

## Un estudio de arquitectos propone una red de metro con ocho líneas

ACN Press  
Las Palmas de Gran Canaria

Los arquitectos Vicente Mirallave, Flora Pescador y Ángel Casas, miembros del equipo MPC y autores, entre otros proyectos, del parque marítimo de la Cícer, se adelantan a la propuesta de la red de metro de Las Palmas de Gran Canaria que estudian el Cabildo insular y el Ayuntamiento de la capital y proponen una infraestructura de ocho líneas que cubrirían toda la geografía de la ciudad, desde Jinámar a El Sebadal, de Tafira a Triana y desde Santa Catalina a El Rincón, incluyendo accesos a las medianías y conexiones con toda Ciudad Alta.

La aprobación de la memoria medioambiental por el Consejo de Gobierno insular de Gran Canaria coloca un poco más cerca el tren que comunique el sur de la Isla con la capital. El trayecto contemplado incluye un tramo subterráneo que iría desde la zona de Hoya de la Plata hasta el parque Santa Catalina. La creación de un viario soterrado abre de nuevo el debate sobre la posibilidad o la necesidad de todo un entramado de comunicación bajo la ciudad, un metro.

El Plan Insular de Ordenación (PIO), de momento, se limita a contemplar la comunicación ferroviaria de la ciudad con el sur (primera fase) y el norte (segunda fase), pero esta podría ser la primera piedra del metro de Las Palmas de Gran Canaria. El metro es el medio de transporte público que mejor respuesta da a los problemas de movilidad y colapso que sufren las ciudades, es rápido, eficaz y sostenible pero muy caro; sin embargo, el coste no impide plantear ideas y algunos se han adelantado a imaginarlo.

El estudio de arquitectos MPC tiene su propuesta. Ellos mismo advierten de que no se trata ni siquiera de un proyecto, sino simplemente un esbozo de lo que podría ser la configuración de ocho líneas de metro a 50 años vista. Vicente Mirallave, miembro de este equipo, asegura que la capital ha crecido sin un planeamiento coherente. "En cualquier ciudad primero se tiene que determinar la red de comunicación de transporte público entre las diferentes zonas y a partir de ahí, urbanizar. En Las Palmas de Gran Canaria se ha hecho al revés y ahora hay que adaptarse a la ciudad que existe".

### Los trayectos

Las ocho líneas que plantea MPC son: Jinámar-El Sebadal, ciudad baja (circular), parque Doramas-Santa Catalina (por Ciudad Alta), Primero de Mayo-Campus de Tafira, teatro Pérez Galdós-La Cornisa (por los riscos, Siete Palmas y el hospital Doctor Negrín), El Batán-El Pilar (por Ciudad Alta), Base Naval-La Paterna y Hoya de la Plata-San Nicolás (por el Cono Sur).

Vicente Mirallave señala que es cierto que las ciudades con una orografía abrupta son más difíciles de comunicar pero "hoy en día la tecnología salva cualquier obstáculo geográfico; el mar no supone un problema y los barrancos pueden, incluso, ser una oportunidad como elementos conectores naturales"

Según MPC-arquitectos la puesta en funcionamiento de los dos trayectos que plantea el Cabildo solucionarían muchos de los problemas de comunicación de la isla y respondería con creces a la actual demanda poblacional de la ciudad. La creación de nuevas líneas estaría sujeta a las exigencias de la urbe para determinar estas exigencias.

Lo primero que habría que hacer, según Flora Pescador, también arquitecta de MPC, es una "radiografía" de cómo se mueve la población actualmente y cómo evolucionará en los próximos años, "desarrollar una red de metro tiene que ser un compromiso a largo plazo, que no esté sujeto a un interés político que pretenda obtener méritos dentro de los cuatro años de un mandato".

Ángel Casas, el tercer miembro del estudio MPC, considera que comunicar la capital grancanaria con metro supone un salto de calidad para la ciudad un cambio que también afectaría a la propia sociedad. "Los canarios no son miedosos a la hora de afrontar los cambios, asimilarían la idea enseguida. Pasaríamos de pensar en distancia a pensar en tiempo".

Por eso, agrega Casas, "crear una nueva red de comunicación subterránea abriría nuevas posibilidades en superficie, posibilidades como la peatonalización de barrios, la creación de carriles bici o un servicio de guaguas optimizado, en definitiva, se traduciría en una mejor calidad de vida".