas de San Telmo.

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

- El contacto del tejido comercial de la zona con el dinamismo del turismo cultural y de esparcimiento presenta efectos directos en el comercio de la ZCA-VT. La red de ejes peatonales cohesionada mediante la calle Mayor de Triana 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.
- Respecto a los inmuebles considerados patrimonio histórico arquitectónico y protegidos por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, la interacción existe en sí y por sí, ya que todo el ámbito de la ZCA-VT es un enorme complejo patrimonial y cultural protegido. Esta protección se ha visto reforzada, pero también se ha flexibilizado su relación con el entorno mediante la aprobación del Plan Especial de Protección Vegueta-Triana.
- Su contacto directo con la salida hacia el sur de la isla también merece ser destacado, puesto que es un eje de transporte y comunicación importante de la ciudad con el resto del territorio insular.

Por otra parte, destaca una red de dotaciones y equipamientos cuyo papel en el dinamismo de la ciudad 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.

Esta interacción es directa e inmediata en los siguientes puntos:

- El tejido comercial con la calle Mayor de Triana y su red de calles peatonales, que constituye una arteria fundamental en la concepción de la ZCA.
- La estación de guaguas de San Telmo es otro punto relevante en la conformación de la zona, ya que constituye un punto de comunicación, transporte y accesos, tanto hacia el norte como hacia el sur de la isla.
- La interacción con el Teatro Pérez Galdós como final de tramo de la calle Triana y su conexión directa con el casco histórico de Vegueta atravesando el barranco Guiniguada. Éste último, además constituye un hito a desarrollar en el futuro, ya que se configura como un nexo urbano territorial a recuperar para la ciudad y concretamente para que los dos Conjuntos Históricos se unifiquen. Por lo que la mejora de conexión entre ambos barrios es fundamental.
- La interacción con la zona de la Catedral de Santa Ana es otro punto a tener en cuenta. Si bien no cuenta con una actividad comercial en sí, este espacio contribuye,

junto con la Plaza de Santa Ana y las Casas Consistoriales, a dotar de dinamismo turístico a la zona, de tránsito pues hacia la zona comercial y de ocio.

- La interacción de la zona de la Plaza de las Ranas, Alameda de Colón y Cairasco, junto con el Gabinete Literario también es importante. En ella se encuentra una zona de ocio dirigida por el Centro comercial Monopol y la Biblioteca Insular, que fomenta el paso de colectivos diversos; estudiantes, turistas y ciudadanos parecen aquí convivir más estrechamente, por lo que se impone prestarle atención y ponerla en valor.

Por otro lado, también es necesario destacar una amplia red de dotaciones y equipamientos, cuyo papel en el dinamismo del ámbito presenta múltiples potencialidades.

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

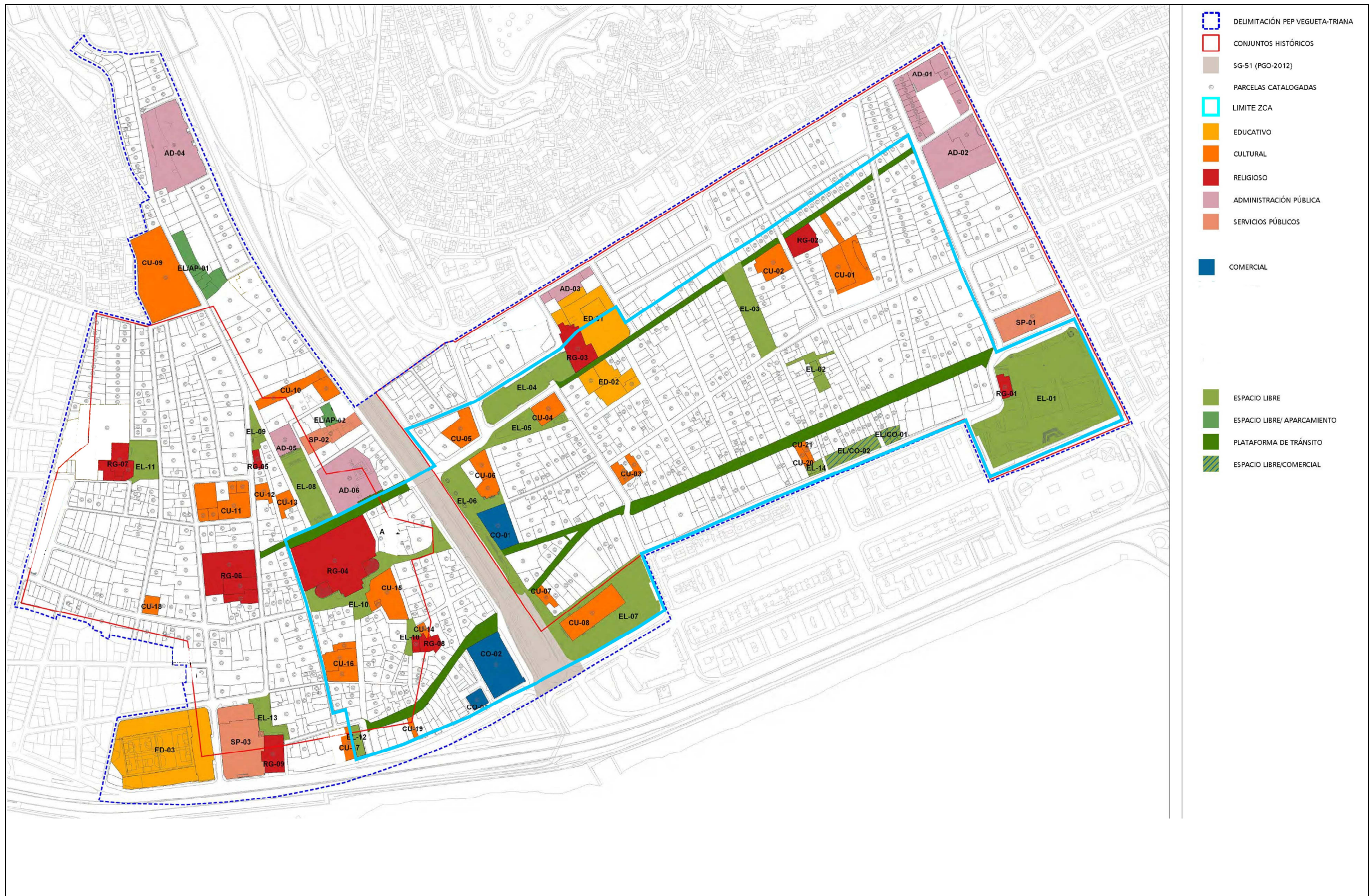
Espacios libres atractores del dinamismo urbano y susceptibles de interactuar con la actividad comercial en la ZCA e inmediaciones		
ESPACIOS LIBRES EN LA ZONA		SUPERFICIE (m2)
EL-01	Parque San Telmo	16.564,27
EL-02	Lagunetas (Interior manzana)	879,30
EL-03	Plaza San Bernardo	2.668,01
EL-04	Plaza de San Francisco y Alameda de Colón	3.564,95
EL-05	Plaza de Cairasco	1.830,52
EL-06	Plaza Hurtado de Mendoza	3.780,31
EL-07	Plaza de Stagno y alrededores	7.360,68
EL-08	Plaza de Santa Ana	3.062,58
EL-09	Plaza de Espíritu Santo	622,00
EL-10	Plaza Pilar Nuevo	3.131,88
EL-10	Plaza San Antonio Abad	458,61
EL-11	Plaza Santo Domingo	1.631,00
EL-12	Plaza de la RSE Amigos del País	419,07
EL-13	Plaza San Agustín	1.073,00
EL-14	c/ Francisco Gourié, 69, 71 y 73	322,35
EL/CO-01	Fco. Gourié 75-97	412,41
EL/CO-02	Fco. Gourié 75-97	1185,88
TOTAL		48.966,83

Dotaciones y equipamientos susceptibles de interactuar con la actividad comercial en la ZCA e inmediaciones		
DOTACIONES EN LA ZONA		SUPERFICIE (m2)
AD-01	Ampliación Cabildo/Centro insular de cultura	3.792,00
AD-02	Cabildo de Gran Canaria	4.564,40
AD-03	Administración del Estado	969,00
AD-04	Rectorado ULPGC	5.621,00

AD-05	Casa Consistoriales	891,00
CO-02	Mercado de Vegueta	2.947,17
CO-03	Pescadería Municipal-Of. Distrito Cono Sur	418,64
CU-01	Teatro Cuyás	3.036,00
CU-02	Palacete Rodríguez Quegles	1.243,65
CU-03	Casa Museo Pérez Galdós	672,17
CU-06	Biblioteca Insular y ampliación	1.140,52
CU-08	Teatro Pérez Galdós	2.170,22
CU-09	Hospital San Martín. Museo de Arte.	5.671,60
CU-11	Museo Canario	2.616,90
CU-12	Dr. Chil,26	376,10
CU-13	Archivo Histórico Provincial	376,10
CU-14	San Antonio Abad	164,29
CU-15	Casa de Colón	1.881,47
CU-16	CAAM	1.722,23
CU-19	Mendizábal, 27	161,67
CU-20	Triana 28	232,14
CU-21	Triana 26	185,94
ED-01	Conservatorio de Música	4.452,00
TOTAL		45.306,20

EQUIPAMIENTOS EN LA ZONA		SUPERFICIE (m2)
AD-06	Casa Episcopal	3.748,90
CO-01	Monopol	1.568,65
CU-04	Gabinete Literario	906,01
CU-05	Caja Insular de Ahorros	1.214,98
CU-07	C/ Triana, 2	345,54
CU-17	R.S.A del País	514,60
CU-18	Fundación Juan Negrín	413,10
CU-10	Fundación Mapfre	1.673,00
ED-02	Colegio San José Dominicas	2.297,71
ED-03	Colegio San Ignacio de Loyola	10.027,40
RG-01	Ermita de San Telmo	407,52
RG-02	Iglesia de los Padres Franciscanos	981,47
RG-03	Iglesia San Francisco de Asís	1947,23
RG-08	Ermita de San Antonio Abad	654,55
RG-04	Catedral de Santa Ana	6967,87
RG-05	Ermita Espíritu Santo	290,33
RG-06	Iglesia San Francisco de Borja	3930,32
RG-07	Iglesia Santo Domingo de Guzmán	1799,65
RG-08	Ermita de San Antonio Abad	654,55
RG-09	Iglesia de San Agustín	1758,23
TOTAL		42.101,60

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 ZCA-VT, 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 Vegueta-Triana

En las bases del Programa para la Potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas de Canarias se expusieron los aspectos más relevantes de dicho comportamiento.

En uno de sus apartados se realiza un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) que, de forma resumida, y aplicables al momento actual, a pesar de que se expusieron para los años 2010 a 2013, serían las señaladas a continuación.

A.- 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.)

B.- 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).

C.- 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

D.- 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 ofertas 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 ZCA-VT 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 Director.

Sobre la base de lo expuesto, las variables del diagnóstico de este documento se estructuran en base al siguiente esquema:



4.2. El tejido comercial. La distribución de la actividad y el abandono de locales.

A raíz del análisis del tejido comercial de la ZCA-VT se concluye una tendencia a la desvirtualización del carácter puramente comercial del ámbito al detectarse una presencia mayor de la actividad relacionada con el comercio mixto y de servicios en comparación con la que conforma el comercio puro, constituido por los establecimientos destinados a la actividad de compra-venta de ramas comunes (alimentación, equipamiento de la persona o equipamiento del hogar).

De hecho, nos encontramos con que, del total de locales que se encuentran actualmente en uso, el 36% están destinados a actividades estrictamente comerciales o comercial puro y

casi el doble, el 63%, lo constituye el tejido comercial mixto, lo que evidencia su relevancia en el ámbito de la ZCA.

Dentro de rama del tejido comercial puro, el equipamiento de la persona; ropa, calzado, complementos, etc., constituye el 78% del total seguido del equipamiento del hogar que representa el 13% mientras que los locales destinados a la alimentación; panaderías, dulcerías, frutería, etc., y supermercado constituyen un 8% y un 1% respectivamente. Como dato de interés en este apartado señalar que, en todo el ámbito delimitado de la ZCA, se ha localizado solo un supermercado, en concreto, en el área de Triana, en la calle General Bravo. La reconocida capacidad de dinamizar áreas que tienen estos hace necesario pensar en estrategias orientadas a promover su implantación, pero de forma contralada y proponiendo áreas de preferente ubicación a fin de evitar que se generen otros problemas derivados de su establecimiento como son el aumento de la presencia del vehículo privado.

Y si bajamos la escala a la individualidad de cada barrio, se constata una diversificación de usos entre ambos. Mientras que en Triana el tejido comercial puro constituye un 32% y el mixto un 48%, en Vegueta el tejido comercial puro no llega al 16% y en contra, el comercial mixto constituye el 62%, y de estos, el 42% de los locales se destinan a usos relacionados con la restauración y recreativo-ocio.

Y concretando aún más, en el ámbito de Triana la relación entre el comercial puro y el mixto, está más equilibrada, existiendo una clara tendencia a la presencia de locales destinados a equipamiento de la persona y el hogar. En cambio, en el área de Vegueta, el desequilibrio lo provoca el peso que tiene la rama de servicios. Esto nos lleva a concluir que no existe en el ámbito de la ZCA, una homogenización global del tejido comercial de todo el área sino que, la tendencia actual, esta siendo la sectorización de ambas zonas.

Que se mantenga esta direccionalidad hacia la heterogeneidad de ambas zonas o promover un ámbito global homogéneo será uno de los factores a tener en cuenta a la hora de establecer propuestas y estrategias de desarrollo para la zona por parte del Plan Director.

A continuación, se hace una representación gráfica de las intensidades de las principales actividades relacionadas con el comercio puro y mixto en el ámbito.

Representación esquemática de la intensidad de la distribución del Comercio puro y mixto en el ámbito de la ZCA-VT.



Fuente. Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana. 2018.

Del análisis realizado se extrae otro factor que puede tener una especial incidencia en el dinamismo de la ZCA, la existencia notable de locales que se encuentran sin actividad o en situación de abandono, lo que puede suponer, por una lado, una potencial oferta comercial con las actuaciones adecuadas o por el contrario, si no se establecen medidas o directrices de dinamización, puede llevar a una situación que aumente el deterioro y consiguiente ralentización del desarrollo económico del ámbito.

En la toma de datos para la elaboración del análisis se cuantificaron, en el ámbito de la ZCA, un total de 722 locales comerciales de los que 574 se encuentran activos en el momento de la redacción de este Plan Director; 478 en el área de Triana y 96 en Vegueta. Estos constituyen un 80% del conjunto de locales, por lo que el índice de locales vacíos, aproximadamente el 20%, ese encuentra en consonancia con otras ZCA del municipio.

De hecho, si analizamos los dos barrios por separado, esta proporción de locales vacíos se mantiene. En Vegueta nos encontramos en la actualidad, con un 23% de locales sin actividad y en Triana esta proporción es del 20%, localizándose, en su mayoría, en el interior de la trama urbana.

Pero esta situación, en comparación con otras zonas comerciales de la ciudad, puede ser más preocupante, puesto que el ámbito de Vegueta-Triana cuenta con una serie de características singulares que actúan como elementos atractores para el usuario y de las que son deficitarias el resto y que se señalan con una de la posible causa de su abandono. Tanto el barrio de Vegueta como el de Triana presentan un escenario urbano más atractivo que las demás; patrimonio cultural, calles peatonales, accesibilidad del transporte público, etc.

En concreto, llama la atención los 19 locales vacíos de la calle Triana, lo que supone aproximadamente un 15% del total de locales de la calle a pesar de ser la vía comercial con mayor relevancia de la ciudad.

El motivo de esta situación lo podríamos localizar en el alto coste que mantienen los arrendamientos a lo que se le añade el importante daño que el auge del comercio online está haciendo al pequeño comercio tradicional. Es más que probable que este nuevo concepto de comercio solo lo soporten las grandes marcas y que sean éstas las que se puedan establecer en las calles principales, donde los precios de los alquileres suelen variar menos, complementándose con la actividad de servicios; los restaurantes, cafeterías, peluquerías, ...todas esas otras actividades que no puedan ofrecer servicios online y que mantienen, por tanto, una clientela presencial.

Locales en uso. Distribución del tejido comercial en el ámbito de la ZCA.

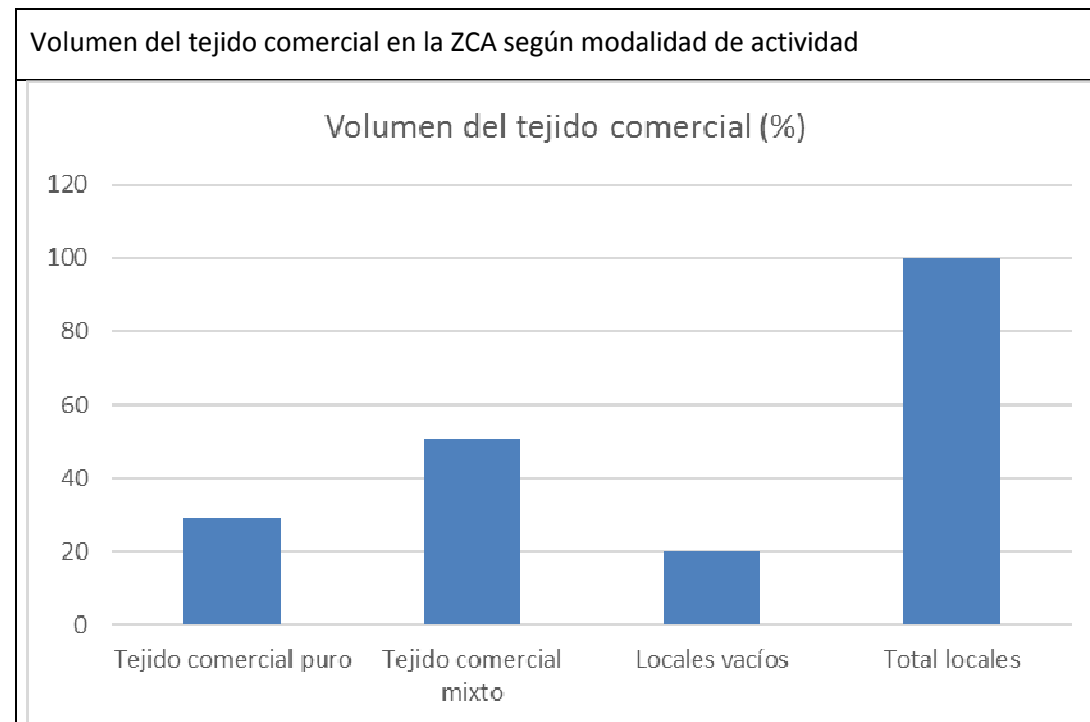
ACTIVIDAD LOCALES EN USO - ZCA VEGUETA-TRIANA		
Categoría	2019	
	Nº	%
TEJIDO COMERCIAL PURO	211	36,76
Alimentación	18	8,53
Equipamiento del hogar	26	12,32
Equipamiento de la persona	166	78,67
Supermercado	1	0,60
TEJIDO COMERCIAL MIXTO Y SERVICIOS	363	63,24
Recreativo-Ocio	23	6,34
Restauración	151	41,60
Otros comercios, servicios,...	189	52,07
TOTAL LOCALES ACTIVOS	574	100,00

Fuente: Trabajo de campo.

Total locales. Distribución del tejido comercial en el ámbito de la ZCA.

ÁMBITO DE LA ZCA VEGUETA-TRIANA		
Categoría	2019	
	Nº	%
TEJIDO COMERCIAL PURO	211	29,09
Alimentación	18	2,49
Equipamiento del hogar	26	3,60
Equipamiento de la persona	166	22,99
Supermercado	1	0,00
TEJIDO COMERCIAL MIXTO Y SERVICIOS	363	50,28
Recreativo-Ocio	23	3,19
Restauración	151	20,91
Otros comercios, servicios,...	189	26,18
TOTAL LOCALES ACTIVOS	574	79,50
TOTAL LOCALES VACÍOS	148	20,50
TOTAL LOCALES	722	100

Fuente: Trabajo de campo.



Por otro lado, la paulatina desaparición del pequeño comercio o de proximidad está directamente relacionada con la competencia que suponen para estos la actividad que desarrollan las grandes franquicias comerciales.

El comercio de proximidad es fundamental para la dinamización de la economía de local y en especial para estos ámbitos. Este tipo de comercio cercano presenta ventajas frente a otros formatos comerciales, como son la generación de empleo para la población local, la reinversión de las ganancias en el entorno más próximo o la generación de menos residuos lo que se refleja también en un menor impacto ambiental y, por tanto, un modelo de consumo más sostenible.

Pero también, la actividad del pequeño comercio está directamente relacionada con la habitabilidad de los barrios y en este caso, de los ámbitos donde se localiza la Zona Comercial. La presencia de estos pequeños locales fomenta los encuentros en la calle conformando centros neurálgicos para la vida del barrio e incidiendo, positivamente en la calidad de vida de éste.

Por tanto, es necesario centrar los objetivos de desarrollo en potenciar la sostenibilidad positiva de la actividad comercial pura, y en especial la del comercio de proximidad por la importancia que éste tiene desde el punto de vista urbano, social, económico y generador de empleo. La presencia de elementos atractores y de un apreciable conjunto de dotaciones y equipamientos, ya expuestos en apartado del análisis, constituye un importante potenciador de la actividad, pero la realidad social y económica actual precisa

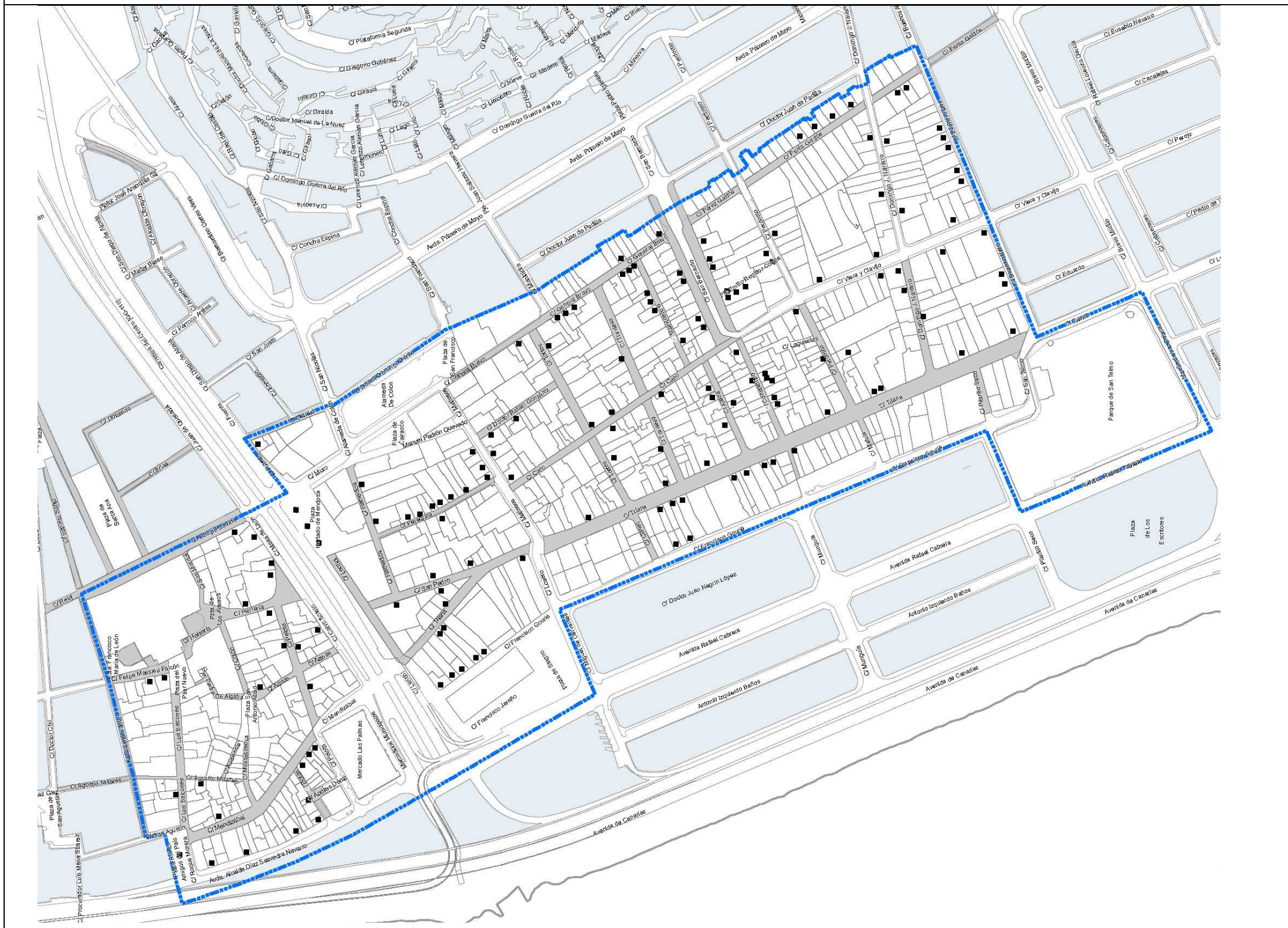
de la búsqueda de nuevos incentivos y facilidades para el consumidor de este tipo de comercio.

Se deben plantear que actuaciones que potencien un modelo de consumo sostenible, que ayuden a potenciar el comercio puro y al mismo tiempo fortalecer el pequeño comercio favoreciendo su desarrollo y especialmente su consolidación.

En definitiva, la consecuencia que representan los locales vacíos en el dinamismo de la Zona Comercial Abierta se refleja en los siguientes aspectos:

- Degradación ambiental o del paisaje urbano que acompaña a la presencia de locales vacíos y el abandono de las fachadas.
- 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.
- Sensación de inseguridad, acentuándose cuando coinciden varios locales en un mismo tramo o calle.
- Todas estas situaciones representan un hándicap para el pequeño comercio que necesita de un entorno urbano confortable y seguro para que su actividad se pueda desarrollar y consolidar.

Distribución del problema de locales vacíos en la trama urbana de la ZCA.



Resumen gráfico sobre el efecto negativo de los locales vacíos en la ZCA.



4.3. La movilidad. Red viaria y sus problemas principales.

Varios son los aspectos con respecto a la movilidad en el área de la ZCA que han sido analizados y que nos permiten llevar a cabo un diagnóstico sectorizado de los principales problemas detectados sobre los que se deberá poner mayor atención a la hora de desarrollar las posibles propuestas de dinamización comercial del ámbito.

El **transporte público** ha sido uno de los aspectos prioritarios en el análisis de la movilidad del ámbito y su entorno.

La oferta de transporte público urbano que realiza la empresa GUAGUAS MUNICIPALES es notable, siendo evidente su presencia, tanto en recorridos como en paradas en todo el diámetro circundante de la ZCA.

Lo mismo sucede con el transporte interurbano realizado por la empresa GLOBAL, con la localización en el ámbito de la Estación de San Telmo, de escala insular, que permite conectar de manera inmediata, la ZCA con el resto de municipios insulares.

En la actualidad está en proceso de ejecución el proyecto de la **BRT (Metroguagua)** cuyo recorrido contará con dos importantes estaciones en el ámbito; San Telmo y Teatro. Esto ayudará a completar y fomentar el uso del transporte público para acceder a la ZCA.

Otro servicio público fundamental para un correcto funcionamiento del sistema de movilidad de las zonas comerciales son los Taxis, ya que estos garantizan la movilidad con un origen y un destino establecido por el usuario.

Por ello, valoramos también de manera notable su presencia en la zona con un total aproximado de 50 plazas distribuidas en 6 paradas, eso sí, todas ellas en la franja próxima al frente litoral y la mayoría en el área de Triana.

Podemos, por tanto, considerar que el sistema de transporte público en el ámbito, en líneas generales ofrece un servicio bastante completo y como únicas debilidades señalaríamos:

- Los aparcamientos públicos cercanos a las dos estaciones no tienen el carácter de espacio intermodal necesario para incentivar su uso con el objeto de acceder al transporte público.
- Mejora del espacio de parada-estancia para el usuario del transporte. Salvo en determinados enclaves, los elementos de asiento, de resguardo, sombra, etc. son escasos o no existen.
- Limitada presencia del taxi, en lo relativo a las paradas, en las vías situadas en el margen superior de la zona de Triana y en el área de Vegueta.

- Mejora y ampliación de la señalética informativa que dirccione a la potencial población usuaria hacia las líneas operativas del transporte público, así como su adaptación a las directrices de accesibilidad universal.



El **transporte privado**, en los últimos años, ha visto limitada su circulación gracias a las actuaciones que con este fin se han ido llevando a cabo por parte del Ayuntamiento:

- Reducción de la velocidad de circulación con la delimitación de la ZONA30 en el área de Triana.
- Peatonalización de un importante número de calles y reordenación de la circulación.
- Incorporación de la bici en el ámbito con delimitado de carriles de uso exclusivo.

Pero este proceso no ha ido aparejado con una concienciación de la reducción de su uso por parte, fundamentalmente, del visitante de la zona lo que ocasiona, en determinados horarios y fechas significativas, una saturación de las vías con las consecuencias que esto conlleva:

- Congestión del tráfico/ Stress por contaminación acústica y atmosférica.
- Reducción de la velocidad del transporte / tensión entre los modos de movilidad.
- Conductas irregulares de ocupación del espacio público por parte del vehículo privado.
- Dificultad para realizar recorridos peatonales seguros.
- Degradación del paisaje urbano por la ocupación del vehículo privado.

Por tanto, las medidas que se propongan desde el Plan Director irán dirigidas a disuadir el acceso al ámbito del vehículo privado visitante y limitar el uso de este a los residentes y vehículos de suministro a los locales comerciales:

- El uso actual de la GC-110 facilita en gran medida el acceso del tráfico de paso en el ámbito por lo que resulta conveniente seguir con las aspiraciones de las políticas municipales de desvinculación del interés general de esta vía, en el tramo que discurre entre la Avda. Marítima hasta el enlace de Las Brujas e incorporarlo a la estructura viaria municipal, posibilitando así la recuperación de esta franja para unos usos más asociados al ocio y esparcimiento y potenciar la conexión peatonal entre los dos Barrios Históricos.
- Aprovechar la fisonomía del ámbito y a la estrechez de algunas de las pocas calles que mantienen que acogen el tráfico rodado y en las que sea inevitable conservar su paso, para desarrollar fórmulas blandas como es la transformación en calles de coexistencia o plataformas única mixta.
- Establecer unas directrices que mejoren el sistema de acceso de vehículos de transporte de mercancías, con la señalización de itinerarios y aparcamientos de carga y descarga con rango de horarios adaptada a las distintas actividades comerciales.
- Llevar a cabo una regulación más estricta del sistema de aparcamientos en la zona.

