

LA PROBLEMÁTICA URBANA DEL RISCO DE SAN JUAN: ANÁLISIS Y PROPUESTAS

Silvia Sobral Garcia*

Ricardo Fernández-Tellechea**

Juan Luís Gonzalo Gómez**

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

*Departamento de Geografía. ssobral@dgeo.ulpgc.es

**Alumnos de la asignatura Urbanística de 4º Curso de Geografía

Vegueta. Número 11. Año 2009 - 2010
Anuario de la Facultad de Geografía e Historia
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
ISSN 1133-598X. Páginas 45 a 60

RESUMEN

En este artículo se aborda el estudio de un sector urbano antiguo de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria que surge en el siglo XVII como un espacio marginal localizado en las laderas que rodeaban el centro histórico, y que todavía hoy se ve afectado de numerosos problemas sociales y urbanos. La metodología utilizada se basa en el análisis de diferentes variables urbanas a través de las cuales podremos descifrar las claves de ocupación de este barrio y, en función de los resultados, buscar soluciones prácticas centradas en reformas, adaptaciones y aprovechamientos de elementos existentes. Con ello se pretende mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y ayudar a que el barrio recobre su lugar dentro del conjunto urbano y salir del olvido y marginación.

PALABRAS CLAVE

Crecimiento marginal, morfología urbana, trazado viario, mobiliario urbano, mejoras urbanas.

ABSTRACT

This article is about the study of an old urban sector of the city of Las Palmas de Gran Canaria, that arises in the XVII century as a marginal space located on the slopes that surrounded the historical center, and which still today is affected by many social and urban problems. The methodology used is based on the analysis of different urban variables through which we can discover key facts about occupation in this sector, and as a function of those findings, look for practical solutions through reforms, adaptations and the use of existing elements. All of these are intended to improve the quality of life of its inhabitants, and help the neighborhood regain its place within the urban area, as well as to get out of oblivion and marginalization.

KEY-WORDS

Marginal growth, urban morphology, road network, urban, fixtures and improvements.

1. INTRODUCCIÓN

Desde un punto de vista urbanístico uno de los fenómenos más interesantes de la ciudad contemporánea es la coexistencia de diferentes formas de crecimiento que se han ido superponiendo a lo largo del tiempo, dando lugar a un entramado urbano caracterizado por la variedad y diversidad morfológica y espacial.

Dentro de los diferentes tejidos urbanos que componen la ciudad, los que presentan una problemática más difícil y delicada son los barrios antiguos, debido a su mayor fragilidad y deterioro, sobre todo cuando no se trata de centros históricos amparados por un planeamiento encargado de proteger y cuidar su patrimonio urbano y arquitectónico, sino de sectores históricos marginales de crecimiento espontáneo y complejo.

Este es el caso de los Riscos que rodean la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, barrios que surgieron a mediados del siglo XVII como una forma de ocupación marginal sobre las laderas de poniente que bordeaban extramuros el centro histórico de Vegueta Triana. Estos suburbios se fueron consolidando a lo largo de los siglos siguientes con una población pobre que se asienta en la zona, adaptando el trazado viario a la accidentada topografía, y organizando el hábitat en casas cueva, a las que se irán añadiendo diversos tipos de vivienda popular.

En la actualidad estos sectores urbanos se encuentran afectados por graves problemas derivados del entramado viario, difícil accesibilidad con el resto de la ciudad, degradación de las viviendas, falta de servicios y equipamientos, ausencia de planificación, etc., dando lugar a entornos urbanos deficitarios e insalubres ocupados por amplios sectores de población empobrecida y marginada.

Todos estos factores contribuyen a conformar un panorama desolador, producto de un olvido secular que parece obstinado en perpetuarse, pese a ser espacios de gran valor desde el punto de vista urbanístico y emocional por haber contribuido a forjar la identidad de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y tener significados arraigados en sus habitantes, tal y como lo reconoció el movimiento de pintores indigenistas (Oramas, Santiago Santana y Felo Monzón) de los años cincuenta y sesenta que destacaron y potenciaron la plástica de sus volúmenes, su cromatismo y

su localización privilegiada sobre la ciudad y el océano atlántico.

En esta línea se asiste en estos últimos años a un interés especial por la recuperación de estos barrios buscando soluciones desde diferentes instancias. Así, desde la óptica de los arquitectos y urbanistas, se plantea la necesidad de desarrollar una batería de actuaciones centradas en la rehabilitación y reposición de viviendas, creación de equipamientos y dotaciones, mejora de las comunicaciones y accesibilidad. En definitiva acciones dirigidas a acabar con el aislamiento, potenciar su condición de espectaculares miradores y recuperar su lugar en el conjunto metropolitano. (*La Provincia*, 18 enero 2009)

Desde la reflexión sobre el legado patrimonial se apunta a que el conjunto histórico artístico que forman los Riscos es un patrimonio que hay que recuperar, defendiendo que esta zona tenga la categoría de conjunto histórico-artístico y sea debidamente protegida tanto por su interés inmobiliario como paisajístico, dada su estética popular y colorista, y su emplazamiento en las laderas que bordean el barranco de Guinguada (ALONSO HERNÁNDEZ, 2007).

Pues bien, desde el enfoque geográfico queremos contribuir también al conocimiento de la realidad de estos barrios históricos profundizando por medio del análisis en las características del espacio urbano y en la problemática que los afecta, tratando de buscar soluciones prácticas con las que mejorar la calidad de vida de sus habitantes y hacer posible que recuperen su valor y dejen de ser un residuo urbano.

Para ello hemos escogido como ejemplo el Risco de San Juan, el primero de los existentes en la ciudad, centrando el estudio en el sector localizado en la zona más baja, en torno a la ermita del mismo nombre, que constituye el primer eje de crecimiento de la ciudad fuera de las murallas, contiguo al cen-



Figura 1. Localización del Risco de San Juan.

tro histórico de Vegueta. La zona de estudio, que comprende un conjunto de siete calles, con una configuración muy particular al ser la zona más antigua, servirá como laboratorio de ensayo para entender la complejidad urbana y social que afecta a todo el barrio y por extensión al conjunto de los riscos.

Como metodología de estudio se propone en primer lugar una aproximación histórica general sobre la génesis y evolución del sector para entender su configuración actual. A continuación, mediante un sistema de análisis a escala microurbana y tomando como unidad básica la calle, se examinan las características de la trama viaria y del espacio construido desde un punto de vista morfológico y funcional, utilizando datos catastrales junto a un exhaustivo trabajo de campo, lo cual nos permitirá reconocer la disposición del tejido urbano actual. En una tercera y última fase, tras el diagnóstico de los principales problemas que afectan a la zona, se plantean propuestas de actuación, cuya finalidad es contribuir a la mejora de algunos de los elementos analizados, desde el sentido común y el consenso de todos los agentes involucrados.

2. GÉNESIS Y EVOLUCIÓN DEL RISCO DE SAN JUAN

El origen del barrio no se conoce con certeza, aunque es seguro que a mediados del siglo XVII ya existían caserones dispersos, antes de que se levantara la ermita de San Juan Bautista por iniciativa de los oligarcas de la ciudad. Este hito marca la existencia oficial del caserío de San Juan y una identidad como espacio urbano marginal, todavía intramuros y que compone un paisaje de cuevas habitadas, salpicadas por alguna casa aislada y pequeñas parcelas agrícolas.

Las razones que explican la ocupación de este espacio difícil, de gran pendiente y abrupta orografía, se deben a que las mejores tierras ya se habían repartido entre las clases privilegiadas, bien para su urbanización o para su aprovechamiento agrícola, quedando estos suelos residuales comunales que son colonizados por familias de origen humilde, dedicadas sobre todo al servicio de los señores de la ciudad y por población inmigrante procedente del interior de la isla y de otras islas, que huyen de sequías y hambrunas periódicas que asolan el campo¹.

En el siglo XVIII se incrementa el interés estratégico del Risco como atalaya militar, instalándose la Batería de Santa Isabel, en mitad de la ladera, y posteriormente la Batería de San Fernando en la cota más alta. Ello lleva aparejado la presencia de guarniciones y personal civil que se establece también en la zona, configurándose un espacio urbano

adaptado a la topografía y caracterizado por un intrincado y abigarrado entramado urbano de callejones y escalinatas y una tipología edificatoria de casas cuevas excavadas en la roca y casuchas de tierra.

