

LA AVENIDA MARITIMA DEL NORTE EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (*)

Por MANUEL ALVAREZ LOPEZ-JAMAR

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Las islas Canarias ocupan, dentro del turismo español, un puesto de acentuado privilegio, debido a su largo período estacional que, a tales efectos, comprende, como mínimo, ocho meses de plena estación con marcada tendencia a dilatarse aun dentro de los meses de verano, ya que el poder mágico de su nombre en los países del norte de Europa es evidente y despierta un gran deseo de visitarlas, aun durante los meses de verano, en aquellas clases sociales de dichos países que no pueden utilizar los meses de invierno para el disfrute de sus vacaciones.

Este auge turístico ha motivado un incremento de la construcción, no sólo de las instalaciones hoteleras específicamente dedicadas a tal fin, sino de vivienda en general a consecuencia del aumento del nivel de vida que, en las islas, se ha producido con motivo del turismo en primer lugar y el comercio y otras actividades industriales, pesqueras y agrícolas en segundo lugar, debido a su situación privilegiada y a sus condiciones climáticas y ambientales.

Como es lógico, las dos ciudades más importante del archipiélago, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, han sido las que han acusado esta expansión con caracteres más profundos.

En la ocasión que nos ocupa, en Las Palmas de Gran Canaria se unía a esta evidente necesidad de espacio adecuado para una construcción urbana ubicada en solares a precio asequible, la necesidad de establecer una comunicación fluida entre el tradicional casco de la ciudad y el pujante Puerto de la Luz, unidos hasta entonces por la estrecha calle de León y Castelló como arteria fundamental, con una longitud aproximada de 8 kilómetros.

Por ello, el Ayuntamiento de Las Palmas, que se ha venido caracterizando por su gran dina-

mismo para arbitrar soluciones a las necesidades urbanísticas de la ciudad, concibió la idea de la creación de un conjunto, designado previamente con el nombre de Avenida Marítima de Las Palmas y que, en síntesis, consistía en una vía externa apoyada y defendida por un dique que penetrara en el mar desde el antiguo puerto de Las Palmas a la playa de Alcaravenera y que permitiera establecer un recinto cuyo relleno proporcionara superficie suficiente para crear solares que, por su gran extensión, abaratará el mercado de los mismos fuertemente influido por la escasez derivada de la singular topografía de la ciudad. Con el trazado que se ha ideado se preveía un recinto de 430.000 m² de superficie bruta que, convenientemente urbanizada, permitiría el alojamiento de una población de hasta 34.000 habitantes y, todo ello, sin perjuicio de dedicar a vías, parques, instalaciones deportivas, etc., cuanto una urbanización moderna y amplia pudiera requerir para unas mejores y agradables condiciones de vida. Todo ello sin desatender la muy esencial necesidad de la creación de una amplia vía de comunicaciones que evitara el ahogo de la calle de León y Castillo y el acceso al puerto de La Luz en condiciones de rapidez y confort.

Para el desarrollo técnico de la idea se establecieron un contacto y colaboración muy intensos entre el Ayuntamiento y los técnicos proyectistas y constructores, dando lugar a un proyecto consistente en la construcción de un dique cuyo perfil se aprecia en la figura 1, con un desarrollo en planta cuyo trazado se ve claramente en la figura 2, y cuya longitud aproximada es de 2.600 metros.

Para la ejecución del dique fue necesario el vertido de 1.400.000 Tm de escollera procedente de una cantera situada a 17 Km de distancia en la carretera de Las Palmas al aeropuerto de Gando, constituyendo la obligada, por más económica, ubicación de esta cantera un entorpe-

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la redacción de esta Revista hasta el 28 de febrero de 1972.