- Fomentar el uso de los vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores), por sus reducidas exigencias espaciales frente al coche, incrementando las zonas reservadas para su estacionamiento.



El **aparcamiento** es otro de los factores que interviene de modo directo en la problemática asociada a la movilidad de la Zona Comercial, siendo, además, es un factor crítico desde el punto de vista de su atractivo y calidad espacial.

Como se extrae del apartado de análisis, en la actualidad, en el ámbito y entorno de la ZCA de Vegueta-Triana existen un total de 3.469 plazas de aparcamiento para usuarios no residentes y 890 para residentes y de estas, aproximadamente unas 600, se localizan en la vía pública.

Otro dato especialmente destacable es el elevado número de plazas de estacionamiento para motos, aproximadamente, 160.

En cuanto a las plazas de aparcamiento para vehículos de personas con movilidad reducida se han contabilizado un total de 42 en el ámbito y su entorno.

Si tenemos en cuenta que la tendencia y por tanto el objetivo de las políticas de movilidad actuales es reducir en la medida de lo posible el uso del vehículo privado en post de los transportes públicos y otros medios menos contaminantes, consideramos que las determinaciones que establezca el Plan Director con relación al aparcamiento no deberán estar orientadas a fomentar el aumento de plazas de aparcamiento en la vía pública en base a las implicaciones que esto supone:

- Tráfico inducido: la búsqueda de aparcamiento genera una circulación específica de “tráfico inducido” en el interior de la trama urbana que contribuye a colapsar aún más las vías.
- 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 de la vía, entre ambas fachadas de la calle, siendo especialmente grave en el caso de coches de niños o minusválidos.
- Incidencia en la accesibilidad: el vehículo privado posibilita el movimiento “puerta a puerta”, pero las condiciones particulares de este espacio urbano y la aún existente dinámica de intentar estacionar en la vía, lo más cercano posible del lugar al que queremos acceder, perjudica principalmente a los residentes y usuarios con situaciones de movilidad reducida pero incluso aquellos cuya movilidad está condicionada temporalmente; personas que transportan bebés o niños pequeños, lesiones, etc.
- 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 como la de la ZCA-VT.

- 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 obliga a una política tarifaria de los aparcamientos que en general no es bien recibida por los usuarios.

Por tanto, la propuesta del Plan Director deberá estar orientada hacia:

- Una regulación y gestión más estricta del aparcamiento en superficie, limitando su uso a calles donde la accesibilidad peatonal quede garantizada y prohibiéndolo en aquellas zonas donde no es acorde con la imagen de Centro Histórico y cultural y en las proximidades a los monumentos.
- El establecimiento determinaciones para la compatibilidad de uso con las zonas reservadas para Carga y Descarga o Besa y Baja, de manera que una vez finalizado el horario de ocupación estas puedan ser utilizadas por el vehículo privado.
- Elaboración de una red de aparcamientos de borde, con tarifas atractivas que incentiven su uso, de manera que se garantice la accesibilidad a las proximidades del ámbito de la ZCA para continuar los desplazamientos a pie o mediante alguno de los otros medios alternativos.



El día de hoy, y tras el análisis desarrollado, podemos señalar **la movilidad peatonal** como el principal modo de desplazamiento en el ámbito de la ZCA. El número de vías peatonales existentes dentro del ámbito de la ZCA es muy significativo; el 75% del total en el área de Triana y 90% en Vegueta, lo que se traduce en un entorno con gran potencial para establecer **movilidad peatonal muy cualificada**, pero, sigue habiendo una asignatura pendiente que tiene relación directa con el uso del coche en el ámbito.

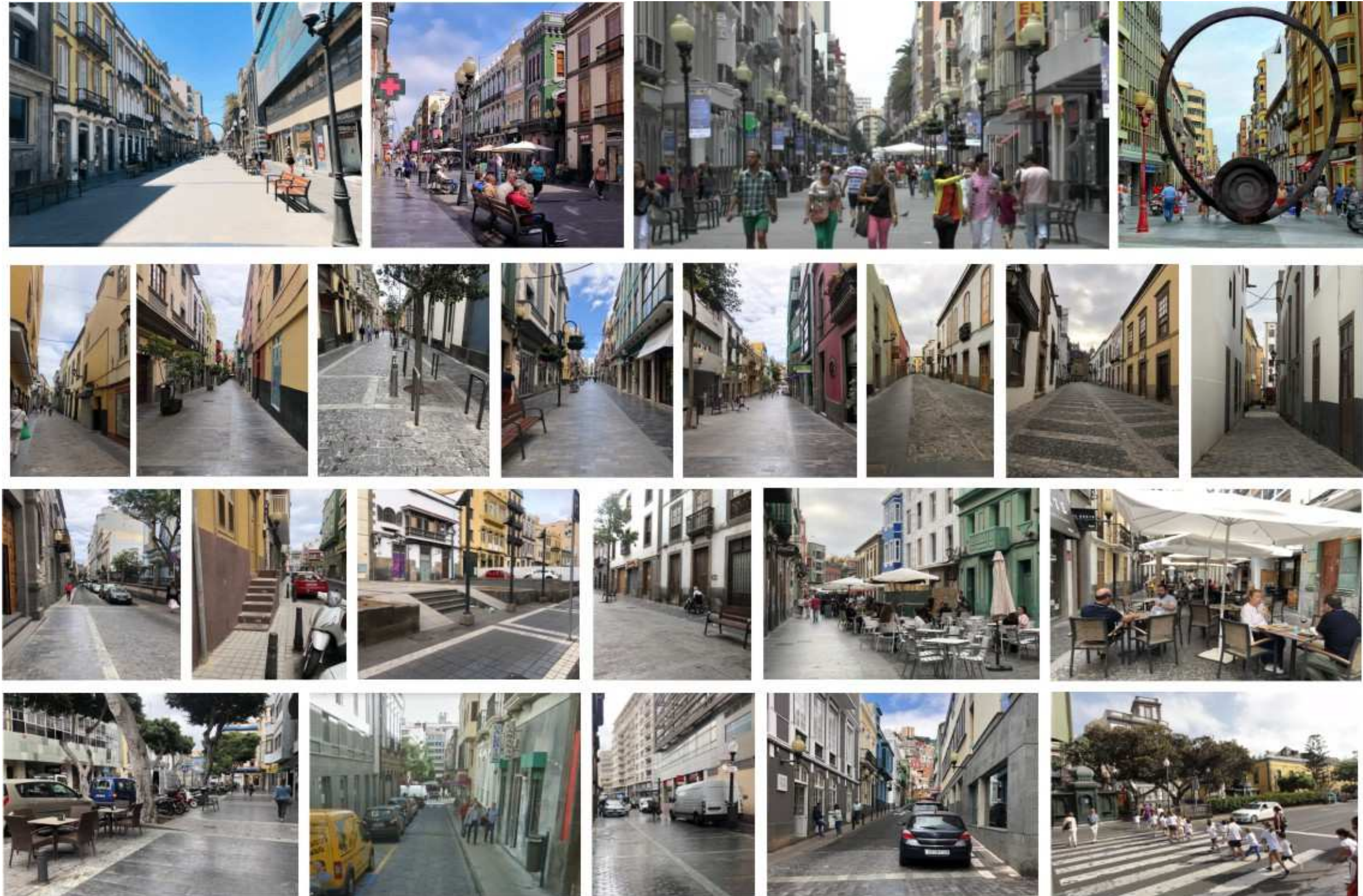
El correcto desplazamiento del peatón por todo el ámbito de la ZCA se ve condicionado por una serie de factores:

- La limitada conexión peatonal entre los dos barrios, Vegueta y Triana por el paso de la GC-110 es una de las principales prioridades a resolver desde el punto de vista de la movilidad peatonal. Se trata de una importante barrera física que, en la actualidad, únicamente se puede cruzar por los tres pasos de peatones semaforizados existentes.

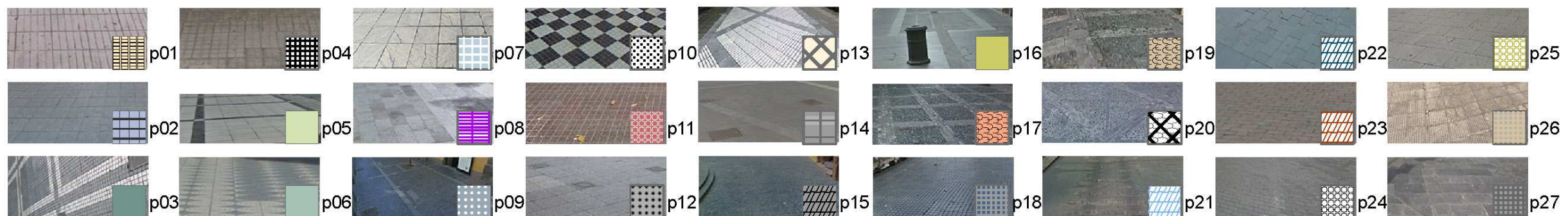
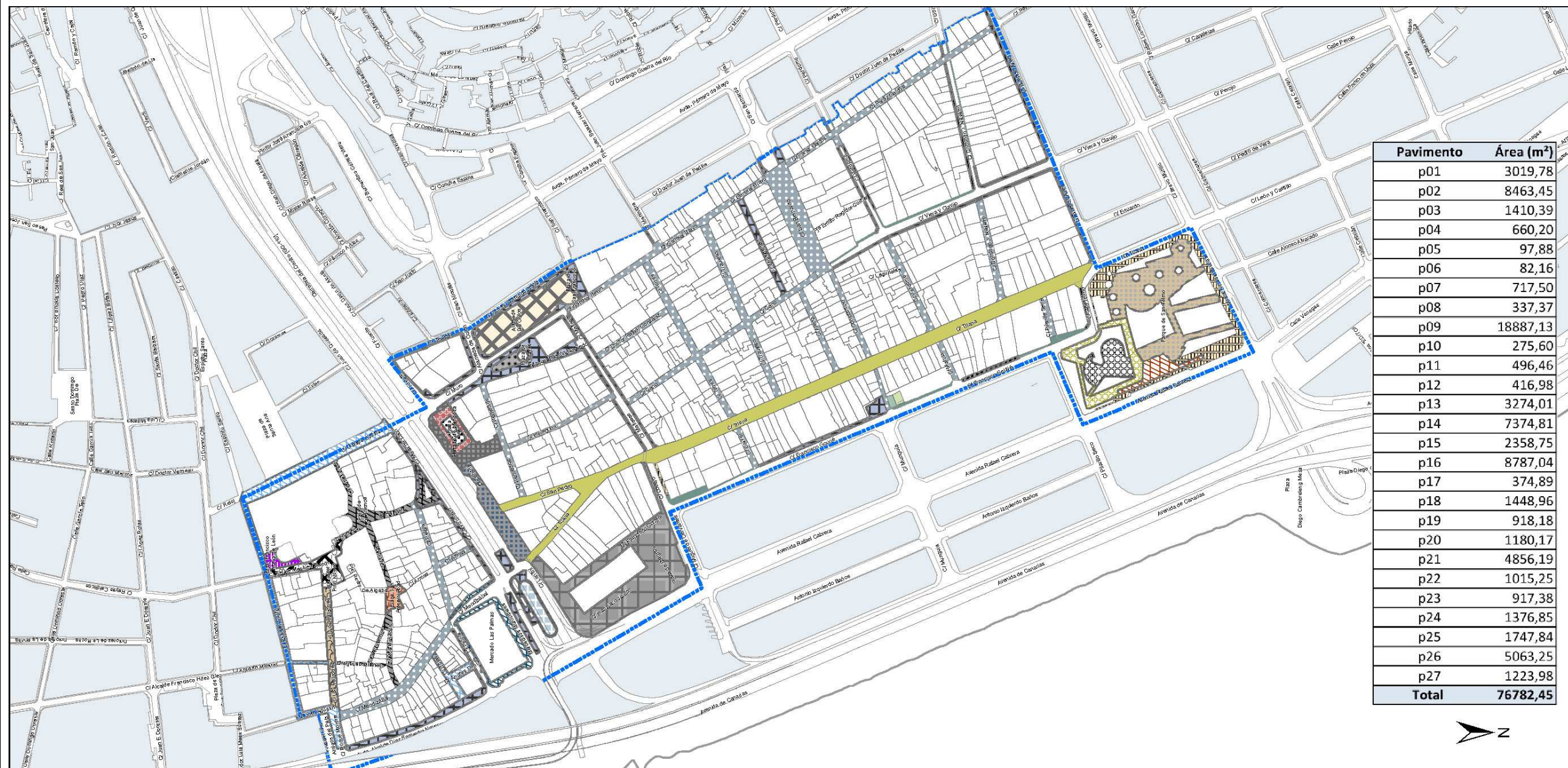
- En la mayoría de las calles no peatonalizadas se evidencia la desventaja de la movilidad del peatón con respecto a la movilidad motorizada. En algunas de estas calles los anchos de las aceras no cumplen con la norma de accesibilidad, la sección es menor de 1,40 mts, lo que genera una serie de conflictos para la movilidad del peatón y en especial para las personas con movilidad reducida estando, la mayoría de ellos, relacionados con el tráfico rodado; invasión de tramos peatonales por aparcamiento irregular de vehículos, actividades de carga y descarga fuera de las áreas específicas señaladas, exceso de ocupación del mobiliario urbano para la regulación del tráfico, etc.
- Además, existe una frecuente localización de otros elementos que, más allá de cumplir con su función prevista (disuasores, cajas de registro, buzones de correos, postes informativos, etc.), por su ubicación o por su mal estado de conservación suponen obstáculos en la movilidad peatonal.
- Por otro lado, el mal estado del pavimento de las aceras, así como del pavimento de señalización de algunas vías complica su uso como itinerario adaptado y restringe la calidad del acceso al tejido comercial.
- Asimismo, un porcentaje de la pavimentación de estas aceras se corresponde con diferentes tipos de pavimento colocado en distintas épocas lo que rompe con la imagen de conjunto que se pretende para este tipo de ámbitos. Se considera necesario para la ZCA la disposición de un tipo de pavimento diferenciador, singular y homogéneo para las aceras de las vías donde no sea posible la peatonalización.
- En el entorno de las calles peatonales, el principal problema lo encontramos en el uso que de las mismas hacen los locales del ramo de la hostelería. Algunas vías ven ocupada gran parte de su superficie por mesas, sillas y elementos de sombra complicando el paso del peatón lo cual se traduce, en algunos casos, en factores disuasores de paso con el consiguiente perjuicio para los comercios de otros ramos que se localicen en esa vía.

Por consiguiente, llevar a cabo un trabajo de reorganización del mobiliario urbano, mejora del estado de las aceras, unificación de pavimentos y ampliación de su sección cuando sea posible, así como el fomento de vías de coexistencia que otorguen protagonismo al peatón como la plataforma única mixta, son soluciones que a tener en cuenta en la propuesta del PD a fin de optimizar aún más el tránsito peatonal de la ZCA.

Representación gráfica de diferentes situaciones detectadas en el esquema de recorridos peatonales del entorno de la ZCA-VT.



Esquema de los distintos tipos de pavimentos existentes en el ámbito de la ZCA de Vegueta-Triana.



Después de la movilidad peatonal, la **movilidad en bicicleta** y **patinete eléctrico**, se presentan como la alternativa de movilidad sostenible con mayor relevancia para mejorar y adecuar los desplazamientos internos en la ZCA, redefiniendo así sus espacios. Este modo de desplazamiento ofrece la posibilidad de disponer de una opción eficiente de transporte, accesible a la mayor parte de la ciudadanía y respetuosa con el carácter emblemático e histórico del área de la ZCA.

Al día de hoy se encuentra ejecutada prácticamente toda la infraestructura prevista por el Plan Director de la Bici en el ámbito, quedando pendiente por desarrollar el trayecto propuesto en convivencia con el futuro trazado de la BRT que recorre la calle Rafael Cabrera y que enlazaría con el tramo transversal de la GC-110 usando las calles Lentini y Juan de Quesada.

Además, prácticamente todas las vías de tránsito rodado localizadas en el área de Triana se encuentran delimitadas como ZONA 30 lo cual aumenta la seguridad del usuario de estos vehículos a la hora de desplazarse fuera de las zonas expresamente delimitada para su uso.

Aun así, en la actualidad, la movilidad tanto en bicicleta como en patinete eléctrico, sigue siendo una asignatura pendiente síntoma de la escasa cultura social que existe sobre este tipo de transporte relevante en el concepto de la movilidad sostenible. Por ello desde el consistorio se están llevando a cabo numerosas campañas informativas que tienen como objeto promover los recorridos por los Centros Histórico con estos medios para la visita de sus elementos culturales lo cual se traduce en una gran oportunidad para aumentar el atractivo de la ZCA y su dinamismo.

En este sentido, la vinculación entre la bicicleta y el turismo se convierte en otro punto positivo desde el punto de vista del potencial cliente de la ZCA, ya que la ciudad cuenta con numerosos visitantes de países con marcada tradición ciclista.

Por ello, el sistema de alquiler público de bicicletas, la Sitycleta, con una presencia destacada en todo el ámbito de la ZCA favorece el uso de la misma por la población y el visitante o turista. Pero se echa en falta, zonas habilitadas y acondicionadas para el estacionamiento de la bicicleta privada por lo que es fácil encontrarnos con bicicletas estacionadas de forma irregular utilizando el mobiliario urbano o los elementos de vegetación para el enganche de seguridad afectando en muchos casos a la movilidad peatonal.

En resumen, la movilidad en bicicleta o en patinete eléctrico, en el ámbito de la ZCA-VT, presenta un diagnóstico muy positivo a falta únicamente por establecer un sistema de estacionamiento para este tipo de vehículos en relación directa con los recorridos peatonales.



4.4. Interacción con el entorno urbano.

4.4.1 Patrimonio histórico y equipamientos/dotaciones como elementos atractores.

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 económicas, confiriéndole un atractivo singular del que pueden carecer otras zonas comerciales del municipio o incluso a nivel insular. En esta situación, los propios rasgos del patrimonio histórico del ámbito pueden aportar a la actividad comercial matices específicos a la hora de poner en valor su implantación en la Zona.

En la zona se localizan un total de 407 inmuebles que se encuentra incluidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana en base a sus valores de patrimonio arquitectónico. De estos 89 se localizan en la ZCA en el área de Vegueta y el 318 en el área de Triana.

Este importante volumen es un reflejo de la relevancia que tiene el patrimonio arquitectónico en el ámbito de la ZCA.

Entre ellos encontramos ejemplos de la mayor parte de estilos artísticos y constructivos que caracterizan el patrimonio edificado de Canarias y algunos, por su antigüedad merecen al margen de su protección incentivar su protagonismo. De hecho, la mayor parte de los inmuebles con mayor grado de protección (Integral) se encuentra dentro de la estructura de Dotaciones y Equipamientos del municipio:

- La Catedral de Santa Ana.
- Casa Museo Colón
- Ermita San Antonio Abad
- Mercado de Vegueta
- Biblioteca Insular
- Gabinete Literario
- Teatro Pérez Galdós
- Palacio Rodríguez Quegles.
- Ermita de San Telmo

Existen además numerosos elementos de función preferentemente decorativa distribuidos por el espacio público que son representativos de desarrollos sociales y económicos precedentes o conmemorativos de personajes y acontecimientos singulares en el devenir histórico de la ciudad.

En general, se trata de elementos que ocupan una pequeña superficie pero que dotan de singularidad el espacio donde se ubican, cualificando el entorno urbano en que se implantan y con ello identifican el valor ambiental del paisaje y su implicación en la memoria cultural de la población.

Estos elementos se integran en alguno de estos tipos:

- Esculturas conmemorativas de acontecimientos históricos
- Esculturas homenaje a personalidades relevantes
- Esculturas decorativas del entorno urbano
- Fuentes históricas

Distinguimos los siguientes:

- La fuente del Pilar Nuevo
- Las Cuatro Estaciones
- Fuente de las Ranas
- Monumento a Néstor Álamo
- Monumento a José Viera y Clavijo
- Monumento a Diego Mesa de León
- Monumento a Benito Pérez Galdós
- Monumento a Hurtado de Mendoza
- Monumento a López Botas
- Monumento a José Comas Quesada
- Monumento a Cristóbal Colón
- Monumento a Cairasco
- Monumento a Domingo J. Navarro
- Monumento al Dr. Negrín
- Monumento a Camille Saint Sáenz
- Monumento Espiral del Viento

Algunos elementos escultóricos representativos de la memoria histórica de la ciudad en la ZCA.



Pilar Nuevo



Monumento Néstor Álamo



Plaza de las Ranas



Monumento Hurtado Mendoza



Cuatro Estaciones



Monumento Hurtado Mendoza



Monumento a Cairasco



Espiral del Viento



Monumento Hurtado Mendoza

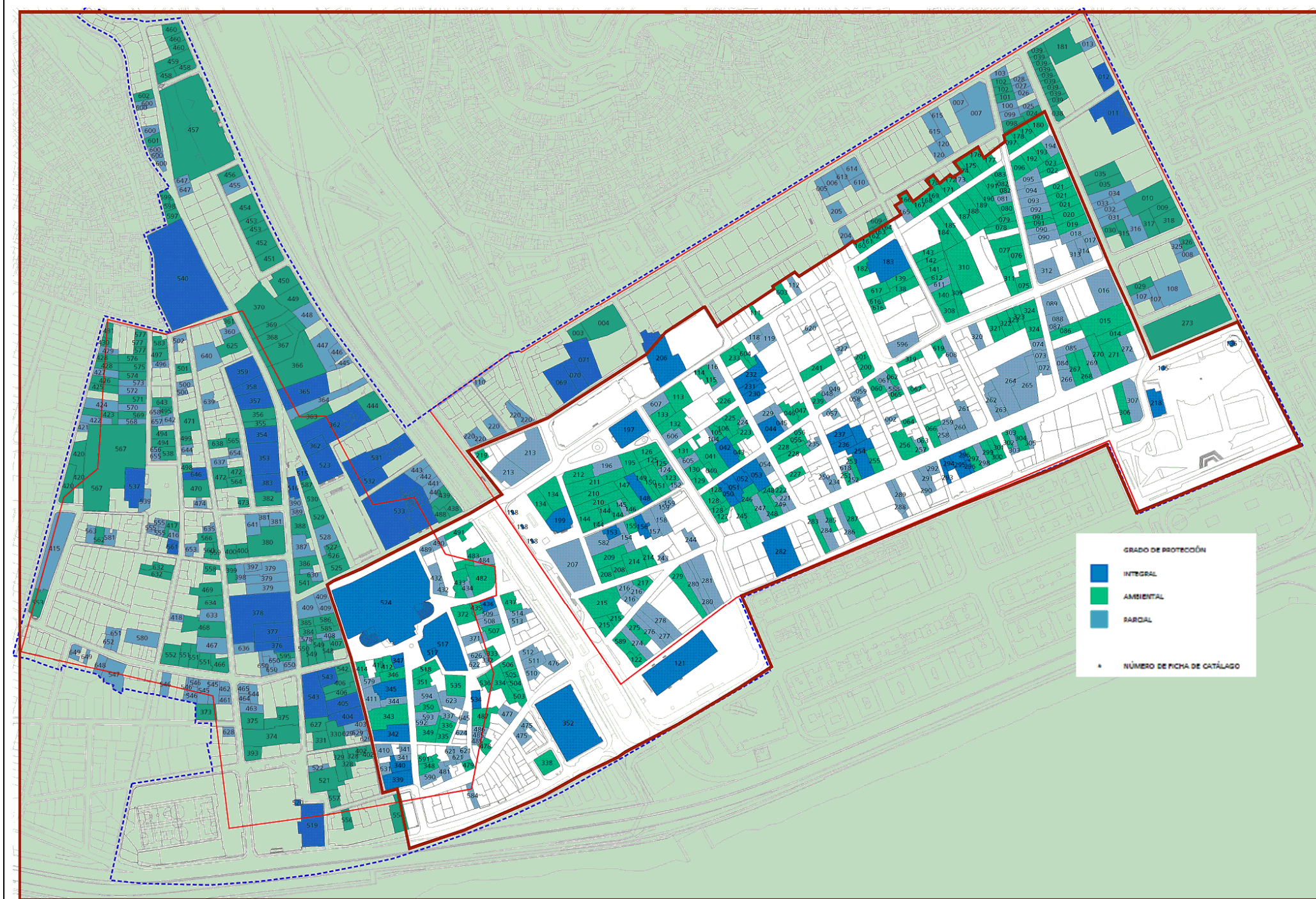


Monumento a Cairasco

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

- Aunque no en gran cantidad, el grado de interacción del tejido comercial con los elementos edificados que conforman el patrimonio arquitectónico todavía está presente en el ámbito, y más concretamente en el área correspondiente al barrio de Vegueta, donde se encuentra el mayor número de establecimientos radicados con una cierta antigüedad en los mismos.
- La actividad comercial pura, así como el ramo de la restauración, el de la alimentación, las oficinas o el ocio reúnen unas características altamente compatibles con el aprovechamiento de estos recursos patrimoniales pero la realidad del ámbito es otra y en muchos casos la potencialidad como atracción de estos “contenedores” esta desaprovechada o incluso llegan a desvirtuarse con la presencia de elementos ajenos a la singularidad del inmueble; cartelera, toldos, bandoleras, etc.
- El valor histórico, arquitectónico y cultural representan para la memoria histórica de la Ciudad de algunos inmuebles y elementos escultóricos pasan totalmente desapercibidos para los usuarios de la ZCA, al carecer de estructuras de señalética informativa o de una promoción específica de estos valores.
- En consecuencia, muchos edificios y elementos escultóricos no participan de la función de atracción por su interés histórico que tiene el ámbito y que la interacción de la población cliente y del turista con gran parte de este patrimonio sea bastante bajo.
- Algunos de los inmuebles con un grado de protección alto se encuentran cerrados, 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 ZCA, por lo que sería necesario incluirlos en algún programa de recuperación y establecer directrices o normativas que faciliten su reforma y rehabilitación para la posterior puesta en uso de los mismos por parte de sus propietarios o franquicias que busquen un contenedor de calidad arquitectónica que realce el valor de su producto o en su defecto su adquisición por parte de las Administraciones para evitar la desaparición de estos elementos tan importantes de la memoria histórica de la ciudad.

Patrimonio arquitectónico dentro de la ZCA-VT y grado de protección de cada uno de ellos según establece el Catálogo del PEP-VT.



Estructura de Dotaciones y equipamientos de la ZCA-VT en su mayoría integrantes del patrimonio histórico del PEP-VT.



Inmuebles con mayor grado de protección -Integral- dentro de la ZCA-VT y que forman parte de la estructura de Dotaciones y Equipamientos del municipio.



Catedral de Santa Ana



Casa Museo Colón



Ermita San Antonio Abad



Mercado de Vegueta



Biblioteca Insular



Gabinete Literario



Teatro Pérez Galdós



Palacio Rodríguez Quegles



Ermita de San Telmo

Ejemplos de algunos inmuebles protegidos actualmente sin uso, susceptibles de calificar, con el fin de recualificar la imagen del ámbito de la ZCA-VT.



C/ Buenos Aires



C/ San Bernardo



C/ Pérez Galdós



C/ Pérez Galdós



C/ Pérez Galdós



C/ Pérez Galdós



C/ Pérez Galdós



C/ Peregrina



C/ Peregrina



C/ Peregrina



C/ Peregrina



C/ Malteses



C/ Cano



C/ Mesa de León



C/ Felipe Massieu



C/ Pelota



C/ Mendizabal



C/ Los Balcones

4.4.2 La red de espacios libres.

Como ya se ha venido exponiendo, la incentivación y activación de la actividad comercial de la ZCA-VT se entiende indisoluble con una cualificación del espacio público como premisa básica en la puesta en valor del paisaje y en la mejora de la calidad de acogida de la población residente y visitante, siendo uno de los principales 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 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, en el área de la ZCA-VT se localizan un conjunto de espacios libres que constituyen, debido a la antigüedad de la trama urbana ya ampliamente comentada en apartados anteriores, piezas ya consolidadas en el arraigo social de la población y otros futuros, recogidos y calificados por el planeamiento en vigor y que están destinados a complementar e implementar esta importante red de espacios.

La mayoría de estos espacios tienen la consideración de parques o plazas y se incluyen en la estructura dotacional de Espacios Libres del PEP-VT y del PGO-2012, pero a nivel más local se localizan otros espacios que han ido adquiriendo con el tiempo esta condición por el uso que de ellos ha ido haciendo la población y que aportan matices singulares en la componente cultural del paisaje, ya no solo en términos de acogida de la población usuaria sino de estructuración de tramos urbanos de interés arquitectónico y urbanístico participando directamente, todos en conjunto, en la configuración del patrimonio histórico, cultural y ambiental del ámbito.

A continuación, se hace una relación los espacios libres y zonas verdes del ámbito de la ZCA y sus características gráficas más relevantes desde el punto de vista paisajístico.