El ligero crecimiento demográfico de la ciudad a fines del siglo XIX, con la construcción del Puerto de La Luz, se plasmó también en el sector, siendo en esta época de bonanza económica cuando en la parte baja se construyen viviendas de una y dos plantas de mayor nivel a lo largo de la calle calle-camino Real de San Juan, que da entrada al barrio, y aparecen los portones, construcciones populares en torno a un patio con los servicios de baño y cocina comunes². Sin embargo ello no modifica la irregular morfología urbana, ni la construcción de servicios públicos y sanitarios que siguen siendo inexistentes.

La gran transformación se inicia en la década de los sesenta del siglo XX con el desarrollo económico que supuso la irrupción del turismo y el incremento de los servicios en la capital, lo que trajo una emigración en masa procedente del interior de la isla y resto del territorio nacional. La ciudad sin una planificación eficaz para hacer frente al enorme crecimiento demográfico, ni viviendas suficientes para acoger a esta nueva población, expulsa a una gran parte de esta mano de obra hacia los barrios marginales tradicionales, así como a los nuevos núcleos ilegales que surgen en su periferia.

Los nuevos habitantes que se asientan en el risco de San Juan, en su mayor parte adscritos al sector de la construcción y servicio doméstico, levantan sus casas en la zona alta en solares de difícil pendiente, con materiales de mala calidad, y repitiendo usos y costumbres del medio rural³. Esta forma de construcción desordenada, con tipologías edificatorias de mayor altura, tipo salón-vivienda, y ocupadas por sectores de población desfavorecidos, no hará sino ahondar en la marginalidad que ya caracterizaba al barrio.

La fuerte transformación acaecida en estos años hace que en la actualidad se distingan dos áreas urbanas bien diferenciadas. Por un lado el asentamiento antiguo, que es el que nos ocupa, localizado en la parte baja, compuesto por gente que se considera sólo del Risco y con una trama urbana caótica y desorganizada. Por otro la "ladera alta", con efectivos de población que todavía guardan memoria de su procedencia rural, y con una morfología urbana algo más sistematizada.

En cualquier caso, las dos áreas, merced a los severos problemas sociales que padecen, reivindican mejoras para el barrio, tal como se pone de manifiesto en los carteles

y panfletos pegados por muros y paredes, donde los vecinos exigen al ayuntamiento aparcamientos, zonas verdes, equipamientos sanitarios, centros de ocio, etc. Exigencias, que además están contempladas en el Plan Especial de Reforma Interior que afecta a esta área (PERI de San Juan-San José aprobado desde 1991 y revisado por el Plan General en su adaptación de 2002), donde se propone, entre otras medidas *Mejorar las condiciones de salubridad, habitabilidad y ornato, dotando al barrio de los equipamientos necesarios*, pero que a la vista de los hechos no se han llevado a cabo.

3. CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS

El ámbito de estudio, presenta unas características demográficas similares al de otras áreas urbanas consolidadas desde muy antiguo, determinadas por su escasa población (según datos de 2010 el número de habitantes del sector se cifra en 288 habitantes, un 27% del total del barrio que asciende a 1.052 vecinos).

Las causas que explican esta pauta de crecimiento habría que buscarlas en una serie de factores diferenciales de esta área, como es la tipología edificatoria dominante constituida por viviendas de una o dos plantas, lo que conlleva menor número de personas por parcela edificada, el estado de la edificación, en algunos casos ruinosas y abandonadas, y los solares vacíos que se localizan en el perímetro analizado.

En cuanto a la composición por edad, esta sección urbana presenta una estructura envejecida, tal como puede apreciarse en la pirámide de población adjunta que muestra un conjunto de jóvenes, de 0-19 años, que representa el 20,8% del total, con una base muy reducida lo que denota bajas tasas de natalidad. Un grupo de población adulta, entre 20 y 60 años, que absorbe el 59,7%, con un mayor número de varones que de mujeres en edad de trabajar. Y un colectivo de mayores de 60

años que supone el 19,4%, y con un predominio claro de mujeres sobre hombres.

Esta estructura demográfica condiciona una serie de rasgos específicos, como es un mayor porcentaje de jubilados y de personas mayores dependientes y un nivel de instrucción de baja formación, donde destaca un número significativo de analfabetos. Todo esto evidencia que nos encontramos en un sector de la ciudad caracterizado por la concentración de población con un nivel socio cultural bajo y escaso poder económico, tal como corresponde a zona donde sigue predominando la clase proletaria⁴.

4. LA MORFOLOGÍA ACTUAL

La morfología urbana actual del área, comprendida entre la calle real de San Juan al norte, la calle cruces de San Juan al sur y este y la calle Aries al oeste, aparece formada por un entramado de calles y callejones densos y pequeños que han seguido manteniendo su configuración original, ya que dentro de los procesos de crecimiento urbano, los espacios públicos son los más estables y menos sometidos a cambios a lo largo del tiempo (ESTEBAN y NOGUERA, 2004). Y por un espacio privado, configurado por manzanas de formas y tamaños diversos predominando las de formas trapezoidales o en longueros. Dentro de las manzanas, y dada la ausencia de parcelación previa, los solares se han ido constituyendo sin un esquema de organización interna, ni instrumento regulador, adaptándose a las necesidades que van surgiendo y a la forma de las manzanas, tal como se muestra en la Figura 2.

4.1. EL TRAZADO VIARIO

La configuración del trazado viario ha estado condicionada a la forma del relieve y, al igual que ha sucedido en otros centros históricos, a la manera en que se concibió el espacio público en su momento, no como una red funcional ligada a los sistemas de transporte que hoy conocemos, sino como un medio sólo de acceso a la vivienda, que va surgiendo prácticamente simultáneo a la edificación, a medida que se necesita nuevo suelo urbano (SOLÁ MORALES, 1997). De ahí que en ninguna de las calles se diferencien los dos sistemas reglamentarios: aceras para los peatones y calzadas para la circulación, al ser casi todas las calles peatonales.

Este entramado viario formado por un conjunto caótico de calles y callejones, de anchura y tamaño variable, de trazados quebrado y curvilíneo y con fuertes pendientes, constituye uno de los principales problemas urbanos con los que se enfrenta el barrio de-

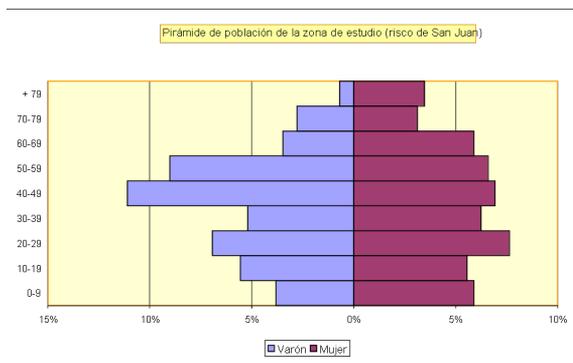


Gráfico 1. Pirámide de población del sector de estudio 2010.



Figura 2. Delimitación y morfología de la zona en estudio.

bido no solo a las dificultades de adaptar este callejero a las condiciones de vida actuales, sino también a la situación de deterioro en que se encuentra⁵.

4.1.1. TIPOS DE CALLES

Dentro de este complejo y denso entramado de calles, con predominio de las de tipo peatonal, se ha establecido una jerarquía funcional y dimensional en función del tipo de calle y del papel que juega dentro de la red urbana, tal como puede apreciarse en la Figura 3.

- El primer nivel se corresponde con la calle de San Juan que da entrada al barrio y que es la única de acceso rodado y la de mayor dimensión y ancho, en torno a los 5,5 metros, aunque con una alineación poco uniforme ya que va modificando su trazado en función de cómo se ha ido ubicando la edificación. Esta calle principal carece de aceras para el paso de los peatones lo que provoca un enorme peligro para los vecinos que se ven obligados a pasar por ella para entrar o salir del barrio.

- Como segunda categoría se ha seleccionado la calle peatonal que cierra el sector de estudio por el sur paralela a la prin-

cipal con una longitud considerable pero con un contorno muy irregular y con anchos que oscilan entre los 2,5 metros en la parte más estrecha, hasta los 4 metros en los tramos mayores, aprovechando los ensanchamientos como pequeños espacios libres.

