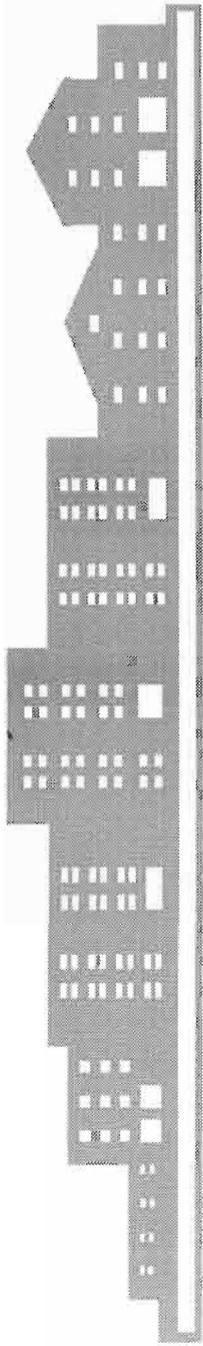


# TODA LA CIUDAD

SAC  
SECCIÓN ARQUITECTURA Y CIUDAD





TODA LA CIUDAD





---

TODA LA CIUDAD

---

Nuestro agradecimiento  
a Editorial Prensa Canaria por la publicación  
en *La Provincia* de los artículos  
que conforman este libro,  
sin cuya inestimable colaboración  
no hubiese sido posible tan alta difusión.



---

TODA LA CIUDAD

---

TÍTULO

TODA LA CIUDAD

CUADERNOS DEL SAC Nº 1

EDITA

SAC

SECCIÓN ARQUITECTURA Y CIUDAD

SECCIÓN DEPARTAMENTAL  
ARQUITECTURA Y CIUDAD

DEPARTAMENTO DE EXPRESIÓN GRÁFICA  
Y PROYECTACIÓN ARQUITECTÓNICA

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TLF.: 45 13 23 ▪ FAX: 45 13 24

PATROCINA

UNELCO, S.A.

© PARA TODOS LOS ARTÍCULOS

DISEÑO Y REALIZACIÓN GRÁFICA

GRAPHOS CANARIAS, S.L.  
Eufemiano Fuentes Cabrera, 30  
Tlfs.: 42 00 10 / 42 01 07 ▪ Fax: 42 01 24  
35014 Las Palmas de gran Canaria

ISBN 84-884 12-24X  
Depósito Legal: G. C.



TODA LA CIUDAD

---

# I N T R O D U C C I Ó N

Dos años después de la publicación de la serie de artículos bajo el título genérico de "Toda la Ciudad" incluidos en el periódico *La Provincia*, de Las Palmas de Gran Canaria, y redactados por los miembros que entonces constituían la Sección Departamental "Arquitectura y Ciudad", del Departamento de Expresión y Proyección Arquitectónica de la Universidad de Las Palmas, "S.A.C.", encabezados por el profesor Sergio T. Pérez Parrilla, es oportuno hacer una revisión de los mismos pero bajo la perspectiva del día de hoy.

Fueron muchos los temas tratados durante más de cuarenta semanas consecutivas en el año 1992, pero uno genérico común a todos ellos los relacionaba entre sí: la ciudad y la intervención en ella. Dada su diversidad, no obstante, podrían reunirse en diversos grupos, que, en síntesis, serían de la manera siguiente:

- temas de contenido teórico.
- temas de crítica y denuncia arquitectónica.
- temas de contenido reflexivo y descriptivo.

Este cúmulo de reflexiones periódicamente expuestos a la opinión pública creemos que ha tenido diferente eco en los diversos tipos de lectores.

Su grado de influencia nunca podrá ser cuantificable; ni siquiera nos atrevemos a afirmar que ciertos cambios producidos en la ciudad provengan de nuestra llamada de atención sobre ellos a lo largo de aquellos meses.

Sin querer ser pretensiosos, sí que creemos que la lectura de estos artículos, contextualizados con el ambiente y la dinámica de la ciudad en el momento de su aparición, dirigió la mente crítica del lector a cuestiones urbanas y arquitectónicas que le preocupaban. Creemos que en su momento hizo pensar al lector que su propio pensamiento crítico y su sentido común coincidían, en muchos casos, con las observaciones y reflexiones que esos artículos manifestaban. También creemos que en algunas ocasiones abrió al ciudadano un horizonte de posibilidades de transformación de la ciudad, siempre bajo la bandera de anteponer el bien común y el deseo de alcanzar una mejor calidad de vida urbana, intentando, al mismo tiempo, concienciar al lector de tales derechos. Se ha propiciado con ello también, contrastar nuestra ciudad con las del resto del territorio español o del extranjero, cuando hemos salido de viaje, con más argumentos de juicio y de reflexión.



## TODA LA CIUDAD

Al mismo tiempo se dio pie a disentir con nuestro pensamiento en algunas cuestiones concretas. Bien haya sido por motivos conceptuales o ideológicos o bien por simple apreciación, creemos que también en esos casos se dio un paso adelante. Respuestas públicas o privadas al respecto, o el simple paso del tiempo, han clarificado muchas de ellas.

Obras que en su día eran motivo de interrogante sobre su propia construcción, por fin, ya están finalizadas o en ejecución: Auditorio, Puente del Rincón, Parque de Santa Catalina con Elder y Miller, el Conservatorio de Música, Peatonalización de Las Canteras, Colectores de la ciudad baja, etc. De ellas se espera el acierto y la bondad de su adecuación cuando de verdad se integren a la ciudad.

Pero otros temas de vital importancia siguen estando vigentes en estos umbrales del año 95. Su crítica, denuncia o reflexión permanecen con la misma actualidad que cuando se escribieron.

Podemos recordar:

- La Idea de Ciudad y el Proyecto Urbano, inmerso en la definición de la identidad de la ciudad.
- Su relación con la concepción de la Ciudad-Puerto y la resolución coherente del Frente marítimo.
- La importancia de lo público en su decidida correspondencia con el Sistema de Espacios Libres, entre ellos, el de La Isleta.
- La propia identidad de Vegueta y su actuación en ella, con sus relaciones de borde con el mar, con Triana, etc. que vuelven a tocar el "escaletric" y la Autovía sobre el barranco.
- La disociación de intervenciones de organismos diversos como son Obras Públicas, Autoridad Portuaria y Ayuntamiento.

La oportuna relectura de los artículos que se acompañan harán reflexionar sobre estas apreciaciones y seguro que abundarán, según el ojo de cada lector, en cuestiones más amplias.

Esta realidad, junto con las transformaciones acaecidas en nuestra ciudad en estos dos últimos años: Centros Comerciales, Circunvalaciones, Proyectos Municipales poco expuestos y debatidos, urgencia de un Plan Metropolitano, el transporte y el aparcamiento, etc., dejan abierto de nuevo el campo de actuación para la manifestación de nuestro parecer, y el suyo, al respecto.

Las Palmas de Gran Canaria, diciembre de 1994

ENRIQUE ROIG GARCÍA

---

Los artículos que se reproducen a continuación son todos los publicados en el citado periódico durante el año 1992 por orden cronológico de aparición, a excepción de los cuatro últimos, que salieron en mayo de 1994, en el mismo periódico, con el encabezamiento común de "Sergio T. Pérez Parrilla, un año después".

*Artículos con temas de contenido teórico:*

"Sobre el lugar de la arquitectura moderna". "Proyecto urbano y forma de ciudad". "De la preservación al reaccionarismo". "El verde en la ciudad: el parque urbano". "El lugar y las ciudades". "El tejido residencial y la forma urbana". "La ciudad-puerto". "La ciudad y el mar". "El frente marítimo y la forma de la ciudad". "El factor de centralidad". "El espacio del turismo".

*Artículos con temas de contenido de crítica arquitectónica:*

"El quiosco de la música". "La Torre China". "Casco histórico y arquitectura". "Retrópolis". "La idea de ciudad y la infraestructura viaria". "El puente del puerto: un sueño realizable". "Historia de dos ciudades". "Contrastes". "El Puerto, la Isleta y la ciudad". "El arquitecto y el emperador de Asiria". "Las Palmas de Gran Canaria verde". "Los bajos comerciales de Triana". "Cuatro fibras de talante musical".

*Artículos con temas de contenido reflexivo y descriptivo:*

"La ciudad y el sistema de espacios libres". "La Plaza de la Feria". "La ciudad Jardín". "El Paseo de Tomás Morales". "El Paseo de Las Canteras". "La Avenida de José Mesa y López". "La autopista del sur". "El lugar de la luz". "Lugares de paseo". "Maspalomas: la construcción de la ciudad del Turismo".



# ÍNDICE POR AUTORES, EN ORDEN CRONOLÓGICO

## SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

TODA LA CIUDAD	13
EL QUIOSCO DE LA MÚSICA	21
LA TORRE CHINA	31
DE LA PRESERVACIÓN AL REACCIONARISMO	39
CASCO HISTÓRICO Y ARQUITECTURA	45
LA PLAZA DE LA FERIA	55
LA IDEA DE CIUDAD Y LA INFRAESTRUCTURA VIARIA	61
LA CIUDAD JARDÍN	71
EL PASEO DE TOMÁS MORALES	81
EL PASEO DE LAS CANTERAS	93
LA AVENIDA DE JOSÉ MESA Y LÓPEZ	97
LA AUTOPISTA DEL SUR	109
LA CIUDAD - PUERTO	117
LA CIUDAD Y EL MAR	121
EL FRENTE MARÍTIMO	127
EL FACTOR DE CENTRALIDAD	131
CONTRASTES	147
EL FRENTE MARÍTIMO Y LA FORMA DE LA CIUDAD	169
¡LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, VERDE!	187
EL ÁRBOL URBANO	191
LOS 'BAJOS COMERCIALES' DE TRIANA	203

## JUAN RAMÍREZ GUEDES

SOBRE EL LUGAR DE LA ARQUITECTURA MODERNA	17
PROYECTO URBANO Y FORMA DE LA CIUDAD	27
LA CIUDAD Y EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	35
RETRÓPOLIS	49
EL VERDE EN LA CIUDAD: EL PARQUE URBANO	65
EL TEJIDO RESIDENCIAL Y LA FORMA URBANA	103
HISTORIA DE DOS CIUDADES	135
EL PUERTO, LA ISLETA Y LA CIUDAD	175

---

## JUAN MANUEL PALERM SALAZAR

EL LUGAR Y LAS CIUDADES	77
CUATRO FIBRAS DE TALANTE MUSICAL	195
¡SER MODERNO!	217

## JOSÉ LUIS PADRÓN RIVAS

EL PUENTE DEL PUERTO: UN SUEÑO REALIZABLE	87
EL ARQUITECTO Y EL EMPERADOR DE ASIRIA	181
CIUDAD DEL MAR: 10 HECTÁREAS DE INCERTIDUMBRE	223

## NIEVES PASCUAL FERNÁNDEZ

EL LUGAR DE LA LUZ	113
--------------------	-----

## ENRIQUE ROIG GARCÍA

LUGARES DE PASEO	141
LA IDENTIDAD DE LA CIUDAD	213

## FRANCISCO J. TRIVIÑO BARRETO

EL ESPACIO DEL TURISMO	153
MASPALOMAS: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DEL TURISMO	161

## MIEMBROS SECCIÓN ARQUITECTURA Y CIUDAD

PÉREZ PARRILLA: EL PORVENIR ES LARGO	209
--------------------------------------	-----

## ANTONIO TRUJILLO GONZÁLEZ

LA CIUDAD PROVISIONAL	229
-----------------------	-----



---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# T O D A   L A   C I U D A D





TODA LA CIUDAD

---

Iniciamos hoy, con frecuencia semanal, una serie de artículos que bajo éste, un tanto surrealista, título, pretende señalar una serie de temas de arquitectura que afecta a la ciudad y a nuestro territorio. Aspectos de naturaleza crítica, proposición de alternativas, glosas de nuestra realidad construida, recuerdos de la historia y comentarios a la actualidad de nuestra arquitectura, serán los temas que abordaremos desde nuestra perspectiva de universitarios, como profesores del Departamento de Proyectos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Como arquitectos comprometidos en la construcción de la ciudad y al tiempo como profesionales de la enseñanza.

Amamos nuestra ciudad y nuestro entorno y creemos por tanto que nuestra opinión, en estos momentos, puede servir para clarificar el complejo panorama de la arquitectura de la ciudad.

Nos proponemos, desde esta sección, comentar los más destacados aspectos de aquellos problemas que afectan a la ciudad: aspectos como la incidencia de la infraestructura viaria en el tejido urbano, las grandes intervenciones de los centros comerciales, la nueva ordenación del muelle Santa Catalina, los problemas de las intervenciones en el casco histórico, la ausencia de un plan, etc., constituirán la base de nuestra crítica; una interpretación de la ciudad-puerto; los sistemas de espacios libres de la ciudad o el lugar de la arquitectura moderna constituirán la base de nuestras proposiciones alternativas; la obra de los principales arquitectos y las incidencias temporales de la construcción de determinados espacios y edificios de la ciudad, serán nuestra pequeña contribución al conocimiento de nuestra historia reciente, y finalmente, el mejor y mayor conocimiento de los espacios y edificios valiosos de nuestra ciudad, constituirá nuestro objetivo de mostrar al ciudadano los aspectos positivos que Las Palmas de Gran Canaria tiene. Aspectos sustanciales, como los comentarios sobre la forma y la idea de ciudad, se complementarán con otros misceláneos sobre usos y abusos en el orden urbano.

No pretendemos entrar en polémica con nadie, sino hacer oír nuestra voz de universitarios, comprometidos en la construcción de la ciudad, respetando todas las opiniones y aceptando previamente todas las críticas que se nos puedan hacer, pidiendo perdón por los errores que podamos cometer. No somos la voz de la Universidad en materia de arquitectura y urbanismo, ni tan siquiera la de nuestro Departamento. Constituimos simplemente un grupo formado por profesores que pertenecemos a la misma cátedra y desde ella pretendemos ofrecer nuestra opinión al ciudadano. Esta sección pretende ser abierta, no sólo a los profesores que aparecemos en el epígrafe, sino sobre todo a cualquier profesor de la Escuela o de la Universidad que se sienta comprometido con los problemas de su ciudad y de su entorno ambiental; desde aquí invitamos a todos a colaborar en una empresa que a la larga redundará en el bien de la colectividad, si con nuestra opinión logramos mejorar el entorno medioambiental de nuestro hábitat.



---

## TODA LA CIUDAD

conformación del tejido urbano. El estudio de los tejidos urbanos, a lo largo del tiempo, determina la consideración de la ciudad como estructura espacial compleja, donde la arquitectura es un elemento básico para su conformación. Nos interesa indagar 'la idea de ciudad'. Esto es, partir de la hipótesis de que la ciudad actual presenta unas carencias en cuanto a su definición formal, en cuanto a su conformación morfológica, consecuencia, entre otras cosas, del desmesurado desarrollo moderno; cualificar e indagar cuáles son los elementos referenciales de la ciudad, será objetivo genérico de nuestra propuesta. La experimentación y análisis de una hipótesis de ciudad subyace en los escritos que ahora comienzan. No surgen esta serie de artículos como algo voluntarioso e improvisados, sino como consecuencia de un amplio debate; una –creemos– profunda reflexión y unas apasionadas discusiones sobre la manera, la forma y hasta el título de cada uno de los artículos. Lo que presentamos, gracias a la gentileza de *La Provincia*, se genera como proceso lógico de crecimiento y evolución de unos estudios y experiencias a lo largo de muchos años desde el seno de la Universidad.

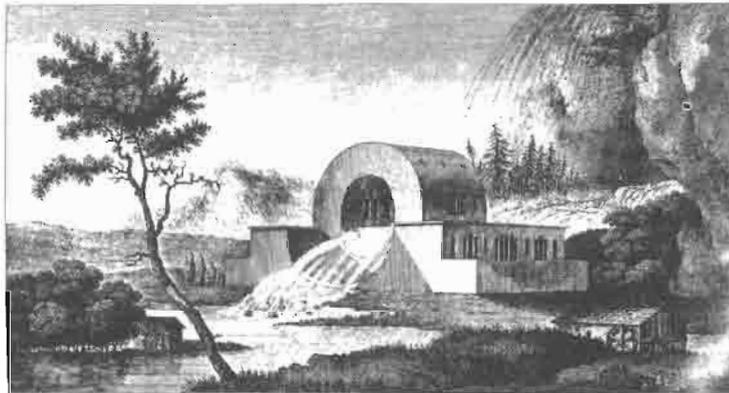
Deseamos, con esta serie, además, contribuir, si cabe, con nuestra opinión a mejorar esta ciudad en la que creemos y a la que queremos.

15 de febrero de 1992

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# SOBRE EL LUGAR DE LA ARQUITECTURA MODERNA



Engraving from Ledoux: *L'Architecture*



---

TODA LA CIUDAD

---

Comúnmente se viene entendiendo por 'arquitectura moderna' no la emanada del movimiento moderno, sino más bien, simplemente, aquella que reviste al menos aparentemente, caracteres de actualidad; es decir, por 'moderno' se entiende lo contemporáneo, lo perteneciente al momento presente, sin hablar ya de otras adjetivaciones como la de 'arquitectura vanguardista', que, lejos de referirse a la de las vanguardias, alude a aquellas arquitecturas actuales que visualmente al menos, se apartan más de la norma presente en la ciudad.

En este sentido, pues, convencionalmente, hablaremos del 'lugar' de la arquitectura moderna: el lugar de la arquitectura de hoy. Pero tal vez sea precisa otra puntualización: arquitectura de hoy, en el sentido de constituir una arquitectura, unos edificios, proyectados en función y en el contexto de las preocupaciones y las ideas contemporáneas; no consideraremos arquitectura actual, moderna o de hoy, en el marco de este trabajo, aquella que se limita a reproducir, o lo que es peor, a caricaturizar, los estereotipos del pasado, por más que sea ésta una arquitectura socialmente exitosa.

La ciudad no es un conjunto inerte de edificaciones; desde que existe, la ciudad es un proceso continuo de modificación, de transformación, de renovación, en definitiva.

Lo que hoy se asume como antiguo fue moderno en su momento; moderna era la arquitectura renacentista frente al gótico; operaciones como las de la ciudad de Pienza, o la intervención de Brunelleschi en Santa María de las Flores, en Florencia, supusieron fuertes transformaciones materiales y visuales del contexto urbano. Hoy se consideran obras paradigmáticas, perfectamente integradas en la historia y en la cultura urbanas. Es por ello que el concepto de 'moderno', en el sentido que definimos al comienzo, es una noción relativa y mudable, en tanto los parámetros culturales van evolucionando y generando nuevos patrones interpretativos. Una actitud avisada, lejos de asumir como estándares absolutos los atributos de un determinado momento cultural, sabe reconocer en el propio seno de los mismos los datos de su futura transformación.

Probablemente, lo que confiere un grado de validez a una operación innovadora, es su carácter de modificación inmersa en latido cultural vivo en el momento en que se produce. La diferencia entre un proyecto renovador y un proyecto utópico, es que aquél renueva a partir de algo, en función de lo cual se estructura; es decir, modificar significa relacionarse con la situación de partida, no ignorarla. Pero esta relación no es siempre evidente y muchas veces, ante un proyecto renovador realizado, han de pasar los años para que la ciudad sedimente su inserción en el contexto, sea por analogía, por contraposición, etc. También las mentalidades cambian, y el ojo tiene una inercia que hace lentos los procesos de reconocibilidad de los nuevos elementos que a él se ofrecen.

El tan comentado caso de la pirámide cristalina de Pei en el Louvre, remanda a la anterior reflexión. Probablemente, y es mi opinión, el valor arquitectónico intrínseco de la pirámide



---

## TODA LA CIUDAD

es bastante relativo; el verdadero valor de la operación reside en el contraste, en la interacción entre lo viejo y lo nuevo, que revela al Louvre como una estructura viva, vigente en tanto que asume, como tantos edificios a lo largo de la historia, su propia modificación, sin sufrir por ello menoscabo de su integridad arquitectónica. La ciudad es una obra abierta y ello quiere decir que nadie tiene la última palabra; siempre habrá algo que añadir y algo que cambiar, y no solamente en la periferia; el centro de la ciudad, el centro histórico, no es un museo, o no debe serlo en tanto sigamos queriendo sea soporte de la vida urbana. La pirámide de Pei no está en las afueras de París (ni por cierto la Torre Eiffel), sino en pleno epicentro de la ciudad histórica, a dos pasos de la Cité.

¿Cuál sería entonces el lugar de la arquitectura de hoy, de la arquitectura que llamamos moderna? No puede ser otro que aquél donde la vida se desarrolla: en el centro y en la periferia, en el campo y en la ciudad. No puede haber una disciplina estilística que castrando a la arquitectura anacronice la vivencia ciudadana. La necesaria salvaguardia del patrimonio, pasa por no convertirlo en un cascarón maravilloso pero muerto.

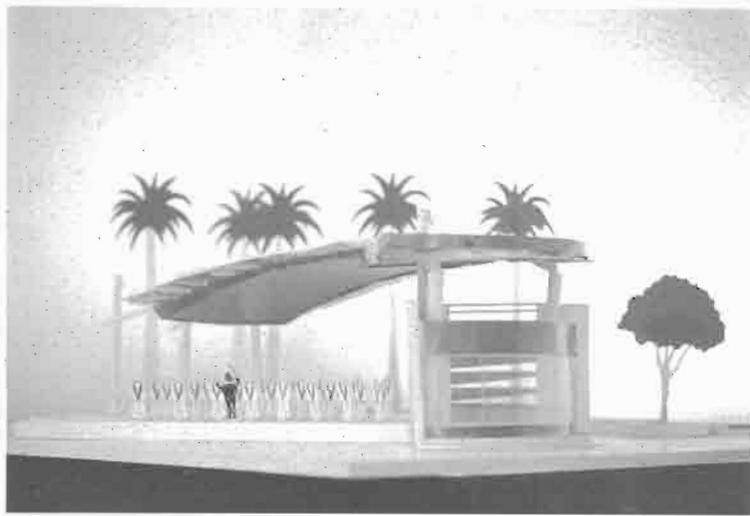
La ciudad es una obra abierta, siempre lo ha sido; no la cerremos. Junto a la buena arquitectura de ayer debe levantarse la buena arquitectura de hoy, y en su mutuo contemplarse reconoceremos la validez de una y otra, porque el pasado se nos hace comprensible sólo a través del presente.

29 de febrero de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL QUIOSCO DE LA MÚSICA





---

TODA LA CIUDAD

---

Resulta paradójico y por otro lado tremendamente significativo, que cuando la ciudad se enfrenta a problemas, cuya envergadura sería más que suficiente para alertar las 'fuerzas vivas' de la población, nos enredemos en cuestiones marginales 'de estética'.

Todavía, que sepamos, no se ha realizado un debate en profundidad sobre la destrucción de parte de Ciudad Jardín, por mor de la construcción de una nueva autovía, que además divide a la ciudad en otra parte más y que hasta hace poco tiempo no se sabía muy bien cómo iba a ser su resolución en el encuentro con los tramos VI y VII; asistimos, ignorantes a la eminente construcción de una 'Torre China' –como ya se le conoce– de veinte y tantas plantas, en pleno corazón del Santa Catalina, que congestionaría aún más la de por sí, bastante escasa infraestructura viaria y de servicios de aquella parte de la ciudad, sin siquiera saber el impacto visual y ecológico sobre el área y sobre el conjunto de la ciudad; nos hemos aburrido de hablar del auditorio, que alguien sabrá cuándo se construirá, pues todavía pasa la carretera general por medio del patio de butacas (!); nos han proliferado, últimamente, una serie de centros comerciales gigantes, sin que nadie nos explique el impacto medioambiental en las áreas rústicas, donde se proponen y las consecuencias que de su implantación va a tener en las redes de infraestructura viaria donde se asientan.

No hay una política decidida y clara sobre el casco histórico, sino actuaciones parciales y arbitrarias que intentan paliar problemas secundarios (por ejemplo la sustitución de farolas que no gustan al político de turno, en vez de canalizar de una vez por todas las líneas de tensión que en estos momentos afectan al centro histórico, etc.); el Teatro se sigue 'asfixiando', con su 'escaleric' y el Ayuntamiento no termina de resolver su infraestructura, con lo cual en este momento el peligro de incendios es inmediato; la autovía sobre el Guinguada, sigue igual que el día de su inauguración, allá por los años sesenta (y ya son seis las corporaciones que han prometido convertirla en una calle más de la ciudad, en un elemento de unión de los barrios históricos, y no como está ahora que es una barrera bastante desagradable); los barrios periféricos y los centrales siguen sin las dotaciones adecuadas; la ciudad baja se sigue inundando por mor de la Avenida Marítima, y año tras año pasa lo mismo y nunca se soluciona; los colectores de la citada Avenida Marítima siguen gratificando nuestro olfato con su 'perfume'; el Plan General de Ordenación Urbana, recientemente aprobado, hace 'aguas' por todas partes, etc., etc.

### **Cuestiones estéticas**

Todos estos problemas, creemos que tienen entidad suficiente, para que el ciudadano interesado en el bien de la ciudad se preocupe por ello...; pero, curiosamente, y quizá para que nos olvidemos de ellos, se nos aboca a cuestiones muy especializadas como son las de tipo estético, donde todas las personas se sienten en la obligación de 'sentar cátedra' con su opinión. Normalmente en este tipo de controversias, se suelen utilizar dos patrones falsos: el



## TODA LA CIUDAD

gusto o parecer personal, que conlleva generalmente al insulto deprejuiciado. (Frasas como "a mí no me gusta" sirven de fundamento al rechazo inmediato de cualquier otra postura y en este caso suelen llevar a insultos y menosprecio de las obras o de sus autores).

En estos casos hay que señalar que al estarse discutiendo un problema de 'gusto', si tomamos esta palabra en el sentido estricto del término, nos estamos adentrando en un camino de auténticos especialistas y que en contra de lo que se dice sobre el gusto, es el concepto sobre el que la humanidad más ha reflexionado y más se ha escrito. Estamos, pues, en un campo de pura especificidad disciplinar.

No creo que cualquier persona en su sano juicio se atreva a opinar públicamente sobre medicina, economía o mecánica cuántica, si no tiene conocimientos específicamente disciplinares sobre estas materias. ¿Cómo hay personas que se atreven a manifestar un juicio estético serio, si lo más que logran es expresar en términos burdos su particular gusto? (Esta vez en la acepción vulgar del término).

El fenómeno no deja de ser curioso y quizás esconda otras cuestiones más intrincadas del alma humana, o quizá las más bajas, pues no nos olvidemos que muchos de los que protestan por lo moderno, son los que han destruido una casa de su propiedad en Vegueta o Triana de siglos pasados, para construir un adefesio especulativo de siete plantas, como los que vemos en la calle de Triana y curiosamente ahora se mete en el mismo saco a los que defendemos una propuesta de modernidad respetuosa en el casco histórico y a los especuladores o a los que los sirven.

En este momento –y la historia se repite– se les está pidiendo a los arquitectos que renuncien a ser hombres y mujeres de su tiempo en sus intervenciones en el casco histórico y en el Patrimonio. Esto no es nuevo puesto que desde el siglo XV, luchamos contra este problema. Los ejemplos, refiriéndonos sólo a nuestra ciudad, son bien patentes.

Ya otros profesores de la Escuela Superior de Arquitectura nos han recordado con anterioridad que cuando Luján Pérez construye la torre norte de la Catedral de Santa Ana, lo hace en el más riguroso estilo moderno: es un neoclásico académico que ignora las trazas góticas del templo; cuando Diego Nicolás Eduardo realiza la fachada posterior de la misma catedral, superpone al gótico del templo un neoclásico experimentalista, contemporáneo de su época. Si nos trasladáramos a aquellos años, hoy, los que protestan por 'lo moderno' hubiesen exigido a aquellos eximios arquitectos que la Catedral se hubiese terminado en gótico, aunque estemos construyendo en el siglo XVIII.

### **Estilos modernos**

El ejemplo dado por los arquitectos en el Parque de Cervantes o de San Telmo a principios de siglo cuando se construyen los tres quioscos es bien significativo. Los tres se construyen en

---

el estilo moderno de sus respectivos años. Así, el quiosco alhambrista que construye Navarro junto a la iglesia, se vería hoy como una profanación de sus trazas mudéjares y de su interior barroco; el academicista que realiza Rafael Massanet y cuyos restos subsisten, es el más contrapuesto en sus licencias formales a las severas trazas de la iglesia; y no digamos nada del situado más al norte realizado con cerámicas valencianas, posiblemente el más ecléctico de todos, donde se mezclan sugerencias pompiers al lado de un modernismo evolucionado sobre una base neoclasicista, ya que éste sí que da la espalda completa a la austeridad del templo.

Pero aún hay más, toda Vegueta y Triana se ha realizado por superposición de estilos rigurosamente contemporáneos en su fecha y esta es su característica principal; lo que es grave es que determinadas políticas municipales y determinados seudointelectuales, intenten hoy en día imponer el pastiche –esto es, la realización de edificios imitando a los antiguos– para esconder acciones claramente especulativas, y que por su mediocridad y su apariencia de arquitectura decorativa o de cartón piedra es lo que degrada el casco histórico. Subproductos éstos de la arquitectura, sobre los que ya la Escuela ha llamado la atención, y sobre la que ya muchos intelectuales empieza a dar discretas voces de alarma.