VEGUETA		
DENOMINACIÓN	Superficie (m2)	TIPO
Plazoleta San Antonio Abad	459	Plazoleta
Plazoleta del Pilar Nuevo	762	Plazoleta
Plazoleta de Francisco María León	204	Plazoleta
Plazoleta de los Álamos	352	Plazoleta
Plaza de la RSE Amigos del País	419	Plaza
Plazoleta Mesa de León	465	Plazoleta
TOTAL	2.661	

TRIANA		
DENOMINACIÓN	Superficie (m2)	TIPO
Plaza de San Francisco y Alameda de Colón	3.565	Plaza
Plaza de Cairasco	1.830	Plaza
Plaza Hurtado de Mendoza	3.780	Plaza
Plaza de Stagno y alrededores	7.361	Plaza
Parque San Telmo	16.564	Parque
Fco. Gourié	322	Plazoletas
Lagunetas (interior de manzana)	879	Plazoleta
San Bernardo	2.668	Espacio Abierto
Calle Mayor de Triana	8.507	Espacio Abierto
TOTAL	34.729	

BARRANCO GUINIGUADA.		
SG-51. Barranco Guiniguada. (En el ámbito de la ZCA)	9.500	Parque

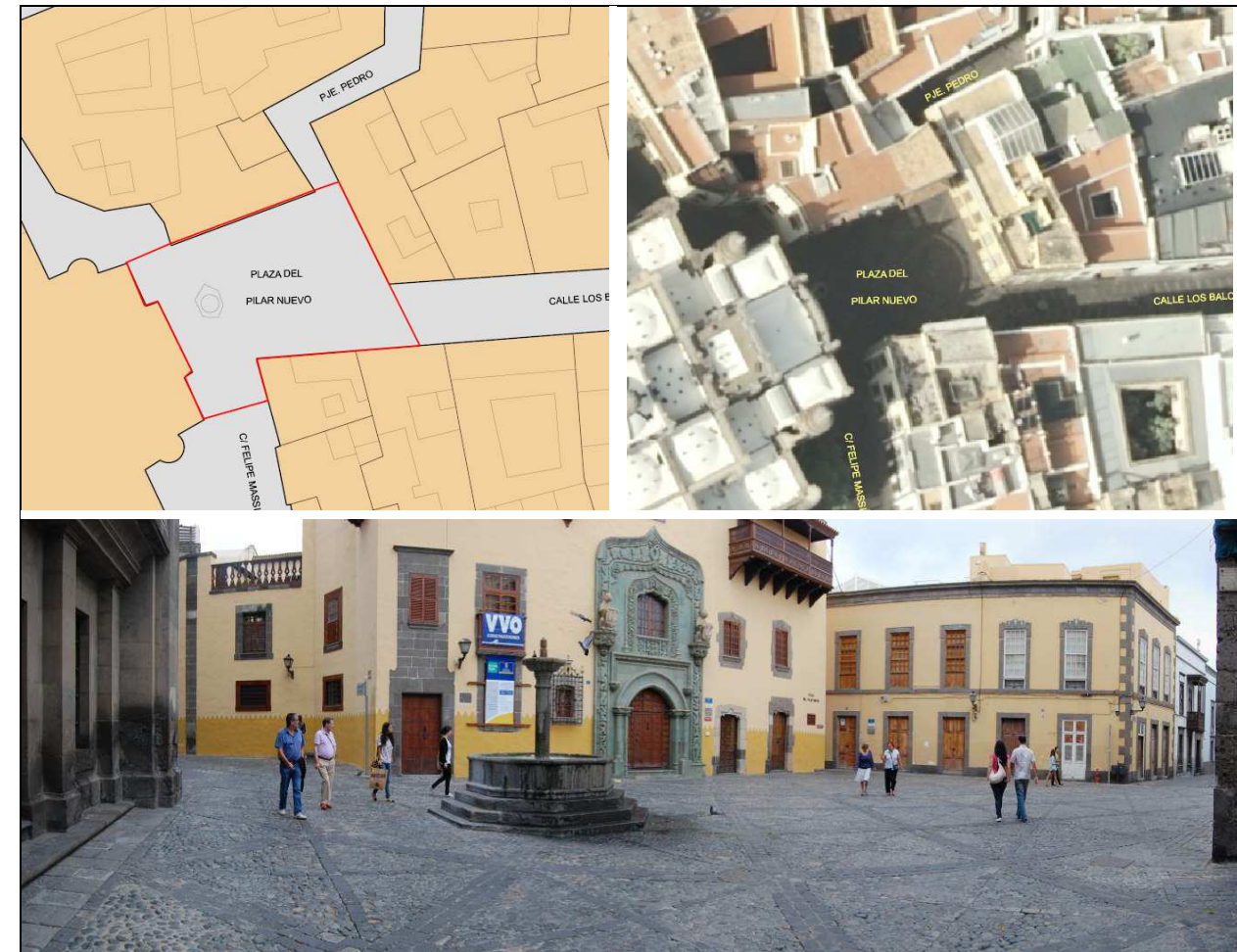
Plazoleta de San Antonio Abad.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta de San Antonio Abad.



Plazoleta del Pilar Nuevo.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta de Pilar Nuevo.



Plazoleta de Francisco María de León.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta de Francisco M^a de León.



Plazoleta de Los Álamos.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta de Los Álamos.



Plaza de la Real Sociedad Económica de Amigos del País.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plaza de la R.S.E. Amigos del País.



Plazoleta Mesa de León.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta de Mesa de León.



San Francisco y Alameda de Colón.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la plaza San Francisco y la Alameda de Colón.



Plaza Cairasco.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plaza de Cairasco.



Plaza Hurtado de Mendoza.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plaza de Hurtado de Mendoza.



Plaza Stagno.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plaza Stagno.



Parque de San Telmo.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística del Parque de San Telmo.



Plazoleta Fco. Gourié.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta en la calle Fco. Gourié.



Plazoleta pasaje Las Lagunetas.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística de la Plazoleta en el callejón de Las Lagunetas.



Calle San Bernardo.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística del Espacio Abierto de San Bernardo



Calle Mayor de Triana

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística del Espacio Abierto de la calle Mayor de Triana.



Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

Barranco Guinguada.

Resumen gráfico sobre la configuración paisajística del futuro Espacio Libre del Barranco Guinguada.



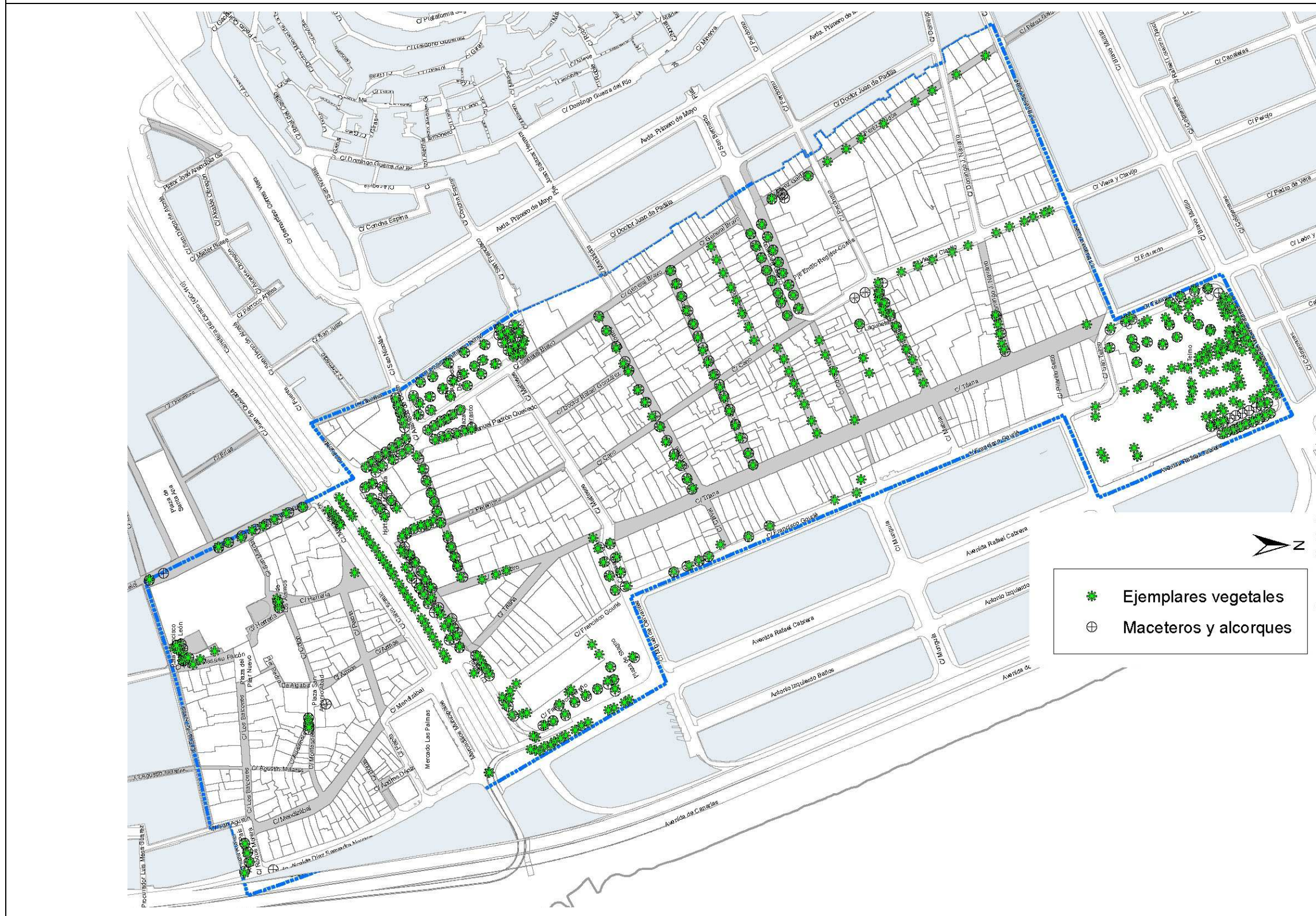
El análisis del conjunto de estos espacios libres concluye los siguientes aspectos de diagnóstico en relación con el dinamismo de la ZCA-VT:

- La oferta de espacios libres existente en el interior del ámbito urbano de la Zona Comercial Abierta y entorno urbano cercano puede considerarse razonablemente suficiente en términos del dinamismo urbano en general. Nos encontramos en un área totalmente consolidada, con unas características singulares desde el punto de vista patrimonial, donde no es posible realizar operaciones de relevancia en la remodelación de la trama urbana y, en la que, las últimas directrices urbanísticas limitan y bloquean las alturas futuras de las edificaciones por lo que la relación entre población y espacio libre se mantendrá, prácticamente, estable. La superficie total de espacios libres de distintas características dentro del ámbito de la ZCA es de 37.390 m², que se completa con otros espacios libres muy próximos como son La Plaza de Santa Ana o la Plaza de Santo Domingo y la futura intervención en el Barranco del Guiniguada, en el área de contacto entre los dos barrios, como gran espacio libre integrador de todo el ámbito con una superficie aproximada de 9.500 m².
- El emplazamiento e interacción con la dinámica urbana de este conjunto de espacios libres, se pone aún más en valor al encontrarse espacialmente conectados con las vías peatonales existentes en el ámbito con las que conforma una red o sistema, propiciando, de este modo, el aprovechamiento por parte del tejido comercial de un sistema de enclaves de descanso, disfrute y relación social. La vinculación funcional a los espacios libres del entorno urbano es, cuanto menos, determinante para una implicación de la calidad ambiental y el paisaje como atractivos de dinamización comercial.
- Un factor de relevancia de estos espacios libres, en comparación con los existentes en otras ZCAs, es que su uso y disfrute no es exclusivo de la población local, sino que de ellos participan la población en general y un amplio número de visitantes como elementos integrantes de un ámbito de especial interés histórico-cultural.
- La cualificación de muchos de estos espacios viene también potenciada por su función estratégica en el dinamismo social por su condición de soporte para múltiples acontecimientos socio-culturales que atrae un gran volumen poblacional (exposiciones, ferias de artesanía, actos culturales, feria del libro, etc.).
- El papel de la vegetación arbolada con elemento de cualificación ambiental del espacio libre y del entorno urbano es otro importante valor a destacar en el ámbito. Muchos de estos espacios conservan elementos arbóreos con más de 50

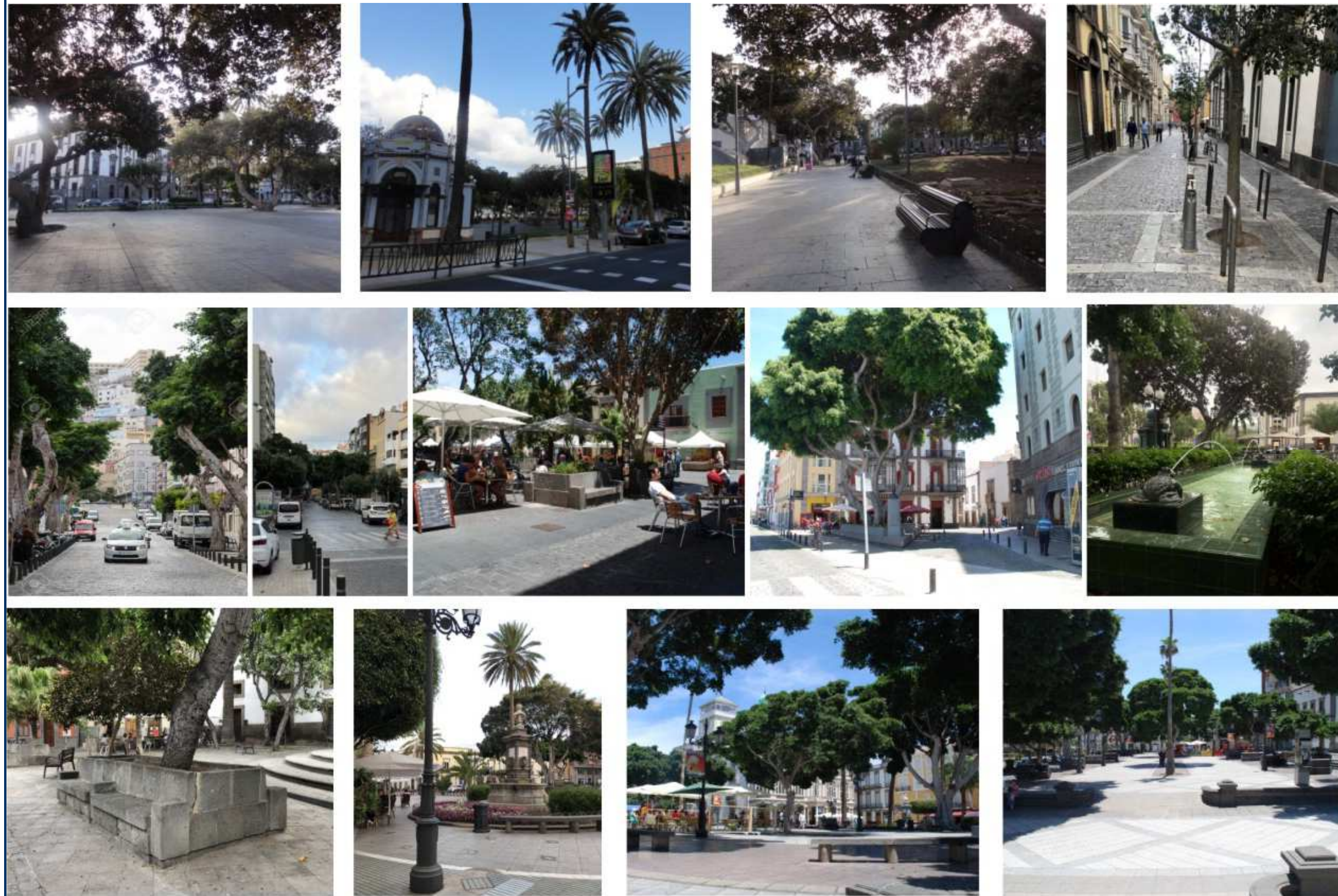
años de antigüedad que en muchos casos definen la configuración del espacio en sí y participan de los valores históricos del ambiente.

- Como consideraciones desfavorables debemos señalar la excesiva ocupación que algunos de los establecimientos del ramo de la restauración hacen de parte de estos espacios públicos con la colocación de terrazas que en algunos casos limitan o complican el paso del peatón dificultando el acceso a comercios de otro tipo.
- El estado de conservación de estos espacios en algunos casos es bastante deficiente. Nos encontramos con situaciones de pavimentos deteriorados, mobiliarios obsoletos y escasez de elementos básicos de señalética informativa que permita dirigir al cliente potencial a los entornos comerciales no inmediatos.

Distribución del mobiliario de urbano-EJEMPLARES VEGETALES Y ALCORQUES-en la trama urbana del ámbito de la ZCA.



Situación representativa de la zona verde como elemento definitorio del paisaje en la ZCA-VT.



4.5. Elementos del paisaje público.

4.5.1 Mobiliario urbano.

El mobiliario urbano se entiende como aquellos elementos que aportan significado e identidad al espacio público, en la dimensión funcional del servicio público que prestan y también en la dimensión urbana en base a su ubicación, calidad, cantidad y manera de utilizarlos a fin de optimizar la calidad de la vida pública. En consecuencia, cuanto mejor sea el mobiliario urbano, tanto más eficientes serán las acciones de las personas que participen del espacio y en consecuencia una ayuda potencial para incentivar y en su caso activar el desarrollo de las actividades comerciales en estas zonas.

En el caso de la ZCA-VT, el modo de implantación de estos elementos constituye uno de los aspectos de especial relevancia por la fragilidad del entorno donde se localizan, un espacio urbano de características paisajísticas con una importante componente histórica como son los barrios de Vegueta y Triana.

Sin embargo, a pesar de constituir una de las variables más significativas en la formalización del paisaje de ambos Centros Históricos nos encontramos con carencias muy similares a las que encontramos en el resto de áreas del municipio a la hora de establecer medidas o determinaciones orientadas a su implantación en el ámbito de la ZCA.

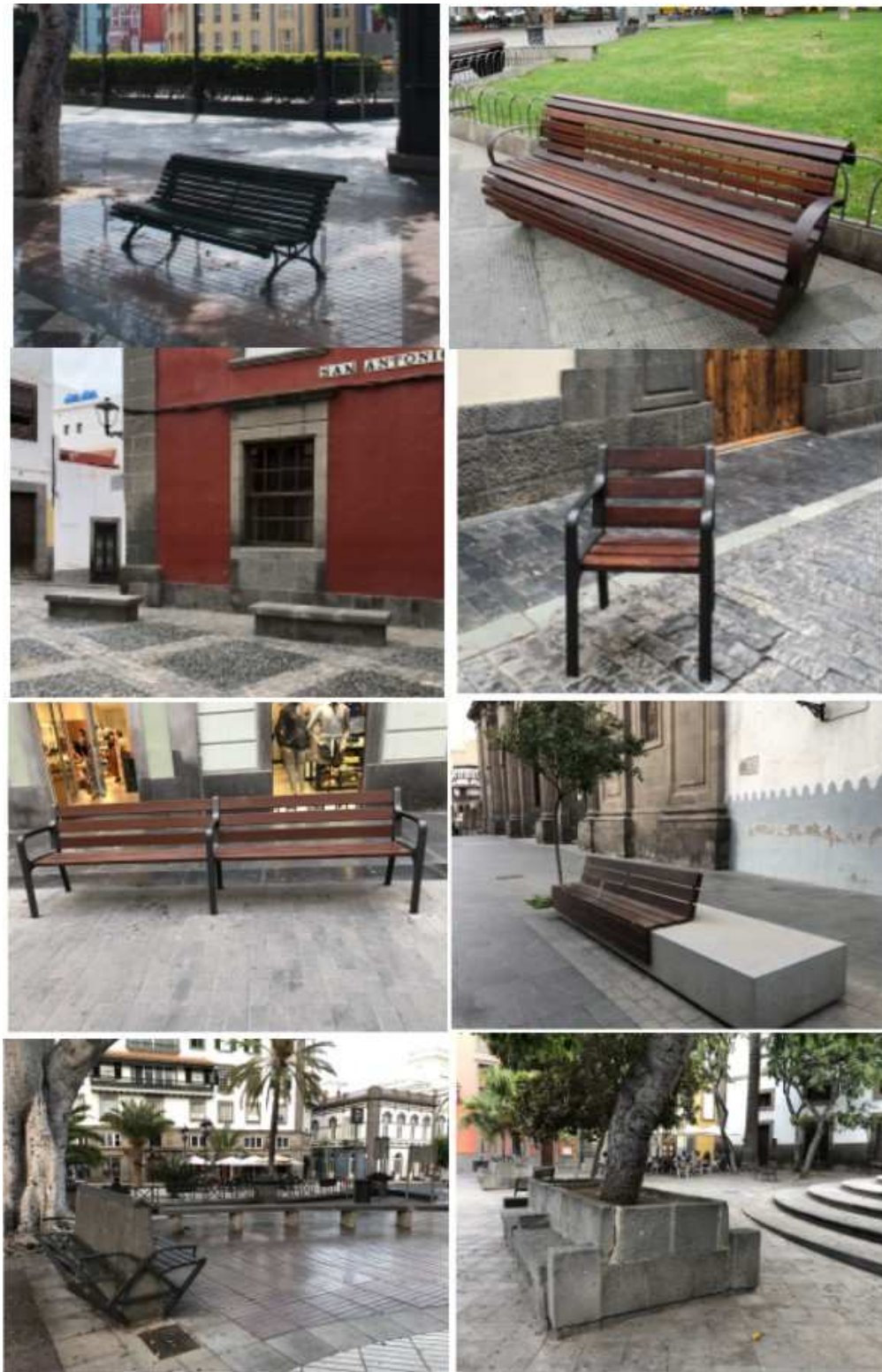
Los elementos del mobiliario urbano comunes identificados en el ámbito de la ZCA-VT son:

- Elementos de descanso	- Elementos de alumbrado
- Bancos. - Banquillos. - Sillas. - Apoyos.	- Balizas. - Apliques. - Farolas de pared. - Luminarias suspendidas (farolas de pie, báculos, columnas).
- Elementos de jardinería	- Elementos de información. Señalética
- Rejas lineales de desagüe y sumideros. - Alcorques. - Protectores de árboles. - Límites para espacios verdes. - Jardineras y macetas. - Fuentes. - Puntos de riego.	- Palos portabanderas. - Carteles de orientación. - Hitos de información. - Puntos de información turística - Placas de calles. - Placas de monumentos. - Soportes de publicidad e información municipal y cultural.

- Elementos de limpieza	- Elementos comerciales
- Papeleras. - Ceniceros. - Pipican.	- Quioscos. - Cabinas de información y/o venta de entradas o billetes.
- Elementos de estacionamiento y protección del peatón.	- Elementos de servicio
- Vados de vehículos y peatones. - Barandillas. - Bolardos. - Controladores de autorización horaria. - Cabinas-marquesinas de entrada-salida a aparcamientos subterráneos.	- Tapas de registro. - Armarios de servicios. - Cabinas de teléfono. - Marquesinas de transporte público. - Aparcamientos de bicicletas. - Zona de juegos. - Parquímetros. - Buzones.
Fuente PEP-VT. (2018)	

A continuación, en el marco de estas consideraciones genéricas, se hace una exposición gráfica de la situación actual observada en el ámbito de la ZCA, desde el punto de vista del atractivo comercial, como muestra de los diferentes aspectos de la zona que son prioritarios a la hora de establecer determinaciones para su regulación de cara a obtener una imagen más homogénea del área.

Variedad tipológica de elementos de descanso



[illegible]

Variedad tipológica de elementos de alumbrado.



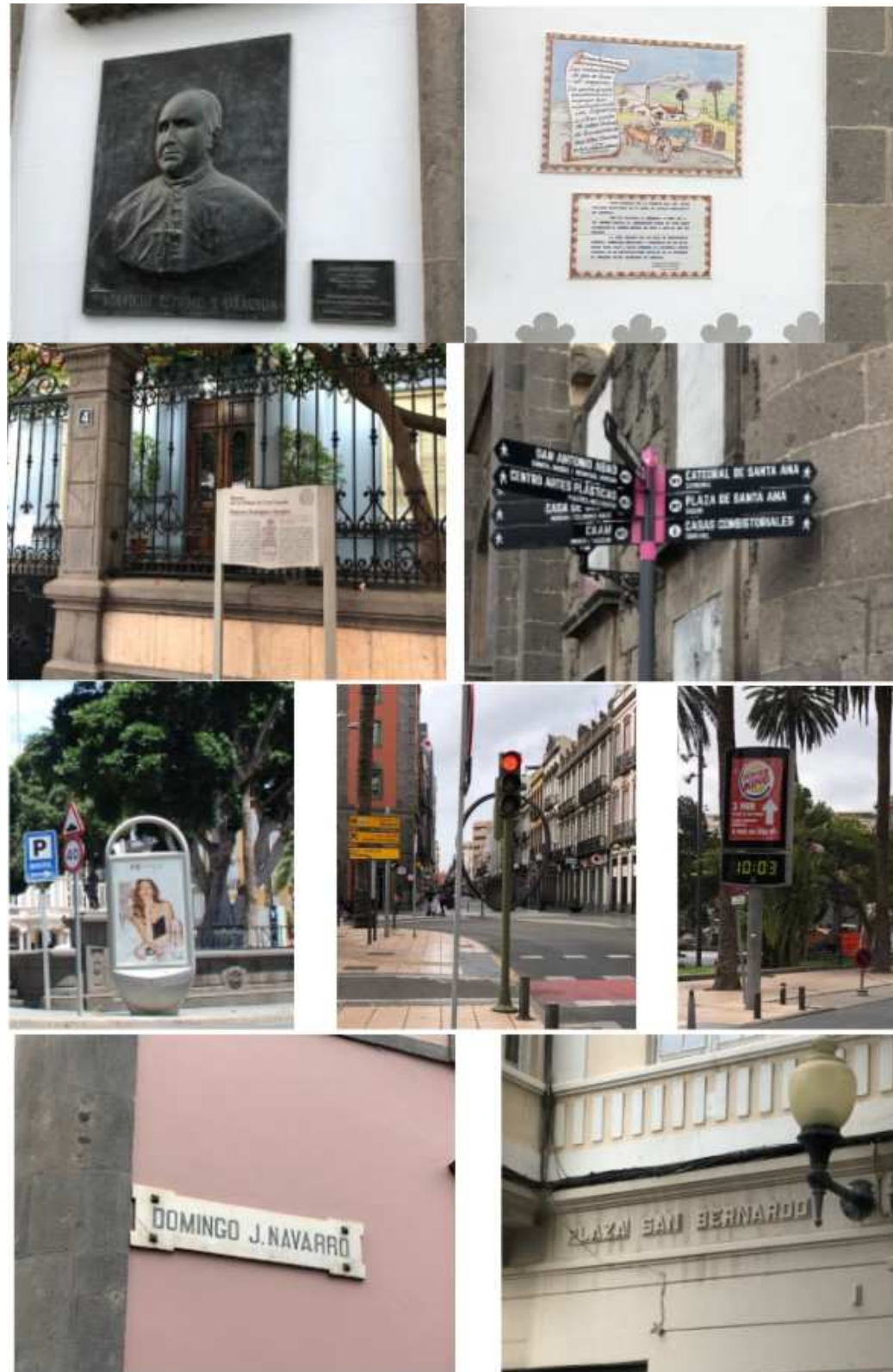
Variedad tipológica de elementos de jardinería



Distribución del mobiliario de urbano-ALUMBRADO-en la trama urbana del ámbito de la ZCA.



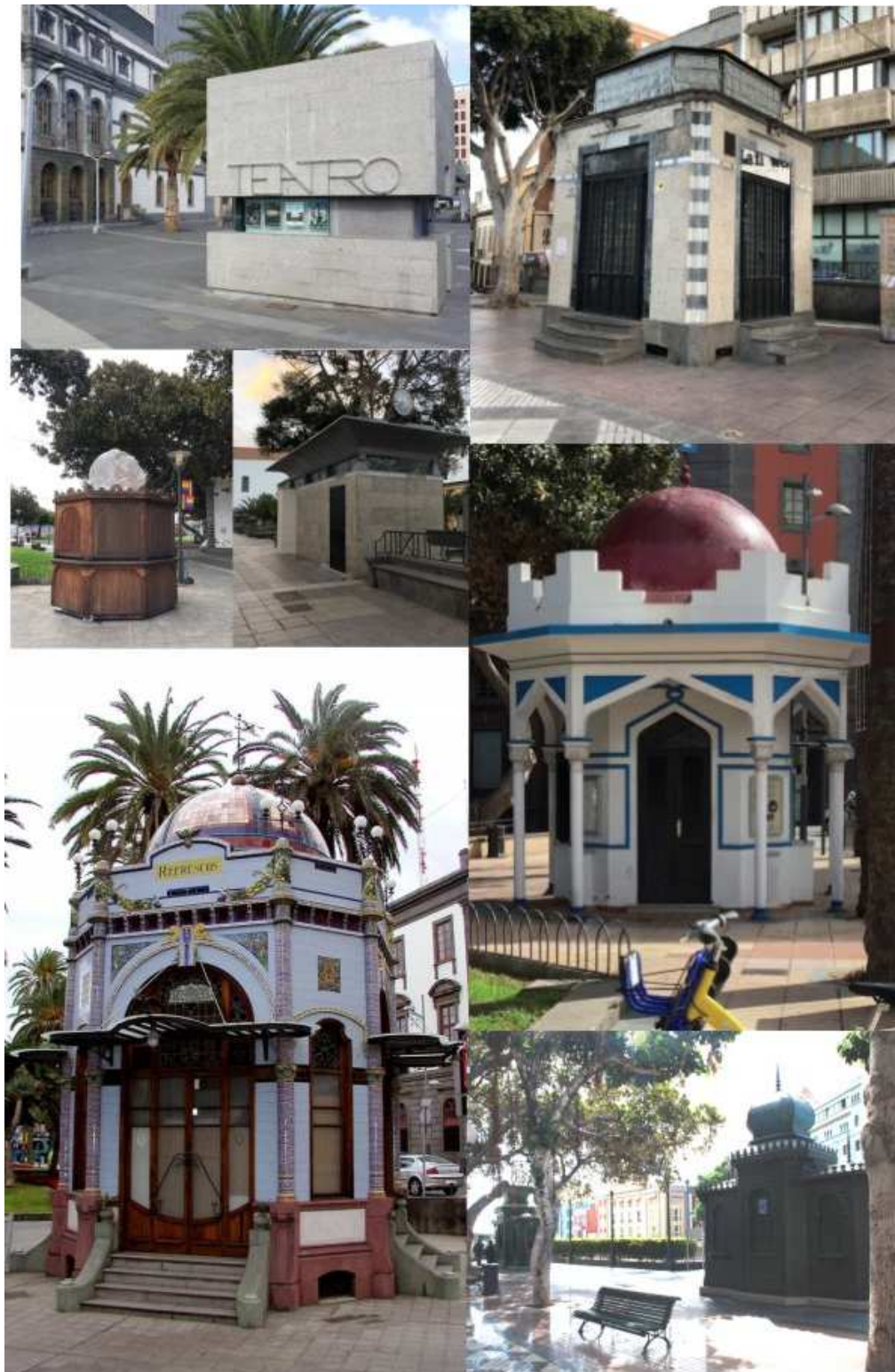
Variedad tipológica de elementos de información. Señalética



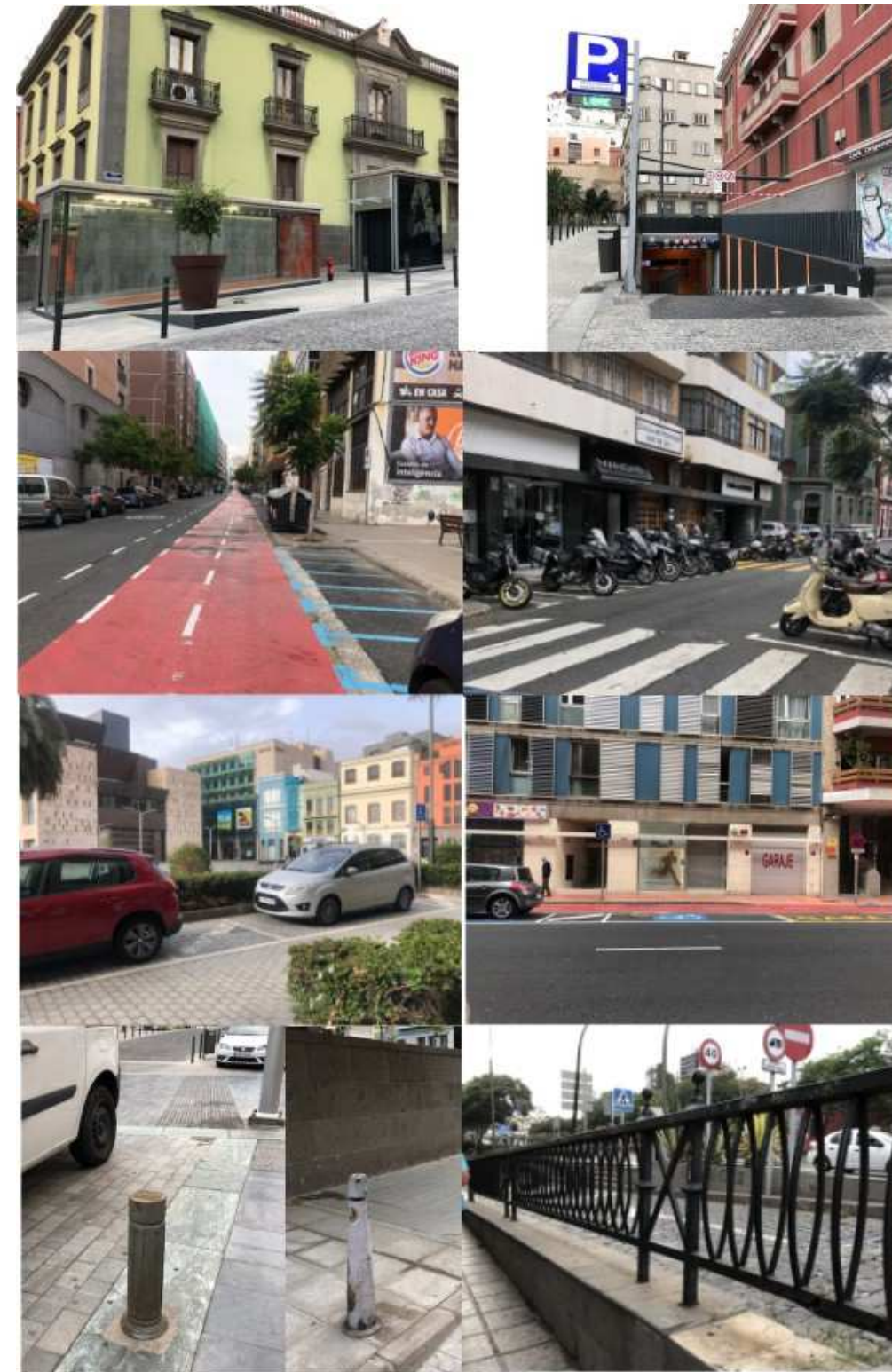
Variedad tipológica de elementos de limpieza.