- Las calles interiores transversales y paralelas a las dos principales, de pequeño tamaño, alineación tortuosa y trazado quebrado, se han clasificado como peatonales de tercer nivel, con anchos que oscilan entre los 2 y 2,5 metros las transversales, y en torno a los 4 metros algunas de las paralelas, y cuyo desnivel se salva por medio de escaleras o cuestas empinadas. En algunos tramos de estas calles se han constatado graves infracciones derivadas de la invasión del espacio público por construcciones que se han apropiado de la calle, cerrándola e interrumpiendo el paso.

- Finalmente en el último rango se encuentran dos pequeños callejones muy estrechos, de menos de un metro que salen de la principal y que se utilizan como pasillos de entrada a las casas.

4.1.2. TIPOS DE FIRME

En relación al firme, este se caracteriza por el fuerte deterioro, debido a los malos

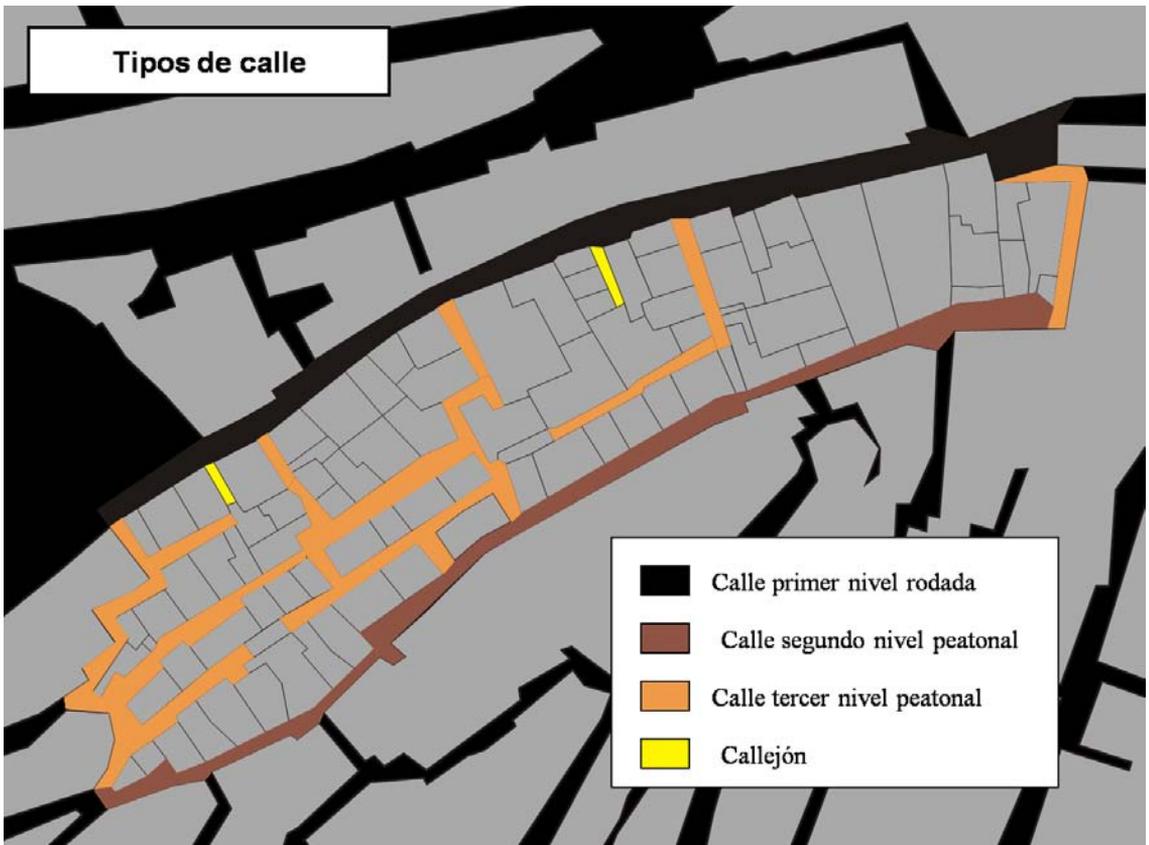


Figura 3. Tipos de calles.

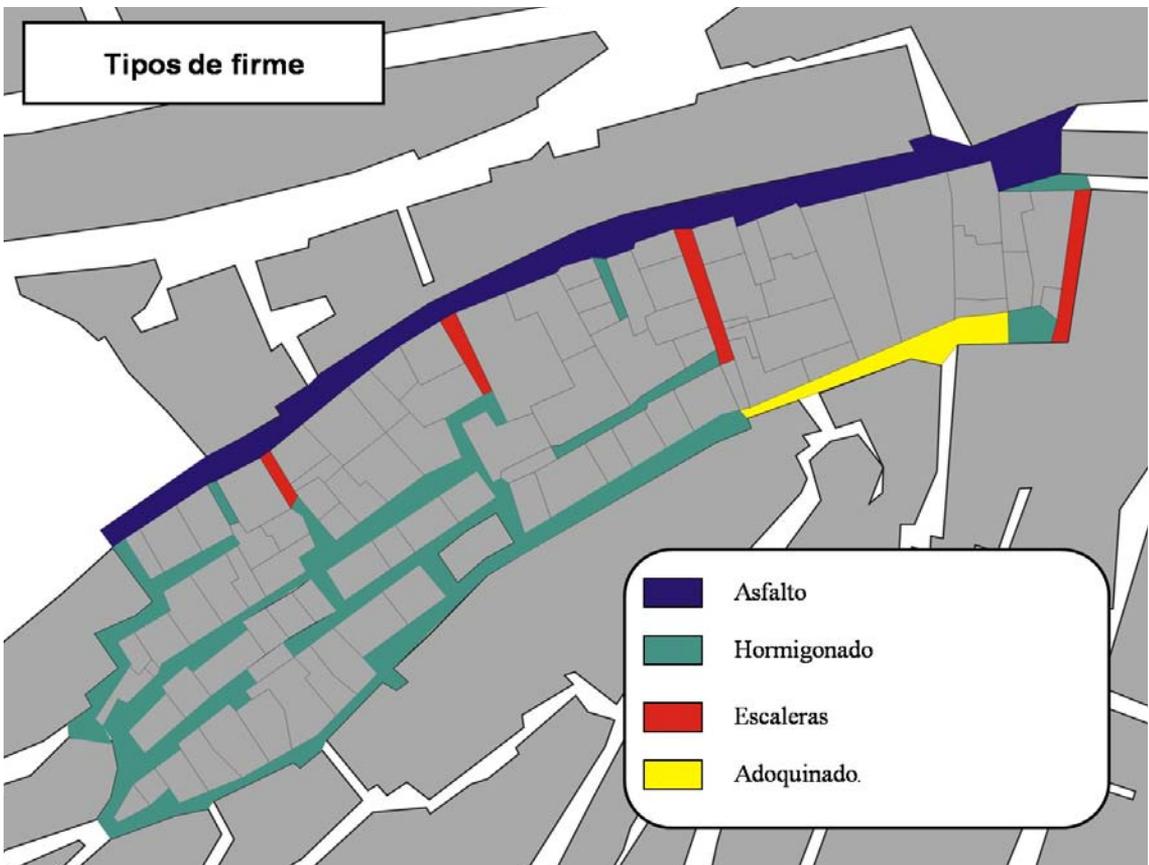


Figura 4. Tipos de firme.

materiales y a la situación de abandono en que se encuentran, y por la escasa uniformidad del mismo ya que se mezclan diferentes materiales a modo de pegotes.

A la vista del plano adjunto (Figura 4) se observa como la única calle asfaltada es la rodada que da entrada al barrio, aunque el asfalto presenta numerosos parches y no tiene pintadas las indicaciones de tráfico, ni dispositivos de disminución de velocidad, sobre todo teniendo en cuenta que es una travesía sin aceras por donde entran todos los coches al barrio.

La mayor parte de las calles peatonales que dan acceso al interior del recinto urbano utilizan como firme hormigonado, pero de mala calidad, que en muchos casos presentan desperfectos que son reparados por los propios vecinos, colocando baldosas sueltas, o del mismo material que la fachada, a la entrada de las casas, lo que se ha convertido en una señal de diferenciación.