### **Propuesta seria**

El quiosco que ahora se propone, no cabe duda que es una propuesta seria y que como toda aportación moderna puede producir en mentes conservadoras rechazo, pero sin duda las generaciones futuras serán capaces de entenderlo en su auténtica dimensión, o quizá también nosotros mismos, si hacemos un pequeño esfuerzo para comprender lo moderno, o cuando la vista, al cabo del tiempo se nos acostumbre y seamos un poco más tolerantes con lo moderno, entonces es posible que podamos hablar sobre Gustos (con mayúscula).

7 de marzo de 1992



---

TODA LA CIUDAD

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# PROYECTO URBANO Y FORMA DE LA CIUDAD

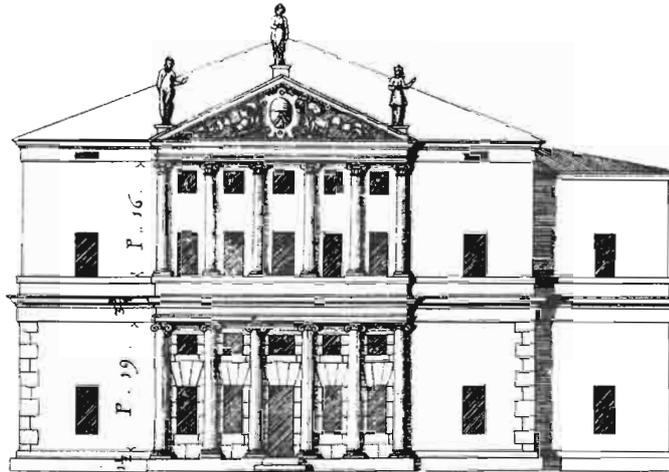


Illustration from Böckler / Palladio: *Die Baumeisterin Pallas*



---

TODA LA CIUDAD

---

Cuando hablamos de proyectos urbanos, nos referimos no ya simplemente a cualquier operación arquitectónica que tenga por marco la ciudad, sino más específicamente a un determinado tipo de proyecto, que por sus características puede tener un efecto estructurador del entorno urbano, más allá de la sola construcción del solar donde se asienta. Quiere ello decir, que el proyecto urbano del que hablamos constituye una intervención que interesa a toda la ciudad, directa o indirectamente. Los diferentes niveles o grados con que dicho proyecto es capaz de afectar a la ciudad en diversos radios de acción, se ponen de manifiesto cuando los examinamos en función de las escalas de referencia del proyecto. La dimensión de un proyecto es la medida de su magnitud física, la superficie de suelo que abarca y construye; las escalas presentes en el proyecto, diversamente, constituyen parámetros relativos a la forma en que el proyecto incide en el contexto donde se ubica; es decir: un mismo proyecto puede tener varios efectos sobre la ciudad que se muestran y se hacen evidentes cuando lo contemplamos desde diferentes ángulos de lectura; uno de ellos sería el de la relación del proyecto con su entorno inmediato, el del espacio materialmente construido por el mismo; otro punto de vista sería el de la acción del proyecto referida al sector o ámbito parcial de la ciudad en el que se localiza; por último, una tercera perspectiva sería, en definitiva, la que afecta a la ciudad en su conjunto, o en su caso, a las propias relaciones de la ciudad con el territorio circundante.

Naturalmente, y como se afirma al principio, no cualquier proyecto reviste esta multiplicidad de efectos y significados urbanos; una primera condición para ello estriba en el propio carácter estratégico del lugar de asiento del mismo, que así debe reunir algunas condiciones que hagan de él un 'punto fuerte', un lugar emergente o potencialmente crucial por su particular situación en el seno de la estructura de la ciudad. Es por ello que un primer acto proyectual se refiere al análisis y al estudio de la ciudad y del lugar de la intervención, con el objeto de definir un adecuado ajuste entre proyecto y capacidad de modificación de la ciudad, actuando en un determinado punto de la misma. Una operación arquitectónica de magnitud urbana que no precise analíticamente la previsión de esa capacidad, puede desencadenar un proceso de desestructuración y en definitiva, incrementar el grado de desorden formal y funcional de la ciudad.

Así, y por referir el razonamiento al caso práctico de Las Palmas, cuando se incide por ejemplo, en una localización estratégica como es la intersección de un gran sistema longitudinal que además conforma uno de los 'waterfronts' o frentes de mar, como es la Avenida Marítima, con una sección transversal de la ciudad como la de Santa Catalina, rematada en el muelle homónimo, es preciso verificar algunas hipótesis que intenten medir el efecto del proyecto en la ciudad.

En el nivel de la escala inmediata del lugar, será preciso verificar el grado de relación espacial que el proyecto portuario establece con la importante concavidad del Parque: las interacciones visuales, volumétricas, funcionales, etc.; en el estadio de la escala sectorial o de la parte de



---

## TODA LA CIUDAD

ciudad, es preciso medir el grado de equilibrio o desequilibrio que una tal concentración de funciones, y una configuración arquitectónica mediante grandes piezas, introducen en la zona; en la perspectiva de la gran escala general de la ciudad, habremos de considerar por una parte los efectos estructurales, es decir, aquellos que atañen a la acción del proyecto sobre el esqueleto o armazón básico de la ciudad, y a los procesos que en relación al mismo pueden desencadenarse, y por otro los aspectos relativos a la imagen global de la ciudad en su frente marítimo y en su perfil o 'skyline', modificado por la inserción de una nueva torre en dicho punto.

En definitiva, aproximarse en una visión prospectiva de los efectos del proyecto, es tal vez el único mecanismo de control que desde el punto de vista de la ciudad puede ejercerse, con el objeto de determinar el grado y las condiciones idóneas de la modificación de su morfología. La medida de la interacción espacio-escala, desde el de la propia espacialidad construida por el proyecto, hasta la espacialidad del área directamente conectada con el mismo, y en definitiva también, hasta la naturaleza de las relaciones espaciales del proyecto con la visión global de la ciudad, son las cuestiones a evaluar. El correcto ajuste, el detenido análisis que toda operación de gran trascendencia debe incorporar en su diseño, arrojan la diferencia entre un proyecto urbano y un posible proyecto antiurbano.

14 de marzo de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA TORRE 'CHINA'





---

TODA LA CIUDAD

---

Cada década, esta ciudad padece el síndrome de 'las torres'. Cuando se intenta 'salvar' una etapa de crisis económica, los especuladores y sus servidores recurren al fenómeno 'torre' que intenta esconder bajo una serie de 'figuras' para-legales.

En tiempos del Plan General de Ordenación Urbana de los sesenta, el disfraz favorito fue el de 'edificio singular', eufemismo previsto en la Ley del Suelo de entonces para poder edificar edificios públicos o de bienestar social allí donde la ordenanza municipal no lo preveía, y que aquí en Las Palmas fue usado indiscriminadamente para construir viviendas en torres, hoteles en torres, etc; la singularidad a la que la Ley se refería, obviamente era su uso, y lógicamente se descartaba la vivienda. Al interpretarse aquí sesgadamente, surgieron tres edificios en altura bien conocidos de todos: el Don Juan, la Torre de Las Palmas y el edificio de apartamentos de Franchy Roca, sede de un banco, por citar sólo ejemplos en la parte baja de la ciudad. Los tres son 'edificios singulares' y es válido para ellos el símil aquel de que es posible plantar un pino en una maceta, donde quepa, pero con la condición de que le cortemos las raíces. A estos edificios les pasa lo mismo que el desdichado pino del ejemplo, que están 'plantados' en los estrictos y estrechos límites de sus solares respectivos, sin posibilidad de desarrollo y de desahogo. El más emblemático de ellos, que se ha llegado a convertir casi en un símbolo de la ciudad, es donde posiblemente se manifiesten de una forma más patente estas penurias: una gasolinera y el estrechísimo límite de unas aceras que no llegan a los dos metros, limitan su exigua parcela. Los otros dos no corren mejor suerte; el uno mostrándose altivo frente a Ciudad Jardín, constituyendo un claro ejemplo de lo que nunca debió hacerse. Su imagen rompe el perfil de la ciudad en su visión hacia el mar en las colinas de la Ciudad Alta; el otro en el área más congestionada de Santa Catalina se debate entre un entorno muy hostil y una presencia entre edificaciones de baja altura, lo que produce un microclima ventoso muy especial en las calles adyacentes.

Otras torres han surgido con estricta puntualidad de década: en la Avenida Marítima, en Ciudad Alta; en Guanarteme; en el Campo de España. Es cierto que cada una de ellas ha nacido un poquito más moderna, un poquito más alta y más 'gorda' y un poquito más fea que las precedentes, pero todas ellas puntuales han jalonado el quebrado perfil de nuestra ciudad.

Ahora y para hacer honor al fenómeno, y cuando pensábamos que el síndrome de las torres estaba conjurado en la década de los ochenta, la Junta de Obras del Puerto nos amenaza con una 'torre china', a construir en esta década próxima al tercer milenio.

Habíamos creído, cuando hemos ido asistiendo, al brote de estas torres, que dicho sea de paso son bastante bajitas, (nos ha causado decepción el que esta nueva torre sólo tenga 22 plantas, en vez de 44 ó 60 plantas), que nos confirmaría al menos que el síndrome citado estaría en pleno desarrollo. La torre china, que ahora se pretende construir, es sólo un poquito más alta que el Don Juan, con el cual competirá dada su proximidad; aunque la nueva se adornará a sus pies con un palacio de congresos (¿y van?), una sala de exposiciones y un extenso mar de



---

## TODA LA CIUDAD

aparcamientos y asfalto donde antes estaba el auténtico mar, tendrá que 'competir' con las bondades arquitectónicas del hotel. Esta nueva torre, como ven, nace nuevamente asfixiada por su propia prosopopeya de asfalto, palacios y salas, ni siquiera se asentará en un gran espacio verde, ya que naturalmente un parque no es productivo y no nos olvidemos –según se nos ha dicho– que la torre china nace con la idea de salvar la maltrecha economía portuaria; pero... ¿y el paisaje urbano? ¿Y la forma de la ciudad?; ¿y lo que prescribe el PGOU vigente?; ¿y la infraestructura viaria que la soportará puede con la cantidad de usuarios que ella generará?; ¿y los intereses de la ciudad? Estas son preguntas que quedan posiblemente para reductos y cenáculos de intelectuales o universitarios, que tendrán una razón más para... lamentarse. La construcción de la torre china en el Parque de Santa Catalina está para paliar la crisis financiera del Puerto y por ende de la ciudad.

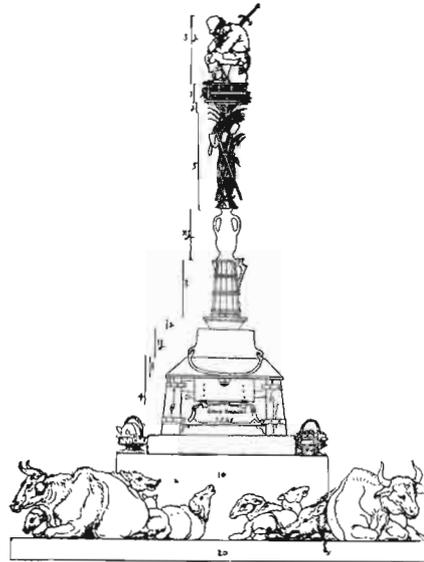
Desgraciadamente, consideraciones similares se esgrimieron cuando brotaron las otras torres, cuyos resultados padecemos ahora todos los ciudadanos y al cabo del tiempo, sobre todo los que no ganamos nada con ellas, porque como en Babel, hablamos, naturalmente, idiomas diferentes, aunque sepamos que esta vez se habla en chino.

21 de marzo de 1992

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# LA CIUDAD Y EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES



Column of the murdered peasant  
Woodcut from Dürer, *Unterweisung der Messung*



---

TODA LA CIUDAD

---

Una ciudad es en gran parte, su sistema de espacios libres; es en el espacio libre colectivo donde se manifiesta con más rotundidad el carácter de 'lo urbano', esa compleja interrelación de usos y de concurrencia de la vida ciudadana, lugar de encuentro y lugar de disfrute y contemplación.

En el plano de la forma, de la morfología urbana, el sistema o conjunto de los espacios libres, también establece el cariz de una ciudad. Su mayor o menor desarrollo y organización, corresponderá a una estructura urbana más o menos articulada y definida. La inexistencia de un sistema espacial colectivo mínimamente consolidado, determinaría la puesta en crisis de la propia esencia de la ciudad como tal.

La ciudad de Las Palmas posee una estructura lineal, desarrollada en torno al eje que explicita la tensión Vegueta/Triana-Puerto de La Luz. Su sistema de espacios libres se organiza principalmente, por tanto, siguiendo la línea de acción definida por la secuencia histórica de la ciudad, materializada en dicho vector de crecimiento.

Al recinto de la ciudad histórica, formada por el casco fundacional de Vegueta y el barrio mercantil de Triana, corresponde uno de los puntos fuertes del sistema de espacios libres: el constituido por la plaza de Santa Ana, junto con el conjunto de la Alameda de Colón y la plaza de Cairasco, atravesando el antiguo Guiniguada. En torno a estos espacios se despliegan otros menores, como son, del lado de Vegueta y conectando con la Catedral, la plaza del Pilar Nuevo, y del lado de Triana, la plaza de Hurtado de Mendoza.

Este agregado espacial y monumental, articulado entre los polos Santa Ana y Cairasco-Alameda, compone el más formalmente cualificado nexo entre ambas partes de la ciudad histórica, Vegueta y Triana, constituyendo además, como continuo espacial, un verdadero enclave estratégico estructurador de la forma de la ciudad.

También en el sector de Triana se despliega el eje de la calle del mismo nombre, en torno a cuyo desarrollo se organiza la trama del área. Esta calle Mayor de Triana constituye el extremo meridional y el inicio, del eje que marca la tensión Sur-Norte, generatriz de la Ciudad de Las Palmas globalmente considerada. Este eje, que históricamente viene señalado por el curso de la carretera de Las Palmas al Puerto, se consolidaría a lo largo del proceso formativo de la ciudad, en la calle de León y Castillo que, como una espina dorsal, vertebró la sucesión de los diferentes sectores y partes de la ciudad baja, adosadas en el transcurso de las diferentes etapas de crecimiento, hasta culminar el completamiento del tejido urbano, soldando en continuidad, la ciudad histórica con el original núcleo portuario, en La Isleta.

A lo largo de este eje de León y Castillo, se articulan, del mismo modo que en una disposición en rosario, los principales elementos del sistema de espacios libres de la ciudad de Las Palmas, y fundamentalmente aquellos que presentan una mayor incidencia en la configuración de la forma urbana.



---

## TODA LA CIUDAD

Así, partiendo de su extremo meridional, el parque de San Telmo, la plaza de La Feria, el parque de Doramas, las Alcaravaneras y el parque de Santa Catalina, se suceden a lo largo de este desarrollo axial. En la prolongación de su extremo norte, la calle Albareda y girando hacia las instalaciones portuarias, la calle Juan Rejón, conectan el parque del Castillo de La Luz (en un área claramente falta de acabado morfológico) con el sistema lineal descrito.

Junto a los conjuntos anteriores, el esquema estructural del sistema de espacios libres de Las Palmas, se completa con la incorporación de los elementos lineales constituidos por los frentes de mar y los paseos marítimos que en ellos se despliegan. En nuestra ciudad la consideración de los frentes marinos, los 'waterfronts', como componentes de sistemas de espacios libres, constituye una reflexión crucial, crítica con la relación de la ciudad tradicional con el mar, siempre de espaldas al mismo.

Tanto desde el punto de vista de la estructuración morfológica, como desde el de la optimización funcional, así como desde la necesidad de la recomposición de la imagen visual de la ciudad, los subsistemas espaciales de la Avenida Marítima, a levante, desde el cono sur hasta el Puerto, y del paseo y la playa de Las Canteras, a poniente, desde el Rincón hasta La Isleta, conforman dos desarrollos cualitativos de primera magnitud, estructurales del sistema de espacios libres de Las Palmas. Merece destacarse el papel singular de la unidad geográfica constituida por la península de La Isleta, verdadera bisagra articuladora de los dos frentes de mar, y remate por tanto del sistema de espacios libres de la ciudad en su extremo septentrional, ostentando respecto del mismo, una localización estratégica.

Las operaciones conducentes a incorporar nuevos elementos estructurales, de gran escala, en el conjunto de espacios libres de Las Palmas, deben, pues, prioritariamente dirigirse al enriquecimiento y a la interconexión del conjunto vertebrado por los elementos o subsistemas citados, en la óptica de la interrelación entre la parte y el todo, actuando en el sentido de ampliar la cantidad y la cualidad de los mismos.

Por ello, la diagnosis de la estructura interna, de la composición del sistema de espacios libres, y al propio tiempo la diagnosis de la estructura de las relaciones que entre sus diferentes elementos se establecen, son un instrumento imprescindible para una intervención de gran escala que trate de ir más allá de la improvisación y el posibilismo.

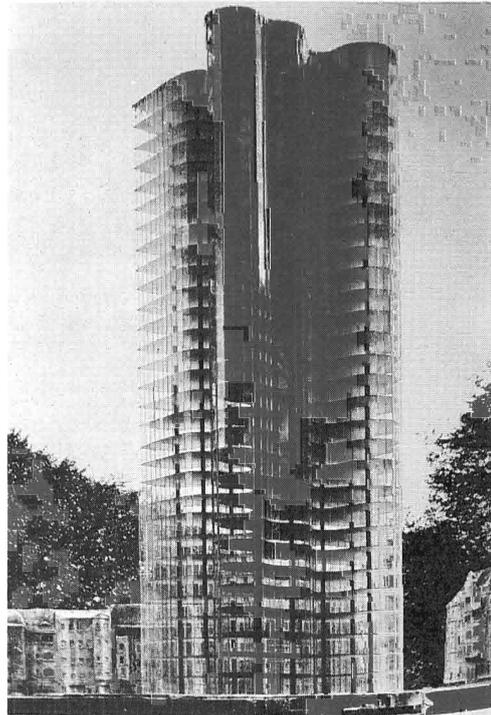
4 de abril de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# «DE LA PRESERVACIÓN AL REACCIONARISMO»

A PROPÓSITO DE LAS INTERVENCIONES EN EL CASCO HISTÓRICO





---

TODA LA CIUDAD

---

He tomado, prácticamente, prestado el título de este artículo –expresamente la primera parte– de uno de los capítulos del fantástico libro de Oriol Bohigas: *Desde los años inciertos* (Editorial Anagrama. Barcelona 1991). Bohigas, hombre de gran ingenio y habilísima pluma, ha descrito con hermosas palabras lo que yo mismo pensaba escribir –mucho peor– sobre el tema. De la autoridad académica, científica y profesional de Oriol Bohigas, nadie tiene dudas; muy conocido y querido aquí en Las Palmas, llegó incluso a realizar dos muy buenas obras –con ese halo del realismo mediterráneo– tan característico de la arquitectura española de los sesenta. Las obras pueden verse al final de la calle Primero de Mayo en su salida a Tafira: las estructuras vistas, las piezas cerámicas de los paños ciegos de fachada, y la persiana mediterránea, no despistarán a ningún ciudadano de su localización.

Oriol, al tiempo que gran profesional, es un magnífico arquitecto y también un eficiente gestor como lo ha demostrado últimamente en la gestación y desarrollo de la Villa Olímpica. Su formación cultural es basta y su inquietud en este campo lo distingue. Buscando las raíces y las derivaciones del Movimiento Moderno en España, mantuvimos una interesante polémica sobre el racionalismo canario, llegando a acuerdos sin mayores problemas.

Pido perdón, al paciente lector, por esta larga y laudatoria y por otro lado merecida introducción sobre la figura de Oriol Bohigas, en la que he querido dejar patente mi admiración por el arquitecto catalán y quisiera trasladar, ahora mis reflexiones, a un hecho que se está produciendo en nuestra ciudad, por mor de la instalación y construcción de un quiosco para las bandas de música en el Parque de San Telmo.

Desgraciadamente la oposición entre 'modernos' y 'conservadores' ha sido un capítulo –bastante triste– de nuestra reciente historia urbanística. Hay una corriente de opinión que sólo quiere conservar, preservar, momificar, o sea 'matar', el tejido de la ciudad histórica, que por contra necesita rehabilitarse con la aportación de nueva sabiduría y de nuevas intervenciones que sean capaces de revitalizarlo. Se asombra uno, ante la ceremonia de la confusión que sobre las intervenciones modernas se realizan o pretenden realizar en el casco histórico: se mezclan valores y juicios estéticos, con morales, se habla de destrucción y especulación; y la perplejidad llega a su límite cuando observamos que determinados políticos e incluso intelectuales, se alinean en las filas del más cerrado conservadurismo cuando "los arquitectos modernos" –entre los que nos consideramos– se nos encarga algún trabajo en el casco histórico. Los insultos y los improperios que nos han dedicado, descalifican a los que los realizaron.

La realidad evidente es que en las obras modernas en el centro histórico somos los jóvenes arquitectos comprometidos hasta la médula con la historia de la ciudad, los que hemos reflexionado y estudiado, con gran respeto, nuestro pasado y el papel que tiene el centro histórico en la ciudad y el valor de su arquitectura, de sus monumentos, de sus espacios públicos y de su estructura morfológica. En general nos hemos enfrentado a los problemas de forma respetuosa y rigurosa, indagando en los elementos esenciales y constitutivos de nuestra



## TODA LA CIUDAD

arquitectura histórica, intentando extraer sus más íntimas esencias tratando de verterlo, con el máximo respeto e ilusión a lo moderno. Es cierto que en este camino se pueden cometer errores –como en cualquier otro– pero la seriedad y resolución final está, científicamente, unida a lo esencial de nuestra arquitectura. La seriedad de estas propuestas están fuera de toda duda.

Esta postura se contraponen a aquellos que basándose en lo superfluo y accesorio, que es lo primero que se percibe realizan una arquitectura –que tiene un gran éxito social– y que recoge simplemente los lugares comunes de la mal llamada arquitectura canaria o también la histórica, aquellos que piensan que Vegueta y Triana no es más que las fachadas de las casas, o un balcón, o una balastrada o una escultura. Estas arquitecturas ‘encantan’ porque son ‘bonitas’, porque de una manera directa y simple son entendidas a la primera. Así se siente admiración por los pastiches postmodernistas, con falsos zócalos de papel de fumar de imitación de piedra de Arucas; con profusión de cornisas colocadas sin orden ni concierto, llenas de faltas sintácticas en su composición, con ventanas blancas o cuarterones ‘estilo inglés’ (?); con composición de simetrías continuas. En suma, toda una demostración de mal gusto y vulgaridad; y lo peor la ausencia total de compromiso con la realidad histórica de la ciudad.

El tema es tratado por Oriol Bohigas con las siguientes palabras: "... a la conclusión que llegamos es que el viejo ideal de la preservación del patrimonio arquitectónico se ha convertido, en muchos casos en una simple coraza de reaccionarismo. Hay que tener la valentía de oponerse a esos empolvados de caspa. Seamos, si hace falta, más adictos a la historia. Quiero decir al curso de la historia. Las ciudades se han levantado sobre sus propias ruinas. Si ahora sentimos una mayor sensibilidad por los restos históricos, lo que debemos hacer es integrarlos –cuando resulte posible– como un dato más de la organización del proyecto. Pero procurando no engañarnos, ni engañar al público. En ocasiones la mayor sensibilidad al patrimonio histórico no constituye sino el refugio de una falta de capacidad de propuesta creativa y unas ganas de no mover nada de quedarse en lo que ha fijado el censo de los acomodados y aprovechados".

Nuestra propuesta –que no es nueva, ya que la hemos reseñado en numerosas ocasiones– se basa en un riguroso análisis de las arquitecturas históricas de la ciudad, definiendo sus elementos constitutivos: esto es, el valor del patio como elemento constituyente de la totalidad del edificio; el carácter semipúblico del zaguán; el valor del corredor en cada uno de los frentes del patio; el carácter de continuidad epitelial de la fachada; la distribución irregular de huecos; los filtros múltiples a base de celosías, persianas, fraileros, visillos, etc., de los huecos de ventilación; el balcón como elemento organizativo de la estructura compositiva de la fachada y elemento organizador espacial de la calle; la necesidad de concebir la fachada como un bajo relieve con capas múltiples, que produce ciertas vibraciones en su aparente continuidad; la ausencia de zócalos o cornisas, o por el contrario –y según las épocas– el énfasis puesto en

---

estos elementos; el sentido del tejado y de la azotea plana; el valor distributivo de los elementos espaciales; el sentido organizativo de las escaleras, etc., y, como vemos, todas estas características no se reducen exclusivamente a un problema de 'estilo', que las más de las veces se invoca por esconder afanes especulativos y torpeza o falta de creatividad.

Cuando la arquitectura se articula sólo a través del estilo de la fachada es cuando aparece la arbitrariedad del juicio estético, que suele dar productos desechables cuales son los pastiches, tan del gusto de cierta parte de nuestra sociedad, aunque por dentro los edificios espacialmente y distributivamente sean de la peor calidad, respondiendo a parámetros exclusivamente especulativos.

El vivir en Triana o Vegueta ha llegado a ser un lujo con pisos de chabolas. La sociedad debe demandar otro nivel de lujo que no sea el de los materiales: sino el espacio, como elemento clave para mejorar el nivel de vida medioambiental de nuestros barrios históricos.

11 de abril de 1992



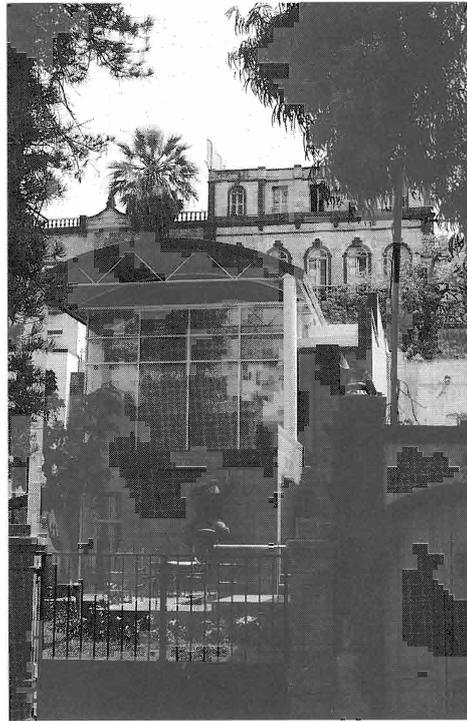
---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# CASCO HISTÓRICO Y ARQUITECTURA





---

# TODA LA CIUDAD

---

La polémica que hemos relatado en anteriores escritos entre 'modernos' y 'conservadores', ha servido entre otras cosas, al menos, para concienciar al hombre de la calle del valor de la ciudad histórica y de su arquitectura.

Tenemos que decir al respecto que tanto Vegueta y en menor grado Triana son ejemplos urbanos de primer orden con arquitecturas, a nuestro nivel, magníficas. Conservadores y modernos amamos nuestros barrios históricos, aunque cada uno desde perspectivas diferentes. Desgraciadamente muchos conservaduristas se quedan tranquilos si se mantiene sólo la piel de las fachadas, importándoles muy poco o nada lo que pueda pasar en el interior de las manzanas y lo que ocurra en la calle. Me estoy refiriendo a ciertos intelectuales y conservadores de Vegueta-Triana, que sólo saben ver la arquitectura y la ciudad que se conforma como una sucesión de imágenes aisladas, como si fuesen decorados de una obra de teatro, haciendo valorar en algunos casos sólo elementos parciales de las fachadas: un arco conopial; un balcón de 'tea'; o, un simple juego de molduras, como si la arquitectura y su lectura se pudieran reducir a un lienzo plano como si de una pintura se tratara.

El casco histórico es una parte viva de la ciudad. Su área más importante y las claves para su preservación –en nuestra humilde opinión– no pasa por el conservadurismo a ultranza, sino por un análisis exhaustivo de los agentes, que lo están deteriorando y las posibles soluciones que se puedan dar.

Así, por ejemplo, este delicado tejido urbano soporta un tráfico de coches tan intenso que gran parte de sus calles están congestionadas, durante la mayor parte del día. Se ha introducido en su estructura un elemento del sistema general de infraestructura viaria de la ciudad, cual es la vía del Guiniguada con sus dos scalextric, que fue el primer atentado serio a la integridad de los barrios; se ha introducido, esta vez bajo los auspicios municipales, un elemento central de transporte público, una especie de estación central al aire libre, alrededor de uno de los edificios más señeros del barrio: el Teatro Pérez Galdós, al cual llegan y del cual parten todas las líneas de guaguas de la ciudad, repito, como si el Teatro fuese la estación terminal del servicio; se han cerrado sus calles al mar con la Autovía Marítima y con la Urbanización Cidelmar, realizada en la época de la dictadura, que han cerrado los barrios históricos en su contacto con el mar; es más, parece que la Autovía Marítima en su contacto con los dos barrios, es más fea y más inhóspita, aparte los problemas de alcantarillado y olores nauseabundos de la depuradora, cómo no, instalada también cerca del Teatro. Si a todo esto unimos la insuficiencia de los servicios generales y de las dotaciones: es decir ausencia de colegios, guarderías, dispensarios, insuficiencia de alcantarillado, teléfonos, y cables de Unelco como guirnalda adornando las fachadas, tendremos una base para analizar desde una peculiar perspectiva, que no agota todas las posibilidades de análisis, algunos de los males estructurales del centro histórico.