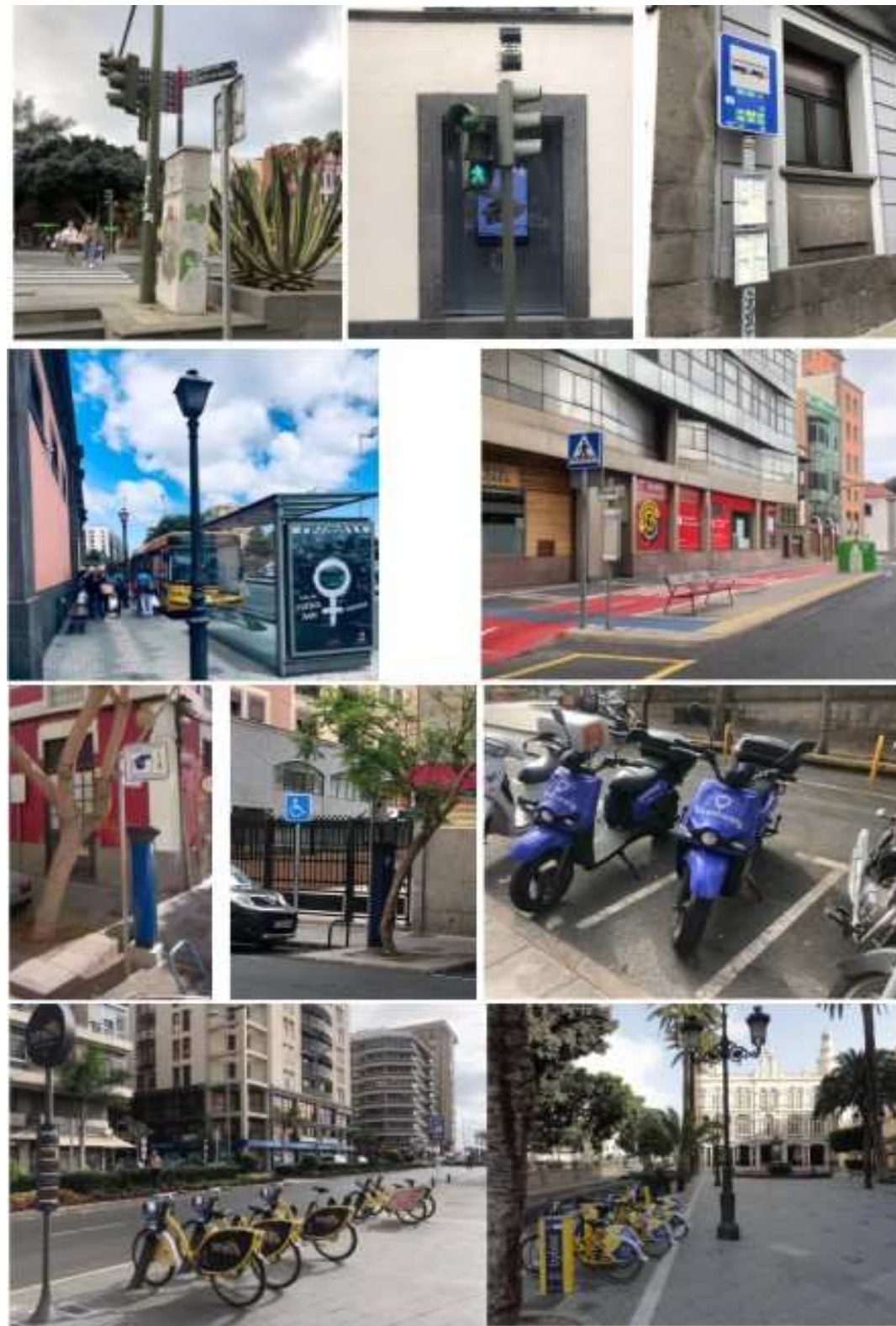
Variedad tipológica de elementos comerciales.



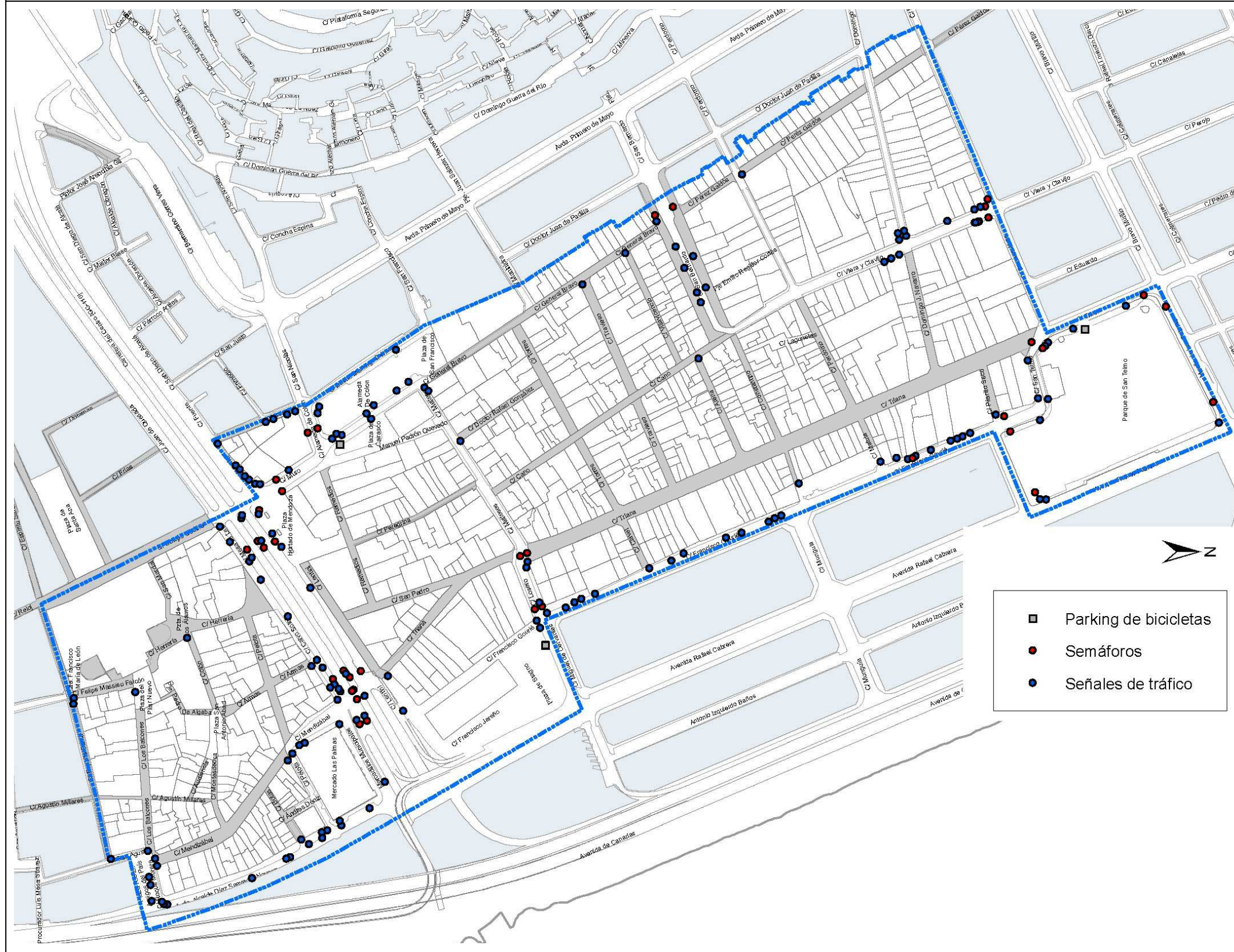
Variedad tipológica de elementos estacionamiento y protección.



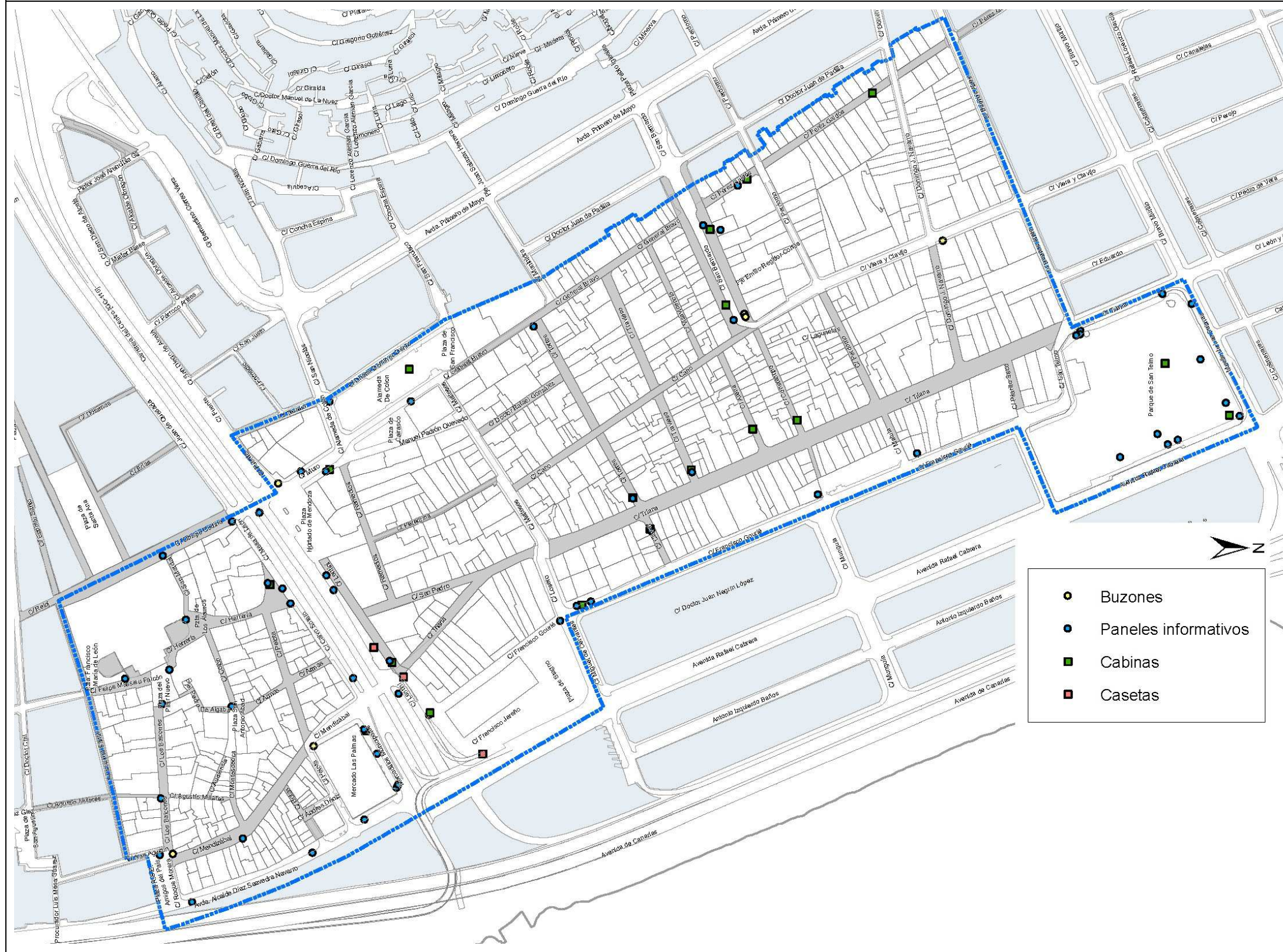
Variedad tipológica de elementos de servicios.



Distribución del mobiliario de urbano-CIRCULACIÓN-en la trama urbana del ámbito de la ZCA.



Distribución del mobiliario de urbano-OTROS SERVICIOS PÚBLICOS-en la trama urbana del ámbito de la ZCA.



En resumen, del diagnóstico realizado al conjunto de elementos que forman parte del mobiliario urbano se concluyen los siguientes aspectos en relación con el dinamismo de la ZCA-VT.

- Se detecta una falta de criterios generales para la distribución del mobiliario urbano en el espacio público.
- La diversidad tipológica y de materiales en determinadas partes del ámbito dificulta la definición de una imagen urbana específica de la zona comercial abierta en la singularidad del espacio histórico que conforman los dos barrios.
- La sustitución o mejora de elementos durante los procesos históricos de renovación y selección del mobiliario ha provocado cierta heterogeneidad tipológica; estéticas diversas, folklorismo o historicismo inadecuado.
- Confrontación entre el emplazamiento y la tipología del mobiliario con la funcionalidad del entorno urbano; concentración de elementos sin cualidad estética, superficie de espacio público limitada, molestias para la accesibilidad, potencial de riesgo de accidentes, etc.
- Confrontación de la integración y cualificación paisajística del mobiliario con los condicionantes técnicos de índole sectorial en la gestión de las distintas funciones del mobiliario (alumbrado, seguridad y emergencias, zonas verdes, servicios públicos, etc.)
- El mobiliario destinado al descanso presenta, en líneas generales, unos diseños bastante neutros y acordes con el ámbito, pero es notoria, ante la variedad de tipos que hemos encontrado, el proceso histórico de las diferentes actuaciones llevadas a cabo, por lo que sería conveniente establecer unos criterios de homogeneización para este tipo de elementos de cara a los futuros proyectos.
- Los elementos de alumbrado, si bien están bastante presentes en el ámbito, presentan en muchos casos una situación deficiente, así como una destacada heterogeneidad de diseño, encontrando estilos diferentes en un mismo tramo de fachada. La iluminación de algunas calles es un poco escasa lo que conlleva una sensación de inseguridad y pérdida de clientela en los comercios situadas en ellas.
- Señalética muy deficitaria y sin una imagen unitaria para los dos barrios. La mayoría responde a codificaciones normativas y a criterios de diseño diferentes. Acumulación de señales en determinados puntos por lo que la información en algunos casos se duplica o se desvirtúa. Algunas de ellas están obsoletas o en mal estado de conservación.
- Fragilidad de algunos elementos frente al deterioro por la intemperie o el vandalismo

4.5.2 Mobiliario de residuos

La generación de residuos urbanos se ha convertido en los últimos años en uno de los principales problemas del entorno urbano del municipio acentuándose aún más en el ámbito de los Cascos Históricos. Los elementos usados para la recogida de estos residuos suelen producir un gran impacto y afectan negativamente, no solo a la imagen de la zona comercial sino a la del paisaje histórico y patrimonial que constituye el atractivo principal del visitante turista, de ahí que sea constitutivo de un apartado independiente de diagnóstico dentro de esquema de elementos urbanos.

Las políticas crecientes de recogida selectiva de residuos han implementado positivamente el uso de estos depósitos urbanos, pero la aún escasa sensibilización de la población con el tema, así como un sistema de recogida no del todo apropiado para este tipo de ámbitos con una alta potencialidad cultural y patrimonial constituye un uno de los principales puntos a resolver.

Como ya se ha expuesto en apartados anteriores, la estructura urbana del Centro Histórico está conformada por una red de vías que en su mayoría presentan un uso peatonal y un alto porcentaje restante tienen unas dimensiones de calzada y aceras cuyas dimensiones, en muchos casos, presentan grandes dificultades para desarrollar una correcta movilidad. Cada vez es más elevada la incidencia de ocupación de superficie de espacio público (aceras, parques y plazas) motivado por el sistema actual de recogida de residuos lo que los convierte en uno de los principales obstáculos espaciales afectando principalmente a la movilidad peatonal.

Pues bien, si a esto le añadimos la ocupación de parte del carril de circulación o incluso tramos de paradas de guaguas, con este tipo de elementos, suponen una relevante incidencia en la movilidad de los vehículos.

En líneas generales, tanto los contenedores domiciliarios, como los de recogida selectiva suelen localizarse en zonas habilitadas específicamente para ellos teniendo en cuenta la menor afección del peatón o el vehículo, pero aun así constituyen un importante obstáculo visual, espacial, además de un importante foco de malos olores, de acumulación de basura, siendo por tanto de difícil integración en su interacción con el espacio urbano.

Por otro lado, como se puede apreciar en las siguientes imágenes, son los contenedores de residuos comerciales los que generan una incidencia mayor en el ámbito de la movilidad peatonal. A pesar de que en general tienen una localización determinada administrativamente, en muchos casos, la facilidad de movimiento que tienen por su dimensión más reducida, así como la búsqueda de una ubicación próxima al local que

reduzca los recorridos para el traslado de estos residuos propicia una localización más anárquica y desordenada de estos depósitos, ocupando la calzada, tramos de aceras y otros espacios públicos. En definitiva, sus dimensiones y el mal uso que se hace de ellos suponen una invasión y agresión del espacio público, afectando en gran medida a la movilidad peatonal de la ZCA.

Otro condicionante que supone un importante efecto agresor ambiental de un Casco Histórico, donde el uso comercial convive con el residencial es la contaminación acústica que genera. Por un lado, las dimensiones de los vehículos de recogida y los horarios en que ésta se produce y, por otro, el nivel de ruido, sobre todo en las horas nocturnas, que ocasiona la rotura de las botellas al depositarse en el interior de los contenedores de vidrio, alterando a los residentes e incrementando su nivel de estrés. Además, olfativamente desprenden malos olores y en ocasiones líquidos que ocupan la acera.

Del trabajo de campo realizado, se han detectado un total de 132 contenedores de residuos en el ámbito de la ZCA-VT; 26 en el área de Vegueta y 106 en Triana distribuidos por calles como sigue:

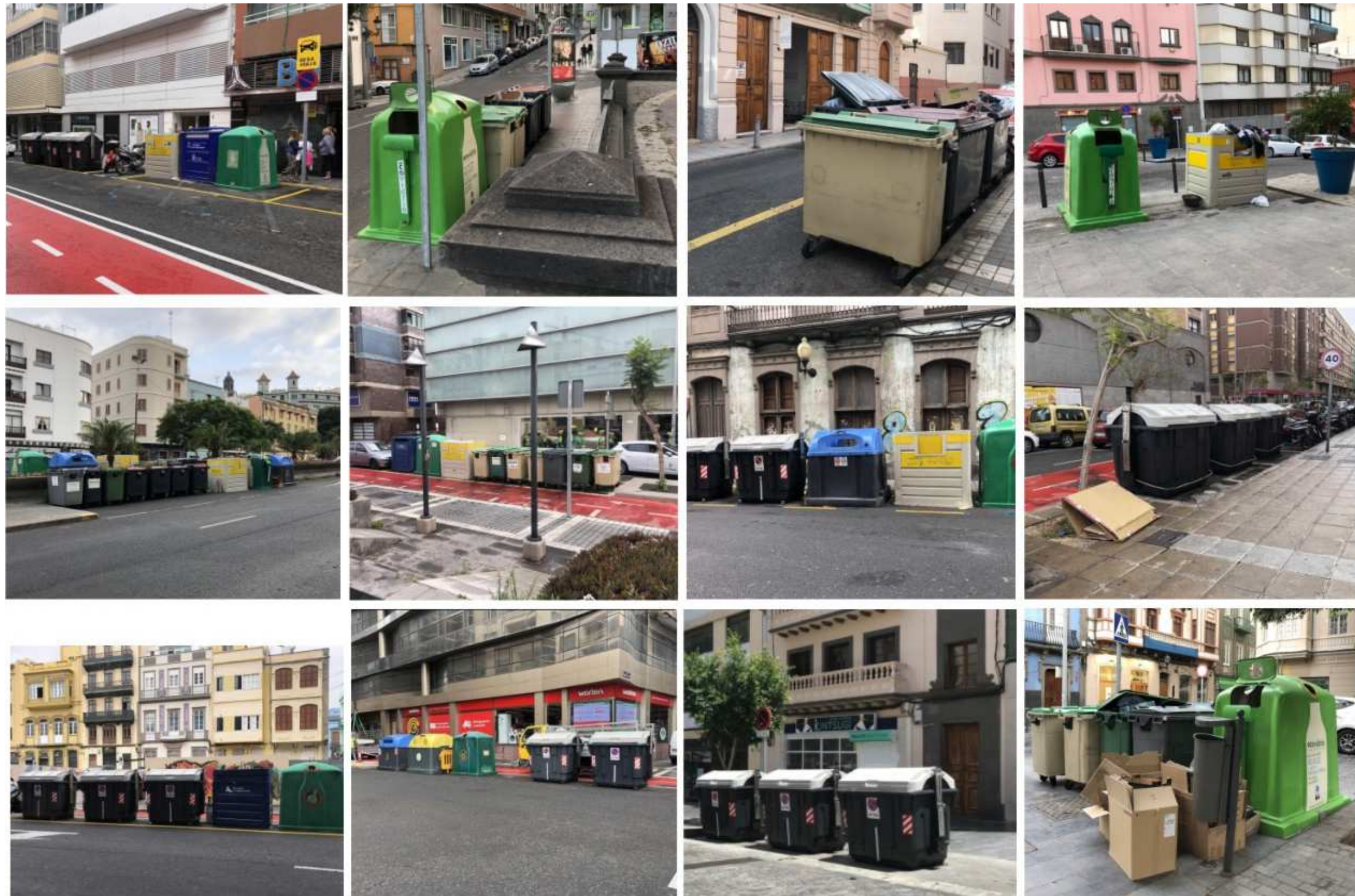
Vegueta			
Dirección	Contenedor comercial	Contenedor Domiciliario	C. Recogida Selectiva
c/ Roque Morera		3	
Avda. Alcalde Díaz Saavedra		4	3
c/ Calvo Sotelo		3	
GC-110. Guiniguada	7		6
TOTAL	7	10	9
Triana			
Dirección	Contenedor comercial	Contenedor Domiciliario	C. Recogida Selectiva
c/ Fuente	6	4	
c/ Lentini			1
c/ San Nicolás	2	2	1
c/ Malteses	8	1	2
c/ San Bernardo	8	3	4
c/ Viera y Clavijo	8	3	3
c/ Domingo J. Navarro		2	
c/ Buenos Aires	4	4	6
c/Fco. Gourié	13	10	11
TOTAL	49	29	28

En consecuencia, se considera prioritario, en las acciones necesarias para dinamizar la actividad económica de la ZCA-VT, llevar a cabo medidas urgentes dirigidas a la reorganización del sistema de recogida de residuos con el objeto de minimizar el impacto ambiental que suponen en la actualidad para el ámbito.

Distribución de contenedores de residuos en la trama urbana de la ZCA.



Resumen gráfico sobre el efecto ambiental de los contenedores de residuos en la ZCA-VT



4.5.3 Fachadas y cartelería comercial.

Las fachadas de los inmuebles constituyen una parte integrante fundamental del paisaje urbano y en especial de las ZCAs pudiendo actuar como factor de atracción o rechazo de los consumidores, visitantes y residentes.

A pesar de encontrarnos en un ámbito de alta calidad ambiental por la características patrimoniales y culturales intrínsecas que tienen ambos barrios por su cualidad de Centro Histórico, y estando un número muy significativo de las edificaciones incluidas en el Catálogo de protección del PEP-VT, un elevado número de las fachadas de las edificaciones de carácter residencial presentan necesidades urgentes de mantenimiento y/o renovación.

Y este no es un problema exclusivo que se relaciona con la calidad arquitectónica de los inmuebles para con sus moradores o propietarios, sino que se traduce también en 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. Por tanto, llevar a cabo propuestas y acciones dirigidas a incentivar al propietario el acondicionamiento y mejora de las fachadas ayudará a impulsar la activación del comercio.

Y ya más en concreto, la integración de la imagen de los establecimientos comerciales en el entorno en que se ubican debe ser uno de los aspectos a cuidar especialmente la hora de potenciar la dinamización de una Zona Comercial Abierta.

La situación actual de la ZCA-VT se traduce en una infinita gama de elementos de señalética y formas de identificación de las actividades económicas que en ella se localizan y eso que nos encontramos en un entorno donde la ordenanza reguladora es más estricta que en el resto del municipio por su condición de ámbito de protección, ordenada por un Plan Especial en vigor desde el 2018.

Esto dificulta en gran medida la definición de una imagen específica y representativa de la ZCA-VT. En algunos casos, la concentración espacial de estos elementos origina importantes impactos visuales hasta el punto de llegar a convertir calles con fachadas de un elevado valor arquitectónico en calles con una importante degradación de su calidad ambiental.

El ejemplo más significativo de esta situación lo encontramos en las dos calles que conforman el eje comercial principal que estructura la ZCA; la calle Mendizábal en Vegueta y La Calle Mayor de Triana.

En ellas se hace más patente el casi inexistente interés por parte de las empresas de llevar a cabo un diseño de las fachadas comerciales y de sus rótulos en consonancia con el entorno histórico además de combinarse, en muchos ejemplos, con el efecto discordante del

emplazamiento de elementos de instalación de aire acondicionado, extractores, cableado eléctrico...etc.

La proliferación de la cartelería comercial, unido a la señalética y otros elementos de ornamentación desvirtúa el potencial ambiental como imagen de Centro Histórico que representan estas calles y que constituyen unos de los principales atractores turísticos junto con su condición de contenedor comercial.

En definitiva, en el conjunto de la ZCA-VT no existe una dinámica o cultura relacionada con la integración de dichos elementos en la imagen de un espacio tan sensible desde el punto de vista ambiental como éste, concluyéndose la oportunidad y procedencia de abordarse soluciones al respecto.

Situación representativa de la indefinición del paisaje a través de la falta de imagen comercial común en la cartería de la ZCA.



Una vez concluido el diagnóstico del análisis de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana, hemos realizado, tomando como guía las características que, a nivel DAFO, se realizaron para el conjunto de Zonas Comerciales Abiertas de Canarias, un resumen a modo de esquema de las características concretas detectadas en este ámbito en particular y que nos servirán de base para determinar la estrategia a seguir por el Plan Director para la dinamización de la actividad comercial.

A.- Debilidades de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

TEJIDO COMERCIAL

- Desvirtualización del carácter puramente comercial ante el aumento de la actividad relacionada con el comercio mixto y de servicios.
- Dificultad para competir con los centros comerciales.
- Dificultad de los pequeños comercios para competir con las grandes franquicias.
- Escasez de supermercados como elementos locomotores.
- Disminución del consumo por la coyuntura económica.
- Inexistencia de una imagen propia como ZCA – señalética.

MOVILIDAD

Transporte público

- Los párquines públicos próximos a las estaciones no tienen carácter de espacio intermodal por lo que no suponen un incentivo para el uso de estos transportes una vez estacionado el vehículo privado.
- Falta de paradas de taxi en zonas más próximas a Vegueta y en el margen superior de la ZCA.
- Falta de señalética informativa adaptada a la accesibilidad universal de que direcciona al usuario a los servicios de transporte público.

Transporte privado

- Tensión entre los distintos modos de transporte alternativos por la presencia del vehículo privado.
- Uso del vehículo privado para realizar compras y para acudir a los puestos de trabajo.
- La posibilidad de estacionar en superficie en las vías fomenta el tráfico inducido; repetición de recorridos interiores en busca de aparcamiento.
- Congestión de las vías y degradación del paisaje urbano por conductas irregulares de ocupación de la calzada y del espacio público por parte del vehículo privado y los vehículos que realizan operaciones de carga y descarga.
- Dificultad para las personas con movilidad reducida para encontrar aparcamiento cercano a su lugar de destino.
- Contaminación atmosférica y acústica.
- El uso actual de la GC-110 facilita el acceso del vehículo privado de paso en el ámbito.