Las calles transversales que salen de la principal, dado su gran desnivel, utilizan escaleras para acceder a la zona alta, aunque no todas tienen los escalones en buen estado ni están provistas de los pasamanos necesarios para poder transitar por ellas. Por último solo existe adoquinado en un tramo de la calle peatonal principal.

4.2. EL ESPACIO CONSTRUIDO

La edificación, que al igual que el trazado viario ha surgido sin un concepto de planificación y con una organización del suelo muy relacionada con las condiciones del emplazamiento, ha tenido un proceso de formación marcado por la simple yuxtaposición de viviendas dentro de las parcelas que se construyen buscando el máximo aprovechamiento del solar, sin ningún tipo de control geométrico y sin guardar una alineación regular con respecto a la calle, dando lugar a una construcción densa y constreñida, en muchos casos, con falta de salubridad y ventilación.

Desde el punto de vista funcional este espacio presenta un uso meramente residencial ya que todas las construcciones se destinan a esta actividad, detectándose una ausencia total de equipamientos, deficiencia que viene de antiguo y que todavía no se ha solucionado, lo que empobrece su estructura dotacional al no contar con esos elementos claves de carácter público. Asimismo muestra un déficit importante en materia de servicios terciarios ya que solamente se ha contabilizado un comercio en todo el ámbito de estudio.

4.2.1. LA TIPOLOGÍA EDIFICATORIA

Este espacio construido, con una lar-

ga trayectoria en el tiempo, ha ido experimentado importantes cambios tipológicos (desde las casas cuevas primitivas, a los portones, pasando por todo un muestrario de vivienda popular) y de sustitución edificatoria, a medida que se han ido reemplazando las antiguas edificaciones por otras nuevas. Sin embargo, a pesar de estas renovaciones relacionadas con la capacidad de cualquier espacio a la transformación, ello no ha implicado una pérdida de identidad ya que el sector ha seguido manteniendo como tipología edificatoria la vivienda unifamiliar entre medianeras, de una y dos plantas, aunque también se detecta la presencia de edificaciones nuevas de tres alturas, tal como se representa en la Figura 5.

- Las viviendas de una planta, o casa terrera, constituyen el tipo predominante, sobre todo en las calles interiores, y en menor medida en la calle principal, donde ha habido más renovaciones, localizándose en general sobre parcelas de pequeño tamaño. Este tipo de edificaciones se construyeron en su mayor parte entre 1900 y 1950 y constituyen ejemplos de arquitecturas populares, quedando incluso vestigios de antiguos portones, en general en un estado de conservación muy precario, aunque también hay algún ejemplo de rehabilitaciones de calidad.

- Las construcciones de dos alturas, que en algunos casos son de nueva planta y en otros antiguas casas a las que se ha agregado una planta más, se localizan de forma más llamativa en la calle que da entrada al barrio sobre solares de mayor dimensión, dándose algunos casos donde debido a la pendiente presentan un frente de una planta y el otro de dos.

- Las edificaciones de tres plantas de carácter plurifamiliar son más puntuales y presentan diferentes tamaños y formas en función del solar y del momento de su construcción, en su mayor después de los años sesenta. Esta tipología de edificio que sustituye a las antiguas viviendas supone una ruptura con el modelo tradicional al aumentar el volumen edificado, lo que plantea problemas de adecuación con la calle, sobre todo teniendo en cuenta la dimensión de las mismas, contradiciendo además uno de los objetivos del Plan Especial de Reforma del barrio que es *mantener la tipología de la zona para conservar su idiosincrasia*.

Finalmente resaltar dentro del conjunto edificado la presencia significativa de solares sin construir, de importante tamaño actualmente utilizados como escombreras, que los vecinos reivindican utilizar no para nuevas construcciones sino para la localización de equipamientos. También se detectan construc-

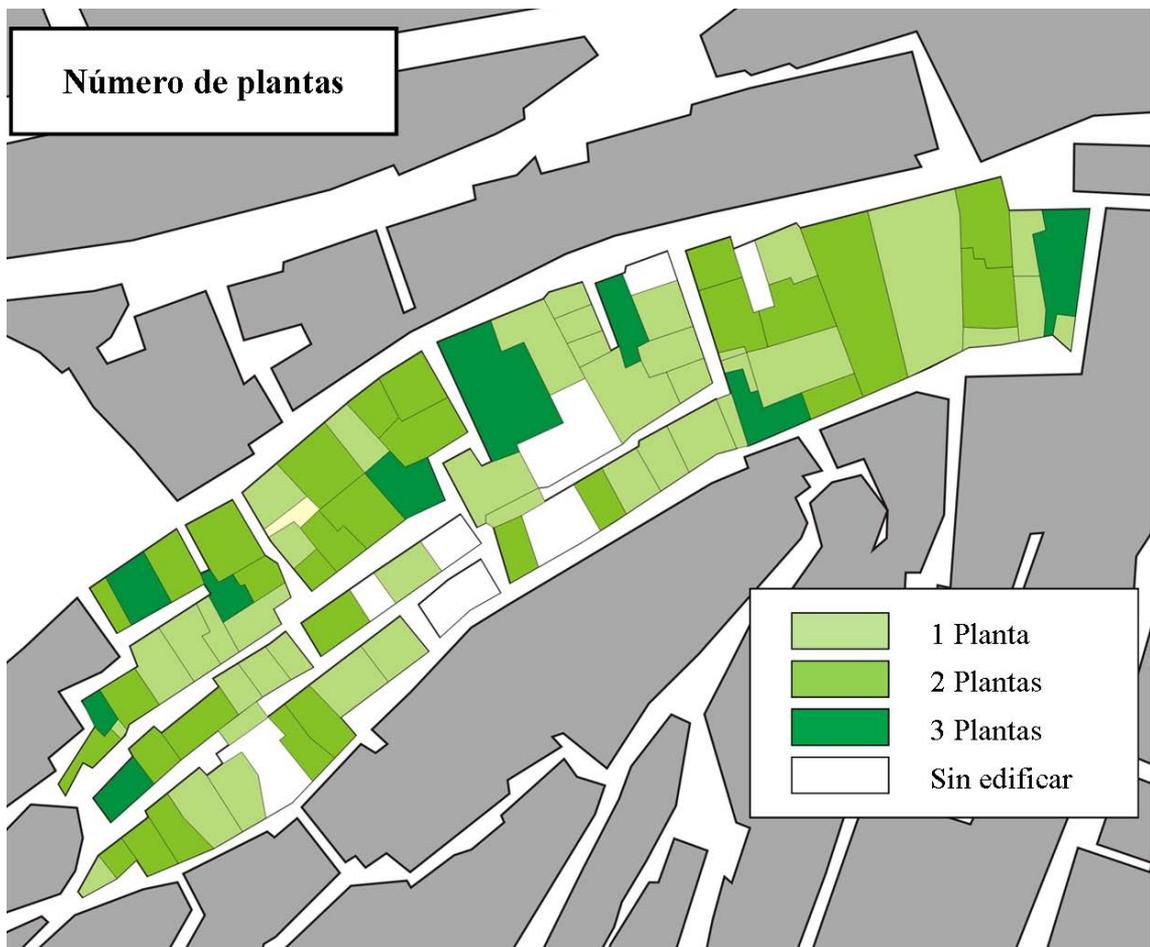


Figura 5. Número de plantas.

ciones insertas en parcelas de tamaño mínimo que no cumplen los requisitos de edificabilidad, así como el fenómeno ya comentado de ocupación de calles y callejones por pequeñas construcciones que se han apropiado de parte del espacio público y que habría que derribar para volver a recuperar el tramo de calle ocupado.

4.2.2. ESTADO DE LA EDIFICACIÓN

El conjunto arquitectónico presenta en general un estado de conservación regular debido a problemas técnicos ligados a la antigüedad y a las características de la construcción, en su mayor parte levantada con materiales malos y baratos, aunque no siempre el deterioro está relacionado con el año de construcción ya que hay edificaciones antiguas que han mantenido mejor el paso del tiempo que las más recientes. No obstante, casi todas necesitan mejoras técnicas y un adecentamiento a base de pintado y encalado que revitalice su carácter, buscando una identidad en el tratamiento de las fachadas, ya que si no el espacio edificado va abocado a la degradación, tal y como se manifiesta en algunas viviendas, en muy mal estado e incluso ruinosas, que necesitan ser sustituidas.