La primera propuesta pasaría por una peatonalización racional e inteligente de los dos barrios, permitiendo sólo el paso de coches de los residentes y de los servicios públicos, por rutas muy concretas y adecuadas. El siguiente paso sería recomponer las diversas partes que hoy



## TODA LA CIUDAD

desintegran a los dos barrios, intentando buscar ejemplos concretos que suturen los diversos tejidos: las relaciones entre la Vegueta del XVI y XVII y la Vegueta moderna no están resueltas, las conexiones entre Vegueta y el mar y la unión con los riscos de San Antonio y San José; principal importancia tiene resolver la unión entre Vegueta y Triana recomponiendo el Guiniguada; resolver la unión de Triana con San Nicolás y de Triana con Cidelmar; buscar una solución más humana para la autovía; eliminar el scalextric del Teatro y el de San Nicolás, etc., etc.

El siguiente paso sería una adecuada política, para 'extraer' determinadas dotaciones burocráticas que están congestionando a los barrios: ciertas oficinas administrativas (juzgados, sindicatos, etc.) y un control sobre la iniciativa privada sobre oficinas particulares y determinados tipos de comercio (piénsese el enorme trastorno que producen los proveedores de un supermercado, por ejemplo). En el lugar de estos, habría que introducir viviendas. Viviendas de un cierto nivel, que retomen los elementos esenciales de los tipos históricos. Si queremos que Vegueta-Triana se mantengan vivas, la vivienda es la base para conseguirlo. Cuando nuestros promotores se quiten la venda de la especulación de sus ojos, verán lo rentable que podría ser construir viviendas de tipo medio o alto en zonas tan privilegiadas de la ciudad.

No cabe duda de que en todas las épocas se ha realizado buena y mala arquitectura. El valor del edificio no está en su antigüedad, sino en los valores inherentes a sus elementos de composición. Es por ello que algunas actuaciones puntuales debidamente controladas de sustitución beneficiarían a la totalidad del tejido, al incrustar un nuevo edificio de viviendas que permita ir poblando poco a poco el casco histórico.

Esta arquitectura nueva debe ser decididamente moderna, respetuosa con su entorno, esencial en su configuración; nunca un pastiche; un tanto anónima y rigurosamente fiel a los principios constitutivos de las arquitecturas señeras de su entorno inmediato. Como se verá no estamos hablando del estilo. La razón es obvia. Una de las características de nuestro casco histórico es la heterogeneidad y diversidad, las más de las veces contrapuestas, fruto de la sedimentación a través del tiempo histórico. Así podemos encontrarnos, en perfecto diálogo, arquitecturas vernáculas del XVII, con palacios de fachada barroca; edificios academicistas al lado de piezas del más puro neoclasicismo; edificios noucentistas, al lado de alhambristas, sin olvidarnos de los racionalistas y modernistas en sus más variadas acepciones. Estilos y modos totalmente contrapuestos y hasta incluso antagónicos, y que probablemente, como los vemos todos los días no nos llaman la atención.

Con estas soluciones que hemos esbozado y que son sólo una parte ínfima, con la que cuenta la actividad disciplinar de la arquitectura y el urbanismo se revitalizaría una parte esencial del tejido de nuestra ciudad y habríamos desterrado el fantasma de la momificación que propugnan los conservacionistas a ultranza.

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# R E T R Ó P O L I S

"BASTA RECORRER CON MENTE DESPEJADA EL ÚLTIMO DEVENIR DE LA CIUDAD PARA  
COMPRENDER QUE EMPIEZA A CONFIGURARSE COMO UNA 'RETRO-CIUDAD', ES DECIR, COMO  
UNA CIUDAD EN RETROCESO"



Woodcut from Schäufelein: *Das druckgraphische Werk*



TODA LA CIUDAD

---

Existe una tradición cultural de especulación sobre el destino de la ciudad que ha dado como frutos una gran cantidad de obras literarias, cinematográficas, etc., en las cuales se suele ejemplificar en una ciudad paradigmática, la cristalización de ese porvenir. Los propios nombres dados a esas ciudades por sus respectivos soñadores, tienden a resumir o comprimir en una palabra, alegóricamente henchida de significado, los rasgos fundamentales de esa ciudad futura o deseada, tal como eran imaginadas.

Así, la Amauroto de la Utopía de Moro, la Metrópolis de Thea Von Harbou y Fritz Lang, la Heliópolis de Ernst Jünger, la Ciudad del Sol de Campanella, Sinapia, la interminable lista de las Ciudades Invisibles de Italo Calvino y tantas otras más, llenan las páginas de esta tradición de ensañadora indagación.

Pasando en ello puede asaltar el interrogante sobre el nombre que daría un filósofo como aquéllos, a una ciudad como ésta, como Las Palmas de hoy; es en base a ese cuestionamiento que propongo el nombre que encabeza el artículo: 'Retrópolis'.

Esta modesta proposición, creo que cumple una amplia serie de condiciones, tantas que, fuera de todo orgullo de padre, pienso podría ser perfectamente adoptado como nuevo nombre de la ciudad, rebautismo que sugiero, formando parte, por ejemplo, del calendario de eventos del 92.

Reconózcase que el nombre es eufónico, musical, de reminiscencias a un tiempo clásicas y mitteleuropeas, un nombre y un sonido en suma, poéticos y elegantes, armónicos (con el entorno) y resonantes.

Por además de los aspectos retóricos y fonéticos, este nombre 'Retrópolis', se muestra preñado de significado, de contenido, condición indispensable para que pueda adscribirse a la augusta tradición señalada al comienzo. En efecto, basta recorrer con mente despejada y ojo atento el último devenir de la ciudad, para comprender que Las Palmas empieza a configurarse como una 'retro-ciudad', es decir, como una ciudad que va en retroceso, por acción o por omisión, porque en el contexto del desarrollo urbano, cuando no se va hacia adelante, se va hacia atrás, y que no se entienda ello en términos de simple crecimiento o de 'desarrollismo', por el contrario, ese ir atrás, se refiere a la falta de desarrollo cualitativo, de enriquecimiento de la calidad de la vida y de la cultura urbanas.

No se habla de palabras vacías: el antecedente de la furiosa polémica por el Auditorio de La Puntilla nos ha conducido años más tarde a una situación en la que aún no existe una programación clara para la construcción del nuevo proyecto en otro lugar, proyecto por cierto, arquitectónicamente muy inferior al anterior. Como resultado, Las Palmas sigue sin Auditorio y no sabemos cuándo lo habrá.

Pero no termina en El Rincón esta historia: hay más; podríamos empezar por el galimatías de Elder y Miller, donde sólo falta ya la intervención de la Unesco y el Ku-Klux-Klan, para



completar el panorama de perfecta inoperancia surrealista. Galimatías que otra vez parece enlazar con el no menor entuerto del Casino. ¿Cuáles son los objetivos de la ciudad en torno a estas cuestiones? ¿Cuáles son los argumentos que fundamentan esos objetivos? ¿Por qué aparecen criterios contradictorios con una periodicidad cada vez más corta? El resultado es la absoluta nebulosa del cuadro de conjunto final respecto al futuro del parque de Santa Catalina, y del sector adyacente. Y ya veremos si cuando empiecen las obras no aparecen huesos.

Los huesos, armazón básico del cuerpo humano, parece que también lo son de nuestra retrociudad. Y que conste que no se trata de hacer un alegato contra la historia, ni un menosprecio de los restos del pasado que la ciudad oculta en su seno: se trata de valorar y de poner en su justo lugar, la importancia relativa que para la ciudad puede representar la tutela del patrimonio, cuando ésta puede utilizarse demagógicamente como un instrumento atezador de cualquier tipo de desarrollo. Porque en un planteamiento racional, caben ambas cosas: la historia y el futuro; París tiene más siglos detrás que Las Palmas: pues allí nadie ha paralizado la construcción de La Defense. Ni en Londres, ni en ninguna ciudad que mire al frente hundiendo sus raíces en la historia, pero sin que ésta constituya un pantano.

### **Solar de San Francisco**

En Las Palmas, el solar de San Francisco llevaba una larga trayectoria de aparcamiento y escombrera; durante las largas décadas de apacible ser un estercolero, a nadie se le ocurrió la necesidad o conveniencia de ejecutar un programa de excavaciones arqueológicas: en cuanto surgió el proyecto del Conservatorio de la ciudad y la inminencia de sus obras se reclama la absoluta necesidad de que éstas no den comienzo, con objeto de proceder a la excavación, tal vez en búsqueda del legendario túnel que comunicaba (vox pópuli) con fines equívocos el convento de los franciscanos con el de las claras. O tal vez interese antes encontrar la "bolsa de la mierda" (textual) del pozo negro del convento para averiguar la dieta de los frailes. Los futuros músicos seguirán soportando penurias en su éxodo por la mitad de Las Palmas, en tanto se dilucida este fundamental enigma.

Entra también en el capítulo óseo el controvertido tema del Quiosco de la Música, otra edición del conocido argumento según el cual todo lo antiguo es bueno y todo lo nuevo es malo, polémica que ha revelado entre las fuerzas vivas locales una gran cantidad de vocaciones de "árbitro de la elegancia", verdaderos Petronios redivivos que han dictaminado que el Quiosco "no hace juego" o "no pega" con el Parque de San Telmo.

Cuando esperan su turno temas fundamentales como los de la redefinición del sistema de espacios libres y los frentes del mar, la relación ciudad-puerto, la remodelación del Guiniguada y el Centro Histórico, la revisión del PGOU, incardinado en la solución de los grandes proyectos de ciudad, etc., es urgente reflexionar sobre el rumbo a que nos está conduciendo

---

el estar de espaldas a la realidad del presente y a los retos del futuro; porque mientras tanto, está puesta de relieve la situación de inoperancia en que se encuentra el desarrollo de la ciudad, en tanto ésta no es capaz de garantizar unos mecanismos eficientes de actuación. Cuando los instrumentos de planeamiento tramitados y aprobados, las decisiones colegiadas legalmente tomadas y refrendadas, los proyectos expuestos a información pública (con maqueta incluida) durante largas semanas, quedan luego al albur de éste o aquél toque a rebato, es legítimo pensar que vamos hacia atrás, porque una ciudad en la que importan más los muertos que los vivos, una ciudad donde cada proyecto es campo de batalla entre diferentes administraciones, donde no se intenta encontrar la síntesis entre conservación y modernización, es una ciudad condenada al retraso y a la definitiva pérdida del tren de la recualificación, una verdadera 'retrópolis'.

2 de mayo de 1992



---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA PLAZA DE LA FERIA





---

TODA LA CIUDAD

---

Es uno de los espacios libres constitutivos de la estructura de la ciudad histórica. En este sentido su importancia urbanística corre paralela a la de la Plaza de Santo Domingo, el Parque de San Telmo o la Alameda de Colón. Ya hemos escrito –en esta sección– del valor de esta serie de espacios públicos abiertos, que vertebran el sistema configurador de la estructura de la ciudad.

La Plaza de la Feria se sitúa en un punto de inflexión de la calle León y Castillo, en su confluencia con Venegas, calle que partía desde el antiguo muelle de San Sebastián y donde en su época se situó el primer proyecto de Acuarium, obra del arquitecto italiano Vittorio Mascanzoni, en 1845, un extraordinario ejemplo de arquitectura *Beaux-Arts*, desgraciadamente no construida. Por esta estratégica situación, la Plaza se constituye como elemento central de una de las 'secciones' o espina dorsal de elementos urbanos perpendiculares a la línea de costa que dan carácter a nuestra ciudad. El edificio de la Comandancia de Marina, y el de la sede del Gobierno la cierran por dos de sus frentes. La sección se complementa con la calle Alfonso XIII y su serie de edificios públicos de Sanidad y del Rectorado de la Universidad. La Plaza de la Constitución; el primer Campus Universitario y la fuente luminosa. La iglesia y Colegio de las Adoratrices, así como ciertos centros oficiales: Emalsa, Biblioteca Pública, Policía, etc., ayudan a configurar esta 'sección' como eminentemente representativa y de carácter administrativo.

La primera imagen de la Plaza de la Feria aparece en el plano de 1860 y su nombre proviene de las primeras actividades que se desarrollaron en el lugar: a saber, funciones mercantiles y feriales, aunque también sabemos que fue lugar de ejecución, mediante garrote vil, de algún que otro desdichado, muy a principios de siglo. (Por cierto, durante las obras que allí se realizaron en los años sesenta, al iniciar una excavación se encontró un pescante que sirvió para los ajusticiamientos, y que la prudencia política del momento ordenó destruir inmediatamente), fue también punto de encuentro y de fiestas del populoso barrio de Arenales y de la iglesia del Buen Pastor o Corazón de María. Aparte de esta iglesia construida en estilo neogótico por Laureano Arroyo –primera obra en hormigón armado del Archipiélago– el ilustre arquitecto catalán fue también el autor de la Comandancia de Marina en recio toscano hacia 1890. La 'fábrica de la luz' con su monumental chimenea de ladrillo rojo, que aún se conserva, obra de Guerra cifrada hacia 1845. El edificio del Gobierno Civil construido hacia 1945 por uno de los grandes de la arquitectura española, Pedro Muguruza; así como los edificios de Higiene y el Rectorado construidos por Suárez Valido en 1950. La Plaza de la Constitución o del Obelisco, realizada y proyectada por Margarit, la Escuela de Magisterio, hoy Facultad, realizada hacia 1950 por Marrero Regalado, así como el Colegio de las Adoratrices que amplió hacia 1953 Manuel de la Peña con una iglesia que tiene esculturas de José Dámaso. La antigua Escuela de Peritos Industriales, hoy Facultad de Geografía e Historia, obra de Pedro Massieu, y el edificio de Oficinas Municipales, hoy sede de Emalsa de Margarit, conocida en su día como la 'Casa de los Retales', por las extravagantes pinturas que adornaban su frontis, y, finalmente, una serie de edificios de viviendas realizadas por Sánchez Murcia y Manuel Roca completan la nómina ilustre de obras, lo que determina un conjunto de marcado



## TODA LA CIUDAD

carácter representativo. La escultura de Pérez Galdós, el busto de Tomás Morales, un obelisco no muy afortunado, también del arquitecto catalán Margarit, y una espléndida y variada vegetación ayudan a configurar la imagen que hemos comentado.

La actual configuración de la Plaza se la dio Enrique Spínola, junto con el arquitecto paisajista uruguayo Leandro Silva y la presencia de Pablo Serrano, autor de la escultura de Don Benito. Las vicisitudes proyectuales de la Plaza abarcan un gran lapso de tiempo a medida que las ideas de los tres realizadores se iban plasmando en el lugar. A pesar de las apetencias figurativas del alcalde José Ramírez, los artistas fueron poco a poco hacia una especie de abstracción-realista muy característica de la mejor arquitectura de aquellos años. La idea era ordenar un espacio que se encerrara sobre la figura de Benito Pérez Galdós y aislarse del mundo exterior. La escultura domina y observa su mundo, que es una isla dentro de la isla, que es la ciudad. El carácter representativo del Gobierno Civil y de la Comandancia de Marina no fue una cortapisa para desarrollar la idea de la plaza, replegada sobre sí misma. El vacío se cierra al espacio externo, creando, con gran virtuosismo, su propia especialidad.

Esta especie de contraposición es fundamental para entender la esencia de la Plaza. Un espacio pensado para una escultura y que se aísla del entorno. Hay en esta actitud una decidida voluntad de modernidad: la arquitectura (edificio o espacio público) adquiere carácter objetual. La ciudad es sólo el marco que acoge, indiferente, la sucesión de objetos. Nada de su diseño hace notar la presencia de dos edificios tan representativos, por el contrario, la escultura da la espalda al Gobierno; se descentra su colocación respecto al eje que relaciona los dos edificios; creando así una tensión, una fuerza de dislocación entre espacio de la Plaza y edificios. Para aumentar más esta tensión las pequeñas colinas artificiales contradicen aún más la presencia de los edificios, incluso el pavimento exageradamente cóncavo en su centro dirige nuestros pasos hacia la escultura desviándonos de cualquier visión frontal o axial de las arquitecturas representativas. La vegetación originaria –a base de claveles de sol– ayuda magistralmente a subrayar esta contradicción. Varias entradas laterales convergen hacia el espacio central, particularmente interesante es el tránsito por el lado de la Comandancia, que consigue introducir en el espacio de la Plaza una imagen fragmentaria del edificio. Así el espacio se configura como fragmento en una parte de la ciudad que se caracteriza por ser una sucesión de fragmentos. Fuera de la influencia de las colinas, hacia el borde de la Plaza, el carácter del espacio es residual. La disposición de bancos, cabinas telefónicas y vegetación se hace en oblicuo con respecto a su perímetro para afirmar la idea de fragmento.

Tal exposición de modernidad tuvo como contrapartida una crítica feroz en la prensa de la época; las diatribas en contra de esa "plaza jorobada", "ese adefesio de montañas" y otros epítetos por el estilo reflejan, como siempre, nuestra lastimosa cotidianidad. La decidida acción de Pablo Serrano y de Enrique Spínola invitando a su inauguración a personalidades como Dámaso Alonso o Castro Ariñes aplacaron un tanto las pueblerinas críticas.

---

Los años que han pasado desde su inauguración y el acostumbramiento visual del ciudadano han sepultado las críticas; la indiferencia municipal hacia sus propias obras han producido una serie de cambios que conviene apuntar en la nómina de aspectos negativos: el cambio de vegetación en las colinas, sustituyendo el clavel de sol por especies indiferenciadas; el deterioro de parte de su pavimento; la desaparición de la fuente; la destrucción de un bello quiosco modernista de madera que existía frente al Gobierno Civil, y la sustitución de las farolas de treinta metros de alto que pretendía iluminar el espacio de una manera velada ha dado paso a unas espantosas farolas de gusto modernista o 'fernandinas' completamente inadecuadas; en la nómina de los aspectos positivos estaría el nuevo uso que le han dado los más jóvenes: bicicletas y skates-board son los reyes del lugar. La apropiación del uso es completa.

Y para terminar dos reflexiones: por un lado, el ejemplo municipal de su época de encargar una obra moderna fiel exponente de las ideas estéticas de aquellos años; por el otro la desidia de posteriores municipios que han deformado y deteriorado el carácter de la obra, sin tener la más mínima sensibilidad para apreciar y valorar lo moderno.

9 de mayo de 1992



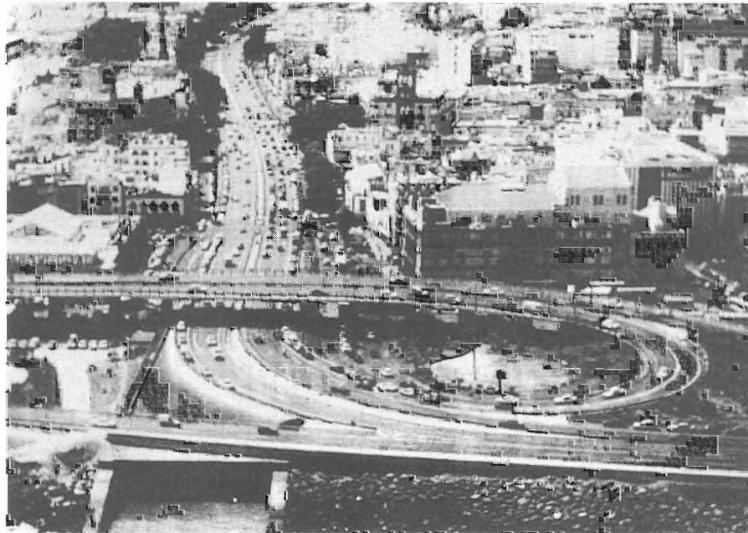
---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA IDEA DE CIUDAD Y LA INFRAESTRUCTURA VIARIA





---

TODA LA CIUDAD

---

Que recuerde, sólo conozco una ciudad que haya sido tan maltratada como ésta por la infraestructura viaria. Esa ciudad es Marsella, donde los ingenieros y las autoridades municipales han tenido la osadía de dejar a la catedral entre dos 'escalextric' de casi quince metros de alto cada uno.

Aquí las cosas no van muy descaminadas: el Teatro Pérez Galdós tiene una circunstancia muy parecida; se enterró bajo el hormigón uno de los elementos claves de la historia de la ciudad: el Guiniguada; se ha destruido una parte importante de uno de los barrios más bellos de Las Palmas: la Ciudad Jardín; se sepultaron, sin ningún miramiento, la serie de playas que existían entre el Muelle de San Telmo y las Alcaravaneras para construir una autopista; se está destruyendo una unidad paisajística de primer orden, apreciable desde la playa de Las Canteras por la construcción del acceso por el Norte (y nos estamos refiriendo a la enorme 'tajada' que se le está dando a la montaña del Rincón, destruyendo, al mismo tiempo, uno de los ecosistemas más interesantes del litoral Norte y con unos efectos visuales y paisajísticos, desalentadores); se pobló la subida a Tafira de aparatosos pasos peatonales aéreos, que nadie utiliza; no se ha resuelto el problema del alcantarillado de la ciudad baja en su confluencia con la Avenida Marítima; se llegó a tiempo de evitar lo peor en los tramos VI y VII, que estaban llenos, en su proyecto primitivo, de escalextric aéreos, de bordillos de autopistas, aparte de eliminar parte de la arboleda central de Mesa y López y de eliminar varios metros cuadrados de la playa de las Alcaravaneras. A pesar de todo, lo que se ha realizado mejor que aquello no contempla lo que realmente estaba proyectado.

Estos desaciertos de la Obra Pública, juzgados ahora solamente desde su impronta funcional, suponemos que son debidos a la falta de coordinación entre la Administración municipal y la autonómica o la del Estado, porque es evidente que cuando se quiere, se puede. Tal fue el giro dado a los tramos VI y VII.

A lo largo de la historia algunas de estas actuaciones han recibido el aplauso del público, ya que se hacían en "aras del progreso". Así ocurrió con la destrucción del Guiniguada y su entorno, la desaparición del Puente de Palo y el de Verdugo.

En su momento un grupo de intelectuales, entre los que me encontraba, capitaneados por Sergio Calvo, hicimos un manifiesto y hasta una manifestación en contra de la destrucción de Vegueta-Triana en su punto de encuentro, incluso llegamos a presentar un proyecto alternativo, al cual no sólo no se le hizo caso, sino que además algunos de los miembros del grupo, recibimos un varapalo verbal, por oponernos al desarrollo del progreso. Eran tiempos de la dictadura. Pero ahora asistimos callados e impasibles a la destrucción de Ciudad Jardín y los presupuestos morales son muy similares para justificar la operación, pero nadie ha protestado. Quizás los intelectuales enfrascados en altas discusiones de 'estética', se hayan olvidado de señalar y discutir las bases de los problemas. La polvareda, que en su día se levantó cuando remodelamos varias plazas de la ciudad sólo se ciñó a problemas de "mal gusto",



---

## TODA LA CIUDAD

"moderneces" y términos por el estilo, sin preocuparse de la totalidad del complejo urbano e infraestructural que estas remodelaciones implicaban.

Mientras hablamos de estética, asistimos impasibles a la destrucción de la ciudad, o incluso a algo peor que es la imposibilidad que estas actuaciones conlleven de constituirse en elementos esenciales de la estructura de la ciudad para convertirse en factores de rigidización de la forma urbana, cuyos efectos perjudiciales quedarán en la ciudad para siempre. En este punto es evidente que algo está fallando en nuestra sociedad y en las instituciones públicas.

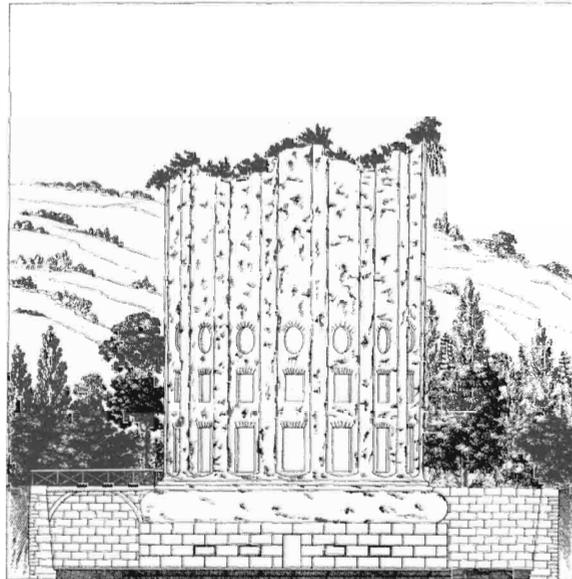
El hecho clave, que es fácilmente deducible de nuestro razonamiento, es la necesidad ineludible de que los sistemas generales de la ciudad y particularmente la infraestructura viaria, a la que estamos dedicando nuestro comentario, son parte consustancial de la estructura de la misma. Si no hay una idea clara, difícilmente la estructura viaria podrá encajar con el resto de los elementos que configuran la ciudad. La ausencia de una idea de ciudad es lo que determina sobresaltos como los que hemos descrito, que por su volumen e incidencia en el resto del territorio pasan a ser elementos primordiales.

16 de mayo de 1992

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# EL VERDE EN LA CIUDAD: EL PARQUE URBANO



A doric-column-house by M. Demonville.  
Engraving from Krafft / Ransonnette: *Maisons de Paris*



---

TODA LA CIUDAD

---

El parque, elemento o pieza de la estructura urbana que incorpora el espacio libre de la ciudad mediante su caracterización como espacio verde, como fragmento de naturaleza más o menos organizada, que se introduce en el seno del tejido edificado, es una categoría que hace su aparición en el contexto de la ciudad moderna.

Sin embargo, desde el jardín urbano renacentista, hasta el parque contemporáneo, los atributos y los caracteres del verde ciudadano han variado sustancialmente, tanto en lo que se refiere a la intrínseca concepción del parque o jardín, como, y lo que es más importante, en lo que respecta al papel que tales elementos han ido desempeñando en la configuración de la ciudad.

Respecto del jardín renacentista, es preciso destacar algunos rasgos distintivos, como son, en primer lugar, su carácter eminentemente privado, por lo cual, y con independencia de su dimensión, se afirma su pertenencia, en un sentido amplio, a la esfera doméstica, no ostentando el rango de elemento de la vida colectiva de la ciudad. En segundo término, su escala se refiere por lo general, a la propia escala del edificio al que se confronta; la escala es, pues, una escala arquitectónica, referida al lugar preciso, a la propia arquitectura a la que el jardín envuelve, y su propia configuración se verifica en base a las estrategias del proyecto arquitectónico.

Así, pues, los rasgos de una hipotética urbanidad de este jardín son muy débiles, apareciendo más como discontinuidades en el tejido compacto de la ciudad que como verdaderos elementos de articulación espacial.

Con el barroco se produce un importante cambio de escala. El parque crece en extensión, y para ello se localiza en la periferia de la ciudad, o incluso en áreas separadas de ésta. La operación que verifica el parque barroco es la de introducir elementos de orden, reglas, procedimientos geométricos y arquitectónicos en el seno del territorio, creando así una naturaleza organizada, una campiña racionalizada, con el único objeto del disfrute de sus usuarios, a través de estrategias de manipulación del espacio y del paisaje.

Propias del parque barroco son las grandes perspectivas, así como, paradójicamente, los laberintos vegetales, en una recreación con elementos naturales de las reglas y atribuciones formales de la arquitectura y de la ciudad, aunque en clave lúdica.

Este parque sería el marco de experimentación de toda serie de técnicas paisajísticas, algunas de las cuales se retoman de estrategias arquitectónicas de la antigüedad griega, cuya utilización pasará luego en muchos casos, a la propia proyección de fragmentos urbanos, como por ejemplo en la operación del Royal Crescent de John Wood en Bath, Inglaterra.

Prototipo paradigmático del parque barroco son los Jardines de Versalles, donde se emplean con profusión todas las técnicas escenográficas de manipulación de paisaje, tales como la



## TODA LA CIUDAD

alineación en un eje, ya utilizado por los griegos con la finalidad de apropiarse de un elemento geográfico incorporándolo geoméricamente a la gramática del jardín; el encuadre, cuyo objeto es descontextualizar un elemento geográfico lejano, por el procedimiento de enmarcar su visión, reduciéndolo al carácter de cuadro vivo que se incorpora al espacio próximo del parque; la interposición, superponiendo a la visión del paisaje lejano otros elementos controlados por el proyecto del parque, que por sus análogas características aparentes con el paisaje lejano (color, volumen, textura) producen el efecto de atraerlo e incorporarlo ilusoriamente al dominio del parque; la codificación, caso particular de interposición, en la que los elementos interpuestos operan por contraposición con el paisaje, en lugar de operar por semejanza; en este caso lo que se superpone a la visión del paisaje lejano no son árboles, sino columnas u otros elementos arquitectónicos, que imponen sus ritmos y sus secuencias a la visión de la naturaleza, casi enjaulándola.