Peatonal

- La GC-110 se presenta como una gran barrera para la conexión peatonal entre ambos barrios.
- Vías de acceso rodado con anchos de aceras menores de 1,40 mts y por lo tanto con limitación para su uso por personas con movilidad reducida.
- Dificultad para realizar recorridos peatonales seguros y adaptado en algunas vías rodadas por la ocupación que del espacio destinado al peatón hace el vehículo privado.
- Presencia de elementos de servicios urbanos que constituyen obstáculos en la movilidad peatonal.
- Presencia de terrazas del ramo de la hostelería ocupando parte del espacio público, que actúan como obstáculos para el peatón.
- Mal estado del pavimento de las aceras y del pavimento de señalización que restringe la calidad del acceso peatonal a la ZCA.
- Un alto porcentaje del pavimento se corresponde con tipos diferentes colocado en distintas épocas rompiendo la imagen de conjunto.

Bicicleta – patinete eléctrico.

- Falta de áreas o espacios específicos, seguros y en relación con los recorridos peatonales para el estacionamiento de los vehículos particulares.

ENTORNO URBANO

Elementos atractores- Patrimonio Histórico-Dotaciones y Equipamientos

- Abandono de inmuebles protegidos o deterioro ambiental de sus fachadas
- Falta de aprovechamiento de las distintas ramas del sector comercial de la potencialidad de los inmuebles con valor arquitectónico para implementar su atractivo hacia el cliente.
- Inmuebles con valor patrimonial abandonados o sin uso, susceptibles de ser incorporados a la estructura de equipamientos y dotaciones del ámbito.
- Insuficiente señalización e información sobre el valor arquitectónico, histórico y cultural de algunos inmuebles y elementos escultóricos.

Elementos atractores- Espacios Libres

- Estado de conservación deficiente de algunos de estos espacios; pavimentos deteriorados, mobiliarios obsoletos y escasez de elementos básicos de señalética informativa que permita dirigir al cliente potencial a los entornos comerciales no inmediatos.
- Ocupación de parte de la superficie por terrazas comerciales limitando el uso y disfrute de espacio libre abierto.

ELEMENTOS DEL PAISAJE PÚBLICO

Mobiliario urbano

- Falta de criterios generales para la distribución del mobiliario urbano en el espacio público.
- Heterogeneidad tipológica y de materiales que afecta a una imagen urbana específica de la ZCA.
- Señalética deficitaria y sin una imagen unitaria de los dos barrios que engloban la ZCA.

Mobiliario de residuos

- No existe una estructura clara para localización de estos elementos.
- Gran impacto ambiental por el mal uso que se hace de estos elementos y el su estado de conservación afectando desfavorablemente la imagen de la ZCA para el cliente.
- Incidencia en la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.
- Molestias para el residente por la contaminación acústica de los vehículos de recogida.

Fachadas y cartelería comercial

- Numerosas fachadas presentan necesidades urgentes de mantenimiento.
- En líneas generales se detecta una falta de integración de los elementos de cartelería comercial con la imagen de espacio protegido por sus valores arquitectónicos.

B.- Amenazas de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

TEJIDO COMERCIAL

- Desaparición de la actividad comercial pura en pro de la actividad mixta o de servicios.
- Desaparición del pequeño comercio o de proximidad.
- Aumento de locales vacíos. Degradación del paisaje urbano y sensación de inseguridad.
- Dificultad a la hora de competir en publicidad con las grandes superficies.
- La implantación en otras zonas de la ciudad de centros comerciales cerrados que oferten mayor variedad comercial, de ocio y esparcimiento con facilidades de aparcamiento.
- Expectativas de continuidad de la crisis económica (Disminución de consumo e inversión).

MOVILIDAD

- Disminución del uso del transporte público u otros medios si se mantiene la presencia del vehículo privado no residente en el ámbito y no se mejoran las infraestructuras para su estacionamiento en el exterior.
- Descentralización de la ZCA por la barrera que para la movilidad peatonal representa la GC-110.
- Desplazamiento del peatón a otras zonas o superficies comerciales si no se mejoran y se desarrollan recorridos adaptados.

ENTORNO URBANO

- Degradación del entorno urbano por el abandono de inmuebles.
- Desaprovechamiento de la cualidad de atracción de los inmuebles protegidos por su falta de uso y conservación, así como por la falta de información para el visitante turista.

ELEMENTOS DEL PAISAJE PÚBLICO

- Degradación del paisaje público por su mal uso y mantenimiento.
- Tendencia hacia la heterogeneidad de tipos y materiales del mobiliario urbano sin una estética común y propia de la ZCA.
- Fragilidad frente al vandalismo y la intemperie.
- El sistema de recogida selectivo de residuos no está acorde con las características patrimoniales del ámbito de la ZCA. Contaminación ambiental y acústica.
- Pérdida de sensibilización social hacia este entorno singular con la generación de residuos, en relación a su reciclaje y depósito en las zonas establecidas.
- Tendencia a primar la imagen comercial sobre el carácter de patrimonio arquitectónico de los inmuebles donde se implanta.

C.- Fortalezas de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

TEJIDO COMERCIAL

- Tradición comercial.
- Actividad comercial muy diversificada.
- Generador de empleo para trabajadores locales.
- Gran afluencia turística que se traduce en un gran mercado potencial.

MOVILIDAD

- Efectiva red de transporte público y buenas conexiones con los recorridos peatonales y otros transportes blandos (bicicleta, patinete.)
- Buen sistema de parquin público o privado en estructura.
- Amplia red peatonal interna que relaciona los diferentes Espacios Libres entre sí.
- Centralidad. Proximidad de la ZCA al trabajo y/o hogar de un elevado número de consumidores.

ENTORNO URBANO

- Entorno urbano con altas cualidades paisajísticas.
- Engloba los dos Centros Históricos más importantes del municipio y de la Isla.
- Sistema de elementos atractores muy importante. Patrimonio histórico -arquitectónico y escultórico- Dotaciones y Equipamientos.
- Amplia oferta de espacios libres en el interior de la ZCA y en el entorno.
- Espacios libres con grandes superficies para el desarrollo de actividades dinamizadoras de la actividad.
- Relevante presencia de vegetación arbolada como elemento de cualificación ambiental.

ELEMENTOS DEL PAISAJE PÚBLICO

- Amplia dotación de elementos del mobiliario urbano.

D.- Oportunidades de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

TEJIDO COMERCIAL

- Posibilidad de establecer, en función a las características particulares de cada barrio y las sinergias con el entorno, el tipo de actividad comercial más adecuada para cada barrio.
- Potenciar la implantación de establecimientos del sector de la alimentación, supermercados, para mejorar la oferta comercial de la ZCA.
- Cualificación de las ofertas de ocio, cultural y gastronómica.
- Reactivar el pequeño comercio potenciando la vinculación con el turismo.
- Potenciar las promociones y ofertas comerciales de la zona.

MOVILIDAD

- Fomentar la limitación del uso del coche en la GC-110.
- Incentivar la relación entre los dos barrios con una conexión peatonal más directa a través de la GC-110.
- Reducir el estacionamiento del vehículo privado en superficie para incentivar el uso del transporte público.
- Establecer medidas para potenciar e incentivar el uso de los aparcamientos en estructura en el ámbito. Y otorgar un carácter de equipamiento intermodal a los situados en el entorno exterior.
- Establecer una estructura clara de las zonas de carga y descarga con una efectiva gestión horaria a fin de rentabilizar el uso de esas zonas.
- Complementar la red peatonal existente transformando las vías rodadas que presenten una movilidad peatonal no adaptada en vías de coexistencia con preferencia para el peatón.
- Mejora y unificación de los pavimentos de aceras. Eliminar barreras arquitectónicas para garantizar la accesibilidad universal.

ENTORNO URBANO

- Potenciar los espacios libres como elementos dinamizadores de la vida urbana y la calidad paisajística de la trama edificada en relación con un mayor disfrute de la calle por parte de la población y los consumidores de la ZCA.
- Limitar la incidencia del vehículo rodado en estos espacios.
- Limitar la ocupación por parte de las terrazas.
- Potenciar el conocimiento del patrimonio histórico como cualidad intrínseca de la trama donde se implanta la ZCA.

ELEMENTOS DEL PAISAJE PÚBLICO

- Implementar la calidad del paisaje urbano mediante la unificación y mejora del mobiliario urbano
- Reducir la incomodidad y el impacto del mobiliario urbano relacionado con los servicios públicos y la movilidad en determinadas calles.
- Potenciar el conocimiento del tejido comercial y sus productos desde el propio espacio público.
- Establecer un sistema de señalética propio que ayude a dirigir el recorrido de la población

y el turista por todo el ámbito de la ZCA.

- Desarrollo de unas directrices estéticas para el establecimiento de la cartelería comercial acorde al entorno patrimonial, arquitectónico y cultural del entorno.

5. PROPUESTA PARA LA DINAMIZACIÓN COMERCIAL

5.1. Objetivos del Plan Director.

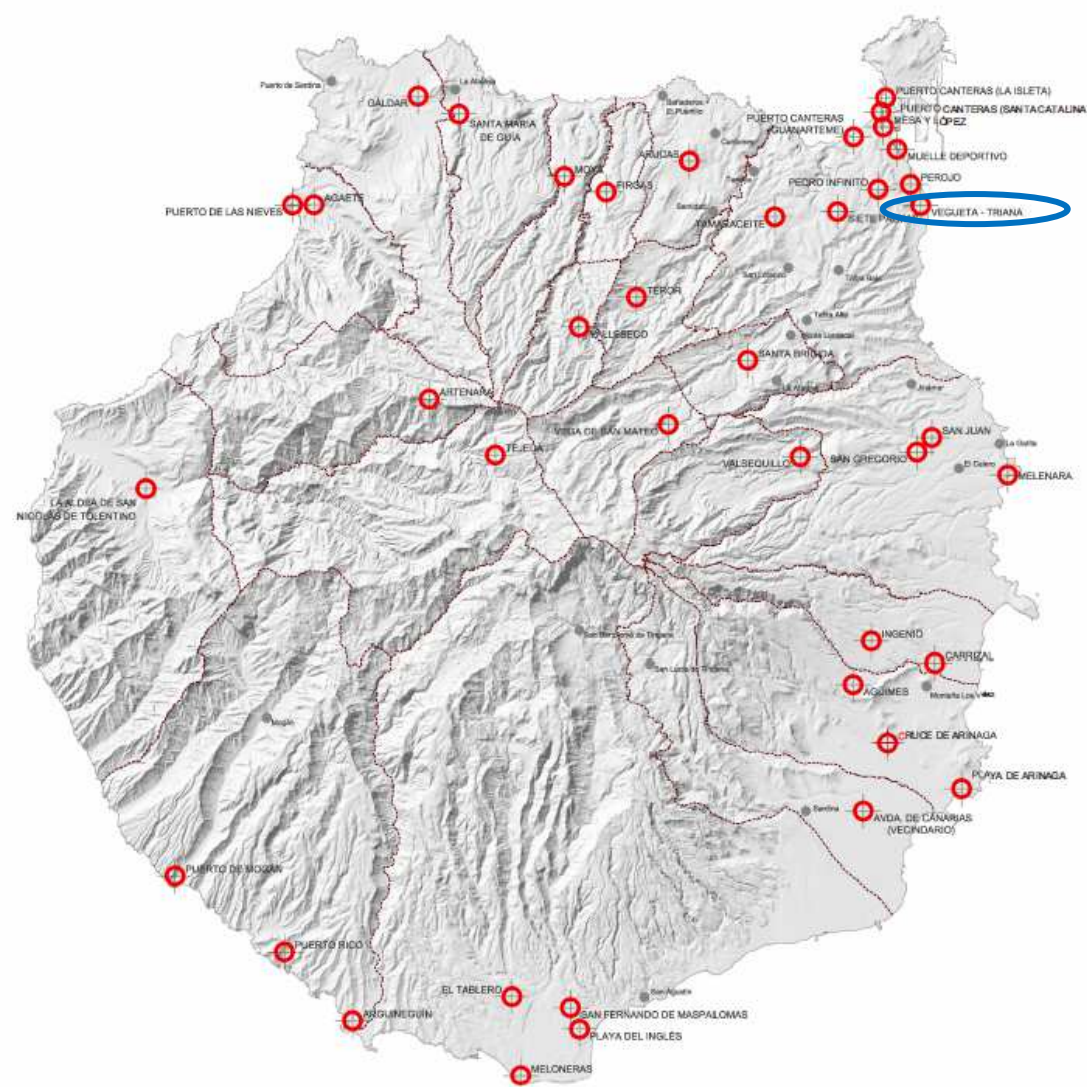
El Plan Director tiene por objeto básico la previsión de un programa estructurado de acciones mediante el cual se cualifique el atractivo y calidad ambiental-urbana del espacio público de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana a partir de lo cual se impulse la revitalización del tejido empresarial 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, pero más concretamente con el Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana (2018), y en lo referente a la movilidad, reordenación del tráfico y transporte público, con el estudio de movilidad realizado para el Plan Especial del Barranco Guiniguada (SG-51) aún en tramitación.

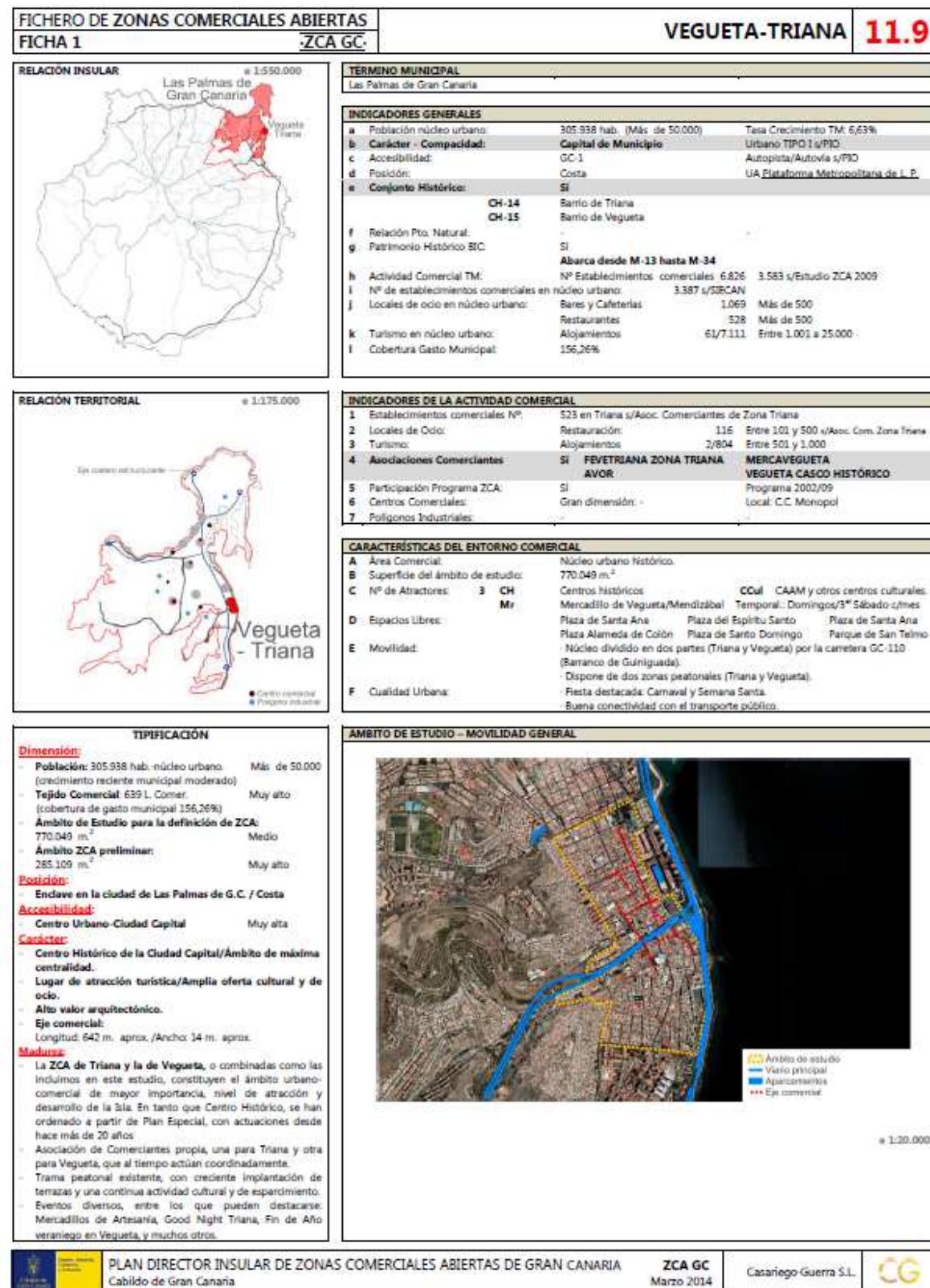
Los objetivos que el Plan Director pretende alcanzar para dinamizar la ZCA-VT son:

- Afianzar la Zona Comercial de Vegueta-Triana como lugar ubicado y delimitado, con una imagen concreta y una oferta atractiva y basada en dos aspectos ligados al concepto ocio: lugar de paseo y lugar de compras.
- Potenciar el carácter histórico, arquitectónico y cultural de la Zona como principal atractivo y punto diferenciador con el resto de la ZCAs del Municipio.
- Precisar un espacio amable desde el punto de vista urbano, donde el ciudadano salga beneficiado en movilidad, accesibilidad y calidad ambiental.
- Integrar el desarrollo comercial del área y su consideración de centro urbano atractor con el tejido residencial existente.
- Mejorar la accesibilidad de la movilidad peatonal y el transporte público como elemento clave en la relación comercial, potenciándose las conexiones en el conjunto de la Zona Comercial Abierta como sistema de accesos con unas adecuadas condiciones de calidad ambiental del entorno.

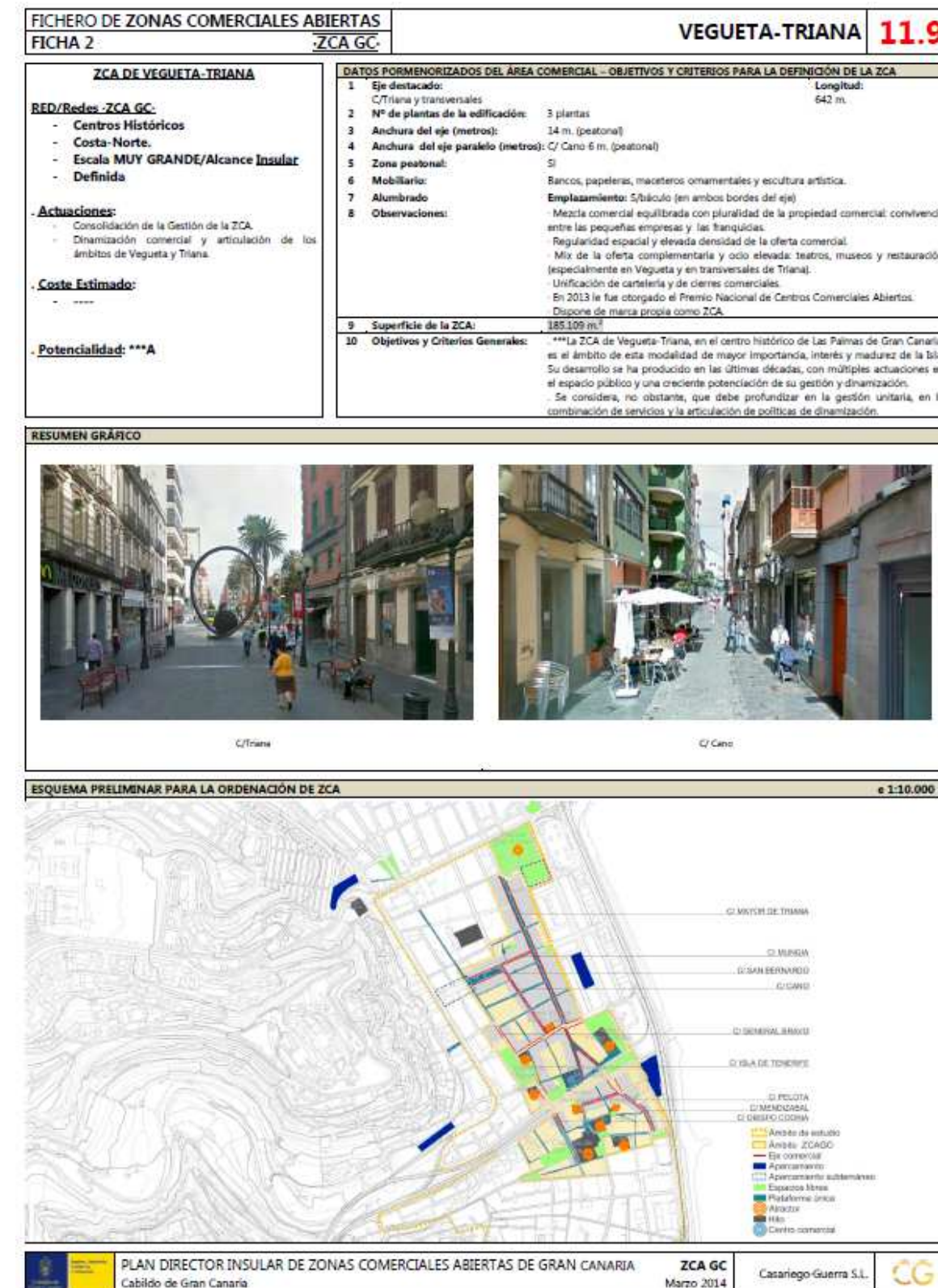
- Propiciar la comodidad de los accesos para los vehículos en las vías consideradas para dicho modo de transporte, como elemento clave en el atractivo de la Zona Comercial, mediante la reducción del tráfico de paso o la potenciación del uso del transporte público.
- Potenciar los mecanismos del espacio público para mejorar la disponibilidad de aparcamientos subterráneos y en edificios existentes en la zona y reducir el estacionamiento en calle, reduciéndose la congestión del tráfico y su incidencia en el atractivo ambiental.
- Potenciar los mecanismos del espacio público para adecuar el tráfico generado por la actividad comercial (visitantes, carga y descarga).
- Reducir el impacto ambiental-paisajístico de la actividad comercial y su efecto en el atractivo de la Zona en la gestión de los residuos.
- Reducir el impacto ambiental-paisajístico de la actividad comercial y su efecto en el atractivo de la Zona en la degradación de inmuebles y elementos presentes en el espacio urbano.
- Reducir el impacto ambiental-paisajístico de la actividad comercial y del tráfico, así como su efecto en el atractivo de la Zona en la generación de ruidos que incidan sobre la población residente y turística.
- 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.
- 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, impuestos municipales y generación de empleo.



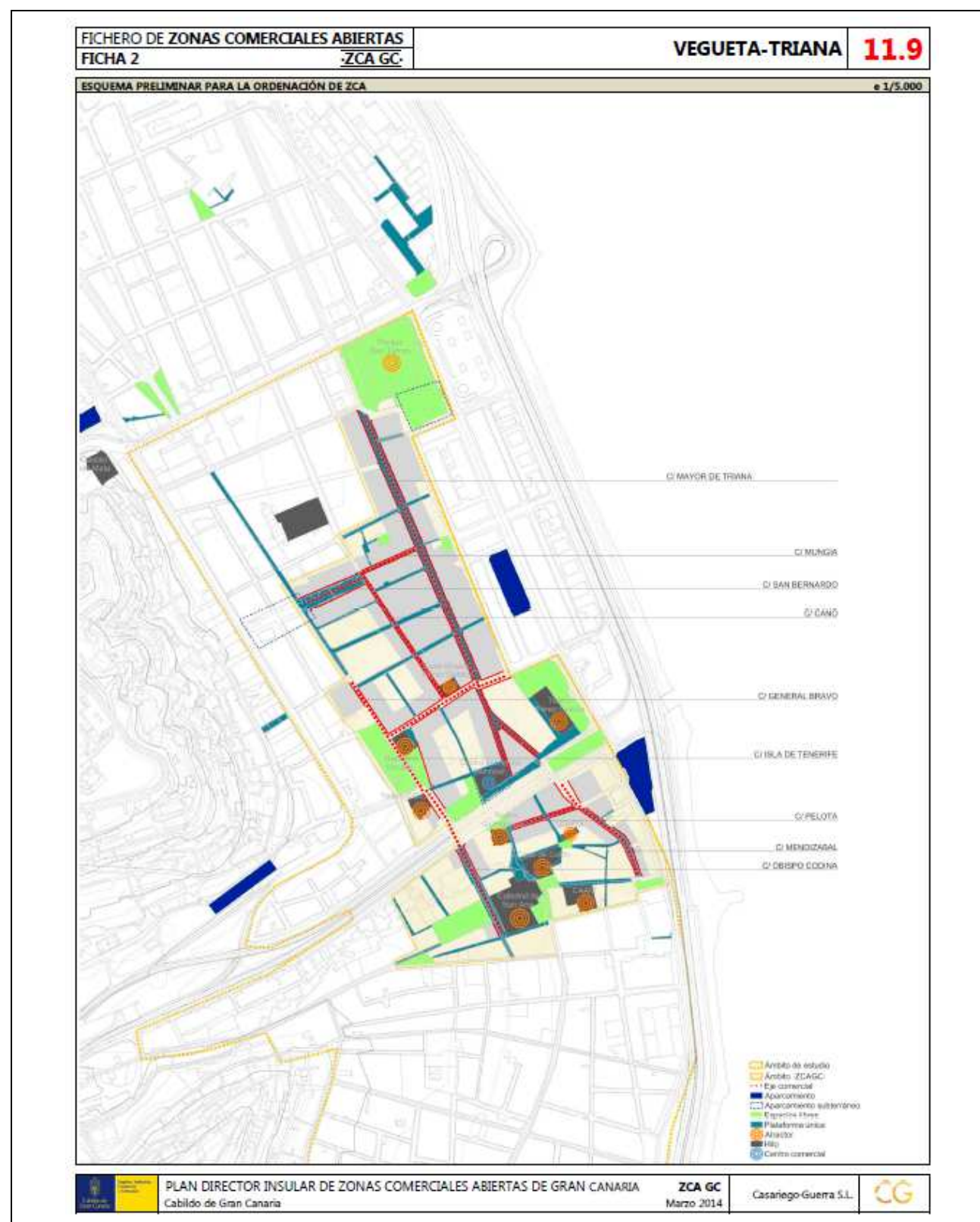
Ficha de directrices para la ZCA de Vegueta-Triana en el Plan Director Insular. Hoja 1



Ficha de directrices para la ZCA de Vegueta-Triana en el Plan Director Insular. Hoja 2



Ficha de directrices para la ZCA de Vegueta-Triana 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.

Este documento plantea una delimitación preliminar de todas las ZCA. Esta delimitación se considera propositiva y no vinculante para la futura redacción de cada uno de los Planes directores. Y, en cualquier caso, ese documento no llegó a aprobarse definitivamente.

En él se señala textualmente:

“3. MARCO DE ORIENTACIÓN Y REFERENCIA/PROPUESTAS INDIVIDUALIZADAS PARA CADA ZCA GC.

....

a) ZONAS COMERCIALES ABIERTAS SIN PLAN DIRECTOR PROPIO

Para estos casos, las propuestas se refieren a:

....

DELIMITACIÓN PRELIMINAR /SUPERFICIE (A PARTIR DEL ÁMBITO DE ESTUDIO):

*A partir del análisis urbanístico y de la configuración del tejido comercial, se propone una delimitación preliminar de cada una de las ZCA, que, en todo caso, **deberá confirmarse en su propio Plan Director.**”*

Este enfoque previo desde el Plan Director insular ha permitido analizar y realizar un diagnóstico de la zona comercial tal y como se aprecia actualmente. Y ha conllevado la necesidad de modificar su ámbito conforme a los siguientes criterios:

1º) Se exceptúa la zona de la Plaza de Santa Ana y Casas consistoriales, por no existir actividad de carácter comercial o de ocio susceptible de quedar incluida. Es una zona de paso y de visita turística, por su visual de la Catedral y del conjunto de los inmuebles que conforman la Plaza y la sede de la corporación municipal.

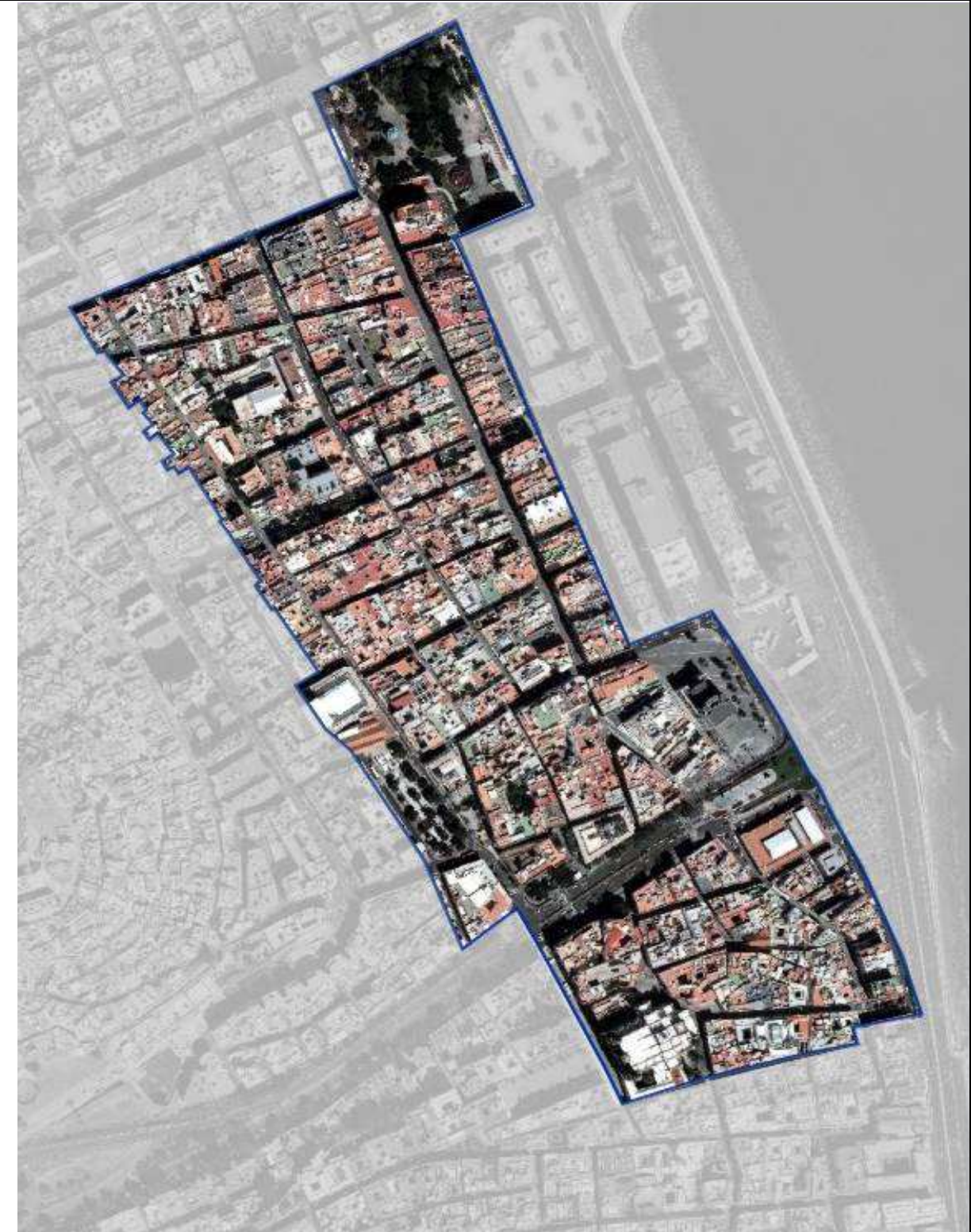
2º) Se pasa a incluir casi todo el ámbito colindante que va desde la calle Buenos Aires hacia San Bernardo, a partir de la calle Viera y Clavijo hacia arriba, ya que la tendencia de localización de nuevos comercios y locales de restauración se ha conformado en estos últimos años hacia esa parte del barrio de Triana.