5. EL MOBILIARIO URBANO

Se define como mobiliario urbano el conjunto de elementos que forman parte del paisaje de una ciudad y que se instalan en el espacio público para servir de utilidad al ciudadano afectando al orden, confort de sus habitantes y calidad de vida. (FERNÁNDEZ REBOLLO, 2005).

En el caso que nos ocupa la zona presenta un mobiliario urbano precario, desigual, poco ordenado y muy constreñido, de tal manera que todos los elementos parecen amontonarse sin un orden claro como consecuencia de la configuración del trazado viario, pero también de la improvisación y del olvido a que se ha visto sometido este barrio.

De la lectura del plano adjunto, Figura nº 6, se destaca la presencia de contenedores de residuos sólidos localizados sólo en la calle principal debido a su mayor anchura. Sin embargo, su número es, a todas luces, insuficiente para dar salida a la recogida de basuras, sobre todo teniendo en cuenta las cuestas y escaleras que hay que sortear para trasladarla hasta estos contenedores. A ello se une que no existe ningún tipo de dispositivo para la recuperación electiva



Foto 1. Ejemplo de vivienda popular de una planta.

de envases, vidrio, y papel y cartón⁶.

El alumbrado compuesto por farolas en fachada se ubica por todas las calles, aunque en algunos tramos la red de alumbrado es insuficiente para iluminar convenientemente la zona, sobre todo teniendo en cuenta los recovecos que dibujan las calles y la difícil accesibilidad.

Los maceteros son abundantes, sobre todo en la calle peatonal principal y en algunas de las transversales, donde se aprovecha los recodos más anchos para colocar este tipo de ornato, muchos de los cuales son improvisados por los propios vecinos, de ahí que no se ubiquen con un orden lógico, ni guarden ninguna homogeneidad en su diseño. En este sentido es indudable que existe una costumbre muy arraigada en la población de engalanar con macetas y tiestos calles y fachadas (de hecho en una de las calles hay una placa que recuerda que fue premiada por su ornato con motivo de la festividad de San Juan).

Los bancos, al igual que los maceteros, se localizan en las calles más anchas aprovechando la formación espontánea de espacios libres, aunque sin guardar una regularidad ni en su ubicación ni en su diseño ya que aparecen desordenados y en mal estado.

Finalmente, el barrio no escapa al desastroso sistema de cables aéreos que se entrecruzan por todas las calles, además de



Foto 2. Ejemplo de construcción invadiendo espacio.



Foto 3. Edificación en mal estado de conservación.

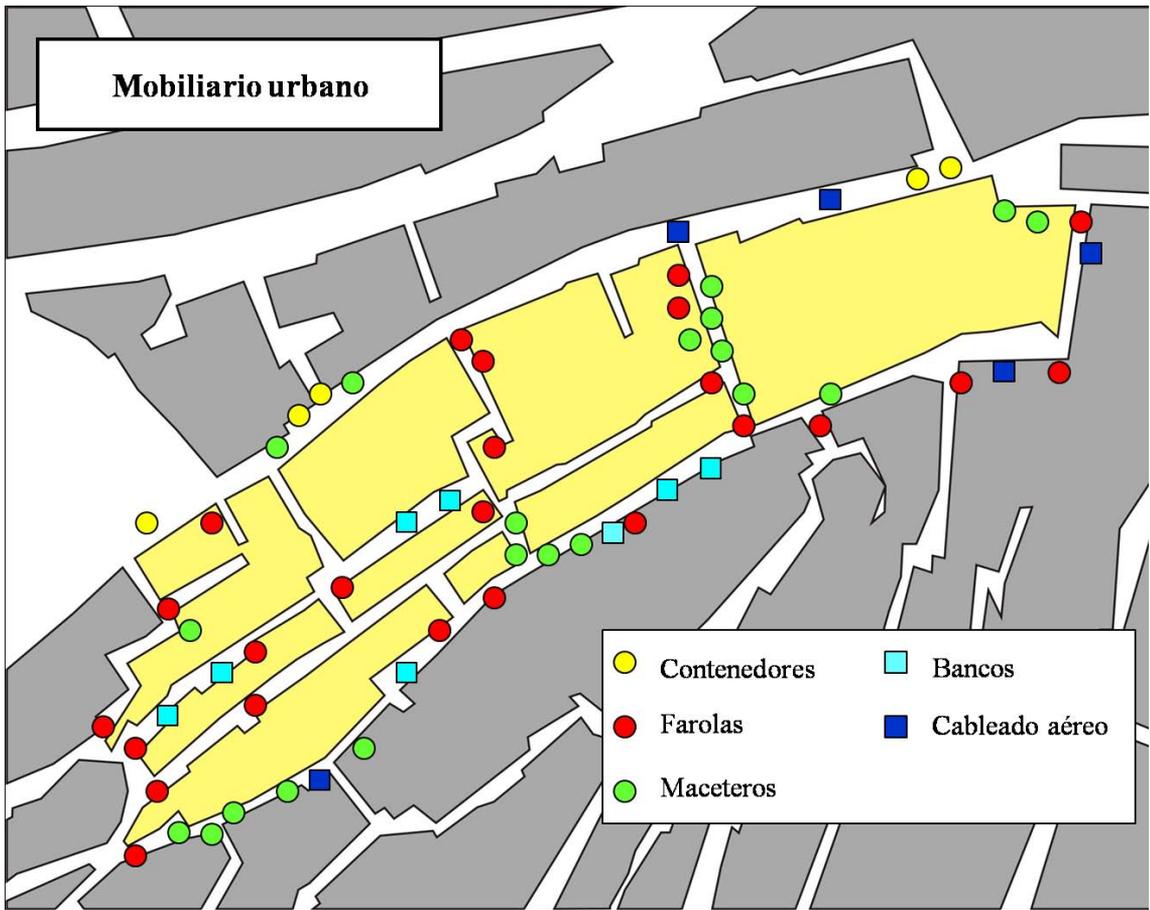


Figura 6. Mobiliario urbano.

discurrir por fachadas, y que comprende tanto postes de electricidad como de teléfono, lo que supone un enorme impacto visual, aparte de la inestabilidad, ya que el despegue de uno de esos cables puede interrumpir el servicio de luz, teléfono, etc. La solución para ello es soterrar todo el cableado, operación que se está llevando a cabo en el casco antiguo de Vegueta, que ha intensificado estos trabajos sobre todo de cara a su candidatura como ciudad patrimonio de la humanidad. En el Risco de San Juan este tipo de operaciones está todavía lejos de realizarse, a pesar de ser una vieja aspiración de todos los barrios antiguos.

6. LAS PROPUESTAS

Las propuestas que se adjuntan en materia de dotaciones y mobiliario urbano, son el resultado de haber analizado las principales deficiencias del sector, haber entendido y escuchado el sentir de los vecinos en sus justas reclamaciones, y utilizar el sentido común para buscar soluciones. Estas soluciones no radican tanto en la realización de grandes inversiones, sino en reformas, adaptaciones y aprovechamientos de elementos existentes, y en la introducción de otros nuevos para hacer frente a las necesidades que tiene este barrio para incorporarse a la vida urbana moderna

y salir del olvido y marginación. De ahí que haya sido fundamental la comprensión del espacio urbano en su conjunto y una visión clara y detenida de los componentes que se van a introducir y donde van a ser ubicados, teniendo además en cuenta la economía y racionalización en su diseño y la funcionalidad e integración con el entorno.

6. 1. LA MEJORA DEL MOBILIARIO URBANO

La organización y renovación del mobiliario urbano es una de las operaciones



Foto 4. En la imagen se observa una de las calles del sector donde destaca el firme con parches, maceteros y bancos sin orden, y el cableado aéreo.