Toda la sofisticación del parque barroco no logra encubrir que se trata de un elemento territorial que no es significativo respecto de la estructura de la ciudad; su localización extraurbana y su carácter de mundo de ficción le hace representar más bien el papel de Arcadia, reforzándose esta hipótesis en virtud de su utilización, también eminentemente privada y aristocrática.

No será, pues, hasta el siglo XIX que el parque urbano comienza a adquirir sus connotaciones actuales. En efecto, al aumentar el tamaño de las ciudades los límites de éstas ganan en muchos casos la proximidad de aquellos reductos aristocráticos, pasando éstos por fuerza de la dinámica del desarrollo urbano a incorporarse al sistema de la ciudad. Los parques, pasando a ocupar posiciones más o menos internas al tejido urbano, o quedando por largo tiempo aún en los límites del mismo pasan a ser, en la mayoría de los casos, de dominio público, cuyo uso será prevalentemente el de disfrute colectivo del espacio libre.

El parque del siglo XIX no es un intento de arquitecturización del territorio, como el parque barroco; es más bien la introducción en el seno de la ciudad de una naturaleza organizada, como nostalgia del mundo natural, que aparece ya alejado del medio ambiente urbano, del entorno de la ciudad, ya conflictiva, del XIX.

En el plano formal, como señala Carlo Aymonino, en *Lo studio dei fenomeni urbani*, los parques, de ser elementos en gran parte independientes de la forma de la ciudad, gracias a su anterior autonomía, pasan a constituir componentes de la nueva 'forma urbis', abandonando progresivamente el inicial carácter de transición entre lo artificial y lo natural, del filtro entre la ciudad y el paisaje territorial, para irse afirmando en un nuevo y específico carácter urbano, enmarcado en un sistema morfológico en función del cual cobran significación. En efecto, el parque organizado, desde este momento, sólo es entendible a partir de su inserción en la ciudad, en la estructura urbana, quien justifica su carácter de sofisticada operación de arquitectura del verde, y sólo en contraposición con ella adquiere su validez.

---

No es pues parangonable este parque que surge del siglo XIX con el prototipo del moderno parque natural, que se constituye básicamente en torno al objetivo de preservación y la conservación integral de fragmentos de áreas naturales, con mínimas modificaciones.

El parque urbano que surge del XIX no trata de preservar la naturaleza; por el contrario, la inventa; la hace surgir allí donde sería imposible 'per se', la somete a reglas que le son extrañas, y que proceden del mundo de la arquitectura, de la geometría; y sobre todo la utiliza sólo para el disfrute y la contemplación, como pieza de museo, al propio tiempo que un vehículo para el juego y el descanso. Tales son los nuevos usos, específicamente urbanos del parque. Este panorama queda completo, añadiendo el carácter de masas de dicho uso; el carácter público, que facilita la vida colectiva y el encuentro, al tiempo que generará nuevas necesidades y nuevos requisitos técnicos y funcionales del parque, por tanto.

Con el Movimiento Moderno en el nuevo entendimiento de la 'ciudad funcional' propugnado por Le Corbusier y otros, el espacio urbano integrado de la ciudad tradicional se descompone en sistemas funcionales autónomos: habitación o residencia, funciones productivas o espacio del trabajo, espacio para el ocio y función transporte o circulación.

Estas familias autónomas de elementos en su desarrollo desagregativo ocasionarán la decodificación del espacio urbano, entendido en los términos heredados de la ciudad de la historia. Cada uno de los sistemas funcionales se despliega en la ciudad en orden a sus lógicas internas. Así, la residencia se verifica en las arquitecturas que, desarrollando nuevas tipologías, tienden a centrarse sólo en la resolución del problema de la vivienda masiva. La función circulación se resuelve atendiendo a la máxima eficiencia del transporte y la comunicación, en el diseño viario de la ciudad, sin relación alguna con la edificación, desapareciendo el concepto de alineación presente en el tipo urbano de la calle corredor.

Por su parte el verde abandona el tradicional recinto del parque decimonónico para, entrelazándose en los intersticios que surgen entre los restantes elementos urbanos, generar un nuevo concepto de zona verde, de naturaleza abstracta y carente de forma, deviniendo en una suerte de conjunto de espacios residuales, degradados y afuncionales, en la ciudad de los polígonos, último producto de la vulgarización y la aculturación de los presupuestos teóricos del Movimiento Moderno.

La ciudad que alcanza nuestros días, heredada de la planificación abstracta, contiene pues, en sus partes más recientes, esas áreas informes y vacías, inútiles y peligrosas, llamadas zonas verdes, a menudo retales de suelo acumulados en los sectores de peores condiciones topográficas y falto de servicios y de mantenimiento.

En la ciudad contemporánea el problema de la proyección de los elementos del sistema de espacios libres aparece como un problema central, no sólo en virtud de la demanda de este tipo de espacios, en una sociedad donde el ocio tiende a ocupar segmentos cada vez más



---

## TODA LA CIUDAD

importantes de la vida cotidiana, sino, y en una óptica morfológica, en función de la potencialidad de estos espacios como factores de recualificación física de la ciudad, sobre todo, en lo referente a los grandes elementos, los parques, del sistema de espacios libres.

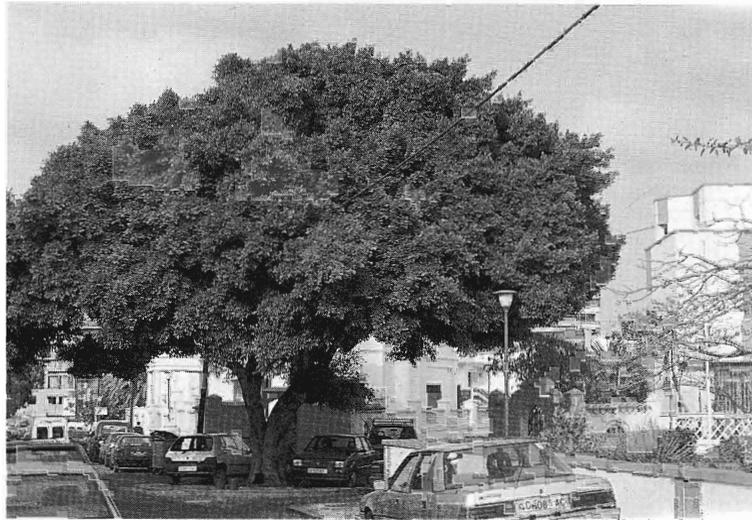
Sin embargo, esta necesidad de reconsideración del parque como elemento de cualificación de la ciudad, superada la concepción de la funcionalista zona verde, no puede reducirse, como en algunos casos ha sido planteado, al mero rescate del concepto decimonónico de parque urbano. No es con una estrategia basada en la nostalgia, como pueden darse satisfacción a las necesidades de una sociedad más compleja, ni respuesta a la problemática de una realidad física discontinua, desestructurada y dinámica, cual es la de la ciudad contemporánea.

23 de mayo de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA CIUDAD JARDÍN





---

TODA LA CIUDAD

---

La cultura popular atribuye el nacimiento de la Ciudad Jardín a la colonia inglesa, residente en la Isla a principios de este siglo. El "barrio de los ingleses" como se le llamó pretéritamente, se situaba en las laderas de Santa Catalina, entre el barrio de "Fuera de la portada" en el límite del Casco Histórico y el incipiente complejo portuario del Refugio de las Isletas. Diversas propiedades de ciudadanos o empresas inglesas marcaron la fundación del lugar: Hotel Santa Catalina, Hotel Metropole, Club Inglés, Club de Deportes, el Campo de críquet, situado en Altavista y la Iglesia Evangélica, fueron el embrión de esta parte de la ciudad, que con el tiempo se convertiría en el centro geométrico de la parte baja de la geografía urbana. La vía de conexión entre Casco Histórico y Puerto, primeginia traza de la actual Calle León y Castillo; las magníficas playas de Arenales, Lugo, Metropole y Alcaravaneras, y una red de acequias que servía el agua a las distintas fincas completaban el paisaje de su nacimiento. Un tímido asentamiento local a base de casas terreras, aún existentes al lado del Metropole, para personal de servicio de los hoteles y alguna que otra villa privada no restan importancia al asentamiento foráneo, que fueron los encargados de realizar la infraestructura urbanística: conducciones de agua, saneamiento y electricidad se deben a aquellos primeros pobladores.

Fue hacia 1892, cuando un jovencísimo Miguel Martín Fernández de la Torre, le da su configuración actual, al realizar una urbanización dentro de los cánones del trazado de ciudad jardín más al uso. Una serie de calles paralelas a la de León y Castillo, se complementa con una parrilla de calles perpendiculares a ésta siguiendo las cotas de escurrentía del terreno natural. Determinadas inflexiones en algunas calles y ciertos desplazamientos de visuales de otras, son características del urbanismo de entonces. La ciudad jardín inglesa, pasada por la experiencia de la cultura popular alemana, podría ser el modelo de la aquí realizada. Con ello el arquitecto consiguió que este fuera el lugar favorito y más apetecido y anhelado por la sociedad canaria en los años treinta. Previa a esa década, la construcción del Colegio Salesianos es un hito importante a señalar.

El gran desarrollo urbanístico del lugar se puede cifrar en 1927 y 1936, y hay que señalar que fue respetuoso con la no muy generosa normativa del lugar, en lo referente a los espacios verdes. Gracias a este respeto ordenancista, hoy lo podemos apreciar como lugar digno de imitación y de conservación. El lugar fue campo privilegiado de la experiencia del Movimiento Moderno. El lenguaje y la experimentación tipológica del dúplex, características del racionalismo, tiene en ese sitio sus mejores ejemplos. Es en Ciudad Jardín donde se encuentra lo mejor de la obra de Miguel Martín Fernández de la Torre, Rafael Massanet, Richard Oppel, y Ernests Frodmüger, que dieron forma definitiva a esa parte de la ciudad. Aportaciones sucesivas del propio Miguel Martín, Marrero Regalado, Laureano de Armas Suárez Valido y de algún que otro arquitecto más moderno, confirman el lugar como campo de experimentación de la vivienda unifamiliar aislada o en hilera, constituyéndose como uno de los barrios más agradables de la ciudad. En el lugar predomina la exaltación colorística de las buganvillas y las jacarandas; los flamboyanos y los árboles de la pasión; la euphorbia y el clavel de aire; la



## TODA LA CIUDAD

fragancia nocturna de las adelfas, de los jacintos y de alguna enredadera tropical traída desde América; la arrogancia de la palmera canaria y el increíble milagro del laurel de Indias y sobre todo la tranquilidad del agradable paseo sobre todo los fines de semana cuando los coches casi desaparecen de sus calles. Tenemos que felicitarnos de poseer en nuestra ciudad un rincón tan agradable por el que muchas veces pasamos en nuestro coche ajenos a las virtudes del lugar.

Desgraciadamente hay también aspectos negativos, por ejemplo la destrucción del margen Norte por culpa de un absurdo acceso a la ciudad, con una miopía atroz por parte de Obras Públicas –una vez más, y van...– al introducir un tramo de autopista en Ciudad Jardín destruyendo parte de su estructura urbana y edificaciones y queriendo convertir a Las Palmas en una ciudad-autopista. La destrucción en los años sesenta de toda la serie de playas que citábamos al principio del artículo, sepultadas –¡y cómo no!– bajo otra autopista. Los cambios de uso que las distintas corporaciones municipales han consentido, cambiando el carácter residencial del lugar y sustituyéndolo por colegios, guarderías, alguna que otra oficina y, sobre todo, ese tremendo disparate que fue ubicar las Oficinas Municipales en el antiguo Hotel Metropole, que ha llenado el barrio de coches, que ha destruido parte de la zona verde del Hotel, en concreto la piscina se convirtió provisionalmente en aparcamiento y va camino, desgraciadamente, de ser eterno. El abandono y desidia municipal por el llamado "Parque Romano", parque integrante de los jardines del antiguo Hotel sobre los terrenos ganados al mar y la implantación de algún pub o bar más ruidoso de lo normal, completan la nómina de los aspectos negativos. A pesar de ello la Ciudad Jardín merece la pena que la conozcamos y la paseemos para apreciar sus virtudes que son muchas.

De la época fundacional se conserva en magnífico estado la Iglesia Evangélica, obra de los arquitectos ingleses Mr. Clarke y Mr. Micklhwale fechada en 1891 y cuya obra fue dirigida por Laureano Arroyo. Los dos hoteles citados se renovaron en los años del Mando Económico por obra de Miguel Martín Fernández de la Torre. El Santa Catalina, cuya gloria se desvanece poco a poco, esperando ansiosamente que una inteligente acción municipal lo eleve a la categoría de servicios que su arquitectura demanda. Un magnífico edificio, lleno de irónicas referencias masónicas teniendo en cuenta que fue realizado por una dictadura militar. El Metropól irremediamente convertido en unas pequeñas e incómodas Oficinas Municipales, con uno, que fue excelente parque, y hoy en día más sucio y descuidado, con unos aparcamientos en vez de piscina y en una situación de provisionalidad, con medianeras que quedaron vistas, llenas de pintadas. El Colegio Salesiano, obra de Fernando Navarro de la década de los veinte, fuera de lugar como instalación educativa y que podría pasar a ser un edificio oficial con una adecuada compensación a los actuales propietarios. De época más reciente hay que destacar el complejo de El Pueblo Canario pensado por Néstor Martín Fernández de la Torre y realizado por su hermano Miguel, lugar que está actualmente desaprovechado, ya que potencialmente tendría infinitas posibilidades turísticas, comerciales y culturales si hubiese una inteligente y adecuada planificación en estos tres campos; el edificio

---

del Colegio de las Teresianas, arreglado en su época por Manuel de la Peña, y sobre el que ahora pesa una escandalosa y presuntamente ilegal acción municipal para agrandarlo con una planta más fuera de lo que establece el Plan General (¿será posible, una vez más?); el edificio de Aparcamientos Las Palmeras obra también de Manuel de la Peña, Premio Nacional de Arquitectura de 1957; los Jardines de Rubió, obra de este magnífico arquitecto-paisajista con el monumento a Fernando de León y Castillo y un número impresionante de fantásticas viviendas unifamiliares.

Es este un lugar para reconciliarse con la ciudad, sobre la que últimamente sólo se vierten opiniones negativas, olvidándose de lugares agradables como este que debemos cuidar e ir recuperando para la memoria colectiva. Posiblemente, si vamos "civilizando" nuestra relación con la ciudad, la iremos apreciando, y queriéndola la haremos más habitable. Es este un empeño por el que creemos merece la pena hacer un esfuerzo.

30 de mayo de 1992



---

TODA LA CIUDAD

# EL LUGAR Y LAS CIUDADES





TODA LA CIUDAD

---

Nos imaginamos la ciudad como un entramado de construcciones que crece de manera más o menos imprevisible, recorrido por calles, que se despejan en las plazas, o también como una malla de avenidas flanqueada de edificios en las afueras y repleta de ellos en el centro. Contemplamos las ciudades como si se tratara de un fenómeno natural regido por la ley del crecimiento o expansión, una ley independiente y a veces imprevisible, como las que rigen en los organismos naturales, pero lo cierto es que el crecimiento de las ciudades no obedece a unos impulsos interiores e inescrutables.

Las ciudades son levantadas trozo a trozo por sus habitantes o en grandes bloques por obra de los especuladores o de las autoridades. De vez en cuando, sobre todo con motivo de la fundación de una nueva ciudad, los arquitectos, urbanistas y/o autoridades locales o nacionales, asesoradas por sus expertos, ofrecen al público el espectáculo de su propio desconcierto. Se diría que la nueva ciudad como un todo, como un modelo que entrañaría otros significados distintos de los tópicos habituales de la sectorización (industria, vivienda, tiempo libre, etc...) o la circulación. Al revés que los antiguos, se estima extraña y carente de interés cualquier consideración de la ciudad como un modelo simbólico. Cuando hoy decimos que algo es 'simbólico', casi siempre se trata de un objeto o una acción que podemos captar de un golpe de vista.

La pobreza conceptual de nuestro discurso urbanístico queda de manifiesto incluso cuando consideramos el pasado reciente. Durante el siglo XIX, los criterios para establecer su terminología resultaban quizás todavía más directamente 'positivistas' que en la actualidad.

Si retrocedemos aún más, cambia el tono del discurso, como era de esperar.

Durante el pasado medio siglo nos hemos acostumbrado a considerar los sueños como objeto de estudio serio e incluso científico, pero las connotaciones fantásticas que implica este término se consideran peyorativamente en el contexto de la planificación urbana.

Una vez más tropezamos con la pobreza de una parte considerable del discurso urbanístico y arquitectónico. La forma de ocupar el espacio se estudia muy detenidamente, pero sólo en términos materiales de instalación y comodidad o por el contrario en piezas 'efectistas con intención' bajo la bandera de la valentía y del diseño-moda. El espacio cultural, jurídico, religioso e incluso militar, no se tratan como otros tantos aspectos del espacio de cuya economía haya de ocuparse el arquitecto. Su atención se centra en los problemas materiales más inmediatos, cuya resolución parece lo más urgente. Pero las soluciones propuestas, debido a su presencia material, entran en conflicto con el mundo simbólico de los ciudadanos, hasta el punto de que las formas arbitrarias impuestas precipitadamente por unos arquitectos de irracionalidad a impulsos de unos prejuicios espirituales y a la vez estéticos no confesados cuya misma irracionalidad contribuye a intensificar la degradación urbana, a riesgo, incluso, de poner en marcha un esquema de reacciones entre la comunidad, su caparazón externo y la cultura urbana arquitectónica.



---

## TODA LA CIUDAD

Estas afirmaciones ya comentadas por Joseph Rykwert ponen en evidencia la importancia que el carácter 'simbólico' de las ciudades ofrecen para determinar su sentido en la historia y en las posibilidades de su transformación.

El modelo conceptual que planteamos está referido a las perspectivas que nos hayamos formado con respecto al espacio y al tiempo en que vivimos. Su objetivo es anclar nuestras vidas en un lugar concreto: un hogar determinado, una ciudad específica. Las nuestras. El significado de la arquitectura debe asumir el carácter de la ciudad y no es precisamente el que denominan 'lo canario' o la moda de turno.

El lugar y las ciudades son los nuestros, con los barrios, plazas y calles, nuestro interés es referirnos a ellos, con intención de reflexionar sobre el 'significado' que la arquitectura debe dotar al carácter de la ciudad y a su 'espacio'.

Y a continuación hablaremos de la ciudad.

6 de junio de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL PASEO DE TOMÁS MORALES





TODA LA CIUDAD

---

Era una de las muchas calles que se 'abrieron' con las prisas del desarrollismo de los sesenta, con el objetivo de tener solares disponibles en un lugar estratégico de la ciudad, al tiempo que se configuraba como vía de tráfico alternativa a León y Castillo y al Paseo de Chil. Recorre el barrio de Arenales en dirección Norte-Sur, naciendo en el cruce de Bravo Murillo y muriendo en el Paseo de Madrid. Sin embargo por su estructura y configuración no es una vía más de la ciudad.

Es, en primer lugar, la continuación visual y por ende, planimétrica de una de las calles constitutivas del Centro Histórico: la calle de San Francisco, hoy bautizada como de General Bravo y Pérez Galdós, que pretéritamente en la ciudad fundacional, unía el sistema de conventos y espacios libres adyacentes: las clarisas, los franciscanos y las bernardas. Con las sucesivas desamortizaciones, pasó a unir el sistema de espacios libres que configuraron la ciudad de la restauración: la Plaza de la Democracia (Plazuela), la Alameda de Colón y la Plaza de San Bernardo (hoy desgraciadamente convertida en aparcamiento-calle), conjuntamente con el edificio del hospital, situado donde se ubica hoy el Centro Cultural del Cabildo. La decisión de situar el Palacio Insular, en el solar de la citada calle de San Francisco donde se celebraban las peleas de gallos, en el punto de cruce con el Camino Nuevo o Bravo Murillo, vino a reforzar la importancia de este eje urbano. Y es aquí donde empieza la historia del Paseo de Tomás Morales, hacia 1927. Historia que podía haber comenzado hacia 1850 cuando se debate en la ciudad cuál sería la mejor travesera para unir la Ciudad Histórica con el Puerto de las Isletas, presentándose entonces tres alternativas: la de Triana, que contaba con el problema de sus 'barrigas' y el asentamiento de las cofradías de pescadores; la de Viera y Clavijo que ofrecía la posibilidad de ser una vía de ¡25! metros de ancho y que proponía un interesante circo-auditorio (el Cuyás); y la de San Francisco, cuyo peso histórico era evidente.

Circunstancias diversas, dieron por triunfadora la opción de Triana, por lo que tendrán que transcurrir más de setenta años para que la vía de San Francisco se prolongue en dirección al Puerto. Mientras tanto, el Plan de Miguel Martín Fernández de la Torre, ya preveía esta ampliación, y el Paseo de Tomás Morales se resolvía en su encuentro con el Camino Nuevo con dos plazoletas triangulares, que traducían un trazado en tridente, de gran tradición cultural en el urbanismo del momento, abriendo las perspectivas desde el final de Pérez Galdós. Esta decisión proporcionaba un cierto espacio abierto, representativo en la travesía del Camino Nuevo en su encuentro con Pérez Galdós, y más tarde llegó a ser providencial cuando se situó el edificio del Cabildo. Hasta bien entrado los años cincuenta de nuestro siglo, la calle sólo era un embrión, ya que se cortaba abruptamente en un cine muy popular allí existente, por un muro que protegía una extensa finca de plataneras. Hasta ese punto se construyó la arquitectura doméstica más representativa de la década de los cuarenta y cincuenta, encontrándose en sus calles interesantes edificios obras de Marrero Regalado, Laforet, Massanet, Cardona y Suárez Valido; precisamente de este autor, encontramos la mejor obra de su producción, cual es el edificio de gasolinera y oficinas, que da frente a una de las plazoletas del tridente.



## TODA LA CIUDAD

La necesidad de construir varios institutos y colegios juntamente con las causas ya señaladas, derriban el muro de la finca de plataneras y hacia 1957 el arquitecto catalán Margarit, realiza el trazado y apertura definitiva del Paseo. El antiguo edificio de las Adoratrices, valiosa obra de Marrero Regalado, y la existencia de algunas viviendas unifamiliares en el Paseo de Madrid, ya en plena Ciudad Jardín, determinan su trazado definitivo. Margarit tiene el acierto de disponer de un amplio espacio verde con una plaza ovalada, en el punto de encuentro del nuevo Paseo con el eje representativo creado por la Comandancia de Marina, Plaza de la Feria, Gobierno Civil y edificios de Sanidad, constituyendo así un elemento estructurador del tejido urbano en dirección perpendicular al Paseo.

Abierta la calle, el lugar fue el punto de experimentación de la arquitectura de los sesenta, una obra crepuscular de Miguel Martín, fue un instituto de enseñanza, hoy desaparecido; el edificio del Hospital de Nuestra Señora del Pino, inadecuadamente alineado con este paseo; la ampliación del Colegio de las Adoratrices, obra de Manuel de la Peña, con una iglesia con relieves de José Dámaso; dos obras de aquel arquitecto, una de viviendas y otra de oficinas, magníficos ejemplos de su 'buenhacer'; y obras diversas de Sánchez Murcia, Trapero, Cardona, Roca y Suárez Valido, completan con alguno más joven, la nómina ilustre de la arquitectura de estos años.

Le dedicamos este comentario, también, porque hace años, desde una sección periodística de *La Provincia* similar a ésta, escribimos un artículo titulado 'El árbol urbano', donde veníamos a decir, que una de las asignaturas pendientes de la forma de esta ciudad, era el concebir la calle no sólo como vía de tránsito rodado, sino además como lugar de intercambio social y cultural, y apuntábamos entonces, el papel fundamental, que en la configuración de la calle tenía la especie vegetal. Hablábamos de la falta, que hacía en Las Palmas, de que en sus calles se plantaran árboles, palmeras, etc. No sabemos si por feliz coincidencia, o porque alguien responsable nos leyó, lo cierto es que ocupando la Concejalía de Urbanismo el señor Chaparro, se empieza la remodelación de esta calle, que afectó fundamentalmente a sus aceras: se cambió el pavimento, se les dotó de alcorques-parterres y se plantaron setos de ibyscos y una serie de árboles de la familia de los laureles. El milagro se produjo –y aún hoy sin terminar pero ya en obras– podemos apreciar la bondad de una sencilla operación urbanística, que la ha convertido en una de las calles más amables de la ciudad, asombro de los propios ciudadanos. Toda su traza está jalonada de verde. Los árboles plantados ya llegan hasta casi los siete metros de alto y el seto de ibyscos se configura como una nota de color cambiante con su riqueza floral. Los jardines de las dos plazoletas del Cabildo, recientemente remozados, los de los institutos de enseñanza media, los de la Plaza de la Constitución, y diversos jardines de casas unifamiliares y particulares, termina en una extraordinaria perspectiva sobre el Parque de Doramas, donde una gigantesca palmera canaria, un pino, varios laureles de Indias y varias jacarandas, ponen punto y final a una perspectiva urbana y a un paseo que dignifica sin duda, nuestra ciudad.

---

Escribimos este artículo, con la esperanza de que el 'milagro' se reproduzca otra vez en cualquier otra calle de la ciudad.

Y sería deseable, que esta calle fuese Juan Rejón, Albareda, León y Castillo, hasta Triana, vía fundacional de la estructura de la ciudad baja. Es cierto que sus aceras son un poco estrechas para realizar una operación similar, pero sustituyendo alguna que otra plaza de aparcamiento, y utilizando algún que otro espacio 'muerto' en las esquinas de algunos cruces no utilizados por el tráfico, sería posible instalar unos parterres donde se pudiera plantar flora autóctona, y con un poco de imaginación se podría conseguir que una de las principales vías de la ciudad fuera una sucesión de secuencias vegetales. La misma actuación se puede trasladar a cualquier parte de la ciudad, como actuación puntual. Una esquina, un ensanchamiento de la calle, una acera adecuada podría servir –como ya se está haciendo en Barcelona– para hacer más amable el barrio y a la larga este conjunto de operaciones sencillísimas, irían dando a nuestra ciudad un 'aire' distinto. El paisaje urbano mejoraría y nuestra salud lo agradecería.

13 de junio de 1992



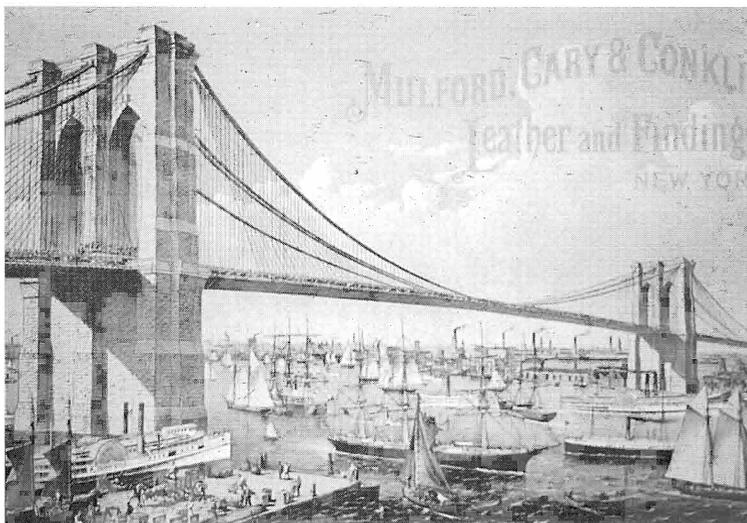
---

TODA LA CIUDAD

---

JOSÉ LUIS PADRÓN RIVAS

# EL PUENTE DEL PUERTO: UN SUEÑO REALIZABLE





---

TODA LA CIUDAD

---

El año 1983, fue un año en el que coinciden dos celebraciones –que desde alusiones distintas–, nos traen a colación, nuestro tema de hoy.

Efectivamente, ese año se conmemoró el centenario del espléndido Puente de Brooklyn en Nueva York, ('The great East River Bridge') –culminado en 1883–. Posiblemente el Puente más carismático de todos los que enlazan el centro de la Isla de Manhattan, con las riberas próximas del gran aglomerado urbano neoyorkino (Brooklyn; Queens; Richmond).

Pero también en 1983, se cumplió el centenario de lo que constituyó el inicio y construcción definitiva de nuestro Puerto de La Luz. Desde aquella decidida e incipiente aventura, –pero con la certera visión técnica y política de los hermanos León y Castillo–, hasta nuestros días, el Puerto y toda su estructura de muelles, explanadas, almacenes, etc..., –y amén de la valla portuaria–, no segregable de nuestra Ciudad.

Los festejos recientes del V Centenario, con los veleros y la gran concentración ciudadana en el Muelle de Santa Catalina, refrescan bien la memoria de aquella estampa bucólica, y la redescubren, como lugar de paseo, ocio y disfrute.

En anteriores artículos, hemos expresado claramente de como y cuanto, la Red Viaria; el Sistema de espacios libres; el Tejido residencial, la Estructura Portuaria... etc., necesario a toda Ciudad, sino también, un reconocimiento claro y preciso de la forma y perfil de ella.