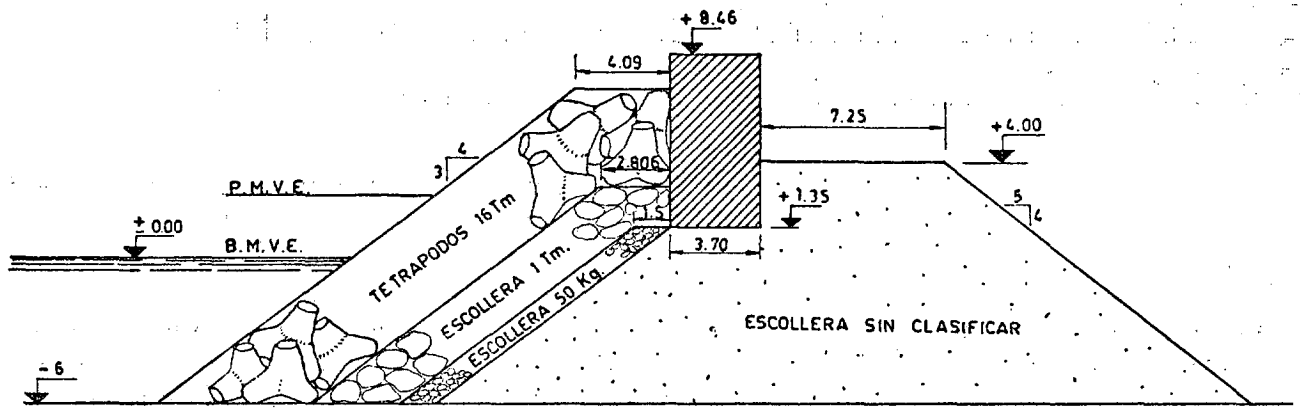


Fig. 1. — Sección tipo del dique.

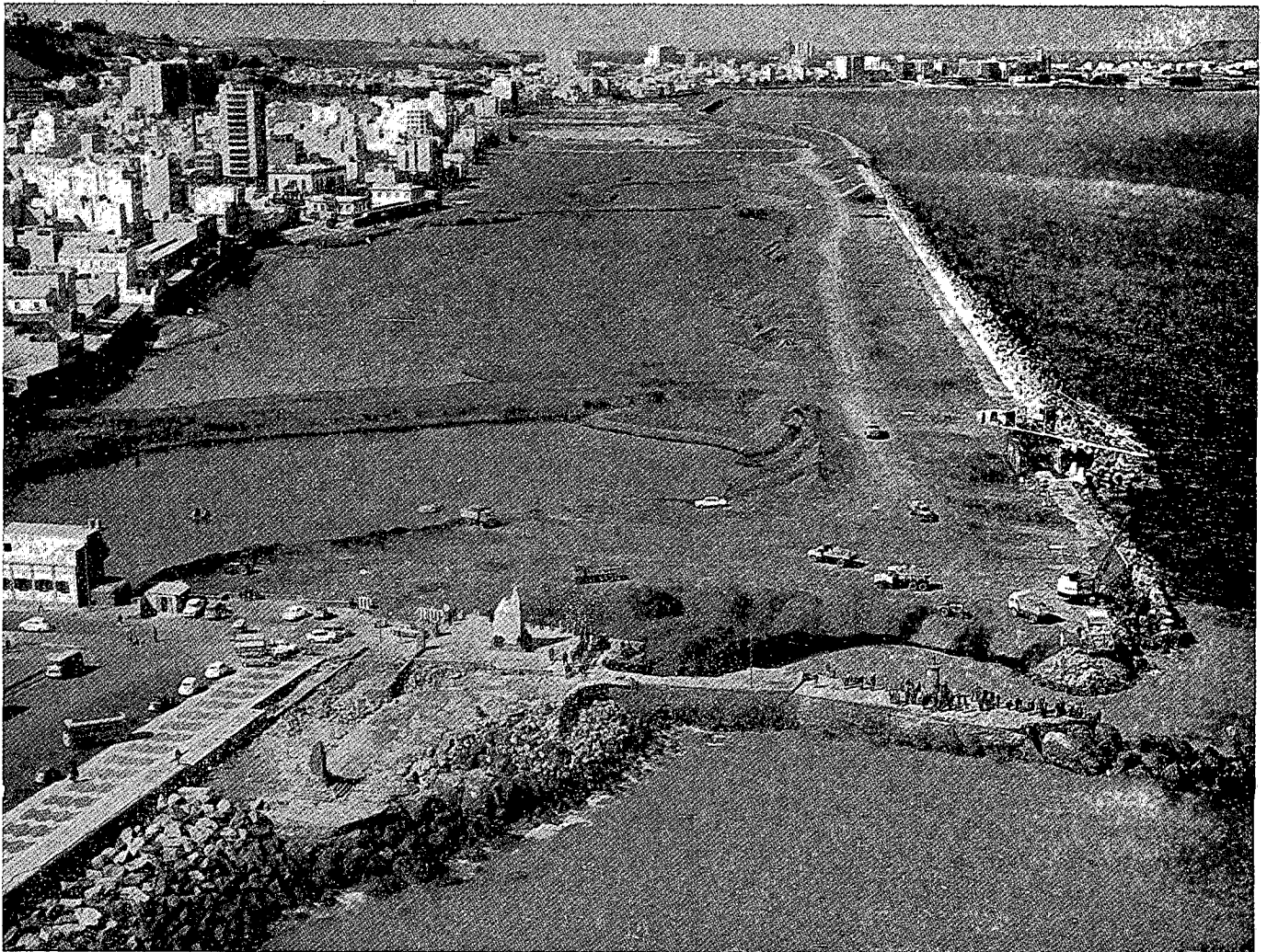


Fig. 2. — Vista general de la obra durante su construcción.

cimiento para el desarrollo de la obra, ya que el transporte de este tonelaje hizo que se hubiera de atravesar entre 90 y 100.000 veces una buena parte de la ciudad con los pesados medios de transporte que la construcción del dique requirió.