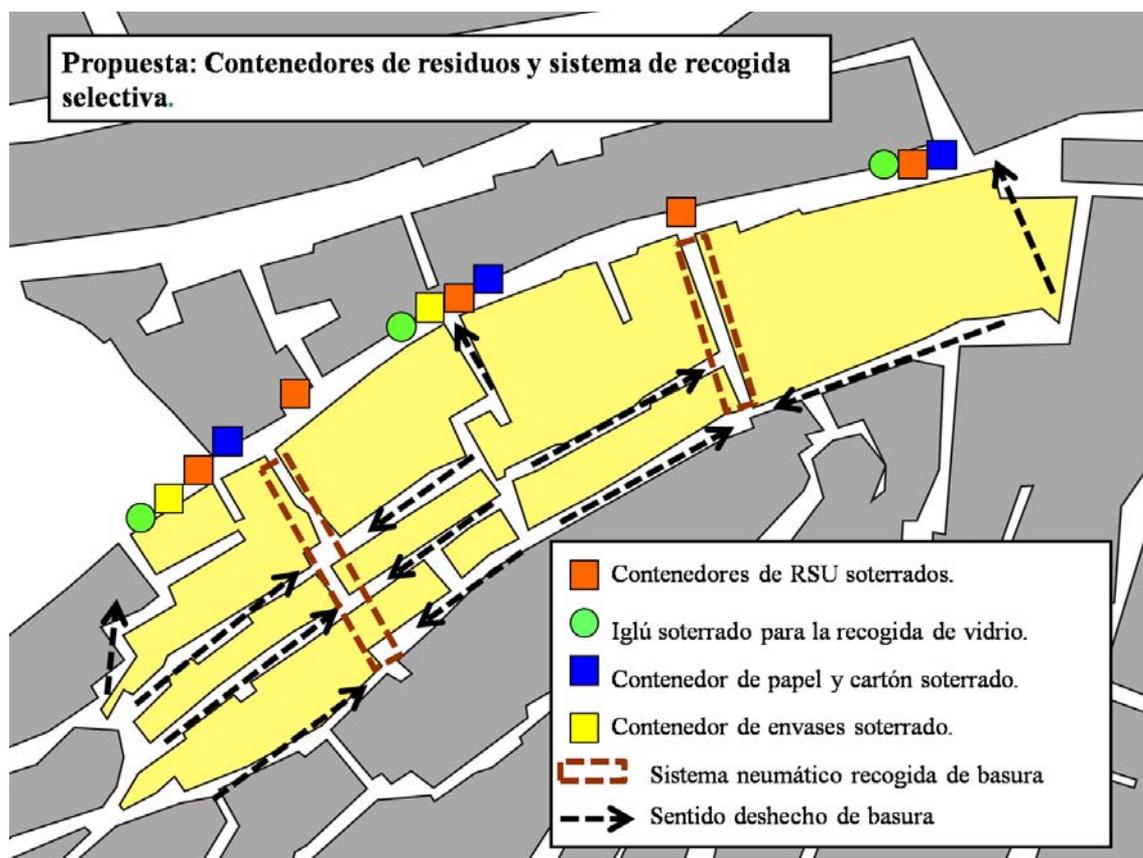


Figura 7. Propuesta recogida de basura.

urbanísticas que más pueden ayudar a mejorar la calidad de vida de un barrio, sobre todo cuando se trata de sectores degradados, con deficiencia de elementos, deterioro de los mismos, y con un espacio público muy constreñido por el tamaño de las calles.

En este sentido, las mejoras no consisten tanto en introducir nuevos elementos ornamentales que llenen el espacio público de bancos, maceteros alumbrado, etc, sino de ordenar su ubicación y elegir aquellos que mejor se adaptan a las peculiaridades específicas del lugar, es decir que armonicen con la estética ambiental y contribuyan a proporcionar un entorno acogedor sencillo y cómodo. (FERNÁNDEZ REBOLLO, 2005).

Para plasmar esta cuestión en el sector de estudio, hemos creído más conveniente cartografiar la ordenación de cada uno de los elementos del mobiliario urbano de forma pormenorizada.

- En lo que respecta al sistema de contenedores existentes en la actualidad, caracterizado por la escasez de los de residuos sólidos, y la ausencia de mecanismos para la recogida selectiva de plásticos, vidrio y papel, se proponen una serie de medidas tendentes a optimizar este servicio público, manteniendo la localización en la única vía rodada del barrio, dada la estructura de calles y la pendiente existente, pero mejorando su localización y

diversificación.

La solución, tal como se muestra en la Figura 7, consiste en mantener los contenedores de residuos sólidos existentes en la actualidad pero soterrados, e incorporar iglús y resto de elementos selectivos también bajo suelo. Asimismo y para solventar la dificultad para trasladar la basura desde las zonas más altas hasta dichos puntos, debido a la pendiente, estrechez de las calles, y presencia de escalones, se propone un sistema neumático de desplazamiento aprovechando dos de las calles transversales más anchas, indicando, asimismo, el sentido lógico de eliminación.

- En relación a la iluminación, la zona posee un sistema de farolas en fachada que alcanza prácticamente a todo el sector, aunque en algunos tramos, debido a lo tortuoso del trazado, el alumbrado es insuficiente quedando parte de las calle a oscuras. En este sentido la solución consiste en incorporar nuevas farolas en dichos tramos de tal manera que la iluminación sea uniforme en todo el sector (Figura 8).

- En lo referente a los elementos de vegetación, tal como se indica en la Figura 9, la medida consiste en ordenar los maceteros en las calles que lo permitan, alineándolos de manera más lógica para evitar su amontonamiento, y unificar su diseño para que el conjunto sea más homogéneo. Asimismo se anima a

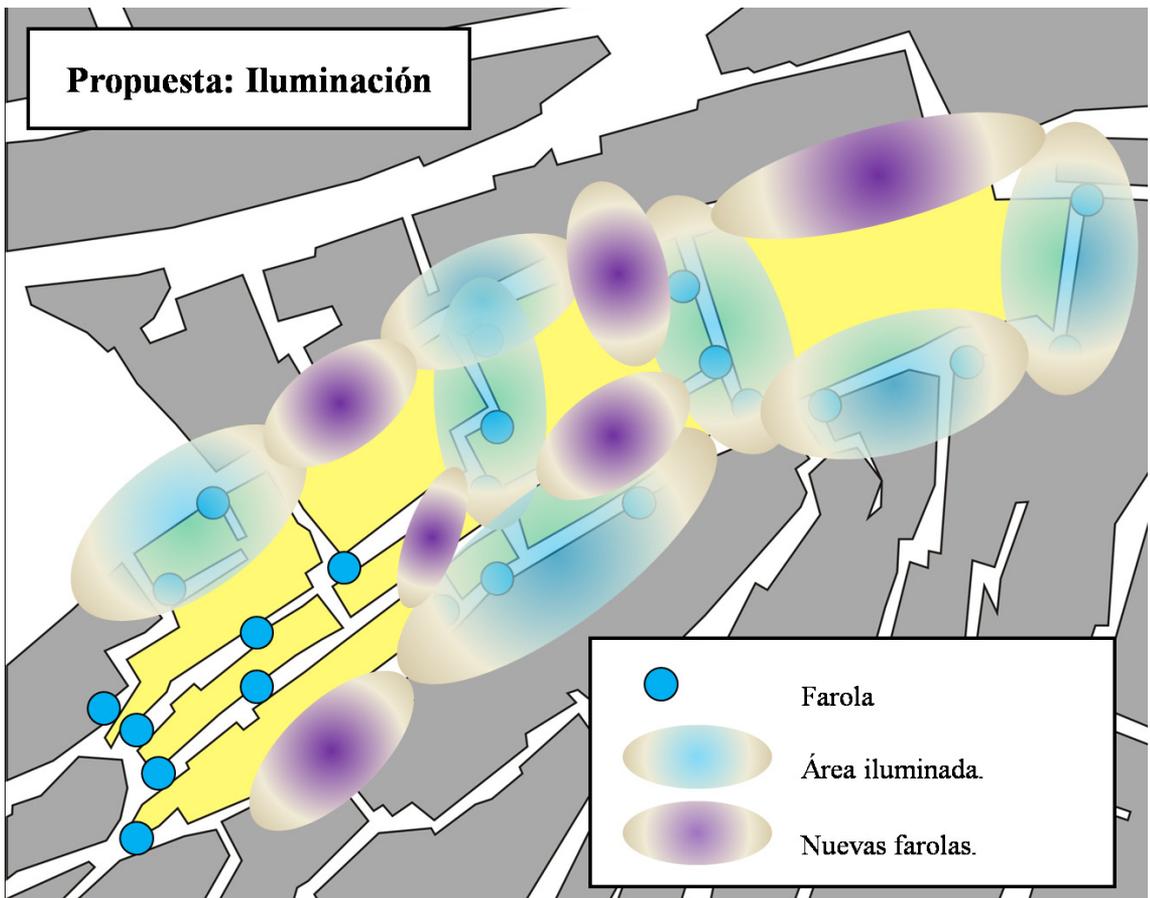


Figura 8. Propuesta de iluminación.