Por eso es factible, –salvando las escalas comparativas–, establecer un parangón entre el caso americano y lo que acontece en nuestra Ciudad.

La voluntad política y la insistencia ciudadana durante 80 años de debate, gestación y construcción del Puente americano, constituyeron el logro necesario y anhelado de unir, –en aquellos tiempos–, los núcleos urbanos de Manhattan Sur y Brooklyn, separados por poco más de medio kilómetro de agua.

Posteriormente, el carácter comercial y cosmopolita; la atracción central del Bussines Center en Manhattan, reclamaron, –y continúan solicitando–, tantos 'brazos de unión' Puentes y Túneles, que junto a los rascacielos, conforman hoy en día el inconfundible skyline de Nueva York.

Por contraste, en 'Las Palmas City', ocurre lo siguiente: Proyectos gestados pero no iniciados; devaneos de implantación urbana en otros; ampliaciones-reducciones de un panorama, –ya cercano el próximo milenio–, nada esperanzador y que podemos tildar de regresivo, respecto a la Ciudad en su globalidad.

En efecto, la traza longilínea desde Las Palmas al Puerto; su arteria principal con denso tráfico: La Avenida Marítima, se ve jalonada con secciones transversales a ella: (Bravo Murillo; Juan XXIII; Túneles-Torre de Las Palmas; Plaza de la Feria –Comandancia– Fuente Luminosa,



## TODA LA CIUDAD

etc...) que en sus encuentros, generan un sinfín de problemas-preguntas, como otras tantas aventuradas, y/o complejas soluciones. Esta lectura, –nada alarmista–, denuncia la necesidad de proyectar la Ciudad con diseños y previsiones de otras magnitudes y consideraciones.

Urge, por ello, enfoques y actitudes bien distintas: mayor rigor en los análisis urbanos; vigor, lucidez y por supuesto, dotaciones económicas acordes a la Empresa; –sobremanera en los Proyectos urbanos de cierta magnitud–, y que aunado todo ello, determinen una Idea de Ciudad factible, con garantía y perspectiva de futuro.

En la labor de nuestro Seminario (año 1984), cuando estudiamos el fenómeno de la Ciudad-Puerto, concluíamos, que es precisamente, en el Mar, y con el Mar, –su 'centralidad inmaterial' en la Bahía–, donde se atisban las soluciones que se demandan. No en vano, en los años 60, Las Palmas creció, rellenando la franja costera (Cidelmar, Avenida Marítima), aliviando así, la escasa anchura que la ciudad baja tenía.

Entre las decisiones que apuntábamos, nos pareció esencial, evitar el largo y sinuoso recorrido del tráfico urbano e insular con destino portuario, a través del vial unido al litoral. La conclusión de una Avenida Marítima frecuentemente atascada, además inadecuada como paseo marítimo, corroboran ya, una realidad insuficiente sobremanera en las horas puntas y fines de semana.

La sugestión de un Puente, –con gálibo capaz para buques–, que una un lugar de la costa elegido 'ad hoc', con la ya proyectada ampliación del dique Reina Sofía, nos pareció idónea. En él caben: la especialización del tráfico público y privado; paseos peatonales; redes y servicios técnicos, etc... De esta manera, se observa la Ciudad desde una perspectiva en altura, insólita y pausada, no comparables a las fugaces visiones desde los transatlánticos o desde el rápido Jet Foil cuando operan en la Bahía.

La idea de este Puente-Paisaje, (categoría opuesta al Túnel-No Paisaje) se superpone a la dudosa faz que constituyen las torres de primera línea en la Avenida Marítima, con la Ciudad más baja escondida detrás. Esta posibilidad, –a la escala que se solicita–, se reconocería como Puerta de Entrada a la Ciudad, y elemento emblemático desde el Mar, creando un auténtico Marco-Postal con el Paisaje de fondo de las Colinas de La Isleta.

Esta aportación a la Estructura urbana de futuro en Las Palmas, –junto a otras intervenciones–, darían aval suficiente; resolviendo el fondo de saco y tope del Cebadal; la posible circunvalación de La Isleta; y esclareciendo otros aspectos funcionales evidentes: disminución de la densidad de tráfico en la autovía en sus enlaces y circunvalaciones; facilidad y claridad direccional en los puntos de origen y destino: tanto de índole urbana como insular; etc...

Llegado a este punto, ¿por qué estos proyectos resultan sueños utópicos, o aparentemente inaccesibles? Evidentemente, estas Obras públicas, tienen un coste elevado; pero cuando se

---

pondera su repercusión a nivel de Toda la Ciudad, o mejor aún, de toda la Isla –sin llegar al 'frenesí sevillano', de 8 puentes, algunos innecesarios–, entonces, hay que reclamar el empeño político, unas miras en consonancia a la Obra, y que teniendo creencia firme en ella, sean realidad construida. Relegando al menos temporalmente, su proclividad a ejecutar obras de menor tamaño, pero con reclamo público más fácil y exitoso.

Dejando para otras ocasiones, algunas reflexiones sobre Puentes 'más domésticos', (Puente de Palo, Puente de Piedra, desaparecidos para siempre); otros que nacieron y se levantaron sin ser cuestionados (Puente de Silva), y otros, cuyas controversias, solicitan esclarecimiento conceptual a tiempo, y eficaz construcción posterior (Puente del Rincón). Ojalá, aquí se produjera un hecho similar al que, recordando la secuencia filmica de 'Manhattan': la melodía de Gershwin sonando, Woody Allen y Diane Keaton, sentados frente a la silueta del Puente de Brooklyn, Nueva York al fondo... En ese instante, la escena, con sus protagonistas rinden un sincero 'homenaje' al elemento simbólico Puente, y a una Ciudad, Nueva York –que con todas sus contradicciones–, es querida y contemplada.

20 de junio de 1992

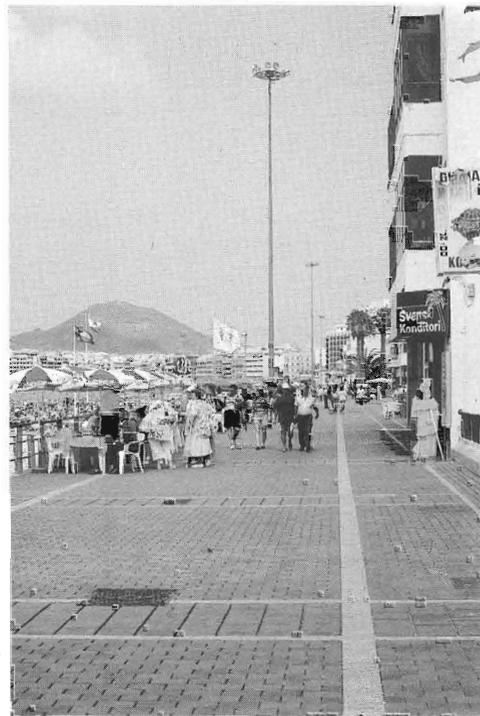


TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL PASEO DE LAS CANTERAS





---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA AVENIDA DE JOSÉ MESA Y LÓPEZ





---

TODA LA CIUDAD

---

Hasta principios de siglo la Playa de Las Canteras y la de las Alcarabaneras (entonces se escribía con B) eran sólo una. El mar en las mareas altas pasaba de un lado a otro dejando a las Isletas en su idónea condición geográfica. Un inmenso parque natural de dunas, similar al de Maspalomas, se extendía desde la base de las Isletas, hasta las colinas de Guanarteme, donde aún hoy en día es posible ver algunos restos de ellas. En el plano de la ciudad de 1911 publicado en el libro "Madeira, Canary Islands and Azores", la edificación del barrio de Santa Catalina ya había invadido, en parte, este magnífico parque natural (¿se imaginan lo beneficioso que hubiera sido tener este parque de dunas en medio de la ciudad?) y la edificación apenas llegaba hasta la actual calle de Juan Manuel Durán, en cuyo confín se asentaba una aromática fábrica de ladrillos silícico-calcáreos (ladrillos blancos). Por el lado sur, las Alcarabaneras se extendía hasta las inmediaciones de la calle Luis Antúnez; en medio y hasta bien entrados los cincuenta, se mantuvo el extenso pasaje natural de dunas, que era el jardín de las delicias de los muchos niños de las posguerra que por allí jugábamos, hasta bien entrada la noche, cuando el frescor de la arena la hacía más agradable.

Aunque el Plan de Ordenación de Miguel Martín Fernández de la Torre ya establecía la continuidad de la estructura urbana, destruyendo este paraje natural, el primer proyecto que se realiza es la unión de la calle de Pío XII con Tomás Miller, consecuencia de la ampliación de Tomás Morales y el establecimiento de la línea de guaguas nº 2, que entonces cubrían unas pintorescas guaguas de dos pisos traídas directamente de Londres, y que incluso llegaron a mantener en su cabecera los destinos originales de Piccadilly o Park Lane. La construcción del denominado Mercado Central marca el imparable despeque de la zona. En realidad, el primer proyecto que conocemos para la Avenida Mesa y López y la ordenación de todo su entorno fue el realizado por Juan Márquez en los años cincuenta. Ya allí, y en una magnífica perspectiva, se preveía una calle en forma de rambla con paseo arbolado central y calles laterales, así como edificación en manzana cerrada en altura con generosos patios comunitarios.

Lo realizado no se separa mucho de este proyecto, si bien no se respetaron las generosas medidas, ni la densidad prevista. Apoyándose en los nodos de la Base Naval y en la creación de una gran Plaza circular denominada de "la Victoria", con un enorme monumento en su centro con una especie de gigantesca espadaña, que servía de punto de articulación con el Paseo de Chil y otra Avenida denominada en el proyecto de Guanarteme, hoy prolongación espuria de la de Mesa y López. Todo el proyecto tenía un cierto aire de espacio axial tan característico del urbanismo de posguerra, inspirado posiblemente en las magníficas realizaciones de Speer y Troost para Alemania, la capital mundial del III Reich.

Se construyó, y ya lo hemos dicho, más o menos de esta manera y su rambla central se le pobló de magníficos laureles de Indias.



## TODA LA CIUDAD

Del auge, importancia, prestancia y desarrollo de esta vía no voy a hablarles, pues es de todos conocida; sólo quería señalar que hoy es uno de los elementos clave de la estructura de nuestra ciudad, ya que, concebida como eje, tiene el papel de columna vertebral de todo un sistema urbano que une la Base Naval con el Parque de la Música y Auditorio, mientras que en su desarrollo se engarzan vías como el Paseo de Chil, León y Castillo, los barrios de Alcaravanas, Santa Catalina y Guanarteme así como la Playa de Las Canteras. Su importancia es en este punto similar a la del Guiniguada, Bravo Murillo, el eje de la Plaza de la Feria, el de los Jardines de Doramas, el del Parque de Santa Catalina con Ripoche, o el del Castillo de La Luz con La Isleta.

Como parte vital del tejido urbano, a cualquier intervención que se haga en ella debe prestársele el máximo cuidado, puesto que las implicaciones subsidiarias pueden ser gravísimas para la ciudad.

Ya, a finales de los setenta, Obras Públicas, mediante el trazado de la autovía marítima, destrozaba y eliminaba los laureles de la rambla más cercana a la Base Naval, por mor de un nuevo scalextric. Cuando realizamos el trazado de los Tramos VI y VII, se eliminó el paso a nivel y salvamos los veinte laureles centenarios.

Nos sorprende que ahora se anuncien unas obras de aparcamientos subterráneos, donde inevitablemente desaparecerán los laureles y la rambla central.

Hay que tener en cuenta que la ubicación de aparcamientos subterráneos, en áreas muy saturadas de tráfico, puede ser un arma de doble filo, pues si bien puede resolver la parte más mediata del problema, por regla general suele producir efectos secundarios de difícil solución: por ejemplo el aumento de la densidad de coches que van buscando entrar en el aparcamiento. Otro efecto deplorable es el marcado deterioro del ambiente urbano que se produce en las entradas y salidas de los túneles de los aparcamientos, sin olvidarnos que la circulación en superficie continuará con la misma o mayor densidad. Como ya los árboles habrán desaparecido, seguramente las vías de coches serán más anchas, con lo que aumentará la polución atmosférica en una de las áreas ya más contaminadas de nuestra ciudad, y aumentará el nivel de ruidos, ya de por sí alto. En suma haremos de este espacio un lugar un poco más inhabitable.

Es pertinente aquí señalar que la "fiebre de los aparcamientos subterráneos" asoló a las ciudades españolas en los años sesenta. Entonces se pensaba que era la panacea universal para resolver los problemas de tráfico. Madrid y Barcelona fueron obviamente las ciudades que más padecieron esta especie de enfermedad: se eliminaron bulevares, plazas, ramblas, etc. para meter coches; hoy se demuestra que funciona mal y las calles son más inhóspitas.

Ejemplo afortunado, no obstante, fueron los aparcamientos bajo el Paseo de la Concha de San Sebastián, gracias a la inteligencia y cuidado de la intervención que no sólo respetó todas las

---

especies arbóreas del lugar, sino que además las aumentó con la construcción de grandes macetones capaces de contener las raíces de los árboles. Por contrapartida, ejemplo lamentablemente famoso fue el de la Plaza Mayor de Logroño, que ha llevado a uno de los más bellos lugares de la geografía urbana española al más completo deterioro medioambiental; o el de Plaza Mayor de Bilbao terriblemente contaminada. No tenemos que ir tan lejos, ya que en nuestra ciudad se han propuesto aparcamientos subterráneos en la Plaza de Santa Ana, otro para la Plaza de la Constitución (a vueltas con los laureles): otro, un tanto surrealista, para la calle Francisco Gourié; o el de la calle de San Bernardo, que en su día arrasó con los laureles de Indias allí plantados y hoy se puede apreciar la diferencia entre una parte y otra de la citada calle.

Como vemos la "fiebre" nos ha dado un poco tarde y cuando ya en otras ciudades se avergüenzan de estas operaciones. Mientras tanto la mayoría de los edificios en altura de aparcamientos no consiguen llenarse.

Volviendo con el citado aparcamiento que se pretende construir en Mesa y López, su necesidad, al menos, la ponemos en duda, cuando un magnífico aparcamiento que hay al lado de la Casa del Marino, a menos de doscientos metros del lugar, está prácticamente vacío en día de diario.

Los argumentos que se esgrimen a favor de este subterráneo son, como siempre en los momentos de crisis, los de orden económico (seguramente beneficiarios para algunas empresas) a costa del bienestar del ciudadano. Es curioso, como ya hemos escrito alguna vez en esta sección, que los más grandes disparates urbanísticos de la ciudad siempre se han justificado en aras de salvar económicamente un momento de crisis.

Hubiésemos aplaudido al Ayuntamiento si, en vez de destrozar la parte más antigua de Mesa y López, hubiesen realizado un proyecto para continuar con la rambla central la parte superior de la calle hasta su conexión con el Parque de la Música, eliminando ese ridículo parterre central que hoy presenta y convirtiéndolo en bulevar, sin necesidad de quitar las palmeras que se dispondrían en el centro del paseo con laureles de Indias en los laterales. Tendríamos así una calle orgullo de nuestra ciudad, con un carácter cosmopolita, moderno y alegre, con esa vida que le han sabido dar sus vecinos, con su ambiente y sus comercios. Convertirla en un garaje es un error histórico que lamentaremos una vez que esté construido y veamos que la relación beneficio-disfrute para el ciudadano es mínima al tiempo que bajará el nivel medioambiental considerablemente. El ejemplo del destroz de Ciudad Jardín por la autopista de acceso por el Norte debió de servirnos de escarmiento de lo que no se debe hacer nunca más. Tenemos una ciudad con problemas, pero con lugares bellos y agradables, vivos y cosmopolitas; potenciémoslos, reformémoslos para mejorarlos, pero no nos embarquemos en aventuras que ya se ha demostrado que son malas. Se van a perder en la operación cerca de ochenta laureles



---

## TODA LA CIUDAD

de Indias de cerca de 15 metros de porte, amén de otras especies menores. ¿Creen ustedes que nos podemos permitir este lujo en una ciudad donde apenas hay árboles?

Intentemos entre todos salvar Mesa y López, su vegetación, su espíritu, su vida, y exijamos que se mejore, pero no la convirtamos en un garaje, con unas aceras laterales un poco más anchas, que no compensan ni palian el deterioro que se va a producir.

11 de julio de 1992

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# EL TEJIDO RESIDENCIAL Y LA FORMA URBANA



Section of Bretez: *Le Plan de Paris*



---

TODA LA CIUDAD

---

La residencia, la vivienda y sus dotaciones asociadas, constituyen la mayor parte del volumen edificado de la ciudad contemporánea, por lo cual sus formas de desarrollo inciden de manera determinante en la morfología urbana general, junto al sistema de espacios libres, las redes infraestructurales, etc.

La visión tradicional sobre la ciudad, ha interpretado que en realidad la imagen y la forma urbanas, son producto sólo de los espacios públicos, del protagonismo de los "monumentos", de las plazas, de las grandes avenidas, etc., en la óptica que acaso generaliza en forma apresurada para la ciudad actual, lo que tal vez sólo pueda tenerse como válido para la ciudad histórica, para los cascos antiguos y sólo en parte.

Desde la revolución industrial, desde el nacimiento de la ciudad moderna, el tejido residencial ha ido ocupando un nicho cada vez mayor dentro del conjunto urbano. El crecimiento demográfico de las ciudades, el progresivo desequilibrio del reparto poblacional ciudad-campo, determina el salto cuantitativo y cualitativo de la naturaleza del papel de la vivienda dentro de la ciudad, haciendo su aparición conceptos y realidades tales como la vivienda masiva, los barrios dormitorio, los polígonos, etc.

Este salto de escala del papel del tejido residencial ha sido visto por diversos autores como un agente de la "pérdida de la forma urbana", fenómeno que, desestructurando las anteriores relaciones armónicas entre los monumentos y sus pequeñas áreas adyacentes de vivienda tradicional, que, como tejido servidor, los enmarcaban y realzaban, hacía surgir en su lugar grandes zonas autónomas de masa residencial, tejido gris, ausente de las anteriores relaciones jerárquicas.

Si bien es verdad que una gran parte de esas áreas residenciales se han organizado (si la palabra es válida) fuera de todo criterio morfológico, y en función sólo, en el mejor de los casos, de la accesibilidad, el soleamiento, etc., y en el peor pura y simplemente, del valor del suelo y la simple oportunidad, no es menos cierto que han existido experiencias que suponen auténticas investigaciones sobre este nuevo papel del tejido residencial, en el seno de una ciudad, la ciudad moderna, que ya no era la misma.

Los *höffe* vieneses, las *siedlungen* alemanas, diferentes propuestas de Le Corbusier, entre otras operaciones insertas en el Movimiento Moderno y posteriormente trabajos de diferentes arquitectos europeos, como Quaroni, Gregotti, etc., constituyen otras tantas formas de aproximación a la respuesta al problema de la moderna residencia a gran escala, y a su contribución a la generación de unas nuevas relaciones urbanas.

En ese proceso de investigación es preciso enmarcar la intervención residencial a gran escala, o escala significativa, en la ciudad. La proyectación de este tejido, no sólo debe atender a la resolución de sus problemáticas intrínsecas, de naturaleza funcional, económica, etc., sino que por el contrario debe sustentarse en su aportación a la regeneración de nuestras conflictivas



ciudades. Las grandes unidades residenciales, por su magnitud, tienen la capacidad de contribuir a estructurar la ciudad, y en virtud de esa misma circunstancia, tienen también la potencialidad de acentuar el carácter caótico y afuncional de las periferias donde se asientan.

Por ello es grande el compromiso que la programación y la proyectación de estas unidades residenciales, tiene que afrontar, fundamentalmente en lo que se refiere al sector público, es decir al de la vivienda de promoción oficial, que, no sólo representa potencialmente el paquete mayor, por su impacto cuantitativo sobre la estructura urbano-territorial, sino también porque el carácter público de su gestión le otorga una mayor responsabilidad comparativa frente a las intervenciones privadas.

De ello se deduce que un instrumento imprescindible a una política urbanística que pretenda introducir elementos correctores en la ardua problemática de nuestras ciudades, y aquí ya nos referimos a las ciudades canarias, es el control del diseño de los planes de promoción de la vivienda pública; una política del territorio, una política urbanística que no cuente con dicha instrumentación, puede quedarse en simple papelería.

Paralelamente no es posible sustentar los tradicionales procedimientos de gestión de la programación de las V.P.O., basados sólo en la oportunidad de la obtención del suelo y en las políticas asistenciales, sin incorporar el análisis estratégico desde el punto de vista de la morfología urbana, sin su plegamiento a un marco decisional superior que esté en la potencialidad de diseñar, desde una visión más amplia, pero también más profunda, el cuadro general de la ordenación urbana y territorial.

Criterios fundamentales a barajar en la línea de lograr que las intervenciones de V.P.O., no sólo se dirijan a aquel suelo que se pone a su alcance, y no sólo a cubrir necesidades, por otro lado perentorias, de habitación, sino a construir la ciudad y a ordenar el territorio, son tales como la precisa elección de las localizaciones de las nuevas unidades residenciales, entendida como selección de localizaciones estratégicas; este tipo de operación sólo puede ejercerse contando con una serie de instrumentos analíticos que garanticen la idoneidad de la opción a tomar y su interacción con el conjunto urbano y territorial. La configuración morfológica de las unidades de proyecto residenciales es asimismo otra condición básica, siendo pues precisa una verdadera investigación proyectual en cada intervención, no pudiendo adoptarse modelos repetitivos e intercambiables, por muchos que simplifiquen (aunque a la larga compliquen) el proceso. La verificación de la inserción de las unidades V.P.O. en la estructura del sistema funcional del territorio, la dimensión conforme o ajustada de la operación, etc., son otras tantas condiciones.

En Las Palmas de Gran Canaria, contamos con numerosos ejemplos de cómo no deben acometerse estas operaciones de creación de nuevas áreas residenciales, tanto en el extremo del arco que suponen las más desgraciadas experiencias de bastantes polígonos, como en el otro extremo del mismo abanico, donde intervenciones que pretendiendo suponer un cambio

---

y una alternativa en el modo de producir la vivienda pública, han sufrido las consecuencias de no haber contado con un adecuado encuadramiento, urbano, por carecerse de las estructuras administrativa, técnica y política necesarias. Tal es el caso del área de la Feria del Atlántico, emplazamiento receptor de uno de los mayores esfuerzos de los años ochenta por configurar una nueva área residencial a partir de otros supuestos: calidad del diseño arquitectónico, adecuada relación residencia-espacio libre público, cualificación de dichos espacios públicos, rompiendo con la tradición de la abstracta "zona verde", nivel dotacional equilibrado en cuanto a servicios y equipamientos, etc.

La realidad supuso en cambio una marcha a distintas velocidades de las diferentes administraciones, al margen de toda idea de conjunto y en compartimientos estancos ajenos a toda prefiguración del resultado final. Así, Educación, construye un colegio con sus muros habituales, como si se ubicase en medio del campo o de un descampado, sin concesiones a su posible relación con otros espacios y otros edificios; desde la instancia planificadora no se realiza ningún esfuerzo real por la reconfiguración una topografía generadora de barreras que imposibilita la construcción de auténticas calles, que como de costumbre quedan en "vías rodeadas"; el plan parcial de la zona se acomete cuando gran parte del área se encuentra ejecutada o en ejecución. Ciertos equipamientos se improvisan y se construyen "recortando" con tijeras los planos de proyecto de los espacios libres, que luego se ejecutan así, directamente amputados, etc.

No es ocioso repetir que el caso narrado constituye seguramente el intento más serio realizado en los últimos años, aspirando a superar unas prácticas deficientes y unos resultados destructivos, como los de los polígonos al uso; sin embargo este intento se diluye también cuando la política de vivienda se pone por delante de la planificación racional del conjunto de los componentes urbanos del área y de sus relaciones.

La reconducción de los modos de gestión, programación y proyectación del tejido residencial de promoción pública, pasa por una indudable reforma de la estructura administrativa, que en la actualidad presenta divisiones, subdivisiones y otros compartimientos estancos cuya única justificación es de naturaleza política y no técnica ni funcional; vemos por otra parte como estas trincheras de la administración, son fosos por los que a veces se caen los proyectos necesarios para el desarrollo de la ciudad.

Cuando parece que está pendiente una reforma legislativa de los temas de ordenación territorial, quizás vendría bien una reflexión en este sentido, y entender la conjunción que es preciso que exista entre el ordenamiento jurídico urbanístico y la estructura de la administración que deba instrumentarlo y ejecutarlo; si el territorio es uno, la política territorial debe ser coherente y compacta, objetivo para cuya consecución sobran comportamientos y trincheras. No parece el mejor momento para crear otra.



---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA AUTOPISTA DEL SUR





---

TODA LA CIUDAD

---

Recientemente, un conocido residente en Madeira, visitaba la isla, sorprendido por el contraste variado que ofrece este 'continente en miniatura'; su sorpresa se volvió entusiasmo cuando descubrió la autopista al Sur en su tramo más reciente. Decía que aunque sabía que estaba en una isla, la autopista parecía 'de continente'. Como yo había sentido lo mismo hace años y no había sabido expresarlo, me parecía oportuno empezar este comentario relatando esta anécdota.

El trazado del tramo de autopista, más recientemente inaugurado, es todo un acierto, tanto desde el punto de vista del tráfico, como desde el geográfico-paisajístico y del medioambiental (salvando quizás el episodio de los restos arqueológicos, cuyo desenlace desconozco). Se han cuidado perspectivas paisajísticas, creando nuevos puntos de visión del paisaje inéditos, mostrando la belleza de los pequeños barrancos con los brotes de tabaibas y euphorbias; se ha cuidado arcones con pequeñas y cuidadas escombreras de piedra que impiden vistas indeseables; el corte de las laderas ha sido respetuoso con su forma y estructura y su trazado en el territorio es muy acertado. Se han cuidado muchísimo los enlaces; en un determinado punto se ha hecho una prueba de riego que se destaca como zona verde singular; no hay un solo anuncio-valla; no hay un solo invernadero de plástico; ni escombros tirados al borde de la autopista, tampoco hay restos de obras, y por si fuera poco, una cuidada jardinería en todos los pasos a nivel regala la vista del usuario.

Reconozco que siempre he admirado de los ingenieros de Caminos la racionalidad y la fuerza de estructuras por ellos proyectadas; aspectos que también están plenamente satisfechos en esta obra, cuya racionalidad y lógica puede comprobarse diariamente y en la belleza por sencillez de la resolución de los pasos a nivel donde los elementos estructurales expresan claramente su misión; pero ahora hemos de alabar en obras como ésta su sensibilidad estética y paisajística.

Hemos dejado para el final, lo que pudiendo parecer secundario, es sin embargo, parte fundamental en la construcción del paisaje: Son los pasos elevados de peatones y no me voy a referir a los que están en la autovía sino los que están en la antigua carretera, que fueron realizados en una primera etapa. Los ha proyectado, según me han informado, el Ingeniero de Caminos Heriberto Linares, hombre sensible y entrañable amigo. La obra de Linares que comento es lo mejor que he visto en este campo en muchos años de ingeniería, porque de una forma natural, sin aspavientos de mal gusto, o exhibiciones brutalistas, ha resuelto los problemas de las formas de las pasarelas con singular éxito. Particularmente bella es aquella en la que la pasarela dibuja una curva continua muy fina en el cielo y cae a tierra en forma de bucle. A la bondad de la idea (especie de serpiente que se lanza desde la otra orilla), está magníficamente construida, con pilares mínimos, con curvaturas en continuidad perfecta, con la acertada sección triangular de la pasarela; con el austero diseño de la barandilla, etc., elementos todos que están perfectamente relacionados entre sí y que ofrecen la apariencia de



---

## TODA LA CIUDAD

una invitación a subir a ellas casi con un sentido lúdico. Probablemente la más espectacular de ellas sea aquella que se ramifica en tres bandas en un complejo nudo de circulación, constituyendo una forma sugerente y funcionalmente intachable. Un ápice de exhibicionismo estructural aporta las claves del entendimiento de la dificultad de la resolución del problema planteado. Enhorabuena y que el ejemplo se siga en otras resoluciones de la Obra Pública.

Realizaciones como éstas demuestran que desde las obras de infraestructura viaria puede haber sensibilidad y buen gusto. Hacemos este comentario sabiendo que estamos juzgando sólo una parcialidad de una obra que es mucho más compleja que lo que aquí hemos descrito, cuya génesis es complicada, que tiene que pasar ciento de controles técnicos y administrativos, y que en este peregrinar de la obra por los despachos es posible que pierda algo de su fuerza, pero si en la obra hay una idea fuerte y clara, la burocracia y la normativa sólo limarán aquellos detalles superfluos, pero no la esencia de la idea.