A continuación, se reproduce la propuesta de delimitación del PD de las ZCAs de GC y el presente PD de la ZCA-VT.

Variación entre la delimitación del ámbito de la ZCA-VT propuesta por el plan Plan Director.de las ZCAs de GC y el Plan Director de la ZCA-VT.



Delimitación del PD del Cabildo para la ZCA-VT



Delimitación propuesta por el presente PD de la ZCA-VT.

En la nueva propuesta de delimitación del Plan Director, el área sujeta a las directrices de éste vendría representada por un polígono regular colmatado por la edificación e inserto dentro de la trama de manzanas y calles de los barrios de Triana y Vegueta. En cuanto a los límites, se encuentran conformados por la calle Buenos Aires al norte, las calles Pérez Galdós, General Bravo y Obispo Codina a poniente, la calle Espíritu Santo al sur y la calle Francisco Gourié, Rafael Cabrera y Alcalde Díaz Saavedra a naciente. Dentro de este perímetro es la calle Mayor de Triana el eje principal y donde la densidad de comercios es más relevante. El conjunto de calles que quedan dentro del perímetro señalado define el centro comercial tradicional, aunque con distinta relevancia en función de su distancia al eje principal.

5.2.2. En el marco de la planificación urbana del municipio.

Los barrios de Vegueta y Triana constituyen el centro histórico de Las Palmas de Gran Canaria. Se trata de dos entornos con centenares de inmuebles con valores arquitectónicos, históricos y paisajísticos, así como enclaves con encanto que en su conjunto conforman un paisaje emblemático de la ciudad.

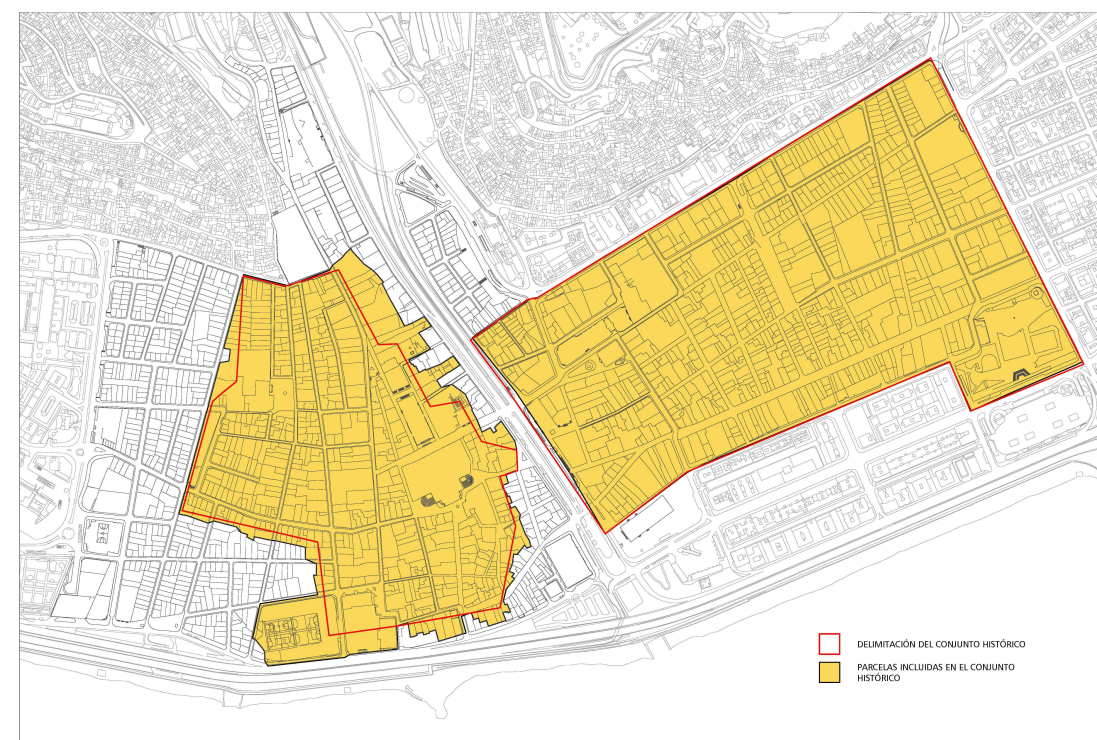
El barrio de Vegueta es el lugar donde en 1478 se erigió el Real de las Tres Palmas, origen histórico y fundacional de la ciudad. Fue el primer emplazamiento castellano en el Atlántico y aún mantiene parte del trazado parcelario heredado de aquellos orígenes. Entre sus calles pueden encontrarse espacios tan interesantes como la Plaza de Santa Ana, la Plaza de Santo Domingo o las Plazoletas de San Antonio Abad y Espíritu Santo. También alberga este barrio edificios tan representativos como la Catedral, las Casas Consistoriales, el Centro Atlántico de Arte Moderna, la Casa de Colón o el Paraninfo Universitario.

El barrio de Triana, de trazado más o menos reticular, se estructura en un entramado paralelo a la calle Mayor de Triana, que representa la más importante zona comercial abierta de la ciudad. En él se encuentran edificios de alto valor arquitectónico como el Teatro Pérez Galdós, el Gabinete Literario, el palacete Quetgles, el Cabildo insular o la ermita de San Telmo. Se descubren en este barrio plazas y enclaves tan característicos como la Alameda de Colón, la plaza Hurtado de Mendoza o la calle Lagunetas, y destacando, por su gran calidad ambiental, el Parque San Telmo, pulmón verde de la zona.

Ambos barrios, por los valores que albergan, tanto arquitectónicos como históricos, culturales y paisajísticos, son dos entornos de apreciable interés y fragilidad, y han sido declarados por ello Bienes de Interés Cultural en la categoría de Conjunto Histórico.



Vegueta es declarado Conjunto Histórico Artístico de carácter nacional el de 5 de abril de 1973, por Decreto núm. 881/1973 del Ministerio de Educación y Ciencia. Años más tarde, el 19 de noviembre de 1990, por Acuerdo del Gobierno de Canarias, Triana es declarado Bien de Interés Cultural, en la categoría de Conjunto Histórico.



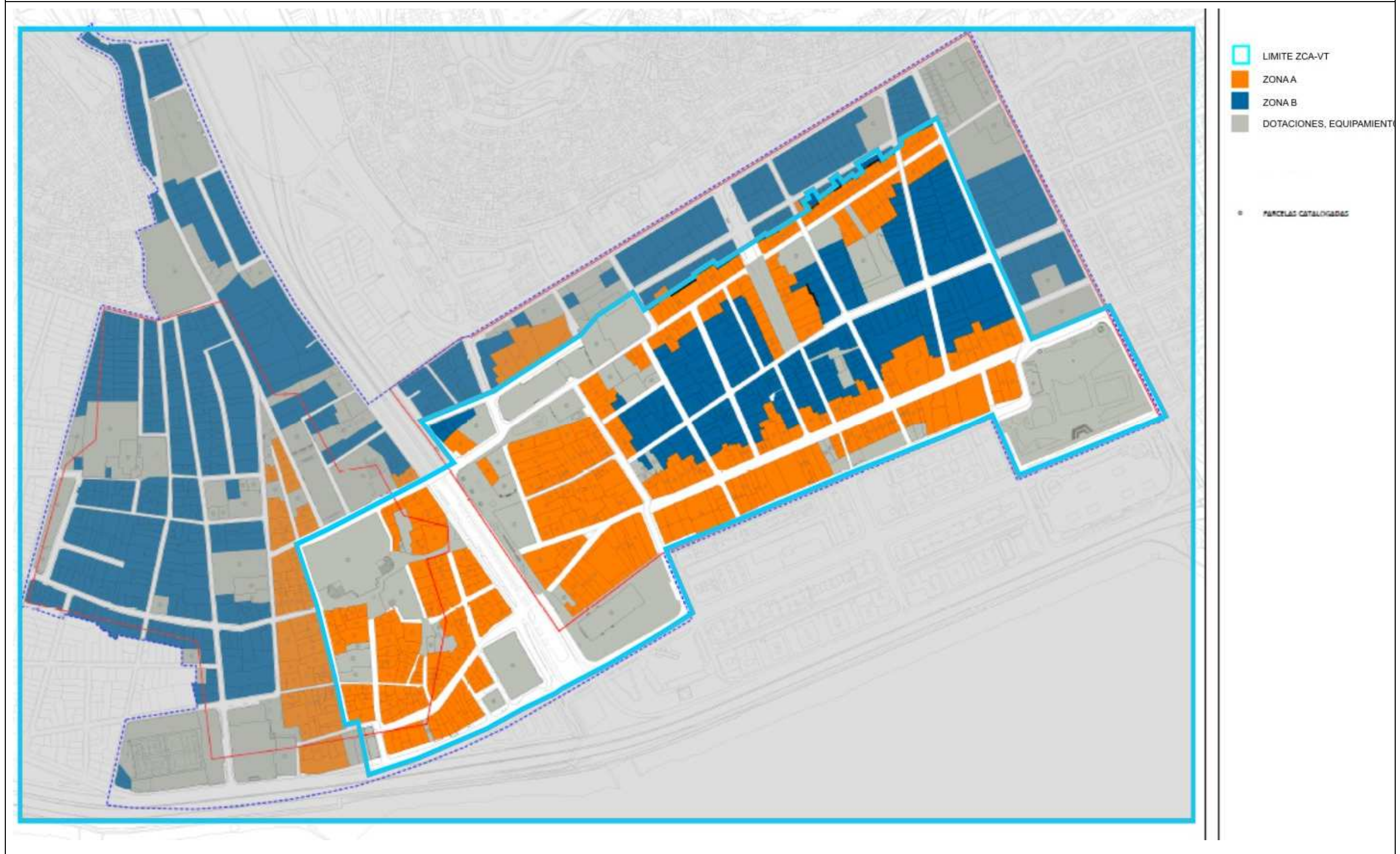
El Plan Especial de Protección y Reforma Interior de 2001, fue el documento que sirvió de base para el desarrollo comercial y residencial de ambos barrios en las dos últimas décadas, pero la obsolescencia de muchas de sus determinaciones y la adaptación a la normativa vigente obligó a realizar una revisión y actualización de sus directrices aprobándose en junio del 2018 el Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana, (PEP-VT) asumiendo éste la nueva delimitación más ajustada a los ámbitos declarados como Centro Históricos, aprobada en abril de 2015 y las directrices que establece el PGO2012 en la ficha del API-01.

En el esquema normativo del PEP-VT nos encontramos con la Norma VT, para las parcelas y edificaciones no protegidas con uso cualificado residencial y la Norma de Protección, para las edificaciones incluidas en el Catálogo de protección y que se superpone a la anterior.

Existe, para ello, una zonificación de usos, diferenciando dos zonas; zona A y zona B, en función a sus características.



Plano de zonificación de usos del Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana. 2018.



La Zona A: Área localizada en torno a las dos principales vías peatonales y el núcleo fundacional. Esta zona corresponde al corazón del Casco Histórico y principales recorridos turísticos, y con una alta proporción del uso terciario que ha servido de motor de desarrollo económico para Vegueta y Triana en los últimos años.

Se busca potenciar su calidad de área de especial intensidad del uso terciario. Se permite en esta zona el Recreativo-Ocio en las subcategorías de Salas de Reunión y Salas de Espectáculos como autorizables (es decir sujetos a Estudios de Incidencia Ambiental), mientras que la subcategoría de Establecimientos para Consumo de Bebidas y Comidas se permite como complementario, pero limitando su intensidad en algunas calles.

La Zona B: Área constituida por el resto de las parcelas del ámbito. Representa una zona con características propias de barrios tradicionales. Se trata de una zona de alta sensibilidad en cuanto a la implantación de usos, pues se pretende que el residencial domine sobre el resto de los usos sin por ello condicionar el dinamismo y el desarrollo del área.

Se posibilitan los talleres artesanos, actividades propias de barrios tradicionales, permitiendo los usos Taller de Reparación y Pequeña Industria (como uso complementario y autorizable respectivamente). Se permite los usos Cultural, Servicios Sociales, y Administración Pública, tanto como uso complementario como alternativo (en edificios de uso exclusivo), y el resto de Servicios Comunitarios y Servicios Públicos se considerarán autorizables (supeditados a Estudios de Incidencia Ambiental).

Se restringe el uso Recreativo-Ocio, prohibiendo en esta zona las subcategorías de Salas de Reunión y Salas de Espectáculos, y limitando la subcategoría de Establecimientos para Consumo de Bebidas y Comidas al cumplimiento de intensidades máximas (en general inferiores a las exigidas en la zona A).

5.2.2.2. Usos permitidos por el PEP-VT en todo el ámbito.

Los usos permitidos en todo el ámbito, tanto en la zona A como en la zona B, son los siguientes:

- Alojamiento turístico. Se promueve a nivel general el uso turístico, permitiendo el alojamiento turístico en todo el ámbito, por considerarse que asociado al carácter

cultural y monumental de la trama urbana, contribuirá a dinamizar en buena medida estos barrios.

- Comercial y Oficinas. Son usos que pueden convivir sin problemas con el uso residencial como complementario de éste y además son elementos necesarios para la revitalización social y económica del área. Por ello se permiten como complementario y alternativo en todo el ámbito, excepto el uso Oficinas como alternativo en la zona B que solo se permitirá en edificios catalogados (sujetos a la Norma de Protección).
- Cultural. Este uso es inherente a los centros históricos y se permite como complementario y alternativo en todo el ámbito.
- Administrativo. Por la función que desempeña es un uso muy presente en las zonas más céntricas y representativas de las ciudades y se permite por tanto como complementario y alternativo en todo el ámbito, excepto en la zona B donde se admitirá como uso alternativo exclusivamente en edificios catalogados.

5.2.2.3. Condiciones específicas del uso Recreativo-Ocio.

En relación al uso Recreativo-Ocio (en la subcategoría de Establecimientos para el Consumo de Bebidas y Comidas) se propone una limitación en la intensidad de dicho uso en función del área donde se implante. La restauración es una actividad consustancial a los centros históricos como elemento asociado al uso turístico, pero en los últimos años ha aumentado significativamente su presencia, desplazando en algunos casos al uso comercial y generando problemas de coexistencia con el uso residencial.

Para evitar que el Recreativo-Ocio siga expandiéndose sin control y en la búsqueda de un equilibrio entre los diferentes usos en la zona, se establece una limitación de este uso en la subcategoría de Establecimientos para el Consumo de Bebidas y Comidas. Para ello se esquematiza la normativa en 4 límites de intensidades, correspondiendo, a grosso modo, la intensidad máxima a entornos localizados en la zona A, y la intensidad mínima a los entornos residenciales más tranquilos de la zona B.

Estas intensidades se asocian a tramos de calles y su distribución en el ámbito es la siguiente:

- Intensidad máxima 15%:

Corresponde a áreas donde se pretende preservar el carácter más residencial de estos entornos.

Se localiza en Vegueta, mayoritariamente en la parte sur y oeste del ámbito, y en Triana, en el entorno de la calle Doctor Juan de Padilla. Se incluye también en este estadio de baja intensidad a la calle Triana para proteger el carácter de este eje de uso intensivo peatonal y utilizado también para muchos eventos multitudinarios, incompatible con los espacios de terrazas asociados al uso Recreativo-Ocio.

- Intensidad máxima 30%:

Corresponde a áreas donde se permite una intensidad media del uso Recreativo-Ocio que aporte mayor riqueza funcional a la zona, pero estableciendo un límite para no entrar en conflicto con el uso residencial ni sustituir al uso comercial.

Se localiza en Triana, en la franja entre las calles Pérez Galdós (inclusive) y Triana y en las vías de borde, y en Vegueta en los entornos alrededor de las plazas de Santo Domingo, San Agustín, Santa Ana y San Antonio Abad, así como en las calles Reyes Católicos y parte alta de Juan de Quesada.

- Intensidad máxima 65%:

Corresponde a tramos donde se permite una intensidad alta del uso Recreativo-Ocio, por estar situados en calles de amplia sección o espacios abiertos y donde el perjuicio al uso residencial es mínimo.

Se localiza en el tramo de San Bernardo propuesto como Espacio Libre, en el entorno poniente de la Alameda de Colón, en Obispo Codina, en los tramos centrales que bordean el Guiniguada, y en el entorno del frente marítimo de Vegueta (calle Mendizábal y la Avda. Alcalde Díaz-Saavedra Navarro) muy relacionado con la ordenación prevista en el Plan General de ampliación costera y soterramiento de la Avenida Marítima en esta zona para destinarla a Espacios Libres.

- Intensidad máxima 100%:

Corresponde a áreas donde no se establece limitación de intensidad, pues se sitúan en espacios muy abiertos, con gran concentración de dotaciones, y donde el uso Recreativo-Ocio está muy consolidado sin generar problemas a otros usos.

Se localiza principalmente en el entorno de la parte baja del Guiniguada (Plaza Cairasco, Plaza Hurtado de Mendoza, calle Remedios, calle Lentini, tramo de Francisco Gourié frente al teatro Pérez Galdós, entorno del Teatro Guiniguada y calle Calvo Sotelo) y en la calle Francisco Gourié en el tramo entre Matula y Munguía (donde este uso será un factor determinante en la renovación de este vacío urbano).

La intensidad se calcula por tramos de calle poniendo en relación la longitud de fachada de la suma de locales destinados a esta subcategoría del Recreativo-Ocio con la longitud total de fachada del tramo correspondiente.

El establecimiento de intensidades máximas en esta subcategoría del Recreativo-Ocio se realiza para parcelas afectadas por la Norma VT, así como para parcelas catalogadas y calificadas de residenciales (cuya regulación de usos se remite a la Norma VT según se indica en la Norma de Protección). El resto de parcelas, o sea las parcelas calificadas como Dotaciones, Equipamientos y Espacios Libres, quedarán exentas de la limitación de intensidades, y este uso se permitirá donde así lo establezca su normativa específica.

En cuanto al uso Recreativo-Ocio en el resto de subcategorías (Salas de Reunión y Salas de Espectáculos), se propone exclusivamente en la zona A, como uso autorizable y sin limitación de intensidad porque además de estar sometido a Estudios de Incidencia Ambiental (por ser uso autorizable), las actividades que se encuadran en ellas están por ordenanzas sectoriales sometidas al cumplimiento de distancias mínimas entre los diferentes locales donde se implanten dichas actividades.

Esquema de usos permitidos en el ámbito de la ZCA-VT de acuerdo con la Normativa del Plan Especial de Protección de Vegueta-Triana.

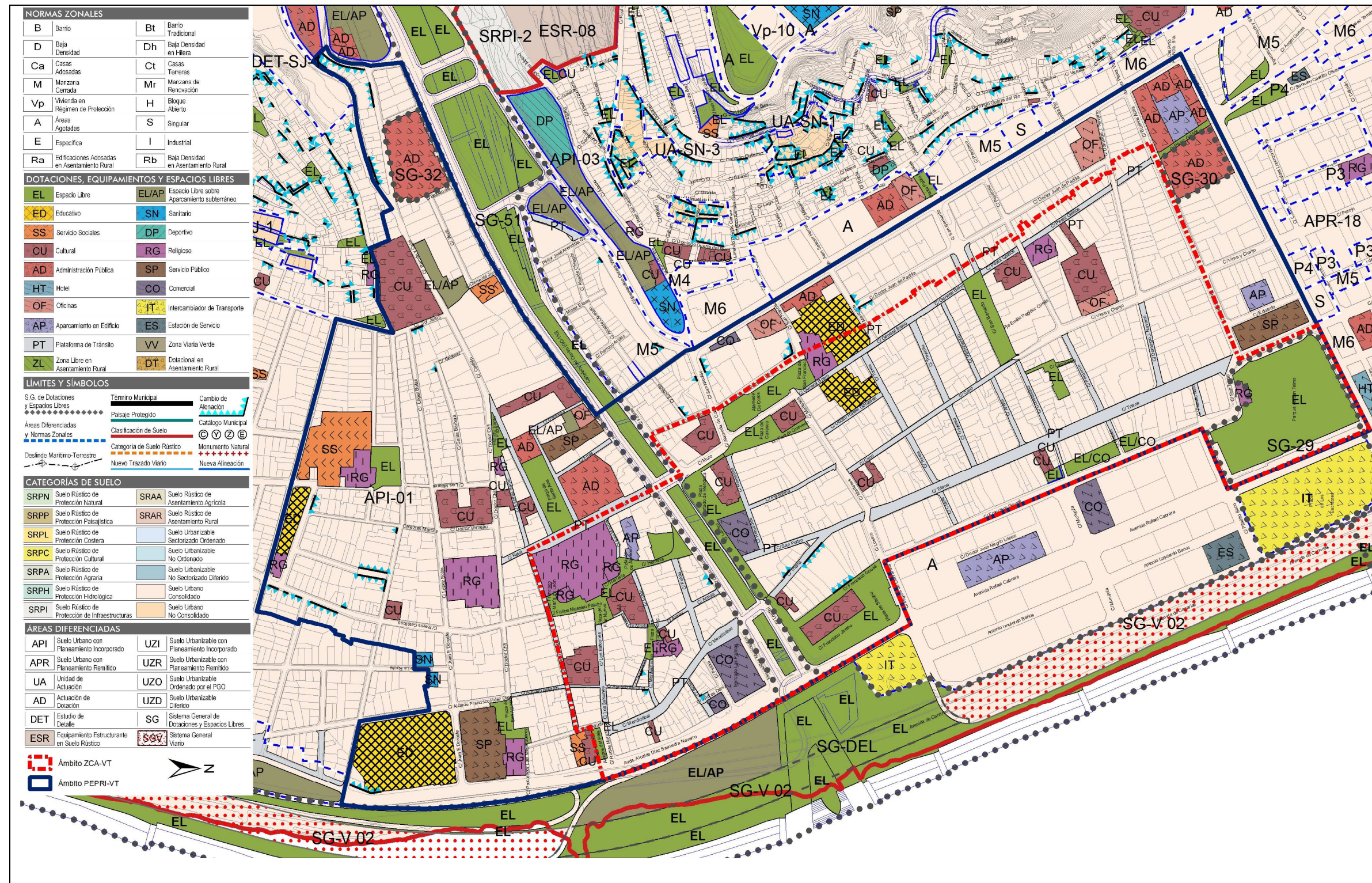
ZONA A																							
USOS	Residencial		Aloj. turístico	Comercial				Oficina		Recreativo ocio			Servicios comunitarios			Servicios Públicos		Industrial					Garaj (16)
	Vda.	Res. Com.		Pequeño comercio	Loc.com. Tipo I	Loc.com. Tipo II	Grandes sup.	Local oficinas	Despacho doméstico	Consumo beb.-com.	Salas de reunión	Salas de espect.	Cultural	Servicios sociales	Otros	Adm. pública	Otros	Pequeño almacén	Almacén comercial	Taller repar.	Taller dom.	Pequeña Industria	
CUALIFICADO	(1)																						
VINCULADO																							
COMPLEMENTARIO	P. bajo rasante			(3)	(3)					(6) (7)								(2)	(2)			(11)	
	P. baja									(8)												(12)	
	P. alta									(6)													
	P. vivienda																						
ALTERNATIVOS										(8) (5)													
AUTORIZABLES										(9) (5)	(10)	(10)											

ZONA B																						
USOS	Residencial		Aloj. turístico	Comercial			Oficina		Recreativo ocio			Servicios comunitarios			Servicios Públicos		Industrial					Garaj (16)
	Vda.	Res. Com.		Pequeño comercio	Loc.com. Tipo I	Loc.com. Tipo II	Grandes sup.	Local oficinas	Despacho doméstico	Consumo beb.-com.	Salas de reunión	Salas de espect.	Cultural	Servicios sociales	Otros	Adm. pública	Otros	Pequeño almacén	Almacén comercial	Taller repar.	Taller dom.	
CUALIFICADO	(1)																					
VINCULADO																						
COMPLEMENTARIO	P. bajo rasante																	(2)	(2)			
	P. baja								(8)											(4)		(13)
	P. alta																					
	P. vivienda																					
ALTERNATIVOS								(5)		(8) (5)					(5)							(14)
AUTORIZABLES																						(15)

1. Unifamiliar o colectiva.
2. Ligado a la actividad de planta baja.
3. Ligado a la misma actividad de planta baja.
4. Tipo I.
5. Sólo en edificios catalogados.
6. Tipo I y ligado a la misma actividad de planta baja.
7. En edificios catalogados no se exige vinculación con la planta baja.
8. Tipo I y sujeto a cumplimiento de intensidades máximas.

9. Tipo II, limitado a calles Remedios, Lentini, San Pedro, Fco. Gourié (Teatro) y Plaza de Cairasco.
10. Tipos I y II. El Tipo II sólo en las calles citadas en el punto 9 anterior.
11. Sólo garajes existentes y parcelas con fachada a Fco. Gourié (excepto frente Teatro) y Avda. Alcalde Díaz-Saavedra.
12. Sólo garajes existentes.
13. Excepto en Primera Crujía.
14. Sólo en Avda. Primero de Mayo.
15. Excepto en Avda. Primero de Mayo.
16. Con las condiciones establecidas para el uso Garaje en la Norma VT y Norma de Protección.

Ordenación urbanística pormenorizada en vigor de usos en el ámbito de la ZCA-VT y entorno..



5.2.3 La Estrategia urbana de revitalización de la Zona Comercial Abierta de Vegueta-Triana.

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 Vegueta-Triana: la mejora del espacio público como factor básico de dinamización del tejido empresarial.

Esta línea operativa se enmarca en la siguiente propuesta:

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 calle Triana y la calle Mendizabal y la trama conectada de modo inmediato con estas, englobando las manzanas anexas de ambos barrios.

La definición de esa primera escala general a nivel de toda la Zona se considera fundamental a la hora de desarrollar el trabajo de análisis y diagnóstico de modo que se propicia una adecuada visión general en el contexto de los dos barrios y de sus cualidades en relación con el tejido comercial.

Finalmente se realiza una vinculación directa entre las conclusiones expuestas en el Diagnóstico, donde se subrayan una serie de problemas y potencialidades de la trama urbana en relación con el tejido comercial y el espacio público y la Estrategia a seguir donde se establecen las actuaciones prioritarias dentro de las diferentes áreas de intervención a una escala, por tanto, más específica.

El modelo de actuación en que se define la Estrategia propuesta en el Plan Director se estructura con la superposición de 4 ejes o capas:

EJE A:	DEFINICIÓN DE UNA ZONIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL EN FUNCIÓN A LOS USOS E INTENSIDAD.
EJE B:	MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO DE MOVILIDAD, LIMITACIÓN DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO.
EJE C:	ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y CORREDORES DE CUALIFICACIÓN AMBIENTAL DEL PAISAJE URBANO.

EJE D: MEJORA DEL MOBILIARIO URBANO.

Esta estrategia presenta un carácter abierto, mediante el que se pretende dar 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 acciones cuya inversión deberá verse complementada con 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.

5.2.3.1 Zonificación de la actividad comercial de la ZCA-VT en función a la los usos e intensidad.

Tomando como base la recientemente aprobada zonificación para la aplicación normativa del régimen de usos que el PEP-VT establece para los barrios de Vegueta y Triana, el Plan Director propone una subdivisión del ámbito de la ZCA en 4 zonas en función a estos usos preferentes que establece el Plan Especial y la intensidad en que en ellas se desarrollan con el fin de focalizar las actuaciones preferentes a desarrollar en cada una de ellas y delimita 3 áreas de conexión que conforman ejes transversales de relación peatonal y que de alguna manera se configuran como los principales polos de atracción desde el punto de vista de las relaciones de la población residente y visitante.

Zona 1, TRIANA Y ENTORNO. Comprende la calle Triana en prácticamente toda su longitud entre la calle Buenos Aires al norte y las calle Remedios y subida de San Pedro al sur, el borde poniente de la misma y el conjunto de edificaciones localizados a naciente hasta la calle Fco. Gourié. Este es el principal referente urbano y comercial del ámbito de estudio, donde se localizan las principales franquicias y entidades financieras, ocupando inmuebles de importante referencia histórica y valor arquitectónico, intercalando edificios de arquitectura más contemporánea y alguno de ellos con alturas que exceden la media del entorno.

Zona 2, CANO-SAN BERNARDO-VIERA Y CLAVIJO-PÉREZ GALDÓS-GENERAL BRAVO Y ENTORNO. Comprende la calle Viera y Clavijo desde Buenos Aires y la calle Cano en toda su longitud, así como el resto de manzanas conformadas por las calles perpendiculares a estas; Domingo J. Navarro, Perdomo, San Bernardo, Villavicencio, Travieso, Torres y Malteses teniendo como límite las edificaciones localizadas a poniente y con fachada hacia las calles Pérez Galdós y General Bravo, la manzana situada a naciente de la calle Rafael González y la calle Peregrina y laterales en casi toda su longitud. Se trata de un área en la que coexisten locales destinados a la restauración con pequeñas franquicias y comercios encontrándose prácticamente todas las calles peatonalizadas y siendo el eje distribuidor del tráfico el conformado por la calle San Bernardo y Viera y Clavijo.