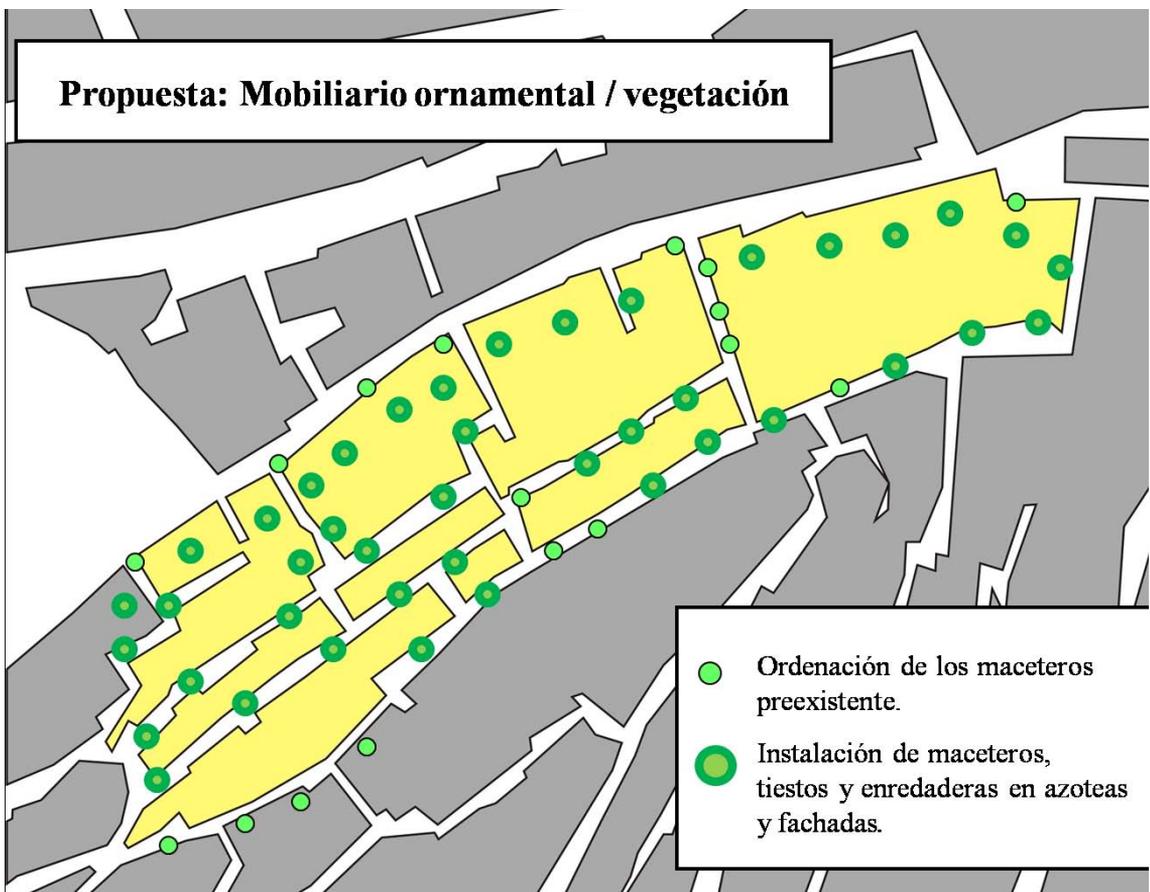


Figura 9. Propuesta de vegetación.

incorporar en fachadas y azoteas maceteros y tiestos, ya que a falta de plazas y espacio verdes propiamente dichos, estos elementos de vegetación, en muchos casos ya introducidos por los propios vecinos, pueden suplir esta deficiencia y actuar como elementos de verdor y embellecimiento, aparte de recuperar una costumbre muy arraigada antaño en las casas terreras de utilizar las azoteas como cubierta con plantas y evitar que estas se conviertan en zonas de desechos.

Finalmente para mejorar el sistema de bancos que aparecen actualmente sin orden en su localización y diseño, y en mal estado de conservación, la solución radica en emplazar nuevos bancos con una ubicación más sistemática en calles longitudinales y bocacalles, de tal manera que el conjunto de bancos cumpla uno de los requisitos fundamentales del mobiliario urbano como es la utilidad, sobre todo en zonas de pendiente tan pronunciada, y la sencillez en su diseño para que se adapte a la anchura de las calles (ver Figura 10).

6. 2. LAS PROPUESTAS DOTACIONALES

La mejora en materia de infraestructuras y equipamientos es uno de los principales retos a solucionar para corregir la disfuncionalidad que presenta la zona en materia de dotaciones, siendo la administración pública quien

tiene la obligación de dar respuesta a estas deficiencias que viene arrastrando desde antiguo, aunque a efectos de este trabajo vamos a señalar las que, según nuestro criterio, son prioritarias y factibles de llevar a cabo, si existe voluntad política para hacerlo.

En lo relativo al trazado viario y para regenerar el estado de las calles, se propone adoquinar todas las calles peatonales para dar uniformidad al trazado y recuperar el adoquín como material que mejor se adapta a este tipo de calles.

En segundo lugar se indica asfaltar la calle principal y construir aceras para los peatones, que hoy en día están totalmente desprotegidos frente al tráfico que circula por la zona⁷.

En la línea de solucionar el problema del tráfico y el estacionamiento de vehículos, uno de los grandes males que afectan a la zona y que constituye una de las demandas más solicitadas por los vecinos, debido a la imposibilidad de tener garajes o aparcar el coche en la calle, se plantea la construcción de un aparcamiento de importante tamaño en el extremo oeste del sector aprovechando la existencia de un gran solar.

En el interior del espacio urbano y para suplir las deficiencias en materia espacios libres se opta por aprovechar la existencia

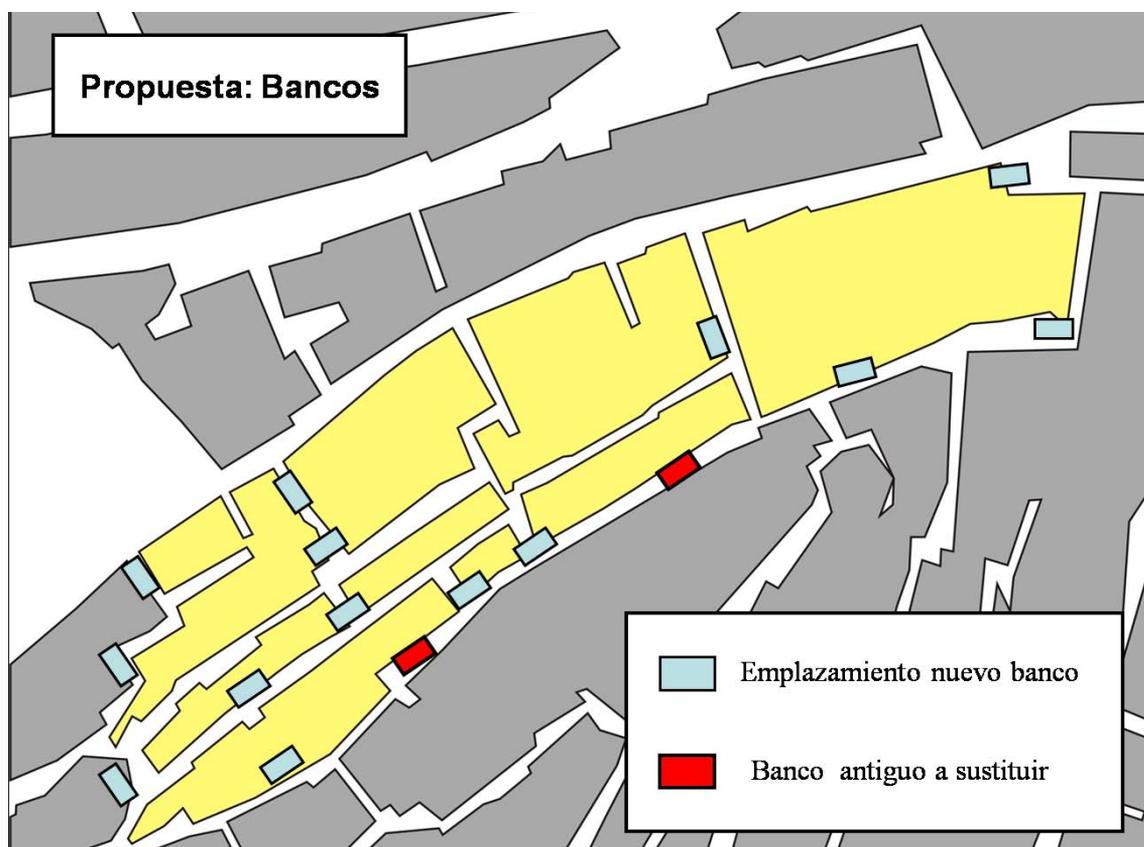


Figura 10. Propuesta de bancos.