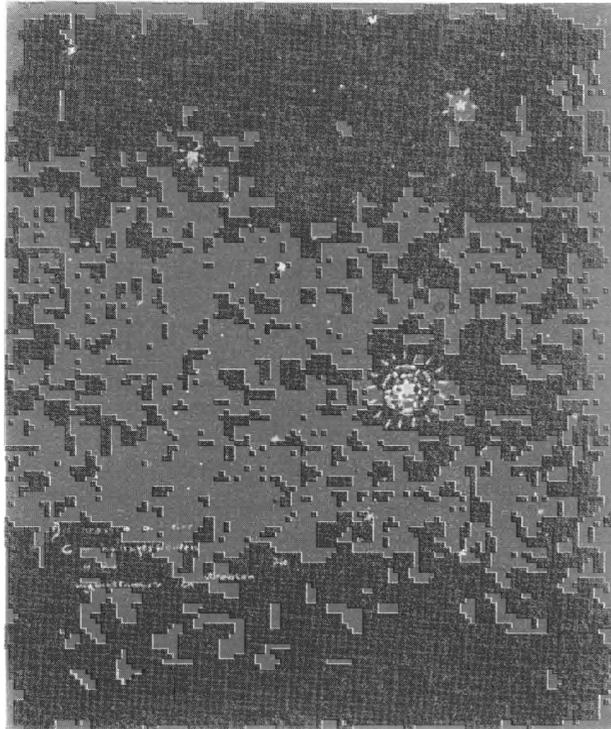
25 de julio de 1992

---

NIEVES PASCUAL FERNÁNDEZ

# EL LUGAR DE LA LUZ

(TÍTULO APÓCRIFO, CON UN POSLUDIO DE SERGIO T. PÉREZ PARRILLA)





---

TODA LA CIUDAD

---

Cuando por la antigua carretera del Sur dejábamos atrás Vecindario, un pueblo, como tantos otros, tristemente nacido en los bordes de alguna vía de importancia, seguíamos adentrándonos en el paisaje de desolada belleza que era el sur de la isla hace años; pequeñas elevaciones rojizas, escasísima o nula vegetación, invernaderos, los grupos de cañas como tiendas de indios marcando unos ritmos casi exactos en el paisaje y al fondo, constante, los contornos violáceos, azules de las cumbres de la isla. En breve pasábamos junto a la Casa del Conde. Un misterio, aquellas tapias blancas que dejaban adivinar un jardín, el único verde profundo que aún hoy se ve en todo el horizonte.

De un análisis somero de la cartografía y de las fotos aéreas disponibles, veríamos un territorio escindido en retazos casi geométricos por las diminutas vías de separación de cultivos, y a éstos, manifestándose independientes, con distintos colores y texturas. Desde la pieza geométrica, perfectamente pura de los invernaderos; las verdes y bien trazada de los campos de tomates adaptándose al terreno, y los campos secos, ocre, actuando como el fondo de un cuadro. No podemos dejar de hacer una referencia al tema del land-art. "Los paisajes naturales y también los espacios alterados industrialmente, se convierten en material de configuración artística"... "Los artistas ya no utilizan el paisaje como fondo decorativo de una producción escultural, sino que hacen de la vastedad de los espacios naturales el verdadero objeto artístico. El observador de estas configuraciones artísticas del espacio natural llega a comprender que cada manifestación constructiva, como por ejemplo un sistema de carreteras o también la labor agrícola en el suelo virgen, por medio de la tala y la roturación, constituyen un proceso configurativo que altera el curso de la naturaleza mediante la puesta en práctica de una acción planeada".

Y los nombres de Walter de María, Oppenheim, Christo o las imágenes de las torres elevadoras de una mina de Bernhardt e Hilla Becker se confunden con los manifiestos del constructivismo ruso. Pero... aún antes de todas las vanguardias artísticas de este siglo, en el VI, concretamente, Herrera traza una operación arquitectónica paradigmática: un objeto que se posa aislado en las llanuras castellanas, por supuesto El Escorial. Ante el problema planteado el arquitecto responde con una idea clara, un modelo rotundo en sí, y frente al paisaje. El problema está, o se nos plantea, en cómo hacer que algo que nos viene dado por la industria, se convierte en un objeto con algo de ese espíritu claro, en cómo jugar con los fondos de un cuadro, esas tierras de cultivo; cómo llegan a tocar éstas los bordes del objeto y cómo, situándolo a la escala del territorio, se justifica la intervención. Por otro lado, la imagen de un edificio que encierra la luz, y que se nos muestra a lo lejos de esta manera, en sus elementos de gran escala; los muros que lo encierran como Scarpa protege con altas tapias de hormigón la tumba Brion. Recordando e interviniendo como en la imagen lejana de la Casa Condal, el jardín escondido tras los muros, la naturaleza, y antagónicamente la luz encerrada, denominada: el artificio.



## Postludio

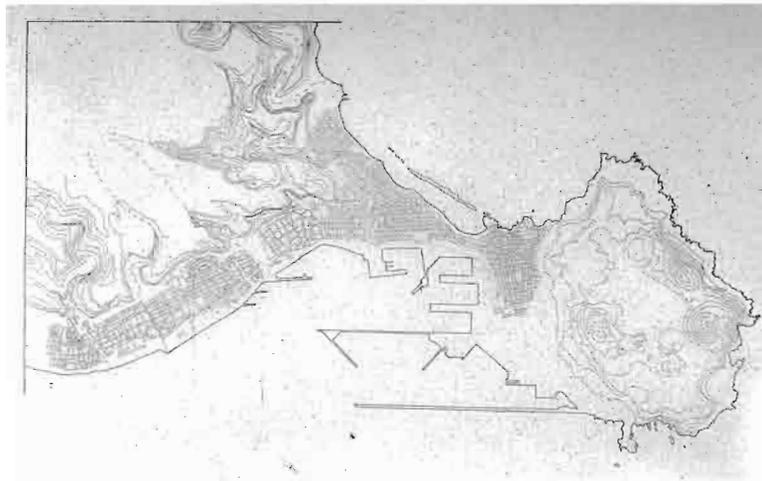
Platón en su *Timeo* y en *Critias* cuenta una historia que oyó de labios de un anciano que a su vez es un relato de un viejo sacerdote egipcio, que narra la existencia de una gran isla a modo de continente situada enfrente del lugar donde se sitúan las llamadas columnas de Hércules, y que se conoció por Atlántida. Las sagas del mundo clásico fueron idealizadas por el pensamiento de siglos posteriores, desde Torcuato Tasso en su *Jerusalén libertada* a Shakespeare en sus *Alegres comadres de Windsor*, pasando por Sabino Berthelot, Viera y Clavijo, Abreu y Galindo o Verdaguer han conformado un mito, del cual las Canarias serían los restos emergentes de aquel paraíso perdido. En una copia de 1430 del *Manuscrito Cooke*, que se conserva en el British Museum, leemos que tres hermanos: Jabal, Jubal y Tabalcaín, inventores de la Geometría, de la Albañilería, de la Música y de la Herrería, grabaron los principios de las artes que habían inventado sobre dos columnas: una de ladrillos, la otra de mármol. Cuenta la leyenda que el Maestro Hiran viajó hasta el Jardín de las Hespérides donde supuestamente estaban las dos columnas de la Geometría y de la Albañilería, esto es la de la Ciencia y la de la Técnica y las reprodujo en bronce para el templo de Salomón. En la catedral de Würzburgo los constructores del siglo XIII colocaron también dos columnas que como las de Hiran están grabadas con los nombres de Jachin y Boaz, esto es, la luz y la fuerza. Lugares remotos, extraños... el Sur mágico y al tiempo misterioso: el sitio de la luz. Nombres encantados, románticos, extraños y hasta ligeramente ridículos adjetivan una playa, una rada, una montaña, un caserío... Hullera, Tufia, Ambar, Tártagos, Masaciega, Cabrón, La Verga, Cerrillo, Degollada Ancha, Alto del Burro, Teheral, Tariscal del Águila, Punta de las Tetas, Tiritaña y Arguin-Eguin (como dice un amigo vasco que debería escribirse, y que traducido del euskera significa 'el lugar de la luz')... La luz como *leit-motiv* del Sur. La luz como elemento que genera la vida. Es el sur de Gran Canaria, donde la permanencia de los versos de *La Odisea* es patente: "Una isla azotada por las olas, en el centro del mar, donde tiene su mansión, una diosa hija del Atlas, el de pérfidos pensamientos, que conoce todos los abismos del mar y sostiene las dos altas columnas de luz que separan la tierra del cielo".

1 de agosto de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA CIUDAD - PUERTO





---

TODA LA CIUDAD

---

Las Palmas de Gran Canaria debiera ser una ciudad-puerto y no lo es; es una ciudad que en uno de sus extremos tiene un magnífico puerto. Ambos están dissociados; son mundos distintos, incluso un muro postmodernista marca la divisoria y en sus puertas hay guardias.

La ciudad-puerto se caracteriza porque éste es una parte esencial del tejido urbano. En una actividad más de la ciudad perfectamente engranada en su estructura. Aquí, desgraciadamente, puerto y ciudad se han dado la espalda, y eso, desde nuestro punto de vista, es un error histórico. En las discusiones disciplinares que mantuvimos en su día con algunos de los redactores del PGOU señalábamos como grave defecto del mismo, la imposible o no prevista relación entre la Ciudad y el Puerto. Ambos han nacido anárquicamente el uno a la espalda de la otra. Pareciera que Junta de Obras del Puerto y Ayuntamiento, no tuviesen puntos comunes.

Ya la colocación de esos dos adefesios que son la Elder y Miller fueron una vulneración legal del Plan entonces establecidos, realizado por Laureano Arroyo, que en su lugar, dejaba el Parque de Santa Catalina completamente abierto hacia el mar y hacia el muelle homónimo. Fue el sentido oportunista y los afanes especulativos y de preponderancia de algunas familias inglesas –con aquiescencia, suponemos, de las autoridades portuarias y municipales– lo que permitió su construcción, taponando las vistas al mar y cercenando la posibilidad de que el Parque de Santa Catalina fuese una gran plaza abierta al mar, lo que hubiese significado, un contacto directo, de la ciudad con el mar del puerto. Las secuelas aún las padecemos y parece, que las generaciones futuras, desgraciadamente también lo van a sufrir. Y todo por el empeño de unas familias de construir unos enormes edificios en suelo público y en un lugar donde el Plan de Arroyo preveía un espacio libre público.

Otro espanto es la serie de barrancos de compañías multinacionales que existen en el puerto, réplicas fieles de ese otro gran mastodonte, que ha desaparecido en estos días, pero que durante años ha estorbado el paseo en los Tramos VI y VII, y que era El Refugio, y la serie de astilleros que bordean el Parque y que dan impunemente la espalda a la ciudad.

Las Palmas debiera seguir el ejemplo de ciudades europeas como Lisboa, Liverpool, Toulon o Le Havre, ejemplos magníficos de como el puerto es parte esencial de la forma de la ciudad.

La prueba evidente de que sigue pensándose que puerto y ciudad son entidades separadas, lo tenemos en el episodio del Concurso del Parque de Santa Catalina, donde el escándalo de la gestación de una torre de 22 plantas, ya conocida como la Torre China, se ocultó a los concursantes. Una suspensión cautelar del concurso por parte del Ayuntamiento o del Colegio de Arquitectos, entidades que sabían la génesis de la operación, hubiera dado a los concursantes otras pautas de actuación, y posiblemente se hubiera podido proponer propuestas alternativas a la construcción de ese nuevo mastodonte cuyos efectos negativos, ya hemos comentado.



---

## TODA LA CIUDAD

Una actuación de la envergadura del proyecto de la Torre China y sus alrededores, no se puede suponerse, al resultado de un concurso que ha sido realizado desde otras perspectivas y desde otros presupuestos. La fuerza de la intervención, es tan considerable, que necesariamente tiene que afectar a su entorno más inmediato. Esta es una prueba más de que las acciones del Puerto y de la Ciudad están dissociadas, con el agravante, en este caso de que el proyecto de la torre, intenta aprovechar, la ya de por sí sobrecargada estructura viaria de la ciudad, cuando ya se sabe que la implantación de un edificio de estas características, generara una cantidad de usuarios con sus respectivos porcentajes de coches que harán aún más difícil la circulación por el lugar. Lo mismo puede decirse de los teléfonos, alcantarillados, servicios de incendio, etc.

Una manera de darle personalidad a esta ciudad es abrirla al mar. Una vulgar y pomposamente llamada Avenida Marítima (que es más bien una autopista) y un elemento como el Puerto que cada vez ocupa más litoral de la ciudad de espalda a la misma, abortan cada posibilidad que nuestra ciudad tiene de unirse con el mar.

Desgraciadamente, si esto se olvida podemos decir con el gran poeta Pedro García Cabrera, que "... ya los Tarahales, no tendrán que esforzarse en resistir las mareas".

15 de agosto de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LA CIUDAD Y EL MAR





---

TODA LA CIUDAD

---

"El muelle luminoso. Las montañas son una sombra sobre la bahía. Un vuelo de palomas cruza sobre la mar; algunas de ellas se detienen sobre los faroles del muelle. El chapoteo del agua, roja, de amanecer, se diluye en el silencio. Y el sol estalla sobre el mar, y el lomo del mar se estremece de amor áureo y sonoro".

Estos versos de un jovencísimo Alonso Quesada nos sirven de pórtico y de ambientación para iniciar nuestro deambular en torno a la mar y a la ciudad, a su diálogo amoroso, placentero y a veces violento entre el uno y la otra. La ciudad busca en el mar su razón de ser, su aliento, su identidad. El mar encuentra a la ciudad en el reflejo de su serenidad; en su fuerza ante el temor de la bravura; en la bondad de su atmósfera; en el hechizo de sus faenas; en las caricias de sus habitantes. Ciudad y mar tan unidos y al tiempo tan radicalmente opuestos, tan imposibles el uno para la otra.

El inmenso vacío del mar se contrapone al 'lleno' de la ciudad, mientras el uno y la otra buscan sus puntos de contactos, su necesidad de diálogo, que a veces es vehemente discusión y de vez en cuando imposición de lugar. El puerto, la playa... la imposición a la naturaleza, la fuerza de la belleza natural. El artificio que se impone, la modelación del artificio por la naturaleza. Así se resuelve el binomio ciudad-mar: muelle, ribera, playa, paseo marítimo, bahía, acantilado... palabras imposibles fuera de este contexto.

El mar como singladura por donde se va, por donde se llega. El horizonte abierto del pensamiento de la ciudad, la válvula de escape de la imaginación urbana. La ciudad en el puerto quiere congraciarse con el mar. Limitarlo, apropiarse de un trozo de su inmensidad para introducirlo en su memoria.

La ciudad-puerto tendrá, pues, un significado concreto, ya que encontramos en ellas unas perspectivas morfológicas y una homogeneidad de representaciones arquitectónicas a partir de las cuales es posible establecer relaciones precisas y por tanto identificables entre la forma urbana y la del puerto, en tanto que fenómenos mutuamente interconectados. La caracterización –y al mismo tiempo el significado– de una ciudad-puerto resultaría directamente proporcional al grado de coincidencia alcanzado por la organización espacial de la ciudad y los sistemas de interpenetración del puerto.

La ciudad con puerto es un fenómeno no muy privilegiado en los modernos estudios que sobre los problemas urbanos se realizan. Muchos autores aún siendo conscientes del valor que el puerto puede tener en la "forma de la ciudad" obvian el problema, prefiriendo explicar aquella a través de mecanismos inherentes a la propia estructura urbana, sin considerar el valor del puerto como elemento conformador de la ciudad. Sin embargo el tema ha sido objeto de tímidas aunque brillantes reflexiones.

Francesco di Giorgio Martini, en el temprano XVI racionalizó la primera idea de ciudad-puerto dentro de sus principios teóricos sobre la ciudad. En realidad no es más que una variante de



## TODA LA CIUDAD

los principios racionales de la ciudad ideal, pero donde el puerto es el elemento significativo y personalizado de su estructura y a partir de la cual se explica la forma global de la ciudad. La ciudad-puerto teórica del Renacimiento es una entidad cerrada en sí misma y donde el puerto es un elemento equivalente al resto de los servicios e infraestructura de la ciudad. Característica de su propuesta es el hecho de que sea una ciudad fluvial o marítima, el frente urbano donde se desarrolla el puerto presenta una continuidad que define un frente de fachada uniforme, probablemente con marcada personalidad funcional. Otra característica es que el sistema de muelles va a formar parte del sistema murado de la ciudad, aspecto que va a llevar a su exasperación extrema Francesco di Mandri, ingeniero militar, cuando la preocupación era absolutamente defensiva y se podría considerar el muelle lugar fácilmente vulnerable de la ciudad.

Con todo el puerto en la teoría de la ciudad renacentista lo podemos considerar como el "elemento generador" de la forma urbana: la disposición de los edificios y de las plazas hacen referencia directa a su presencia. Esta conclusión es mucho más evidente en las ciudades fluviales. En cualquier caso, es una función que se intenta englobar en el interior de la estructura urbana, esto es, un elemento equipotente y equivalente, al sistema viario, a los sistemas defensivos o al sistema de espacios libres.

Pero la ciudad teórica no era más que la idealización de unas ideas cuya correspondencia con la realidad era creciente. Las estructuras medievales prestan más atención a la dinámica interna de la ciudad: la plaza del mercado, la iglesia-catedral y las rutas interiores que enlazan el puerto con todo el sistema estructural de la villa.

Es en las ciudades nórdicas donde la teoría cede al pragmatismo comercial o defensivo de sus ciudadanos, y es allí donde podemos encontrar pocos aunque interesantes ejemplos de ciudades puertos, donde este elemento es la razón de ser de la ciudad. Dos casos tempranos, cronológicamente hablando y muy significativos nos los encontramos en Winchelsea, creada por voluntad real al borde del río Brede y el de Kingston-upon-Hull. En ambos ejemplos la forma de la ciudad es dependiente del puerto, sobre todo en la segunda donde está integrada con la muralla defensiva y en su interior. Su caracterización como "frente marítimo" con una elevada densidad edificada frente al resto de la estructura urbana, es lo que merece, de momento, ser destacado.

Tendremos que esperar al siglo XVIII para encontrar ciudades donde el puerto sea decididamente elemento conformador de la forma urbana. Estos son los casos de Toulon y de Le Havre.

La primera de ellas es creación del cardenal Richelieu, para guarecer la marina real francesa. Presenta los vacíos de su bahía y las edificaciones propias de su actividad portuaria como elementos constitutivos de la forma de la ciudad, con integración absoluta de todas sus partes. El plano de 1837 nos permite reconstruir esta hipótesis. Dos puertos principales, amén de

---

varios más de menor envergadura configuran una intrincada red de relaciones que determinan la forma final de la ciudad encerrada en una muralla. No se puede entender la ciudad sin los dos grandes vacíos del puerto. Uno de ellos, el militar, se prolonga en tierra firme con un complejo arsenal, cuya plaza de armas y barracones tienen voluntad inherente de construir ciudad, el muelle comercial determina un frente marítimo teniendo como centro el edificio de las aduanas.

En cuanto a Le Havre, puerto de sustitución de Harfleur, el puerto y el ensanche del XVI, fueron diseñados conjuntamente por Girolamo Bellmanti Sienne, que completaría, a finales del XVIII François Lamandé. En ella entre la estructura medieval y la nueva configuración atan definitivamente la forma de la ciudad y del puerto en una unidad indivisible.

La experiencia del XVII en el Norte de Europa es rica en ejemplos, aunque con variada fortuna en el tema que nos ocupa: Amsterdam, Nioge, Amberes, Christiana o Estocolmo combinan la integración entre el puerto y la ciudad, aunque en aquél, en la mayoría de los casos, no pasa de ser un elemento con peso similar a la plaza, o a la vía de conexión con el territorio en el desarrollo de sus respectivas estructuras.

Especial mención merece Lisboa, cuyo elemento constitutivo central, la Plaza del Comercio y el barrio de la Baixa, fueron construidos sobre el lugar del antiguo puerto romano, en terrenos ganados al mar y cuyo borde configura, y es, la base de su puerto. Tanto el barrio como la Plaza citados son elementos constitutivos, que dan carácter a la estructura urbana, y son elementos consustancialmente unidos al puerto. Es en Lisboa donde es posible establecer una relación directa entre el puerto y el centro de la ciudad; o mejor dicho, puerto y factor de centralidad. Esto es, el lugar de la estructura urbana que contiene todas las actividades y las funciones, relaciones e interacciones que conlleva el centro y ello se debe, fundamentalmente, al puerto.

22 de agosto de 1992



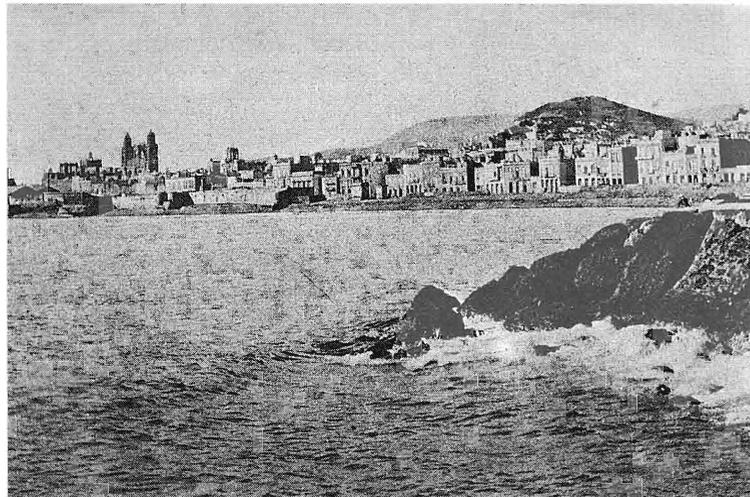
---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL FRENTE MARÍTIMO





---

TODA LA CIUDAD

---

Hasta bien entrado el Renacimiento, en las ciudades-puerto el frente litoral, no era más que un gran vacío, al pie de la muralla de cierre de la ciudad, al cual abría una puerta que en muchos casos de ciudades fluviales, coincidía con la alineación de un puerto que las ligaba al territorio. Este puente podía ser de obra, que era el caso más habitual, si bien algún caso como es el de Sevilla, el puente se convertía en puerto (Puente de barcas). En cualquier caso, el frente marítimo –permítanme que le llame así– era sólo un vacío al pie de la muralla.

Excepción notable es el ya citado caso de Kigston-upon-Hull, en el mar del norte donde las murallas y sus bastidores engloban y encierran al puerto. En este caso, el río Hull se constituye como un frente de litoral, que a juzgar por los grabados existentes, se constituye con una gran densidad de construcción presentando la imagen clásica de sección de edificación al borde de un río, puerto plataforma de operaciones y frente de edificios de almacenes y residencias, asentados sobre parcelas largas y estrechas con fachadas muy pequeñas y separaciones mediante callejones o estrechos embarcaderos.

Ya hemos hablado, también de Toulon, que presenta en su rada comercial un frente de ciudad con la sección característica, con residencia, almacenes y el edificio del ayuntamiento en posición central y que muestran una división parcelaria de poca profundidad y a partir de ella y en perpendicular, se organiza toda una trama de calles que configura toda la estructura urbana. Casa especial es el frente marítimo en rada del arsenal, donde una serie de edificios situados perpendicularmente a la línea supuesta del frente marítimo, se contraponen a un gran edificio, auténtico frente dedicado a cuartel y que engarza con la plaza de armas y la comandancia que ya se integra en la estructura de la ciudad. En este frente factores funcionales y de representación se conjugan para ofrecernos una particular concepción del frente marítimo.

Hay casos donde este frente marítimo presenta una peculiaridad única y a la vez múltiple. No existe un único frente, es variable y la ciudad en su estructura se comprende en estas variables y en esta multiplicidad. Son los casos de Hamburgo, Venecia, Amsterdam, San Petesburgo o Estocolmo. Finalmente, hay otra situación como es la de Baltimore, donde el frente marítimo es el centro de la ciudad, o lugar de máximo intercambio de factores sociales y económicos. En este punto el frente marítimo coincide con el centro de la ciudad.

En cualquiera de los casos señalados, es evidente que el frente marítimo es un elemento esencial de la ciudad puerto. Su característica principal es su carácter de "frente" esto es primera imagen urbana desde el agua, con una cierta fuerza y con un cierto carácter. En muchas ciudades, la alineación, las rasantes, la planitud de su superficie, su continuidad y su uniformidad funcional son sus caracteres esenciales. Tal es el caso de La Coruña, Hamburgo, etc. En otras las series de volúmenes análogos, autónomos, con perfil más o menos constante y a mayor escala pueden determinar un frente virtual, que se configura como elemento característico de la ciudad. Este frente puede constituirse él, en sí mismo como elemento; o bien



---

## TODA LA CIUDAD

ser el "telón de fondo" de pequeñas edificaciones de servicio, culturales o dotacionales que está en inmediato contacto con el agua. Un ejemplo del primer caso sería Manhattan, y del segundo Boston.

Finalmente, otro factor de caracterización del frente marítimo es el paseo o muelle que se adosa a este "frente", en unos casos cargado de actividad: autovía, calle, boulevard, mercado, dique comercial o de pasajeros, etc; en otros completamente ausente al resto de la estructura urbana; en cualquier caso agua y edificación entran en dialéctica visual, produciendo momentos poéticos.

El tercer factor determinante del frente marítimo es la dársena, es decir el vacío que hace posible la caracterización del frente. Este espacio necesita para su existencia elementos referenciales bien sean naturales o artificiales, que jueguen un doble papel: por un lado ser elementos para ser vistos; y por otro lado elementos desde donde "puede verse" y desde donde encuentra razón de ser el "frente marítimo". Quizás el ejemplo más característico sea la interpretación que de Venecia da Wittkower: el vacío de San Marcos como elemento referencial de una caracterización principalísima de la ciudad.

Otro tema interesante de hacer notar, íntimamente ligado a las referencias, es la relación entre la forma urbana y el muelle. En ciudades que ya hemos visto como Toulon o quizás con más propiedad en ejemplos como Berger, Liverpool o Bremenhaven, la estructura urbana y el puerto están en íntima relación, es decir son fenómenos consustanciales. El puerto, en estos casos, está íntimamente implicado con la malla estructural de la ciudad presentando, por tanto, varios frentes marítimos, con una gran heterogeneidad funcional y espacial.

29 de agosto de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL FACTOR DE CENTRALIDAD





---

TODA LA CIUDAD

---

Varios autores consideran que el puerto, entendido físicamente como dique y el "centro urbano" son elementos consustancialmente unidos. Dicho de otra manera, que el elemento puerto genera un "factor de centralidad" en el tejido urbano. Por contrapartida el centro de ciudad y la actividad portuaria están indisolublemente unidas.

Así lo hace por ejemplo Braumfields, en su obra *Urbanismo Occidental* (Edt. Alianza, Madrid 1983 p.p. 71 y s.s.). Para ello se basa en varias ciudades que presentan estas características tales como Amsterdam, Lübeck, New York, Venecia, Dubronik, etc. Junto a este factor de incidencia morfológica se citan otros, como por ejemplo, el frente de viviendas que sirven al mismo tiempo de oficinas y almacenes; las relaciones con otras ciudades-posesiones, etc.

Otros autores, sin embargo, no referencian esta dependencia y buscan la relación entre puerto y ciudad, no localizada en un punto sino extensible a todo lo que hemos denominado 'Frente Marítimo', tema que ya hemos estudiado. Este grupo estudia, fundamentalmente, las ciudades-puerto en ríos, o bien cuando la complejidad del elemento puerto no hace posible aquel criterio señalado en primer lugar y originado en todos estos casos, se considera una escala jerárquica en la ordenación del 'frente urbano', haciendo notar que no toda la ribera es igual, apareciendo de una manera clara la cualificación funcional. Es decir, la jerarquía de los sistemas portuarios en relación con los elementos constitutivos de la ciudad. En esta posición se encuentra, por ejemplo Ernst Egli en su obra *Geschichte des Städtebaus* (Edit. Elebad Zürich 1967 p. 20: referencia a las ciudades ideales renacentistas; p.p. 80 y 81, Barcelona, La Coruña y Lisboa; p. 110 Bremerhaven; p. 141, Bergen y p. 151 Estocolmo). Además de este factor de incidencia morfológica, se citan otros factores relativos al territorio, a su proximidad a otras ciudades o las dependencias agrícolas o industriales.

En cualquiera de estos casos, lo que estos autores pretenden es buscar unos "tipos de ordenación de ciudades" dentro de la especificidad que estamos estudiando. Como fácilmente se puede deducir, el problema fundamental que aparece en ambos estudios es el escalar. La dialéctica que se establece entre puerto y ciudad, tiene una naturaleza dimensional. La escala del puerto y la escala de la ciudad son factores básicos de este estudio.

En una primera hipótesis podría establecerse que cuando no existe una correspondencia escalar entre la ciudad y el puerto se configura como en el primer apartado. Obviamente en estos casos la ciudad tiene cualitativa y cuantitativamente mayor importancia que el puerto. Dicho de otra forma, la actividad-puerto es un elemento de igual categoría que la residencia, las funciones terciarias o los equipamientos.