El relleno, efectuado por tierra, necesitó el vertido de 2.512.000 m³ de productos obtenidos en su mayor parte de las lavas de La Isleta y el resto de sacaderos, vaciados y derribos procedentes de varios puntos de la ciudad.

Como se aprecia en la sección tipo en las fotografías, el manto exterior del dique se ha eje-

imprescindible y una extensión de 100.000 m² que se dedicó a la construcción de un parque en el centro de la ciudad.

La ejecución de la obra tuvo dificultades, pues aparte la lucha con el mar, obligó a la prolongación a su través de las canalizaciones que evacuaban hasta el mar las aguas pluviales de la ciudad en la parte afectada por la obra, canalizaciones que ahora habrían de atravesar la superficie de los terrenos ganados para llevar hasta el exterior del nuevo dique las bocas de salida de tales conducciones.

Para dar una idea de la necesidad viaria de

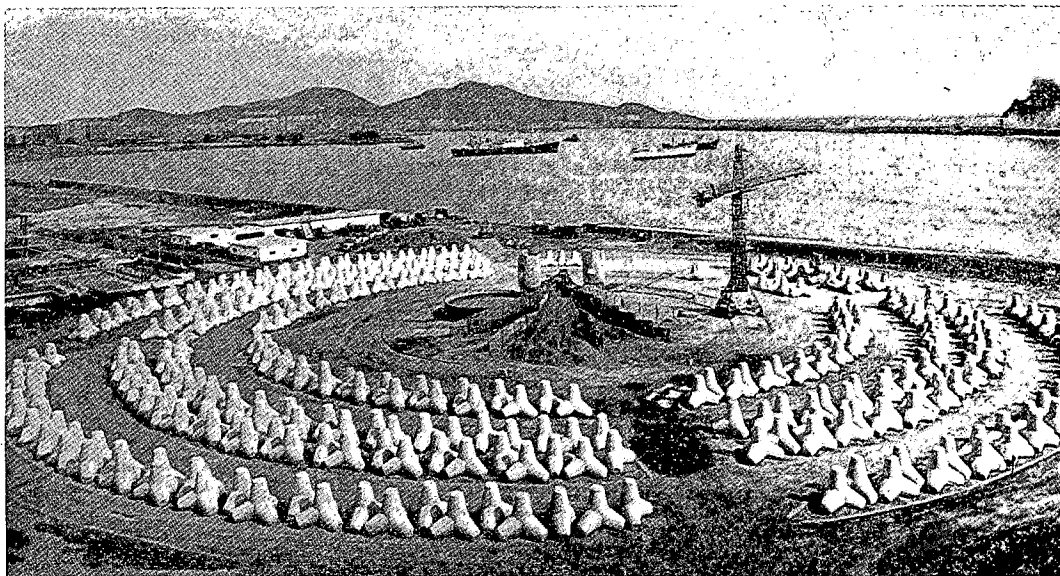


Fig. 3. — Taller de tetrapodos.

cutado a base de una solución de tetrapodos (estudiados y ensayados con la colaboración de la Sociedad Sogreah, de Grenoble), cuyas propiedades permiten, para el mismo grado de estabilidad del dique, reducir el volumen del resto de la estructura (núcleo y mantos secundarios) y aumentar el de huecos, en comparación con la solución clásica con manto exterior de bloques primarios.

La obra se concluyó en abril de 1968 y la urbanización de la superficie ganada permitió crear una superficie neta de solares de 134.000 m² aparte la superficie ocupada por la red viaria

esta avenida, baste decir que meses antes de finalizarla, hubo necesidad de habilitar una vía provisional que permitiera la descongestión del tráfico, creciente por días, entre el puerto de La Luz y el núcleo primitivo de la ciudad de Las Palmas.

La Empresa "Dragados y Construcciones" fue la encargada de llevar a cabo el proyecto y construcción de esta importante obra bajo los auspicios y por cuenta del Ayuntamiento de Las Palmas, completándose después, a los efectos viarios, por un concurso totalmente independiente convocado por el Ministerio de Obras Públicas para la ejecución de la autovía.