Zona 3, ALAMEDA DE COLÓN-ENTORNO GUINIGUADA-PELOTA-MENDIZÁBAL. Esta área tiene como eje central el Barranco Guiniguada en el tramo localizado dentro de los límites del ámbito. Al norte, comprende la calle General Bravo a la altura de la Alameda de Colón, la calle Muro y la calle Remedios, así como las edificaciones aledañas incluyendo el frente a la calle Lentini. Y al sur, el área vertebrada por el eje que conforman las calles Mesa de León, Pelota y Mendizabal, completándose con las calles Calvo Sotelo, Armas y Botas.

Zona 4, CATEDRAL Y ENTORNO.

Constituye la principal zona de atracción histórico-cultural del ámbito de estudio. Incluye La Catedral de Santa Ana y el entorno que conforman las manzanas traseras donde se localizan inmuebles de especial interés histórico y cultural como son la Casa de Colón, el Centro Atlántico de Arte Moderno (CAAM), el Centro de Artes Plásticas, la Ermita de San Antonio Abad y la Galería del mismo nombre. Señala el límite sur, la calle Espíritu Santo y tiene como eje principal

la calle de los Balcones que desemboca en la Plaza del Pilar Nuevo y desde al que se distribuyen el resto de callejones que mantienen las trazas de la trama urbana originaria; calles San Marcial, Colón, Herrería, Audiencia, Pedro Algaba, Agustín Millares.

ÁREAS DE RELACIÓN-ESPACIOS LIBRES.

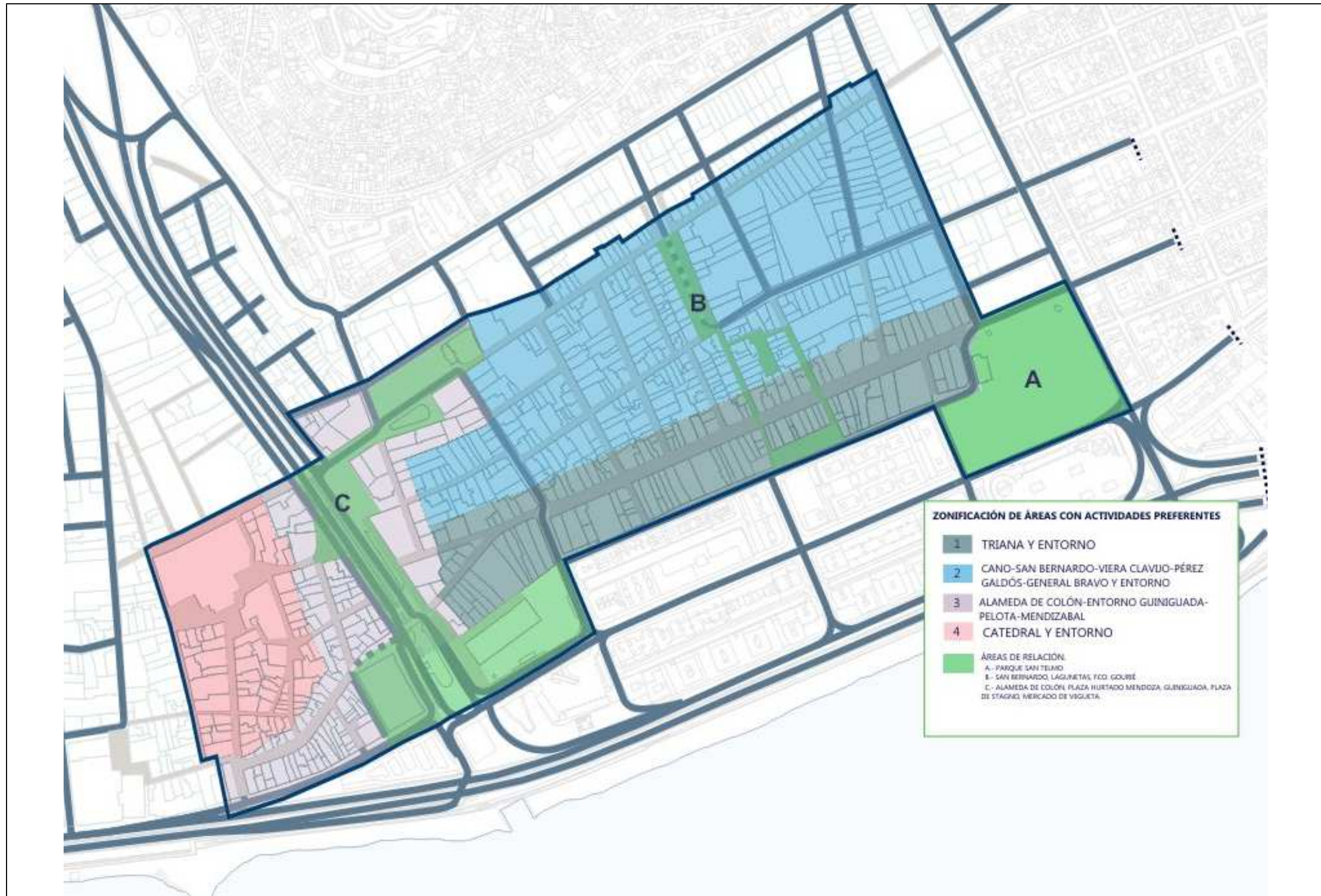
Superpuestas esquemáticamente a estas zonas y actuando como grandes espacios libres conectores tenemos las siguientes áreas de relación:

A.- Parque San Telmo. Localizado en el extremo nordeste del ámbito de estudio, se configura como el espacio libre de mayor dimensión del área. Éste fue el emplazamiento histórico de la muralla norte de la ciudad y del primer muelle de Las Palmas de Gran Canaria. Presenta una importante actividad durante todo el año, teniendo lugar en él numerosos eventos culturales y con fines comerciales; mercadillos, feria del libro,... por lo que representa un elemento de especial relevancia para la puesta en valor de la zona comercial abierta de Vegueta-Triana.

B.-San Bernardo-Lagunetas-Fco. Gourié. Este eje se sitúa en el centro del Barrio de Triana, conectándolo transversalmente desde la calle General Bravo hasta la calle Francisco Gourié por las calles Perdomo-Matula y Constantino-Munguía. A mitad de camino se localiza en “Pasaje de las Lagunetas” que da acceso a la plazoleta del mismo nombre.

C.-Alameda de Colón-Plaza Hurtado Mendoza-Guiniguada-Plaza de Staño. En el límite sur del barrio de Triana nos encontramos con un conjunto de Espacios libres con carácter de plaza urbana como son: La Alameda de Colón, la Plaza Cairasco, Plaza Hurtado Mendoza, popularmente conocida como La Plaza de las Ranas y la Plaza de Staño en el extremo sureste del barrio.

Descripción gráfica de la zonificación del ámbito de la ZCA-VT en función a la actividad comercial.



5.2.3.2 Mejora del Espacio público de movilidad. Limitación de uso del vehículo privado.

- **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 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 generales de actuación ligados a la movilidad en las ZCAs.**

- Como zona de marcado carácter residencial y comercial 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 Besa y Baja, asociadas al entorno, 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 Vegueta-Triana.**

El Área Comercial esta formada fundamentalmente por los ejes comerciales de la calle Triana y la calle Mendizabal de uso peatonal y se encuentran enmarcadas por el resto de vías de los dos barrios que conforman el ámbito de la ZCA en su mayoría peatonales y las pocas que aún cuentan con acceso rodado con preferencia para el coche se encuentran incluidas en zona 30.

Por tanto, estamos en un ámbito donde la accesibilidad peatonal y el transporte público está bastante consolidado y con un alto nivel de funcionamiento.

La problemática mayor en cuanto la movilidad relacionada con el vehículo privado lo encontramos en la GC-110 a su paso por los barrios de Vegueta y Triana. Como ya se expone en el apartado de Análisis, el PGO-2012, remite a la redacción de un plan especial todo el ámbito del Barrano Guiniguada a la altura de estos barrios. De tal manera que se adapte la desfasada infraestructura viaria que ocupa la Carretera del Centro al esquema viario de la estrategia actual de movilidad, donde el tráfico que anteriormente usaba la GC-110 para conectar la plataforma litoral con el interior de la isla pase a usar la red estructurante, definida por el PGO.

De este modo, se pretende reducir el impacto que genera atravesar el núcleo histórico por una vía de carácter insular con 2 carriles por sentido y cerca de 25 metros de sección. El objetivo de la futura ordenación es que este espacio sea redistribuido de forma que se prime la accesibilidad entre los dos conjuntos históricos, en particular la del peatón. Se tratará por tanto de un espacio de gran oportunidad, con usos blandos y áreas de ocio y esparcimiento.

Por tanto, el Plan Director recoge en la propuesta la actuación prevista por la administración para éste área como punto relevante para la el desarrollo de una movilidad y accesibilidad peatonal completa, pero siendo conscientes de su desarrollo excede del alcance de este Plan y que la actuación no se sitúa en un plazo de temporal próximo.

- **Actuaciones relacionadas con la movilidad en la Zona Triana y Entorno.**

Esta zona está definida principalmente por la calle Triana y las edificaciones adyacentes, siendo su límite naciente la calle Fco. Gourié y atravesada en el extremo sur por la calle Malteses que aún mantiene su uso rodado.

Estas dos vías forman parte del esquema viario necesario para el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte público y otros sistemas alternativos.

La propuesta para esta zona es mantener el uso para el tráfico rodado en la calle Fco. Gourié, pero regularizando, como veremos más adelante, el estacionamiento para la carga y descarga de mercancías.

En cuanto a la calle Malteses se propone su paso a en plataforma única mixta (PUM) o calle de convivencia con uso preferente para el peatón y carril bici. En estas vías se permite el paso del

vehículo privado y el acceso a los aparcamientos, pero la limitación de velocidad es más estricta aún que la zona 30.

- **Actuaciones relacionadas con la movilidad en el entorno definido por las calles Cano, San Bernardo Viera y Clavijo, General Bravo y Pérez Galdós.**

Las calles San Bernardo y Viera y Clavijo constituyen el eje distribuidor del tráfico rodado en esta zona hacia las calles Perdomo, Domingo J. Navarro y Buenos Aires.

La sección y mal estado de las aceras en las calles Perdomo y Domingo J. Navarro las convierte en candidatas para su paso a PUM, logrando así limitar el uso exclusivo del vehículo rodado en la zona de Triana a las calles Viera y Clavijo y San Bernardo, hasta que se acometa la intervención que para esta última establece el PEP-VT como Espacio Libre.

El incremento de espacio peatonal en estas calles y en la zona en general se obtiene a costa de la supresión de los aparcamientos en superficie, un total de 48 plazas pero que pueden ser fácilmente absorbibles por el recientemente reformado aparcamiento de San Bernardo, que según datos apartados por la empresa SAGULPA la ocupación media actual es menor al 75%.

Asimismo, se propone establecer la calle Viera y Clavijo como zona de Carga y Descarga en franja horaria matinal y permitir el estacionamiento del vehículo privado cuando finalice la limitación horaria anterior.

- **Actuaciones relacionadas con la movilidad en el entorno definido por las calles Alameda de Colón, entorno del Guiniguada, Pelota y Mendizabal.**

Las actuaciones previstas en esta zona no afectan a los ejes principales de tráfico ya que estos forman parte de la futura intervención en la GC-110. En el momento que desaparezca esta potente barrera física esta área se convertirá en el epicentro de la ZCA y principal eje de relación e interacción de todo el ámbito.

Esquema de la propuesta de movilidad del PE del Barranco Guiniguada -GC-110.



Se propone continuar trabajando en el fomento y mejora de la accesibilidad peatonal, continuando con la prioridad del uso del peatón de la calle General Bravo, pero bajo el concepto de calle de coexistencia, estableciendo una plataforma única mixta en continuidad con la calle Malteses.

El resto de calles rodadas se mantienen como está por su vinculación directa con la GC-110.

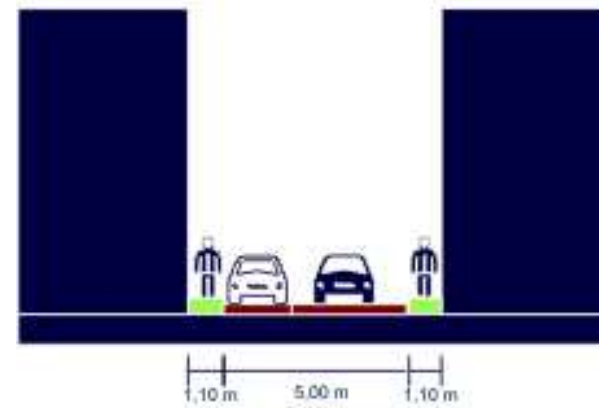
- **Actuaciones relacionadas con la movilidad en el entorno definido por La Catedral.**

En esta zona todas las calles se encuentran peatonalizadas y únicamente la calle Obispo Codina tiene el uso de calle de coexistencia, pero por donde solo tienen accesos los taxis y vehículos de servicios públicos.

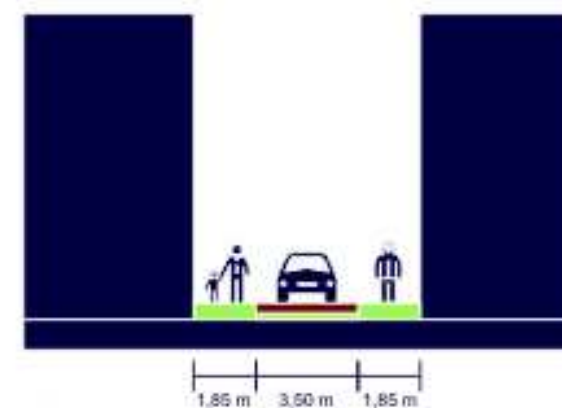
Por lo tanto, no se establecen directrices nuevas en este sentido para esta zona.

Propuesta de secciones para las vías que pasaría a ser calles de coexistencias o PUM (Plataforma Única Mixta).

C/ Domingo J. Navarro.

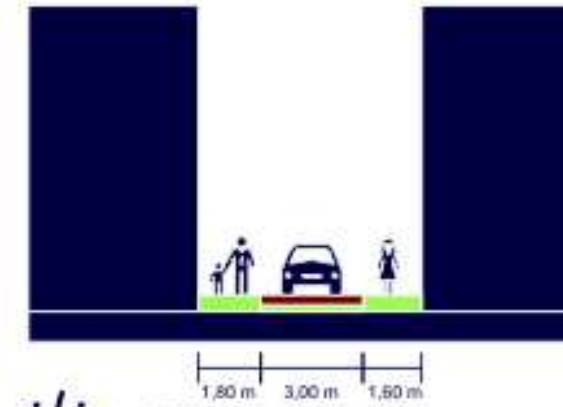
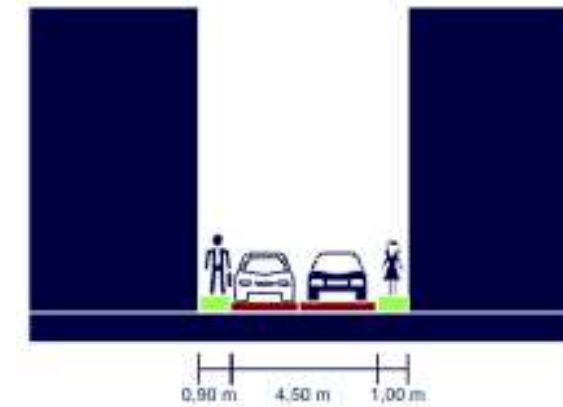


PUM - Calle de coexistencia



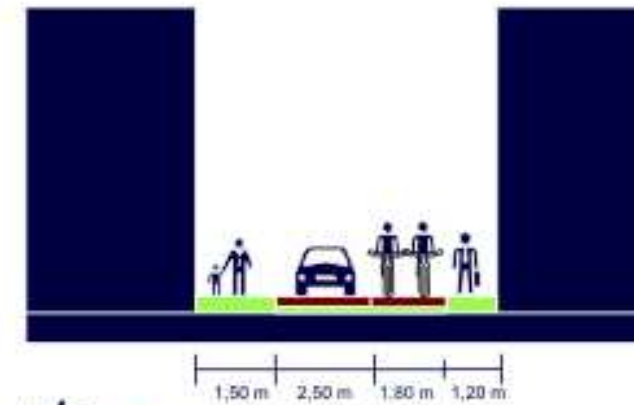
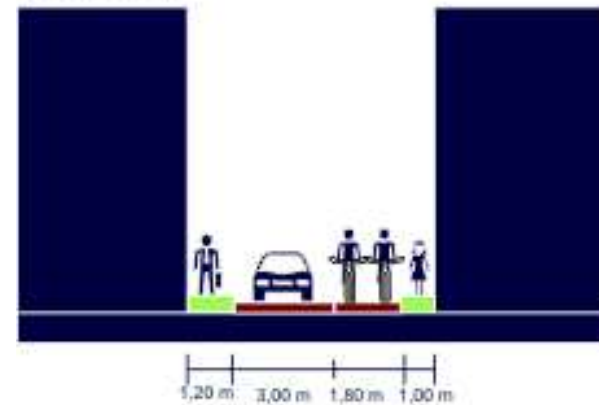
> 1,50 m

C/Perdomo



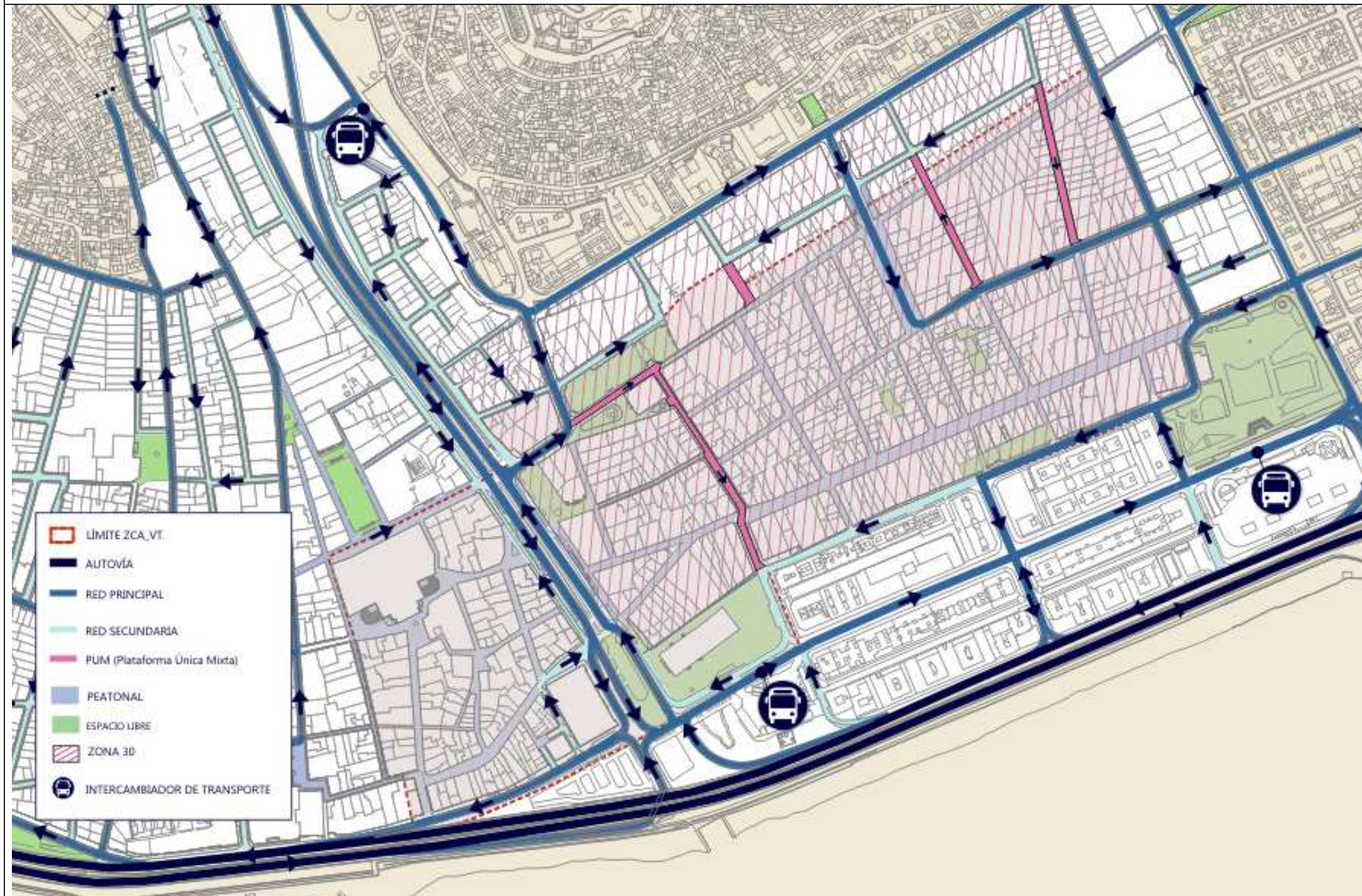
> 1,50 m

C/Malteses



> 1,50 m

Esquema de redefinición de la estructura viaria propuesta por la estrategia del Plan Director de la ZCA.



• **Reajustes en las zonas de carga y descarga resultantes de la Estrategia del Plan Director:**

Las zonas de carga y descarga son las infraestructuras más utilizadas para facilitar la entrega de mercancías de transportistas a comerciantes. Se trata de espacios de la vía pública, reservados exclusivamente para el estacionamiento de vehículos comerciales con la finalidad de cargar y descargar mercancías. Este uso reservado suele estar limitado a franjas horarias, y fuera de ellas pueden utilizarse para el estacionamiento de vehículos privados. Gracias a ellas, los transportistas pueden disponer de una plaza de aparcamiento a una distancia moderada del lugar donde deben hacer la entrega, cosa que sería imposible sin una regulación propia. También mejora el flujo del tráfico en la calle en la que se instala, porque evita que los transportistas tengan que estacionar en doble fila para realizar su trabajo.

Ahora bien, como resultado del Análisis y Diagnóstico se detectó, en alguna vía del ámbito de la ZCA, conflictos entre los diferentes usuarios, motivado en gran medida por el efecto que produce la acción de carga y descarga.

Como se expone en el punto anterior, la mayoría de las vías del ámbito son peatonales por lo que las zonas establecidas administrativamente para la carga y descarga está limitadas a las calles que tienen acceso rodado y de estas, a aquellas que presentan una sección suficiente que permita el acceso de los vehículos de transporte con dimensiones superiores a las del vehículo privado.

En todo el ámbito existen un total de 49 plazas distribuidas en las siguientes calles:

CARGA Y DESCARGA. SITUACIÓN (dentro del ámbito de la ZCA)	N plazas
Vegueta	
c/ Pelota	8
Triana	
c/ Fuente	2
c/ Dr. Domingo Déniz	7
c/ San Bernardo	15
c/ Viera y Clavijo	6
c/ Buenos Aires	2
c/ Malteses	6
c/ Francisco Gourié	3
TOTAL	49

Y fuera del ámbito, pero en el entorno próximo, existen un total de 36.

CARGA Y DESCARGA. SITUACIÓN (inmediaciones al ámbito del ZCA)	N plazas
Vegueta	
c/ Juan de Quesada	3
Triana	
c/ Juan De Padilla	6
c/ Viera y Clavijo	3
c/ Rafael Cabrera	24
TOTAL	36

De entre todas ellas, el mayor conflicto lo encontramos en la calle San Bernardo. En la actualidad se está haciendo un uso excesivo e indiscriminado, en cuanto al espacio y el horario, de las zonas de carga y descarga de esta calle con el consiguiente impacto ambiental y de imagen que supone tanto para el residente como para el visitante.

Por otro lado, esta calle, como se ha expuesto, forma parte de la estructura de espacios libres que establece el PEP-VT y es junto con el pasaje de Las Lagunetas y el Espacio Libre/Comercial previsto en la calle Fco. Gourié uno de los tres ejes transversales de relación que propone el Plan Director para la dinamización de la ZCA.



En base a ello, la estrategia del Plan propone eliminar el uso de carga y descarga de la vía y desplazar éste, es decir, el total de plazas actuales, aproximadamente 15, distribuyéndolas entre la calle Viera y Clavijo y Buenos Aires, por lo que en ellas se centralizaría toda la labor de carga y descarga de la parte central del ámbito de Triana.

En la actualidad, con la implantación de los carriles bici, la calle Fco. Gourié ha visto reducido el número de plazas de carga y descarga, quedando limitado a 2. Se propone ampliar éstas ocupando las actuales zonas reguladas y reservadas para el vehículo privado sólo en el horario que se establezca.

En el área de Vegueta, en el entorno del Mercado Municipal de Vegueta y los establecimientos localizados en las calles Pelota y Mendizabal son los que generan un mayor la mayor parte de las operaciones de carga y descarga de esta zona. En la actualidad existen unas 8 plazas en la calle Pelota en el lado sur del Mercado. Se propone ampliar la zona hacia la calle Mendizabal, en lado oeste del Mercado. Al igual que en las anteriores, una vez finalizado el horario se podrá poner a disposición del vehículo privado o personas de movilidad reducida.

En resumen, las zonas de carga y descarga dentro del ámbito quedarían distribuidas según el siguiente cuadro:

CARGA Y DESCARGA. SITUACIÓN (dentro del ámbito de la ZCA)	N plazas
Vegueta	
c/ Pelota	8
c/ Mendizabal	4
Triana	
c/ Fuente	2
c/ Dr. Domingo Déniz	7
c/ Viera y Clavijo	11
c/ Buenos Aires	11
c/ Malteses	6
c/ Francisco Gourié	9
TOTAL	46

Como se puede observar, a pesar de haber eliminado las 15 plazas que existen en la actualidad en la calle San Bernardo, con la nueva propuesta, se consigue, un total aproximado de 46 plazas en todo el ámbito, 3 menos de las actuales, pero con una distribución más homogénea y, como veremos a continuación, el establecimiento de un horario más estricto que permitirá un mejor funcionamiento de las mismas y mayor aprovechamiento.

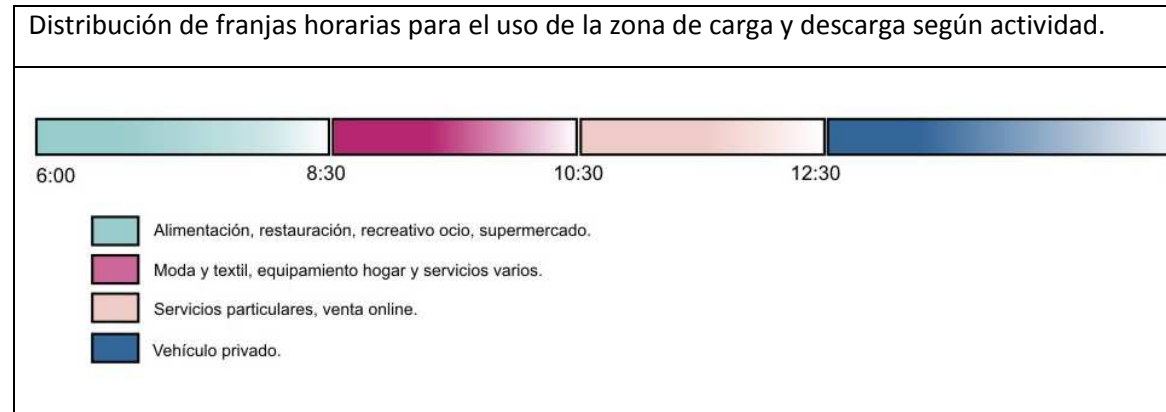
Asimismo, se mantiene la delimitación del estado actual de las zonas denominadas Besa y Baja con el mismo régimen horario y de uso compartido.

Se propone el establecimiento debidamente regulado de un sistema de franjas horarias en función al tipo de actividad comercial a la que está dirigida la mercancía con el objeto de evitar la saturación y los estacionamientos en doble fila como sucede en la actualidad y permitir, una vez finalizado el horario, la ocupación por parte del vehículo privado por lo que solo quedarían inutilizadas las plazas para el estacionamiento de coches en el periodo horario de la mañana de menos actividad comercial.

En resumen, y en líneas generales, la redefinición del uso y de las zonas de carga y descarga que se propone desde el Plan Director de la ZCA-VT, y que servirá de base para una futura regulación, es la siguiente:

- Las operaciones de carga y descarga se deberán realizar en los puntos propuestos y señalados en el plano de distribución de zonas de Carga y Descarga. Así mismo, en este plano se recogen las zonas denominadas Besa y Baja.
- Estas zonas podrán ser utilizadas para la carga y descarga de mercancías y productos destinados a la actividad comercial, de servicios u ocio, por los vehículos autorizados para ello.
- Fuera de estas zonas, la carga y descarga sólo se permitirá por motivos excepcionales, mediante solicitud y autorización especial expedida por el servicio competente del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Se propone que el horario de carga y descarga se desarrolle en las siguientes franjas horarias:
 - Con carácter general, entre las 6,00 y las 12,00 horas de la mañana, de lunes a viernes.
Dentro de este horario, se establece una subdivisión en relación con el tipo de actividad, así, entre las 6,00 y 8,30 horas de la mañana la carga y descarga podrá ser realizada, preferentemente, para los servicios destinados a supermercados, alimentación, restauración, ocio y recreativo. Entre las 8,30 a 10,30 horas de la mañana se realizará preferentemente para el resto de la actividad comercial de la zona (moda y textil, equipamiento del hogar y servicios varios), y de 10,30 a 12,00 a servicios a particulares, de venta online.
 - Con carácter excepcional, entre las 7,30 a 11,00 horas los sábados, para todas las actividades.
 - Estará prohibida la carga y descarga los domingos y festivos.