Esto lo podemos demostrar a través de la historia. Por ejemplo, si consideramos Manhattan en el siglo XIX veremos que el centro estaba situado en esa punta de la península a la que se puede llegar por tres lados desde las orillas del Hudson y que además es el punto del cual parte todo el trazado en parrilla ideado por el holandés Goerck, en 1796. Esta parrilla uniforme de



---

## TODA LA CIUDAD

Mannhattan en cierto modo desvirtuó este centro para dar mayor importancia al frente marítimo, al ir creciendo la ciudad. Y así podríamos decir que cuando la escala del puerto y la escala de la ciudad pasan de un determinado nivel estos factores que estamos estudiando se diluyen y se complejizan, apareciendo multiplicidad de centros, una extraordinaria heterogeneidad del "frente de ciudad". Los dos problemas que se presentan son pues: 1º.- ¿Cuándo se produce el salto de una escala a otra? 2º.- ¿Qué sentido tiene hablar de "centro de ciudad", cuando se produce una multiplicidad de centros, o se constituye un frente de puerto? Un ejemplo de estas dudas está personalizado en Mannhattan, donde la escala del puerto, la continuidad del frente marítimo, y la complejidad de la infraestructura portuaria nos puede hacer pensar que toda la isla es un gran centro leído en plano del gran New York con una complejidad a todos los niveles estructurales.

Otro aspecto a tener en cuenta, por la propia naturaleza escalar es que en el primero de los casos que hemos señalado; la incidencia del puerto en la ciudad es localizada. Esto es, que los sistemas de la ciudad son independientes de los sistemas del puerto, ya que la estructura portuaria es similar a cualquiera de las otras estructuras urbanas. En el segundo de los casos, aparece un fenómeno que bautizaremos como de "dependencia global". Al igual que otros sistemas, cualquier acción sobre el puerto afectará a los otros sistemas urbanos. Ya este fenómeno lo hemos visto en Bergen o Bremerhaven.

Existe también una posición intermedia, propuesta a nivel teórico que sitúa las "funciones del centro" en relación directa con el centro. Tal es el caso de Hemopolis en Neuburgee, diseñada por Claude Savary en 1626, modelo del que nace Odessa o Santo Domingo. Hay casos como el de Santander donde el puerto es el centro auténtico de la ciudad.

5 de septiembre de 1992

# HISTORIA DE DOS CIUDADES



Engraving from Meisner / Kieser: *Thesaurus philopoliticus*



---

TODA LA CIUDAD

---

La moderna historia de Las Palmas de Gran Canaria, es una parte sustancial, la historia del desarrollo del puerto, instalación que generó el propio nombre de una parte de la ciudad, 'El Puerto', uno de los dos polos inductores de la conformación del actual agregado urbano. Así, en cierto modo, la historia de Las Palmas es también la historia de dos ciudades: la vieja 'Las Palmas' y 'El Puerto', como reza el título del artículo, parafraseando a Dickens.

Probablemente esta circunstancia ha creado una serie de postulados en orden a las relaciones del puerto y la ciudad que hoy se mantienen casi como verdades dogmáticas y que por ello operan como mecanismos automáticos e indiscutibles en toda reflexión y en cualquier proceso de toma de decisiones respecto al futuro de dichas relaciones. De este modo, el carácter y la naturaleza de las mismas, del futuro del puerto y el futuro de la ciudad, raramente son objeto de análisis de base, concentrándose la discusión en los aspectos técnicos e instrumentales y nunca en los planteamientos estratégicos.

En esta perspectiva, conviene realizar pues una revisión crítica de estos "principios fundamentales" que a modo de Tablas de la Ley, imprimen su ideología en los planes y proyectos que tratan de conformar el futuro de la relación ciudad-puerto, que en función de la diferente jerarquía que en ellos se otorga a las respectivas partes del binomio, es más propio denominar como relación puerto-ciudad.

Estos 'mandamientos' podrían resumirse en los siguientes:

- 1.- De León y Castillo para acá, el puerto es el motor y el alma 'mater' de la ciudad de Las Palmas, por encima de coyunturas económicas, cambios tecnológicos o modificaciones geoestratégicas.
- 2.- El puerto como 'máquina funcional' tiene una lógica interna autónoma, de naturaleza técnica, con independencia de su localización geográfica, ya sea dentro de la ciudad, o en medio de una franja territorial costera no urbanizada. Por ello su hinterland, rural o urbano, debe adaptarse a las necesidades del puerto y no al revés.
- 3.- En materia portuaria (y por lo que se ve, más tratándose del puerto de Las Palmas) siguen siendo válidas las hipótesis de desarrollo del siglo diecinueve.
- 4.- En virtud del axioma anterior, el puerto debe crecer siempre. En contra del principio de Schumacher, el puerto "cuanto más grande mejor", no existe pues una dimensión óptima desde el punto de vista de las funciones portuarias, ni desde la óptica de la escala comparativa con el contexto donde el puerto se localiza: el puerto debe avanzar en el consumo exhaustivo del espacio.
- 5.- Por todo ello, los conceptos de renovación tecnológica, calidad frente a cantidad, estructuración medioambiental, adecuación a las nuevas necesidades, contención, desarrollo frente a crecimiento, etc., no son de aplicación a la realidad portuaria.



## TODA LA CIUDAD

Expuestos así claramente, estos pilares de la sabiduría, presentan rasgos ciertamente caricaturescos, no obstante lo cual, en la práctica y sin ser nombrados, siguen operando en el diseño del devenir de la infraestructura portuaria y en el horizonte de la ciudad.

El Plan Especial del Puerto, recientemente presentado, parece inspirado en estos principios. En un momento de crisis insular, podría parecer una herejía digna de anatema, poner en cuestión el faraónico panorama de crecimiento que el plan ofrece. Sin embargo, resulta difícil asimilar la conjugación de la circunstancia de la progresiva crisis de ocupación de las instalaciones portuarias, y la oferta de crecimiento de las mismas, insistiendo en las mismas estrategias del pasado.

No parece que este plan esté apostando por una reconversión tecnológica, cuando los instrumentos de desarrollo infraestructural siguen siendo los mismos de pasadas décadas.

La única modificación estratégica que hace su aparición, es la voluntad de la Junta de Obras del Puerto de entrar a actuar en el mercado de suelo como un operador inmobiliario más usufructuando el beneficio de las rentas de posición de su particular localización en la ciudad. En esto sí que estamos en presencia de un planteamiento 'urbano'. Puede tratarse en alguna medida de una estrategia de diversificación de la inversión a la vista de la crisis del volumen de negocio estrictamente portuario.

Contra los efectos morfológicos y funcionales que para la ciudad comporta la propuesta del Plan Especial del Puerto, ya han alertado diferentes trabajos publicados en la prensa (artículos de Sergio Pérez Parrilla, Joaquín Casariego y del signatario, entre otros), las alegaciones de la Oficina Insular de Planeamiento del Cabildo y los informes técnicos de la Consejería de Política Territorial; no insistimos por tanto en los conflictos paisajísticos, de concentración de tráfico, de discontinuidad de la comunicación peatonal en el área de Santa Catalina, etc., por haber sido ampliamente tratados.

Llama en cualquier caso la atención, cómo de nuevo, y a estas alturas, el puerto se pone por delante de la ciudad y organiza una operación que deja en situación de k.o. técnico al Plan General de Ordenación Urbana (y lo de k.o. puede interpretarse tanto como siglas de Knock Out, como de Caótica con 'k').

Lo que en ningún caso hace el Plan Especial portuario es plantear los grandes temas de fondo del futuro papel del puerto en el contexto de la ciudad de la que quiéralo o no, forma parte. Así, temas como el del futuro de los frentes marítimos de Las Palmas, que en el lado oriental el puerto sólo ve posible su conversión en un sistema de muelles, hasta la propia Vegueta.

La adecuación a las nuevas necesidades en materia de tecnología de explotación portuaria, abandonando la ideología extensivista, junto a la reconsideración de los requerimientos contextuales, son otras tantas variables que no comparecen en las previsiones del plan.,

---

Sorprende cierta política del avestruz en la falta de respuesta a cruciales problemas que la instalación portuaria plantea hoy por hoy: No se entiende cómo en un programa de inversiones que asciende a veintidós mil millones de pesetas no se afronte un capitulado que resuelva una alternativa a la extracción de la Cantera de Roque Ceniciento, problema complejo y de solución costosa, pero sobre todo un problema de imaginación y creatividad, máxime cuando se manejan presupuestos de decenas de miles de millones. Tampoco se comprende cómo no se abordan investigaciones y estudios de viabilidad de posibles alternativas (en instalaciones enterradas o sumergidas) a la peligrosa localización de los depósitos de combustibles, directamente conectados al tejido urbano. No se entiende en suma cómo no se aborda la resolución de los problemas que la presencia del puerto produce, optándose antes por generar otros nuevos.

También se hablaba de dos ciudades en *Los 500 Millones de La Begum* de Julio Verne; junto a la ciudad de la armonía Franceville, se levantaba Stahlstad, la 'ciudad del acero', verdadera máquina inhumana al servicio de la idea de la fábrica.

12 de septiembre de 1992



---

TODA LA CIUDAD

---

ENRIQUE ROIG GARCÍA

# LUGARES DE PASEO





---

TODA LA CIUDAD

---

Hasta hace muy pocos años sólo se podía pasear con cierta continuidad, sin encontrarse impedimentos por el camino, en el Paseo de Las Canteras. Llevar un coche de bebés por la ciudad, entonces, a excepción de ese lugar, era un verdadero salto de obstáculos.

Hace menos años se peatonalizó la calle Triana, convirtiéndose en el segundo lugar de paseo importante en la ciudad. La continuidad de su suelo, la ausencia de vehículos, que inicialmente la cruzaban, la comodidad debido a la tranquilidad por la no existencia de 'peligros', sobre todo para los niños, etc., le han dado ese carácter tan agradable que se siente al transitar por ella. Su peatonalización, al principio tan discutida y criticada negativamente, arrastró también a la de sus calles aledañas, que poco a poco influyen en otras un poco más alejadas, como la de Pérez Galdós. Este hecho nos permite aventurar un mayor dominio de los peatones sobre los vehículos entre Triana y Primero de Mayo y entre Bravo Murillo y la Autovía.

Pronto se inauguran los tramos VI y VII de la Avenida Marítima, y una nueva dimensión de la ciudad ilumina la visión de los ciudadanos. Surgen nuevos espacios urbanos, ahora más anchos, más amplios, casi increíbles, que potencialmente permitirán su uso como lugar de paseo, de poder andar despreocupadamente y con comodidad. Las partes que primero concluyen –el tramo frente a la Casa del Marino y el de la Playa de las Alcaravaneras– pronto empiezan a ser disfrutadas.

El primero se encuentra limitado en su extensión, por el extremo sur, a la altura de la Base Naval, si bien por el norte continúa, con ciertas discontinuidades, por la trasera de los edificios de Elder y Miller para retomar otros tramos del proyecto referido. Da la sensación de que ese espacio está desaprovechado: tiene una longitud y anchura suficiente para incorporar en él elementos que atraigan a los ciudadanos para que lo utilicen más a menudo. En Carnavales se le sacaba partido; también se llenaba cuando se instalaba allí el mercadillo dominical; recientemente tuvo bastante uso cuando se pensó un poco más en los niños y se dispusieron varios artefactos y actividades para ellos. Quizá sea ese el destino que prevé el Ayuntamiento: ser un lugar utilizable en cualquier momento para instalar en él temporalmente algo que necesite un poco de espacio. Si es así, ese 'algo' podrían ser más cosas: exposiciones, muestras, manifestaciones artísticas, etc., que le saquen aún más partido. Algún quiosco con mesas y algo de sombra darían lugar a pensar en él a la hora de buscar un sitio para charlar un rato con alguien sentado relajadamente...

A su misma altura, y junto al borde del mar, hay casi escondido otro paseo que finaliza también en la Base Naval, si bien continúa en forma de acera hasta las Alcaravaneras. Su nivel es inferior al de la vía de tráfico, proporcionando con ello una mayor intimidad para su uso, pero actualmente su entorno está bastante deteriorado: cierta suciedad, inseguridad, aislamiento, etc., además de su interrupción por los pequeños varaderos situados junto al muelle de Santa Catalina. Cuando en un futuro este muelle se convierta en un elemento más urbano y desaparezcan tales obstáculos, un paseo continuo, a diferentes niveles, recorrerá todo el borde



## TODA LA CIUDAD

de la ciudad, sin interrupción, hasta Las Palmas. Y saldrá entonces también a relucir la importancia urbana que ya está reclamando el lugar actual de la Base Naval. Esperamos que esa continuidad peatonal no se deteriore en ese sitio, sino que, al contrario, se intensifique y se forme una verdadera 'bolsa' de tranquilidad, de ausencia de ruidos, de verde, de frescor, de generosidad espacial, que proporcione buenos ratos de ocio a sus usuarios.

El segundo tramo es el Paseo de las Alcaravaneras. La notable decisión de disponerlo a nivel inferior que el de la vía de tráfico de vehículos y la de su pequeña separación mediante los bancos, jardineras y pérgolas, le proporcionan lo necesario para tener justo ese carácter más íntimo que hace falta para tal acción de pasear. Ahí los coches no molestan, y al mismo tiempo se abre en vistas hacia el espacio de la playa y del muelle.

La influencia del centro comercial de Mesa y López permitió disponer de dos cruces para peatones que posibilitan su acceso y su mejor desarrollo como lugar de paseo; otro cruce a la altura de la calle M. González Martín es la tercera concesión que los coches le hacen, posiblemente, dentro de poco, más dificultosa debido al nudo de tráfico que nos depara ese lugar.

Previamente a estos años existía el paseo de la Avenida Marítima, cuyo tramo principal, desde las Alcaravaneras hasta Bravo Murillo, se pavimenta y se le coloca un bien elegido borde-banco que unifica todo el recorrido del mismo. Pero acceder a esa banda de la ciudad es casi imposible. Sólo hay un cruce de peatones a la altura de Juan XXIII. Y con ese grado de accesibilidad poquito se puede propiciar el uso de un recinto. Este tramo de la Avenida se encuentra, a diferencia del de las Alcaravaneras, al mismo nivel que donde circulan los vehículos. Esto no supone un hecho negativo y es la solución más común en la mayoría de las ciudades. Pero aquí tenemos unas circunstancias desfavorables para su mejor uso: por un lado, la velocidad con la que circulan todo tipo de vehículos, desde los camiones más pesados hasta los utilitarios más silenciosos, a tan poca distancia. Por otro, la no existencia de cierto 'cobijo' que atenúe tal sensación peligrosa –setos, bancos, quioscos, pérgolas, coches aparcados, etc.– entre otras cosas, porque la anchura del paseo es escasa para que quepan. Yo creo que no se tuvieron en cuenta en su diseño esas consideraciones psicológicas que son necesarias para desarrollar tal función, si bien conceptualmente, sobre el papel en el dibujo del proyecto, es correcta su proposición de una gran banda peatonal continua paralela a la vía de tráfico y abierta al mar. Su uso más frecuente es el de pista de 'footing' y de bicicletas, o de asiento para pescadores en los tramos donde llega el agua. Escasamente se pasea por él, a pesar de las extensas vistas que desde ahí se aprecian, de la gran sensación de ausencia de agobio, que por el contrario se siente en el interior de la ciudad, y de su sentido de libertad y amplitud. Todo ello se podría fomentar 'humanizando' un poquito más esa "banda pavimentada con un borde-banco", ensanchando el paseo hacia el mar e introduciendo mobiliario urbano a escala del peatón; se podrían hacer altos en el camino con conexiones hacia los nuevos recintos que se están

---

desarrollando (el muelle deportivo, la escuela de vela, etc.), y así posibilitar lugares diferenciados en su largo recorrido, que siempre suelen ser recurrentes por todos los servicios que prestan.

Más recientemente, el Ayuntamiento comenzó a pensar que Las Canteras había que cuidarla mejor y empezó a unirla más con el centro de esa zona del Puerto que es el Parque de Santa Catalina. La comercial calle de Ripoche se transformó en pocos meses en algo mejor y lo más limpio que existía, cuando la Corporación del momento decidió actuar con hechos tangibles. Es, quizá, un poco estrecha para unos alcorques centrales tan anchos, que a mi parecer son más obstáculo que agradecimientos visuales, pero que en definitiva cumple su misión de calle peatonal que irradia las influencias del parque.

Se continúa con la peatonalización y cambio de pavimento de la calle Sargento Llagas, queriendo formalizar así un 'eje' más directo entre playa y parque. Pero con sólo esa transformación ello no puede ser del todo posible. La discontinuidad y no alineación entre Ripoche y Sargento Llagas constituye un fuerte obstáculo. Si se pudiera intervenir en ese encuentro de calles, aunque sólo fuera a nivel de las plantas bajas de los edificios de ambas esquinas, para mantenerlos más o menos diáfanos, y que desde una calle ya pudiera vislumbrarse la siguiente, creo que tal inconveniente desaparecería. Ya se ocuparían en ese proceso las propias calles de ofrecer mejores servicios a sus viandantes, transformando fundamentalmente las plantas bajas, convirtiéndose así en una vía de más protagonismo. Siguiendo en la zona, se peatonaliza también Secretario Artilles, Dr. Miguel Rosa, y suponemos que se continuará con más calles de esa parrilla turístico-comercial que poco a poco se va uniendo con Las Canteras.

No podemos olvidarnos de otro acierto como es la calle Sagasta, desde el hotel Meliá hasta la calle Tenerife. La larga escalinata que une ese tramo con el propio Paseo convertirá posiblemente ese lugar en uno de los más usados de toda esa zona. Es tan grande el contraste entre ese tramo de calle ya peatonalizada y el que sigue a continuación camino del parque, hacinado de vehículos, que esperamos ejerza pronto su influencia hasta conseguir conectarse peatonalmente con él.

Desde aquel comienzo en Vegueta con el empedrado de la calle de 'los Balcones', que en el inicio me olvidé de mencionar, hasta el ensanchamiento, en el día que escribo estas páginas, de la acera de la calle Luis Morote, aquel que tenga niños, sean bebés o un poquito mayores, aquel que desee pasear relajadamente o caminar sin obstáculos un buen trecho, tiene hoy ya más posibilidades en esta parte baja de la ciudad. Con ello se descubrirán nuevas cosas: el propio hecho de poder caminar y pasear en varios lugares diferentes de la ciudad, el desvelamiento del entorno -vistas, fachadas, mobiliario urbano, escaparates, etc.- al tener más espacio y perspectiva para su observación y al modificarse el umbral de percepción por la lenta velocidad del caminar, el comparar este nuevo estado de calles con las anteriores y el



---

## TODA LA CIUDAD

apropiarse colectivamente de su irreversibilidad. En fin, el de sentirse persona, dominador y no dominado por la máquina, que en este caso se identifica con el automóvil, si bien tampoco hay que abusar, porque éste necesita también de su deterioro.

19 de septiembre de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

C O N T R A S T E S





---

TODA LA CIUDAD

---

En algunas ocasiones el paisaje urbano es la fiel muestra de las contradicciones inherentes a los distintos criterios con que fue pensado y creado y con el uso que el ciudadano hace de él.

Así, por ejemplo, si paseamos por la Ciudad Alta por el barrio de los alrededores de la Iglesia de Nuestra Señora de los Dolores, es decir, por las calles Antón Caballero, Alceste, el Audaz, Juan Fontán, etc., parecerá que nos encontramos en una especie de paraíso: calles tranquilas, limpias, casas de dos o tres plantas, buenas vistas sobre la bahía y sobre todo una magnífica y exuberante vegetación.

Si paseamos por los 'espacios libres' que han quedado entre-edificación en la Ciudad del Mar, en la zona comprendida entre la calle Luis Doreste Silva y la Avenida Marítima, desde la Comandancia de Marina a Juan XXIII, parecerá que nos encontramos en un barrio marginal de la ciudad: edificios altos de siete a 13 plantas, pasos peatonales destrozados, ausencias de vistas, vientos producidos por la mala colocación de la edificación, muy pocos árboles, algunos en estado de abandono, suciedad, arquitectura comercial muy mala, etc., que debiera haber sido un magnífico espacio colectivo hoy sólo es un erial inhóspito.

En el primer caso nos encontramos en uno de los barrios humildes de la ciudad, con problemas, en algunos casos de marginación y de la lacra de un lugar en el barrio de venta de drogas (cabina telefónica), pero con una calidad de espacio urbano verdaderamente notable. El barrio nace cerca de los años cincuenta a través del Patronato 'Francisco Franco'; responde a la idea de entonces de Regiones Devastadas de construir pequeñas ciudades-jardín próximas a los núcleos urbanos consolidados. En los años de García Escámez se construyeron varias de estas 'ciudades' que con el tiempo han llegado a ser magníficos barrios de la ciudad. Su trazado es simple: calles rectas aprovechando las visuales del terreno, en dirección contraria a los vientos dominantes y procurando que la mayoría de las viviendas tengan una orientación adecuada; tipología de viviendas unifamiliar dúplex y adosadas con jardín delantero y jardín o patio mancomunado en el itinerario. Una pequeña dotación de comerciales, guardería y local juvenil completaban esta modesta pero modélica actuación, pensada para los más necesitados de la sociedad. Un parterre continuo, de unos setenta centímetros, bordea las aceras del barrio. Palmeras canarias, flamboyanos, jacarandas, ficus y otras especies menores convierten estas calles en un auténtico jardín. Con el tiempo, aunque se ha perdido el patio interior mancomunado, que en la mayoría de los casos ha sido edificado, las casas conservan más o menos su altura primitiva y en los jardines delantero y en las calles, como ya hemos dicho, crece una vegetación exuberante, mimosamente cuidada por los vecinos.

El resultado final, a pesar de la modestia del lugar, es un espacio urbano de primer orden, agradable e incluso hermoso. Identificación entre las gentes y su lugar. Los vecinos aman a su barrio, se encuentran enraizados con él. Se nota el cariño hacia el barrio, a pesar de los problemas existentes.



Nos encontramos, en este caso, con un ejemplo, ya señalado por nosotros en anteriores artículos, donde los arquitectos que proyectaron el barrio (Marrero y otros), eran conscientes de que con estas viviendas se estaba "construyendo" la forma de la ciudad. Es decir, eran conscientes de que la vivienda era el "instrumento" mediante el cual es posible dar forma a la estructura urbana. Esta enseñanza urbana aparece en la disciplina en la última década de los años veinte y principio de los treinta, cuando en la periferia de muchas ciudades centroeuropeas se desarrolla un amplísimo Plan de Viviendas Sociales, que gracias a la inteligente planificación política, en aquel momento de la socialdemocracia, no sólo sirvió para paliar el enorme déficit de viviendas, sino que además se aprovechó para que los nuevos barrios residenciales fueran partes integrantes de la forma de la ciudad existente. (Para los especialistas les recuerdo el gran debate disciplinar entre los partidarios de los modelos Siedlunguen y Hoffes). Aparecen así ejemplos tan ilustres como los barrios de la Siemensstadt, la Berlitz, el Karl-Marx Hoff, el Washington Hoff, etc., o sin ir más lejos en España todas las actuaciones de 'Regiones Devastadas', de la que nuestra barriada es un fantástico ejemplo, ya que de alguna manera esta forma de concebir la vivienda y de construir la ciudad refleja las ilusiones y las 'apetencias' de sus habitantes, y porque se ha plasmado en un modelo que no sólo funciona, sino que además es querido y deseado por el ciudadano.

Los 'espacios' entre Luis Doreste Silva y la Avenida Marítima, que se han realizado, paradójicamente, en terrenos ganados al mar, pensados y creados por Secundino Zuazo, son un reflejo, de alguna manera, de los principios de la Carta de Atenas en versión 'ligt' (con perdón), aunque sin duda con las ideas subyacentes a la ciudad moderna: una serie de bloques prismáticos de vivienda colectiva en altura, con espacios libres comunitarios peatonales y con grandes bolsas de aparcamientos. El lugar fue pronto 'consumido' por las grandes inmobiliarias. Pisos de un cierto lujo, o al menos pensados para una cierta clase social con un poder adquisitivo medio-alto, arracimados alrededor de una escalera y ascensores se desarrollan grupos de tres o cuatro viviendas por planta con tres o cuatro dormitorios, dos baños, cocina y estar. Estos 'prismas' de viviendas se asientan entre los espacios libres geométricamente ordenados y responden a una arquitectura comercial bastante poco comprometida con el lugar.

Hoy –y si nos atenemos sólo al espacio libre– las sendas peatonales se encuentran en ruina, sucias e intransitables; las 'zonas verdes', como eufemísticamente se las llama, son eriales donde los niños del lugar han terminado por destrozarlas totalmente. El espacio, un horror, no hay nada que nos invite a quedarnos, el paseo a su través se hace penoso y temeroso. No nos podemos explicar cómo es posible que siendo viviendas de cierto nivel no tenga espacios colectivos a su altura. El espacio no se ha hecho propio, no se siente como algo de uno, no se vive.

En nuestra opinión una de las causas del deterioro de este tipo de espacios se debe, fundamentalmente, a que no se ha considerado la vivienda como parte integrante e

---

instrumento capaz de dar forma a la ciudad. Habría que recordar a políticos y a arquitectos que desde finales del siglo pasado se toma conciencia de este debate, donde la vivienda es parte principalísima en este asunto: el valor de la alineación, la relación tipo de vivienda-forma del espacio de la ciudad, el valor del espacio colectivo como complementario e importantísimo fundamento del espacio doméstico; etc., tropiezan siempre con unas normativas, quizás aplicadas con demasiado rigor, que frustran determinadas relaciones que están demandando los ciudadanos. Algo de esto se intentó hacer por nuestra parte, en parte, de las viviendas de Feria del Atlántico, donde se planteaba el que la periferia de la ciudad, tuviera un carácter de centralidad manifiesta, sabiendo que con el tiempo la periferia deja de serlo. Después causas de todo tipo dieron, en cierto modo, al traste con el experimento, que pretendía dar calidad formal a un espacio, tradicionalmente considerado como 'tierra de nadie' por ser periferia.

Como vemos, la llamada de atención viene por el hecho de que es necesario determinar la forma urbana en la periferia de la ciudad y un instrumento básico serían las viviendas.

Podemos pasearnos por los barrios marginales de las grandes ciudades europeas sin mayores problemas. ¿Nos atreveríamos a ir a pasear por Jinámar, o por otro barrio limítrofe de nuestra ciudad? ¿O por la zona de Luis Doreste Silva y sus 'espacios libres'? La respuesta es evidente, y no cabe duda de que la 'forma' del lugar, aparte otras consideraciones sociales, hacen inviables el paseo.

Las razones por las que estos espacios se han deteriorado con tanta rapidez, y volvemos a la zona de Luis Doreste Silva, pueden ser las siguientes: el diseño inadecuado; la evidente desconexión entre vivienda, espacio privado y espacio colectivo; la desidia y el abandono municipal y de los habitantes del lugar.

Otra lacra, quizás más importante que lo que en principio pudiera parecer, que tiene esta área de la ciudad es la propia calle de Luis Doreste Silva. El contacto entre ciudad antigua y moderna no está resuelto. Los edificios viejos que antes daban la espalda al mar hace muchos años que se han convertido en 'fachada principalísima', en 'cara' de presentación de la ciudad, en una vía principal, muy importante desde el punto de vista del tráfico, ya que es paso obligado de circulación, y que presenta un aspecto lamentable, con los depauperados, desvencijados y ruinosos edificios que la conforma, a los recientemente y de una manera un tanto vergonzante se les ha 'lavado la cara', con lo cual su degradación ha resultado ser más patente.

No comprendemos cómo este problema no esté en la consideración urgentísima del Consistorio, ya que el conducir por aquel laberinto es un martirio y la apariencia visual es tercermundista. Se expropián chalets en Ciudad Jardín y se destruye su flora y medioambiente para construir una absurda autopista en medio de la ciudad y no se abordan problemas tan vitales como éste. El lugar, como vemos, está pidiendo una urgente e inteligente intervención.



---

TODA LA CIUDAD

---

FRANCISCO J. TRIVIÑO BARRETO

# EL ESPACIO DEL TURISMO





---

TODA LA CIUDAD

---

El espacio del turismo constituye un fenómeno con connotaciones propias. Las actividades relacionadas con el turismo y el ocio han dado lugar a modalidades determinadas de organización, construcción y uso del territorio. Y por otra parte, el lugar turístico es entendido y percibido de una forma específica, entablándose con él unas relaciones diferenciales de las que se producen con el lugar de la vida habitual.

La ciudad de vacaciones representa el ejemplo más consolidado históricamente pero turismo y ocio han producido diferentes tipos de asentamiento y de intervención sobre el territorio.

La ciudad de vacaciones muestra diferentes significativas con respecto a la ciudad de la residencia habitual y el trabajo. Su destino principal es el de servir al desarrollo de actividades de carácter lúdico y recreativo, y permitir el disfrute temporal de un entorno placentero, atractivo y singular. Ello supone no sólo el que en este tipo de ciudad se propicien esas relaciones determinadas entre individuo y lugar, en las que la componente frutiva cobra especial importancia, sino también el que los elementos a partir de los que se estructura, como su propia organización espacial, sean diferentes a los de las otras ciudades.