Figura 11. Propuesta dotacional.



Foto 10. Estado que presentan los solares vacíos.

de solares de cierto tamaño, que actualmente aparecen como zonas de desecho y basura, para reconvertirlos en espacios ajardinados, mientras los propietarios deciden que hacer con ellos. El acondicionamiento de estos vacíos urbanos que hoy por hoy constituyen un foco de peligrosidad e inmundicia, crearía elementos de verdor dentro de la masa edificada, paliaría al menos de forma temporal la falta de espacios libres, y sería una llamada de atención al ayuntamiento para que finalmente dejara uno de estos solares como parque público⁸.

Junto a estos espacios verdes también se insta a aprovechar otros solares vacíos para la instalación de dotaciones de carácter social, inexistentes en la zona, como son un centro asistencial donde atender las necesidades de la población, y un local de reunión de para mayores.

Finalmente, y con un carácter de tipo cultural, se maneja la posibilidad de instalar un pequeño museo pictórico como reconocimiento al legado de los pintores indigenistas que contribuyeron con su obra plástica al conocimiento del paisaje urbano de Los Riscos, lo cual aparte de enriquecer el legado cultural de nuestra ciudad, permitiría incorporar este barrio a los itinerarios turísticos⁹.

7. CONCLUSIONES

Una vez analizada la realidad morfológica y funcional de este sector urbano y diseñadas las propuestas dirigidas a subsanar las deficiencias que demandan mayor urgencia destacamos lo siguiente:

1º Las mejoras planteadas para este sector podrían hacerse extensible a todos los Riscos, lo cual significaría una oportunidad para convertirlos en mejores barrios donde vivir:

a) potenciando su personalidad como unidades residenciales singulares, sobre todo teniendo en cuenta su privilegiada localización.

b) corrigiendo sus debilidades, resultantes de su especial configuración y estructura morfológica muy diferentes al resto de la ciudad.

c) aprovechando sus fortalezas, derivadas del sentido de pertenencia y afección que tienen los vecinos con el lugar, pero reforzando las Asociaciones Vecinales para consolidar estos cambios

2º Partiendo de la base que por su tradición histórica y por su significado urbano estos barrios tendrían que tener un tratamiento especial por parte de los organismos públicos que son los que tienen la obligación de dar respuesta a las necesidades básicas urbanas, también es cierto que en su recuperación también debería participar la iniciativa privada mediante la incorporación de mecanismos económicos y fiscales para dinamizar los cambios y diversificar las funciones urbanas.

3º Una última solución que permitiría garantizar las operaciones de mejora y revitalización de estos sectores urbanos sería integrar Los Riscos en el ambicioso "Proyecto Urbano del Guinguada", por su situación en las laderas del citado barranco y por formar parte de este ámbito paisajístico.



NOTAS

¹ Estos primeros habitantes proceden asimismo del centro histórico del que son expulsados tras la reconstrucción de la ciudad, y están formados por representantes de diferentes oficios: criados, artesanos, jornaleros, pescadores, etc. Ascanio Sánchez y Amador Armas, 2004, p. 5.

² Este tipo de portones fueron muy populares en los riscos aunque también existen ejemplos en otros barrios de la ciudad baja. Alemán Hernández, 2000.

³ Para ello se formaban las llamadas "juntas de vecinos" para construir las viviendas, lo proporcionaba una cierta cohesión interna de pertenencia a una misma comunidad. Ascanio Sánchez, y Amador Armas 2004, p. 10.

⁴ Según las cifras de 2010 proporcionadas por el Excmo Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el número de analfabetos asciende a 27, los graduados tipo graduado escolar a 212 y los titulados de grado superior a 4.

⁵ Aparte de las dificultades que sufren los vecinos en su día a día, los problemas se acentúan cuando se trata de dar acceso a servicios urbanos, emergencia, transporte público, etc.

⁶ Esta situación se viene arrastrando desde antiguo ya que hasta hace relativamente poco tiempo, según los vecinos más viejos, no existían ni siquiera esos contenedores, depositándose la basura en las traseras de las casas o en espacios comunes entre varias viviendas, lo que traía consigo graves problemas de insalubridad.

⁷ Los vecinos van más allá en sus demandas para hacer frente al peligro que supone caminar por la calle principal pidiendo la ampliación de la misma quitando el muro que se encuentra en uno de sus lados. Y sugieren asimismo para aminorar la velocidad de los coches colocar guardias muertos como elemento disuasorio de frenado.

⁸ Según los vecinos, algunos de estos solares son propiedad del ayuntamiento, lo que de ser verdad, significaría una dejadez de la administración pública para con los vecinos de este barrio. *Canarias7* 7 abril 2010.

⁹ Aparte de estas dotaciones de tipo público, sería necesario fomentar la iniciativa privada para introducir algunos servicios terciarios, sobre todo comercios, ya que tan solo existe un establecimiento comercial en todo el sector de estudio.

BIBLIOGRAFÍA

AAVV (1994) Estrategias de intervención en centros históricos. Colegio de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

AAVV (2000) Ciudades históricas: conservación y desarrollo. Fundación Argentaria

AAVV (2002) La reconstrucción de los centros urbanos. Excmo Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

ALEMÁN HERNÁNDEZ, R (2000) "El origen de la vivienda obrera en Las Palmas 1874-1930" XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas de Gran Canaria pp. 2911-2920

ALONSO HERNÁNDEZ, B. (2007) "Los riscos de Las Palmas: la ermita de S. Juan Bautista" *Vector plus*, pp. 63-69.

ASCANIO SÁNCHEZ y AMADOR ARMAS, P (2004) Entre riscos. Servicio de Cultura. Cabildo Insular de Gran Canaria.

CÁCERES MORALES, E. (1988) "La formación urbana de Las Palmas: una hipótesis de ciudad informal". *Ciudad y Territorio*, número 77-3/ pp. 23-30.

CAMPESINO GONZÁLEZ, A. (1990) "Centro-ciudad y revitalización funcional: las calles peatonales cacereñas de Pintores y Moret". *Ería* número 132 pp. 139-156.

DÍAZ REBECA "San Juan sube la cuesta del olvido" *Canarias7* 7 abril 2010

FERNÁNDEZ REBOLLO, M (2004) "Mobiliario urbano un elemento diferenciador en las ciudades"

Arquitectura del paisaje nº 125 pp. 10-16

GARCÍA Teresa "Los expertos advierten de que urge actuar en los Riscos para acabar con su aislamiento" *La Provincia* 18 de Enero de 2009.

GARCÍA Teresa "Los otros polvorines" *La Provincia* 12 de Julio de 2009

HERRERA PIQUÉ, A. (1978) La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización. Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

MARTÍN GALÁN, F. (1984) La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución. Excmo Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

RAMÍREZ GUEDES, J. "Paisaje y residuo urbano: reciclar los Riscos" *La Provincia* 25 enero 2009

SALVADOR PALOMO, S. (2003) La planificación verde en las ciudades. Edición Gustavo Gili. Barcelona.

SOLÁ MORALES, M.(1997) Las formas de crecimiento urbano. Colección de Arquitectura. Edicions UPC. Barcelona.