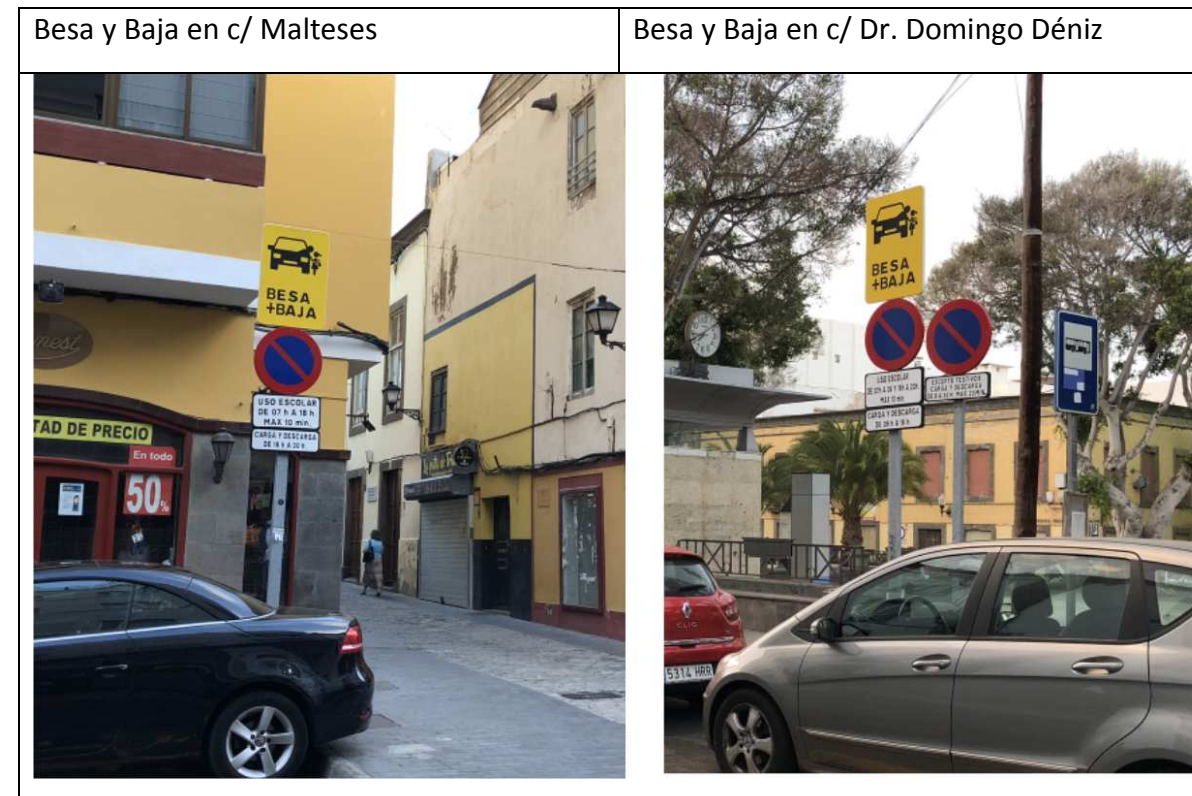
- Deberá colocarse de manera visible unas señales donde quede debidamente especificada las franjas horarias de uso permitido para cada actividad.
- Todo esto sin perjuicio de lo que considere el servicio competente del Ayuntamiento en esta materia.



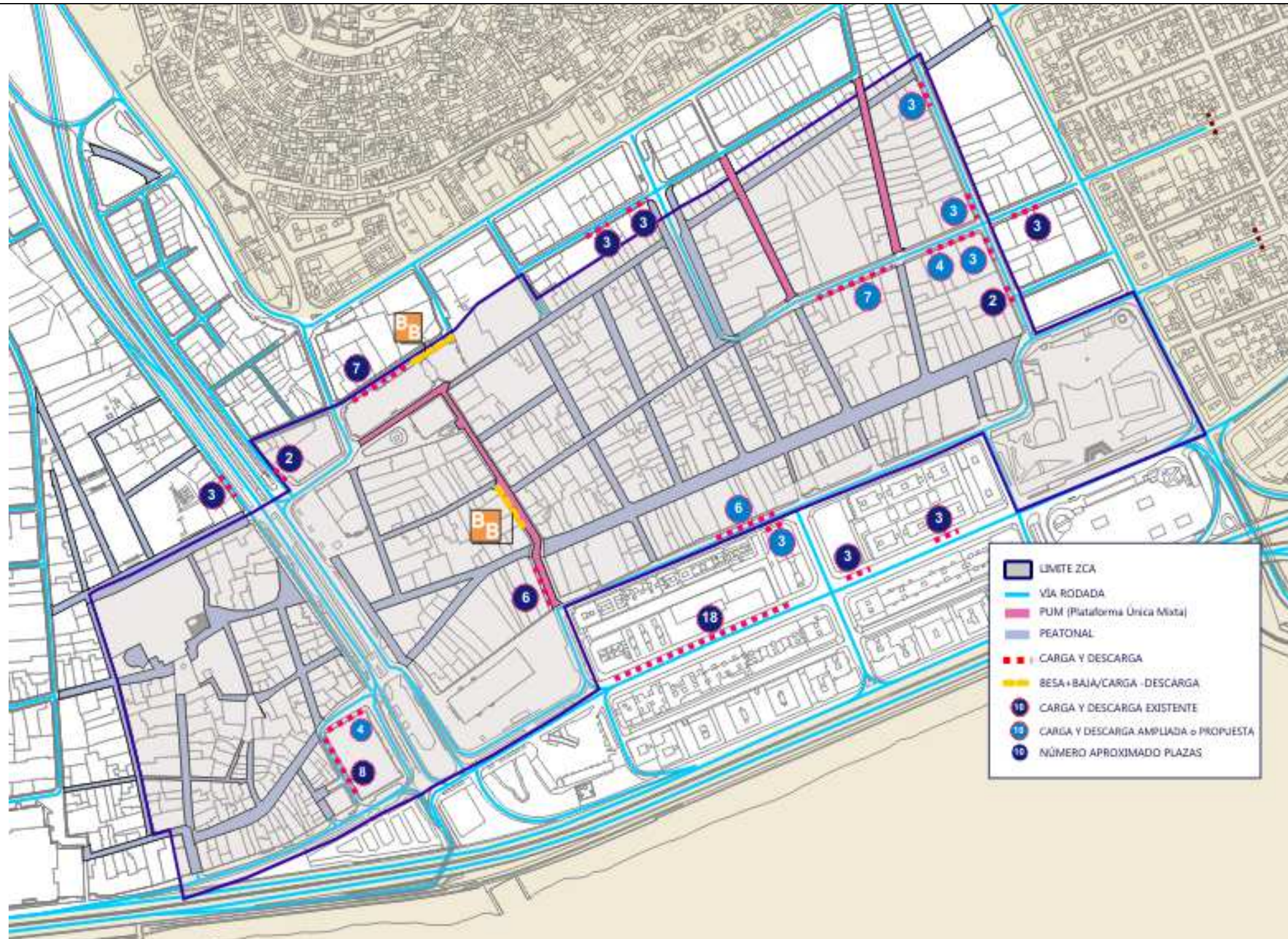
- Las operaciones de carga y descarga de mercancías deberán realizarse conforme a la siguiente operativa:
 - Realizar la carga y descarga en un tiempo máximo de 30 minutos. Excepcionalmente se podrá realizar en un periodo mayor de tiempo, previa solicitud debidamente justificada al servicio competente del Ayuntamiento, y para una operación que, por su magnitud, lo requiera.
 - Señalizar la carga y descarga, si pudiera existir peligro a personas o cosas.
 - No dificultar la libre circulación de personas por las aceras y calles próximas mientras se realizan las labores de carga y descarga.
 - Minimizar la producción de ruido y no generar suciedad en la zona de estacionamiento, con obligación de dejar limpia la vía pública.
 - Trasladar inmediatamente las mercancías a su destino, sin poder tener el vehículo estacionado más de lo estrictamente imprescindible para ello y, en todo caso, con el tope máximo de los 30 minutos señalado en el apartado a).
 - Estas operaciones deben llevarse a cabo por vehículos especialmente diseñados para realizar estas actividades, así como motocicletas o ciclomotores destinados a tal fin. En estas zonas no está permitida la carga y descarga a los vehículos particulares en el horario establecido para las actividades comerciales.
- Se plantean las siguientes excepciones:
 - La zona de carga y descarga situada frente al Teatro Cuyás, en la calle Viera y Clavijo, podrá ser utilizada por esta institución con carácter preferente a cualquier otro

servicio. En concreto, podrá ser utilizada a cualquier hora, de lunes a domingo, aunque se procurará que se realice fuera de los horarios establecidos en el punto cuarto.

- Las labores de carga y descarga de material o cualquier elemento necesario para el desarrollo de la actividad que se lleve a cabo en los inmuebles destinados a usos culturales, administrativos y servicios públicos, localizados en el interior de la trama urbana peatonal podrán realizarse con ocupación de la vía previo solicitud de permiso y autorización, debiendo especificarse, por parte de la administración, el lugar y la ruta que deberá seguir el vehículo de transporte.
- Con el fin de no perjudicar el tránsito de vehículos o personas, estas operaciones deberán estar debidamente señalizadas previamente a su comienzo y hasta su completa finalización.
- El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria deberá habilitar una aplicación móvil que ofrezca información detallada sobre la utilización en tiempo real de estas zonas, con el fin de facilitar la rotación y su uso homogéneo, así como el acceso a los vehículos que lo requieran.
La creación de esta aplicación y su funcionamiento será publicada en la página web oficial del Ayuntamiento y se le dará la debida publicidad para conocimiento de todos los ciudadanos y usuarios de las mismas.



Propuesta de distribución de las zonas de carga y descarga en el ámbito y entorno próximo de la ZCA-VT.



- **Reajustes en la oferta de aparcamientos resultantes de la Estrategia del Plan Director:**

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, todas en el área de Triana, que son objeto de reformulación funcional; bien por su conversión en eje de tránsito preferente para el peatón o aumento de la superficie destinada a dicho modo, o bien por delimitación de zonas de carga y descarga en determinados tramos horarios.

Resultado de este reajuste, se reduce la oferta de aparcamientos en superficie dentro del conjunto de la Zona Comercial Abierta en 48 plazas.

Sin perder de vista los objetivos sobre la modelación de la cultura social del tráfico privado en ámbitos como el abordado por este Plan Director, esta pérdida de plazas en superficie puede ser absorbidas por el aparcamiento subterráneo de San Bernardo con unas tarifas muy competitivas con las establecidas para la zona azul.

Los datos que nos aporta la empresa SAGULPA en relación a este aparcamiento es de una ocupación media de un 75% del total de plazas en rotación, lo que supone 175 plazas quedando libres una media de 59 por lo que éste estaría en disposición de asumir estas plazas.

En cuanto a nuevas plazas en superficie, la estrategia del Plan propone situar la calle Viera y Clavijo, como vía preferente para el uso de Carga y Descarga durante un horario determinado limitado a las primeras horas de mañana a partir del cual esas plazas podrán ser ocupadas por el vehículo privado para su estacionamiento con lo que se obtienen un total aproximado de 7 plazas más que se sumarían a las 9 existentes actualmente lo que hace un total de 16 plazas.

Asimismo, la calle Dr. Domingo Déniz, actualmente en uso como carga y descarga hasta las ocho de la tarde, recupera este espacio para el estacionamiento del vehículo privado a partir del nuevo horario que se propone establecer lo que supone un total de 10 plazas más que se unen a las 6 de la zona Besa y Baja cuando finalice su horario.

En el área de Vegueta no se prevén actuaciones en el viario, al margen de lo que establezca el Plan Especial del Guiniguada, por lo que no se altera la situación del aparcamiento actual.

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

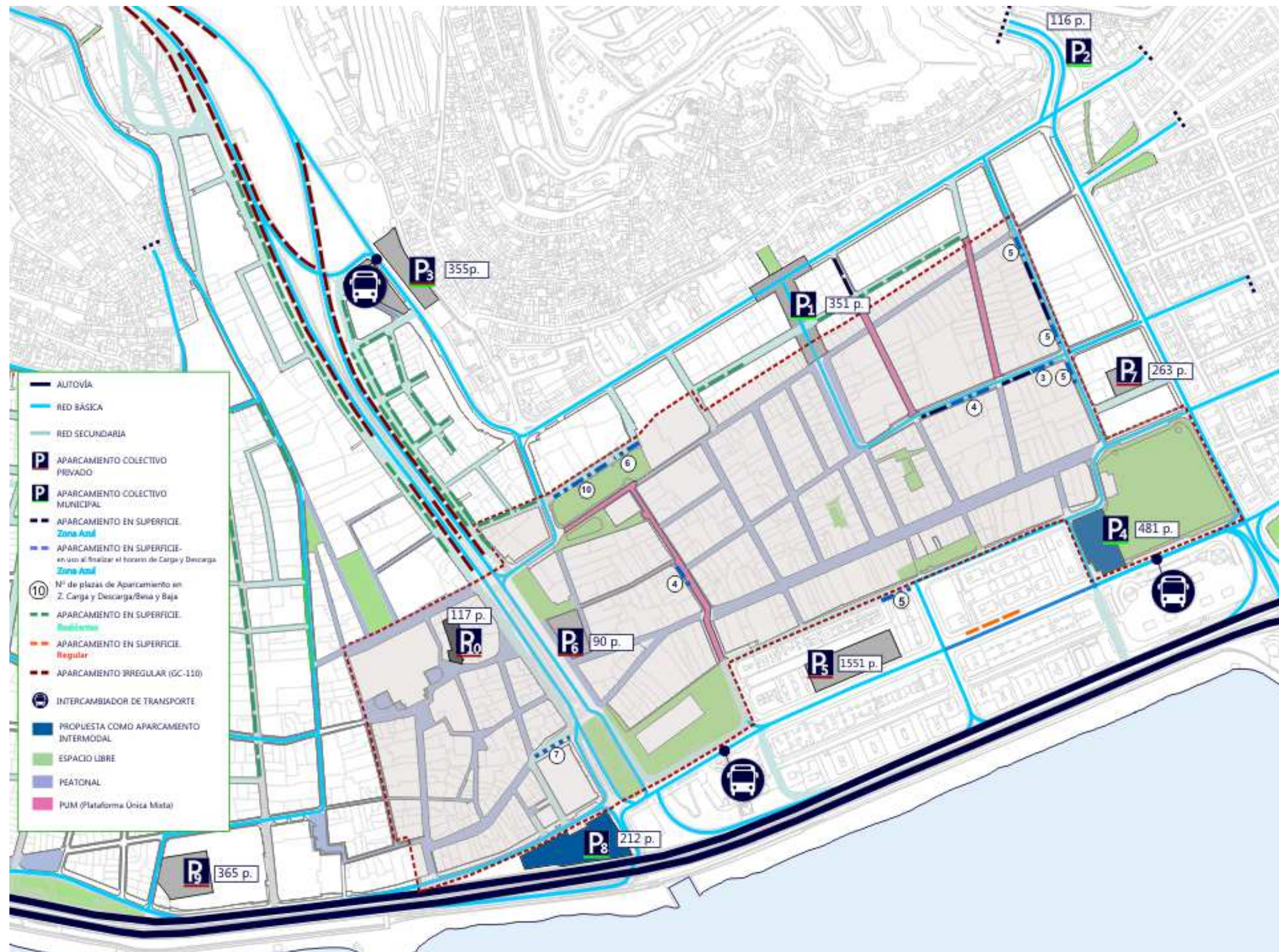
Valoración del efecto de la Estrategia en la oferta de aparcamientos de la ZCA en Triana.	
Calle	Plazas suprimidas
C/. DOMINGO J. NAVARRO. (PUM)	24
C/. PERDOMO. (PMU)	24
TOTAL REDUCIDO	48

Calle	Plazas ganadas en carga y descarga y Besa y Baja
C/ VIERA Y CLAVIJO	7
C/ DR. DOMINGO DÉNIZ	16
TOTAL NUEVAS	23

APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO DE SAN BERNARDO	PLAZAS EXISTENTES ROTACIÓN	OCUPACIÓN media 75%	LIBRE media
	234	175	59

Para implementar el uso del transporte público, se propone para los aparcamientos públicos colectivos del Mercado de Vegueta y el del Parque San Telmo, por su cercanía con las dos estaciones existentes en el ámbito, establecer un sistema de tarifas que hagan factible su uso como aparcamiento intermodal, si no en el total de sus plazas en al menos un porcentaje de las mismas.

Esquema de distribución del sistema de aparcamientos en superficie y estructura propuesto por el Plan Director de la ZCA.



5.2.4 Mejora en los elementos urbanos. Espacios Libres y mobiliario urbano.

- **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 ZCA-VT 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:

- Amplia oferta de espacios libres en el interior de la ZCA y en el entorno que se pueden considerar suficientes en términos de dinamismo urbano general.
- Espacios libres con grandes superficies para el desarrollo de actividades dinamizadoras de la actividad. El aprovechamiento de los espacios libres como piezas de cohesión y distribución de la dinámica comercial por parte de la población y de los usuarios visitantes es en líneas generales bastante buena, pero se detecta una falta de elementos de señalética informativa que permita dirigir al cliente hacia los locales o hitos atractores no inmediatos.
- El papel de la vegetación arbolada como elemento de cualificación ambiental del espacio libre y del entorno urbano es muy relevante en el ámbito de la ZCA, circunstancia que supone un importante valor añadido como pieza urbana atractiva de la que se puede beneficiar el tejido comercial.

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 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 residentes y usuarios.

Atendiendo a todas estas premisas, la ZCA-VT 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 y que como ya se ha señalado, conforman una completa oferta para el ámbito.

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

Lo que 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.

El PD propone tres ejes conectores verdes que se encuentran enlazados entre sí por el sistema peatonal existente.

A.- Parque San Telmo.

B.-San Bernardo-Lagunetas-Fco. Gourié.

C.-Alameda de Colón-Plaza Hurtado Mendoza-Guiniguada-Plaza de Staño.

EL objetivo fundamental para estos tres ejes deberá centrarse en la consecución de la integración común de estos ejes en el ámbito con la generación de unos recorridos claramente diferenciados mediante pavimentos y mobiliario, además de incluir un sistema de señalética adaptado de manera que el visitante tenga una clara referencia de los elementos históricos, culturales y espacios comerciales significativos más próximos.

- **La mejora paisajística y la definición de la imagen urbana en la ZCA-VT.**

En continuación con punto anterior el objeto de lograr una imagen común de la ZCA en relación con el entorno urbano y desde la perspectiva de su calidad ambiental, se deberá fundamentar en la mejora y dotación elementos y sistemas que propician el disfrute del espacio libre, así como el establecimiento de medidas para recuperar la imagen arquitectónica patrimonial del ámbito.

Mientras que la trama urbana de calles, el conjunto edificado y los espacios libres conforman el cuerpo básico, las fachadas, pueden considerarse como la vestimenta que estructura y configura el paisaje del área delimitada como ZCA.

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 debe actuar principalmente son:

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

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 Vegueta-Triana mediante el diseño específico de un mobiliario urbano común que preserve la imagen de Patrimonio Histórico del ámbito.
- 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.

De esta manera se conseguirán dar solución a la 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.

- **La señalética indicativa de las calles, enclaves estructurantes y directorio comercial.**

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 deberá formalizar 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.

- **El mobiliario urbano.**

El mobiliario urbano se estructura como 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.

Del diagnóstico se obtiene una valoración muy positiva en relación con este apartado en el ámbito general de la ZCA, con una presencia más que aceptable de elementos tanto de descanso, como de alumbrado o de depósito de residuos de pequeño volumen. La principal carencia se detectó en la homogeneización de este tipo de elementos como punto importante para la consecución de una imagen propia de ZCA-VT. El objetivo se deberá centrar, por tanto, en 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, sin perder de vista la singularidad del entorno y su carácter histórico.

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 del mobiliario de alumbrado público.

Ejemplos de elementos de descanso homogéneos para la ZCA-VT.



Ejemplos de elementos de alumbrado público para la ZCA-VT.



• El mobiliario del transporte público.

En la configuración del sistema de accesos y el tratamiento de la movilidad que se expuso en análisis del PD, 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.

Del Diagnóstico de la ZCA se detectó que la principal debilidad del transporte público en la Zona, se encontraba en las deficiencias del mobiliario urbano asociado, careciéndose por lo general de una información completa y en su caso adaptada, 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, zonas de descanso y sombra.

• **El mobiliario de recogida y gestión de residuos.**

Este apartado constituye una de las principales debilidades observadas tras el Análisis y posterior Diagnóstico de espacio urbano de la ZCA-VT, concretamente, los problemas detectados son los siguientes:

- No existe una estructura clara para localización de estos elementos.
- Gran impacto ambiental por el mal uso que se hace de estos elementos y el su estado de conservación afectando desfavorablemente la imagen de la ZCA para el cliente.
- Incidencia en la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.
- Molestias para el residente por la contaminación acústica de los vehículos de recogida.

Conforme a ello, se proponen unas líneas guía y recomendaciones que servirán como estrategia a seguir para el establecimiento de un sistema de recogida de residuos más acorde al entorno urbano con las particularidades específicas de un Centro Histórico cuya es la eliminación del impacto ambiental, paisajístico y acústico, que incida favorablemente en la movilidad peatonal y la accesibilidad a la zona.

Se propone una localización estratégica de los puntos de recogida de residuos, con una ubicación más acorde con el carácter comercial y de casco histórico de la ZCA, y que permita liberar el espacio público.

La eliminación de los contenedores convencionales y la instalación de contenedores móviles o plataformas de recogida selectiva en puntos concretos. Se propone su ubicación según dispone el plano siguiente de *Distribución del mobiliario de recogida de residuos sólidos*.

En ese plano se distingue entre:

- Triángulo azul: Plataforma de recogida selectiva comercial.
- Círculo rojo: Plataforma de recogida selectiva móvil doméstico.

Será necesario proveerse de contenedores, depósitos y vehículos innovadores, que reduzcan la contaminación atmosférica y acústica.

Deberán sustituirse los grandes camiones de basura por otros más pequeños y accesibles en toda la zona, que minimicen el impacto acústico.

Se propone que los puntos exactos donde se coloquen las plataformas de recogida selectiva comercial puedan servir para que los comercios se acojan a uno concreto de los que existen en el plano, y de esta forma controlar su nivel de cumplimiento y su operatividad. Así mismo, esta fórmula y lugar de elección podrá incluirse en el condicionado de la licencia en un futuro, como un requisito añadido.

El servicio municipal de limpieza, con sus propios medios o a través de gestor autorizado, será competente para organizar la recogida de residuos en la ZCA. Para ello, podrá contar con la opinión y criterio de las asociaciones existentes en el ámbito.

A tal fin, se propone que la plataforma móvil esté operativa entre las 20,00 a las 23,00 horas, de lunes a jueves; y entre las 19,00 a las 01,00 horas del día siguiente, de viernes a domingo.

En lo que respecta a la recogida de los residuos comerciales, y derivados del sector servicio y ocio, se estará a lo que se acuerde con las asociaciones respectivas.

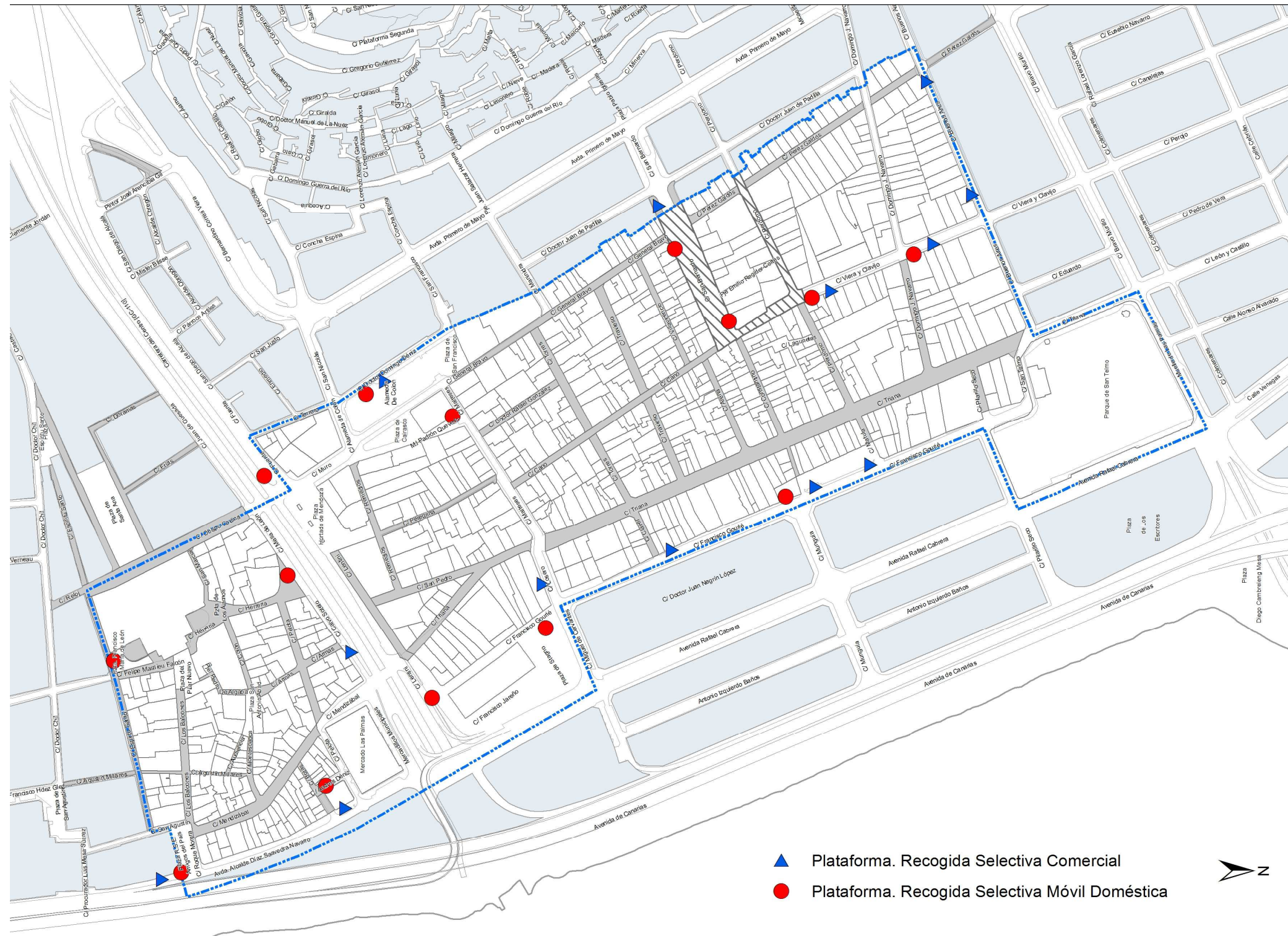
Ejemplos de plataformas para contenedores comerciales fijos.



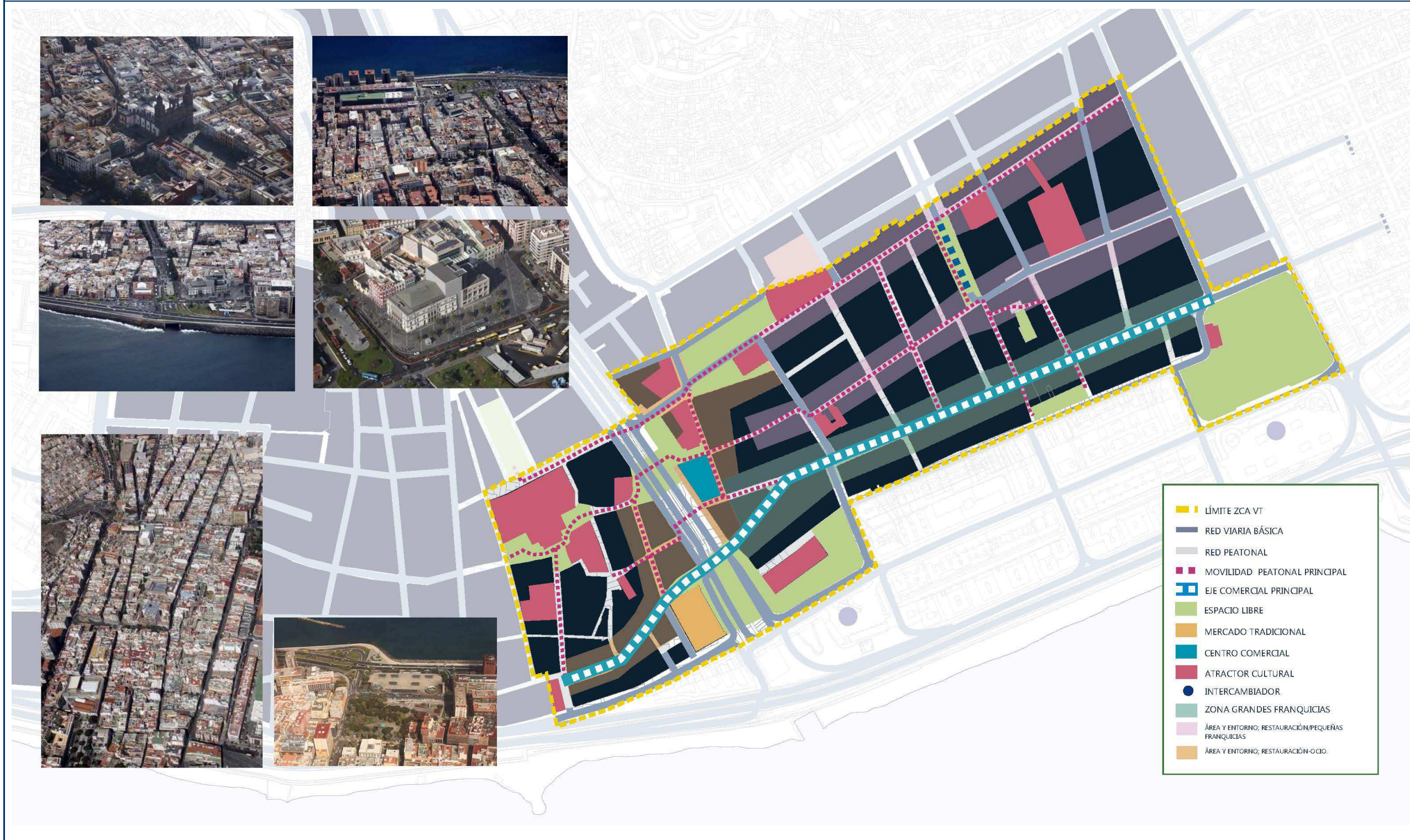
Ejemplos del sistema móvil de recogida de residuos en otros espacios.



Plano guía de los posibles puntos de localización de las diferentes plataformas de recogida selectiva de residuos en el ámbito de la ZCA.



Síntesis territorial de la estrategia de dinamización del Plan Director de la ZCA-VT.



EQUIPO REDACTOR

42860295W Firmado
CAROLINA digitalmente por
SAAVEDRA 42860295W
(C:A356608 CAROLINA
44) (C:A35660844) SAAVEDRA
Fecha: 2020.08.14
14:48:49 +01'00'

Carolina Saavedra García
Arquitecta

43663314E Firmado
MARÍA digitalmente por
INMACULADA 43663314E MARÍA
MORALES INMACULADA
(C:A35660844) MORALES
Fecha: 2020.08.14
15:47:25 +01'00'

M^a Inmaculada Morales Guerra
Técnico Jurídico

Las Palmas de Gran Canaria, 31 julio 2020