Pese a la importancia que las actividades asociadas al ocio han ido adquiriendo en nuestra sociedad, el espacio, la ciudad y la arquitectura del turismo, han sido consideradas a menudo como una cuestión menor. Se ha dado, durante largo tiempo, una disociación profunda entre reflexión disciplinar y producción especulativa, traducida en el empleo directo de los instrumentos propios de la intervención en las periferias urbanas, cuyos resultados, si ya cuestionables frecuentemente en aquel marco para el que fueron concebidos, resultan aún más discutibles al ser aplicados a un fenómeno nuevo y diferenciado. Por otra parte ha proliferado más el recurso a aquellas imágenes de lo exótico extraídas de la cultura de masas, que la referencia a la propia cultura arquitectónica y urbanística. La reflexión sobre el espacio turístico parte de la consideración del turismo como un fenómeno cultural que abarca ya más de dos siglos, y supone entender los tipos de asentamiento los elementos morfológicos, las unidades y formas de agregación y los mecanismos de producción que le son propios.

El turismo, entendido como la afición a viajar por el gusto de recorrer países diferentes, tiene sus primeros antecedentes en el Gran Tour, viaje que formaba parte de la educación de los jóvenes de la aristocracia europea a partir del siglo XVIII. Se trataba de ampliar la formación a través del conocimiento del mundo, y en particular, de la aproximación a las fuentes de la cultura clásica.

El Romanticismo introduce un nuevo modo de interpretar la ciudad y el lugar natural. Se busca lo sorprendente, lo inusual. El Sur de Europa, Italia, España, atraen a numerosos visitantes, que a motivos ocasionales de salud, unen esa búsqueda de lo diverso, y de una más estrecha relación con la naturaleza. Rainer Maria Rilke en Ronda, Washington Irving en Granada, George Sand y Frederyk Chopin en Valldemosa, o aquellos otros que nos ha dejado el



## TODA LA CIUDAD

testimonio de sus estancias italianas, de Goethe a Stendhal, de Mendelsohn a Tchaikowsky, son ejemplos de ellos.

Las primeras ciudades que podemos caracterizar como de ocio o de vacaciones son las ciudades balnearias que cobran auge con la moda de los baños termales, difundida durante el siglo XVIII entre las clases altas europeas. Una costumbre que, como el excursionismo o el gusto por los viajes, guarda relación con el adamismo enciclopedista, la idea del retorno a la naturaleza y a la pureza de los orígenes, si bien una naturaleza y unos orígenes fuertemente idealizados y pasados por el tamiz de la cultura de la época. Se suman así la voluntad del contacto con lo natural y la del mantenimiento de las pautas de la vida social, traducidas en la cultura urbana. Bath, la ciudad termal inglesa, es tal vez el ejemplo paradigmático de ello. Las intervenciones realizadas por los Woods entre 1729 y 1774, dan lugar a una secuencia de episodios urbanos, construidos a través de la residencia, que culmina en el Royal Crescent, modelo de numerosas actuaciones posteriores. El Crescent participa de la doble condición de articulación con la estructura de la ciudad y de elemento de interconexión y apropiación del entorno paisajístico, al que se abre y que encuadra. Se descubre, además, ese carácter escenográfico, la constitución de un marco en cierto modo ficticio, teatral, que puede identificarse como una de las constantes que caracterizan a los lugares vacacionales, conceptuados como ámbitos arcádicos e idílicos, tanto en cuanto a la interpretación de la ciudad como a la del paisaje.

La nueva moda de los baños del mar y la extensión del hábito vacacional a sectores cada vez más amplios de la sociedad, propician el desarrollo de las ciudades balnearias marítimas, ya en las postrimerías del siglo XIX. Estas ciudades se estructuran a partir de un sistema de equipamientos y espacios públicos, que hacen posible una vida social entendida como espectáculo y representación, de los que el marco urbano y la propia arquitectura, constituyen la adecuada escenografía. Aparecen así casinos, teatros, clubes, balnearios, y también parques, promenades y, sobre todo, el paseo marítimo como elemento característico. El gran hotel se identifica como pieza clave en la vida y en la constitución de la ciudad, y llega, en algunas ocasiones, a convertirse en símbolo y elemento representativo de aquélla. Cannes, San Sebastián, San Remo, son ciudades que adquieren en este momento una configuración y un carácter que aún resultaban identificables.

La extensión de los períodos vacacionales a las clases obreras, la aparición de las vacaciones pagadas a partir de los años 20, junto con el desarrollo de los medios de comunicación, son las circunstancias que darán lugar a la aparición del llamado turismo de masas, un fenómeno nuevo que llevará a la transformación de las ciudades balnearias tradicionales, y al surgimiento de nuevos asentamientos. La vida al aire libre, la práctica de deportes y el rechazo a la vida urbana en las ciudades decimonónicas, son ideas que inspiran la configuración de los lugares del turismo, que recogen en muchos casos la herencia de la idea de la Garden City anglosajona,

---

pero sobre todo, van a ser campo de experimentación del urbanismo racionalista. La tríada lecorbusieriana sol-espacio-verdor y los presupuestos de los CIAM, son elementos de referencia para las propuestas que se desarrollan a partir de los años 20, de las que cabe recordar como ejemplos la Ciutat de Repós i de Vacances para Barcelona, del GATEPAC o las ciudades de colonias italianas de los años 30.

La práctica posterior se va mostrar incapaz de controlar tanto la forma como los procesos de desarrollo del espacio turístico, como lo pone de manifiesto la ocupación masiva, durante las últimas décadas, del litoral de los países mediterráneos y de otras zonas receptoras del turismo llamado de sol y playa. Esta actividad, de índole radicalmente especulativa, pierde cualquier modelo de referencia, para asumir únicamente una instrumentalización que haga posibles los procesos de ocupación del suelo. El desorden, la degradación del territorio y del paisaje, elementos originarios y fundamentales para el mantenimiento de la actividad, han conducido, entre otras causas, a la crisis de aquellas áreas, cuyo efecto parece haber sido el de suscitar el interés por el estudio del fenómeno turístico y la búsqueda de alternativas a los modos de hacer al uso y de estrategias de recualificación de lo existente. El turismo comienza a llegar a Canarias a lo largo del siglo XIX. Es un turismo de salud, que acude ante todo, a la búsqueda de un clima benigno, pero también de paisajes exóticos y atractivos naturales, cuya fama han difundido por Europa los escritos de viajeros y naturalistas, y también las propias colonias extranjeras en las islas, en particular la inglesa. A finales de siglo surgen los primeros hoteles, a veces casas de reposo o sanatorios, que se ubican tanto en núcleos como en áreas rurales.

El desarrollo de ciudades como el Puerto de la Cruz o Las Palmas se vio determinado por el turismo. Algunos hoteles llegan a convertirse en pieza realmente emblemáticas y a veces, cobran gran trascendencia en la lectura de la forma urbana. En este sentido, habría que interpretar el Puerto de la Cruz de principios de siglo considerando la relación contrapuntual entre Hotel Balcón y casco histórico o pensar en lo que supone para la ciudad de Las Palmas el desaparecido barrio de los hoteles. Pero se trata en todos los casos de intervenciones puntuales, y entendidas desde un acierta escala de ciudad. Proyectos de otro orden, como el de la barriada Carló (Constant Martin, 1910), un nuevo barrio propuesto como obrero y de turismo, que se hubiera emplazado sobre la finca de Las Rehoyas, quedaron en el papel de las utopías. El turismo decae en el período entre las dos guerras mundiales, si bien entonces surgen iniciativas en el sentido de plantear directrices para el desarrollo futuro. Las propuestas de Néstor de la Torre, formuladas a mediados de los años 30, se centran en la revalorización de determinados rasgos de identidad, junto con propuestas concretas en cuanto a creación de instalaciones hoteleras y de equipamiento (Casino en Las Palmas, Pueblo Canario, rehabilitación del Hotel Santa Catalina, Parador en Tejeda...) y a medidas de preservación del paisaje.

La llegada del turismo masivo, a partir de finales de los años 50, será el fenómeno que produzca una más acusada transformación del territorio y las ciudades. No cabe pensar, en aquel



---

## TODA LA CIUDAD

momento, en una previsión o en un entendimiento de la ordenación de las nuevas actividades en el territorio. La novedad del fenómeno, la inexperiencia, pero también la perspectiva de fáciles ganancias a corto plazo, permitieron la aparición indiscriminada de una creciente oferta alojativa.

En el caso de Las Palmas, resulta evidente que no existió una conciencia de la construcción de la ciudad como ciudad de vacaciones, con todas las implicaciones que élla hubiera conllevado. Se desarrolló la oferta de alojamiento centrada en el entorno de la Playa de Las Canteras y el Parque de Santa Catalina, pero a ella no fueron aparejadas la ordenación, la cualificación especial ni la aparición de los equipamientos necesarios. No hubo un reconocimiento, desde el planeamiento de una estructura ni de una infraestructura turística en la ciudad. El caso del Puerto de la Cruz es un ejemplo de cómo el planeamiento, aún concebido pensado en el desarrollo turístico, se mostró, por diferentes razones, incapaz de controlarlo. La alternación y vulneración sistemáticas de las determinaciones, la aparición de urbanizaciones no contempladas, agregadas por mera contigüidad al conjunto urbano, las transformaciones experimentadas por el casco histórico merced al incremento de alturas y densidades posibilitados por los planes parciales, hicieron inoperante el intento de entender la ciudad y su transformación en su globalidad.

A lo largo de las costas prolifera una casuística diversa de nuevos asentamientos, desde urbanizaciones de segunda residencia que surgieron y crecieron de manera más o menos espontánea, a los enclaves turísticos fruto del planeamiento, de Las Américas a Puerto Rico, o del caso, por muchas razones singulares de Maspalomas, a las nuevas implantaciones en Lanzarote y Fuerteventura. En casi todos los casos, el resultado es un continuo carente de carácter y de forma, que se expande indiscriminadamente sin adscribirse a ningún modelo reconocible.

Sin olvidar la ocupación dispersa del medio rural por edificación de segunda residencia sin orden ni control.

Es manifiesto que tras todo ello no ha existido una idea del espacio turístico, ni a la escala territorial, ni al nivel, en la mayor parte de los casos, de cada una de las intervenciones realizadas. Y allí donde existió, generalmente tropezó con la incapacidad de convertirlas en una realidad operativa.

Parece superado el estadio en el que las condiciones naturales y climáticas podían ser el motor único que permitía generar una oferta sin perspectivas de futuro. Se trata de acercarse a la consolidación de una forma del lugar turístico, implicada con una idea del hacer turismo, una cultura del ocio en relación a la propia identidad del territorio. Este no es un enunciado abstracto. Aquellos casos mencionados al principio, manifiestan diversas maneras de definir esa cultura del lugar turístico. Pero no es cuestión de mirar al pasado con voluntad nostálgica

---

o mimética. El debate sobre el espacio del turismo contemporáneo es una cuestión abierta. Cuáles deben ser los atributos de ese espacio, cuáles sus elementos estructurales, las unidades y los modos de agregación, la consideración de la especificidad del territorio y del lugar, los mecanismos de gestión, cuál puede ser la interpretación de aquellas invariantes que parecen caracterizar a ese espacio (el contacto con la naturaleza, el carácter escenográfico, la creación de un ambiente confortable, que propicie la tranquilidad, la vida social y las actividades lúdicas), son cuestiones a las que hay que aportar respuestas. Contemplar el fenómeno desde los ámbitos más amplios del planeamiento puede permitir establecer los criterios en cuanto a la incidencia en el territorio, evitar la usual descoordinación entre los planeamientos municipales, y contemplar la preservación de los espacios naturales y del paisaje. La recualificación de los asentamientos existentes supone partir del análisis urbano, como premisa que haga posible establecer las relaciones entre las estructuras físicas de las ciudades y los objetos edificatorios, la definición de sistemas estructurales, el incremento del equipamiento o la revisión de normativas. Y se trata, en último término, de entender el papel del proyecto arquitectónico, como instrumento de síntesis y de concreción de cualquier opción.

10 y 11 de octubre de 1992



---

TODA LA CIUDAD

---

FRANCISCO J. TRIVIÑO BARRETO

# MASPALOMAS: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DEL TURISMO





---

TODA LA CIUDAD

---

El sur de Gran Canaria fue durante mucho tiempo un territorio remoto, de difícil acceso, y casi ignorado, al que el viaje representaba una auténtica aventura. El ornitólogo inglés David Bannerman, que visitó en 1912 la Charca de Maspalomas, nos ha dejado el relato de su expedición. La carretera llegaba por entonces hasta Agüimes. Desde allí era preciso continuar a lomo de mulas, por un camino pedregoso que en ocasiones se hacía casi indiscernible sobre el país semidesértico y batido por el viento. Aún en la década de los 30, se nos cuenta que el camino, todavía de tierra, no tenía más que el ancho de un vehículo, y la excursión al Sur constituía un acontecimiento excepcional para los pocos que la realizaban.

Sin embargo, ya por entonces se tenía conciencia no sólo del atractivo de aquel paisaje, sino del valor y las posibilidades que la zona ofrecía de cara a un futuro desarrollo turístico. Quedan manifestaciones de ello, entre otras, las palabras de Néstor, quien incluía la preservación del entorno de Maspalomas entre las ideas que apuntaba como base para el desarrollo futuro de la industria turística en Gran Canaria.

Las primeras tentativas de dar lugar a una urbanización turística son consecuencia del incremento del turismo en Las Palmas a lo largo de los años 50. Entre 1953 y 1959 aparecen los primeros planes de urbanización, que quedarían sobre el papel. De entre ellos, el denominado Puebla de Maspalomas fue el más próximo a convertirse en realidad, pero lo impidió la ruptura, a última hora, de las negociaciones entre la propiedad y el grupo financiero. Tampoco llegaría a prosperar la iniciativa del Cabildo Insular de adquirir una parcela en el oasis de Maspalomas, con el propósito de construir en ella un parador, ni la de algún grupo hotelero, que mostró su interés pro emplazar un hotel en la zona de El Inglés. De la idea de ubicar un Parador Nacional se desistió, ante la imposibilidad que hubiera supuesto, de realizar en sus inmediaciones cualquier otra implantación turística.

Por fin, en 1961 se decide convocar un Concurso Internacional de Ideas para la ocupación turística del área que entonces se denominó Maspalomas Costa Canaria, una franja de terreno de 2.000 Ha. con 17 kms. de costa, comprendidos entre Morro Besudo y Santa Agueda, y cuya delimitación obedecía a criterios un tanto arbitrarios. Se redactaron las bases de acuerdo con el Reglamento de Concursos Internacionales de Arquitectura y Urbanismo de la Unión Internacional de Arquitectos, y se hicieron aprobar por el Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

Las bases concedían a los participantes "la más amplia libertad de interpretación", pero establecían una serie de aspectos que los trabajos habrían de especificar: la disposición del proyecto general, de modo que cada zona habría de ser entendida como un plan completo en sí mismo, con todas sus funciones urbanas, la resolución de la red viaria y su enlace con la carretera existente, la organización y disposición de zonas verdes, espacios libres, centros cívicos, religiosos, escolares, comerciales, deportivos, así como diferentes equipamientos de ocio y recreativos. Por fin, se pedía un estudio de los problemas de abastecimiento de aguas



---

## TODA LA CIUDAD

y energía eléctrica, saneamiento y aprovechamiento de las aguas residuales para su empleo agrícola.

Al concurso se inscribieron 141 equipos de 24 países, y llegaron a presentarse 81 proyectos. El jurado, presidido por J. van den Broek, decano de la Universidad Tecnológica de Delft, y compuesta por Franco Albini, catedrático del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia; Pierre Vagó, secretario general de la Unión Internacional de Arquitectos; Luis Blanco Soler, decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid; Antonio Perpiñá Sebría, catedrático de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid; y Manuel de la Peña, arquitecto del Instituto Nacional de la Vivienda en Las Palmas, emitió su fallo el 9 de enero de 1962.

El acta señalaba, entre los criterios tenidos en cuenta para la calificación de los trabajos presentados, los de respetar las dunas, oasis, paisajes del fondo y playas, sin utilizar masivamente el delta del barranco de Maspalomas; la creación de un conjunto turístico, y no de una ciudad en el sentido tradicional, y la búsqueda de una composición general que primase la calidad frente a la cantidad.

El primer premio se concedió al equipo francés SETAP, compuesto por los arquitectos Guy Lagneau, Michel Neill, Jean Dimitrijevic y René Bartholin, junto con otros colaboradores. El segundo premio fue declarado desierto, y el tercero lo compartieron los proyectos del equipo belga encabezado por Jean van den Bogaerde y el del francés Jacques Karbowsky. Se concedieron menciones a los equipos encabezados por Cruz López Müller (España), Jacek Preis (Polonia), Javier Barroso (España), y Rubens Henríquez, Javier Díaz-Llanos y Vicente Saavedra, uno de los escasos grupos canarios que tomaron parte.

El proyecto ganador era una buena muestra de los principios del urbanismo de la época, y destacaba en él la muy cuidada elaboración formal. El jurado valoraba especialmente la adecuación a las características peculiares de la zona. El proyecto apuntaba, como cuestiones principales, la valoración del entorno natural, la definición de la estructura urbana, el reparto de los tipos alojativos, la distribución de los equipamientos, la resolución de la red viaria y, pro último, las etapas de realización, además de prestar atención al tratamiento de las aguas residuales.

En análisis de la forma del relieve llevaba a proponer un conjunto de pequeños núcleos urbanos, de poblaciones comprendidas entre los 2.500 y los 15.000 habitantes. Entre ellos aparecerían los espacios verdes y los equipamientos colectivos, concebidos, como elementos de unión e interrelación de los diversos núcleos. Se proponía una política de plantaciones sistemáticas entre los núcleos y en torno a las vías de comunicación, especificándose las áreas que ocuparía cada tipo de vegetación. Tanto las zonas exteriores como el campo de dunas permanecerían en su estado natural. El proyecto pretendía implantar un modelo de equilibrio

---

entre la explotación agrícola, por entonces muy importante en el área, y la nueva actividad turística.

Los núcleos urbanos se repartían en siete sectores: San Pedro, Pasito Blanco, Ciudad de Maspalomas, Los Ingleses, San Agustín, Campo Internacional y San Fernando. En cada uno de ellos, se especificaba la población que albergaría, al igual que el carácter que se le pretendía dar. Así, en los principales, Pasito Blanco, Ciudad de Maspalomas y Los Ingleses, se potenciaba la condición urbana, teniendo a destacar el carácter central de Maspalomas-Ciudad, en torno a la que se concentraban los principales equipamientos. Se definía la ubicación de los edificios altos, los alojamientos individuales, y los caracteres de cada uno de los núcleos, según el tipo de estancia a que estuviera destinados (de corta o larga duración, de alojamiento turístico o de población de servicio, etc.).

Se estudiaba la red viaria, proponiendo como criterios la segregación, en lo posible, de los tráficos robado y peatonal, y la liberación de la costa de vías importantes, y se definía también la ubicación de las áreas de servicio e industria.

Dada la magnitud de la intervención y las propias posibilidades financieras con las que se contaba, el proyecto preveía un conjunto de operaciones a realizar en una etapa inicial, a modo de catalizadores del futuro desarrollo, dentro del concepto general de autonomía de cada sector. Estas hubieran sido: un restaurante, un centro de información, una estación para automóviles y un grupo de hoteles en San Agustín, dos hoteles en Los Ingleses, almacenes y talleres en San Fernando, un hotel de lujo en Maspalomas y un club para embarcaciones deportivas y un hotel de lujo en Pasito Blanco.

En definitiva, se estimaba que la superficie edificable no rebasaría las 1.000 Ha., con una densidad media de 60 hab./Ha. y una población total de 60.000 habitantes.

Tanto la iniciativa del concurso como el proyecto premiado fueron objeto de toda clase de elogios. Se auguraba un brillante futuro, que situaría a Maspalomas como una de las mejores estaciones invernales.

El proyecto de SETAP sirvió como base para la redacción del Plan de Extensión Turística que habría de dar forma legal al proceso de urbanización y que sería aprobado en marzo de 1964 junto con el Plan de Ordenación de San Agustín, primera fase de desarrollo del área.

A partir de ese momento, se inicia un proceso cuyo resultado está a la vista. Ni el Plan como documento contenía las necesarias previsiones en cuanto a los procesos de ocupación del suelo, o a las inversiones precisas, ni existió la voluntad de transformar en realidad aquella idea.

Maspalomas se fue construyendo mediante la edición de planes parciales, vinculados entre sí las más de las veces sólo a través de la mera continuidad del viario, como una suma de fragmentos que ya no hacía referencia a un planteamiento global. Dejando a un lado la



---

## TODA LA CIUDAD

consideración de cada uno de aquellos documentos en sus aspectos intrínsecos, que podían en ocasiones mostrar rasgos de interés, lo realizado pone de manifiesto las contradicciones inherentes a su proceso de gestación. La carencia de una concepción global se pone de manifiesto en múltiples aspectos.

Por ejemplo, en la falta de un criterio de relación con el entorno territorial y paisajístico. No existe un diálogo entre asentamiento y lugar. No se propone una relación entre lo construido, en su sentido urbano, y el resto de los elementos territoriales. La construcción avanza como una mancha de aceite, ocupando lo mismo llanuras que escarpes, y sin presentar una resolución del borde. Ni aún de cara a la playa o al campo de dunas, donde lo que podría haber sido paseo panorámico queda reducido a su mínima expresión, ni menos en el borde superior. Ni la ciudad busca su inserción en el territorio, ni se plantean operaciones que desde el interior de la misma permitan apropiarse del paisaje circundante, lo que resulta aún más contradictorio si pensamos que ese acercamiento al entorno natural y ese contacto con el paisaje parecen ser rasgos definidores de la ciudad turística.

Se echa también en falta la presencia de elementos con valor estructuante a nivel del conjunto. El carácter indiferenciado del espacio, las dificultades de orientación que se experimentan, por ejemplo, en Playa del Inglés, son muestra de ello. No hay un centro reconocible; no existe prácticamente el espacio público colectivo, al margen de que como tal consideremos a la propia playa. Los centros comerciales, únicos ámbitos de relación, aparecen en cualquier punto de la trama. No es posible identificar piezas edificatorias que desempeñan un papel a la escala del conjunto. El edificio, aislado en su parcela, no se muestra capaz de entablar un diálogo con su contexto, ni a través de sus posibles implicaciones de plan urbano, ni por medio de su carga representativa. El viario queda como único soporte estructural, pero, concebido estrictamente desde criterios de accesibilidad, carente de definición espacial y de relación clara con los otros elementos, se muestra por sí solo incapaz de cumplir esa función. La Avenida de Tirajana o la bajada a la playa, teóricamente ejes vertebradores del área de Playa del Inglés, no son entendibles como tales elementos de orden. La primera termina abruptamente, y en el otro extremo, apenas es discernible su prolongación hacia San Fernando. La segunda en el papel el acceso a Playa del Inglés con el Faro, pero resulta aún más difícil apreciarlo en la realidad. No se relacionan, con ningún espacio público ni con ningún equipamiento, la edificación la trata con total indiferencia, sin voluntad alguna de conformarlas espacialmente, tal como sucede, por otra parte, en el resto del tejido, en el que hoteles, apartamentos, bungalows, centros comerciales, se mezclan sin orden aparente alguno.

El equipamiento se reduce a los mínimos indispensables y tampoco parecen muy claras las relaciones entre áreas turísticas y poblados o instalaciones de servicio, o con los elementos de infraestructura.

Todo ello sin pensar en que las densidades se multiplicaron a veces hasta por cinco con

---

respecto a lo previsto originalmente, o que el proceso de urbanización estuvo plagado de irregularidades.

La distancia entre la ciudad que pudo haber sido y la que conocemos parece inmensa.

El pintor Néstor Martín Fernández de la Torre, miembro por entonces de la Junta Directiva del Sindicato del Turismo, escribía, a mediados de los años 30: "Hemos de tener en cuenta también la formidable playa de Maspalomas. Quizás sea prematuro pensar desde ahora en ella; pero por lo menos, evitemos que se haga nada que pueda convertirse en obstáculo para que las generaciones que nos sucedan lleven a cabo los proyectos que en un futuro más inmediato les aconsejen las realidades del momento. No concibamos las cosas en pequeño, sino en grande, con la vista en el porvenir, aunque los espíritus materialistas pudieran asustarse y calificarnos de irrealistas". Podemos imaginar lo que diría hoy.

17 y 18 de octubre de 1992



---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL FRENTE MARÍTIMO Y LA FORMA DE LA CIUDAD





---

TODA LA CIUDAD

---

Se anuncia –de una manera un tanto ambigua– la posibilidad de que desde la playa de las Alcaravaneras hasta el Guiniguada se gane al mar una nueva franja de terreno para seguir construyendo el superpuerto que la ciudad se merece.

Sin embargo, este tipo de actuaciones nos llenan de dudas y de temores. Hasta ahora, lo que tenemos que se ha ganado al mar o bien ha sido con fines claramente especulativos o bien para grandes obras de infraestructura. En el primer caso, Cidelmar, por ejemplo, y en el segundo la autopista del Norte.

Reflexionemos sobre estos ejemplos notables, hoy denostados y rechazados por la gran mayoría de los ciudadanos. En principio fue la denominada 'Ciudad del Mar' (un eufemismo irreconocible hoy en día) o 'Cidelmar', nombre comercial de la gran operación urbanística de los años cuarenta-cincuenta en nuestra ciudad: delante del barrio de Triana, es decir donde el valor del suelo era más elevado, se ganan unos cuantos miles de metros cuadrados al mar, desde el Guiniguada al Parque de San Telmo. La operación, realizada en plena dictadura franquista, sirvió para que unos cuantos personajes del Régimen –algunos de cuyos nombres aparecen hoy en las calles del lugar– especularan con terrenos del Estado que fueron adquiridos por ellos a muy bajo precio y revendidos a precios desorbitados. Se busca para la operación un arquitecto indiscutido, disciplinadamente hablando, Don Secundino Zuazo, a la sazón desterrado en Las Palmas de Gran Canaria. Con la promesa de un buen informe a las autoridades de Madrid, el arquitecto acomete una operación urbanística que con el tiempo sigue siendo la más especulativa que ha sufrido esta ciudad.

Desde la calle Francisco Gourié, también llamada de la Marina, hasta el límite del agua, una estructura urbana en parrilla indefinida, sin continuidad morfológica alguna con la estructura de Triana, se antepone de pantalla entre la ciudad histórica y el mar, arrastrando en su locura una serie de pequeñas playas de extraña belleza.

El proyecto se 'resuelve' en lo arquitectónico en unos tremendos mazacotes de edificación en altura, absolutamente compactos y con una edificabilidad altísima ( $23 \text{ m}^3/\text{m}^2!$ ), (es decir, por cada  $\text{m}^2$  de solar se podían construir  $23 \text{ m}^3$ ; dicho de otra manera, por cada  $\text{m}^2$  de suelo se permiten cerca de  $8 \text{ m}^2$  construidos).

Esta demencial ordenación ha dado como resultado una de las partes más horribles e inhabitables de la ciudad en pleno centro histórico; para colmo de males se 'remata la operación' con la autovía o autopista marítima –segundo de los problemas de que hablábamos– del peor diseño y del peor mal gusto en el límite con el mar, más alta en cota topográfica que la nueva ordenación y que el barrio de Triana, con un impacto medioambiental tremendo y un paso a nivel o scalextric completamente inútil delante del Teatro (por cierto, ¿a quién se le ha ocurrido poner una parada de guaguas justo delante de la puerta de servicio del coliseo por donde tienen que entrar decorados, tramoyas, etc.?), que es en cierto modo el 'punto final' de las desdichas del lugar.



## TODA LA CIUDAD

La Ciudad del Mar (!) es una ciudad de hormigón, de tráfico, de ruidos, de polución, de velocidad. No hay un solo espacio libre, no hay una sola plaza (¿para cuándo la prometida delante del Teatro, que haga desaparecer la gasolinera y las guaguas del entorno del coliseo?), mucho menos un parque, una rambla, etc., algo que le dé personalidad y que son las cosas que hacen agradable a una ciudad. Ha sido un error tremendo de los políticos de la época del desarrollismo, que ahora estamos lamentando.

Todavía son patentes las 'heridas' que la operación especulativa dejó en el casco histórico de Triana: la calle de Francisco Gourié, con sus casas desvencijadas y en ruinas, con un *mare magnum* de alineaciones fruto de las indecisiones continuas de la política municipal, con la insolidaridad de los vecinos que han construido una serie de muros de bloque para privatizar su pequeña posición, aún a sabiendas de que nunca se podrá construir en el lugar.

Suciedad, abandono, coches, degradación, esto es esta calle donde lo viejo y lo nuevo no se han podido unir y donde se muestra la desidia municipal y el egoísmo de algunos ciudadanos, así como el incivismo de muchos otros.

Después –temporalmente hablando– se ganó al mar otra franja de terreno desde Bravo Murillo hasta la Torre de Las Palmas, para continuar la autopista, con un criterio similar de edificación de bloques en altura y espacios intersticiales, hoy abandonados e inhóspitos, como ya hemos señalado en esta misma sección.

Si lo que se propone ahora es lo mismo o similar a lo que hemos descrito, es evidente que no sería muy aconsejable la operación, aunque se justifique desde el punto de vista económico. Es evidente que estamos sobrados de autopistas y calles ruidosas, de torres de viviendas y de oficinas, de muelles de contenedores, de tinglados comerciales de multinaciones, etc.; sin embargo, si se gana una amplia franja al mar para convertirla en un parque, en una sucesión de plazas, o una serie de espacios libres que constituyeran un parque marítimo desde las Alcaravaneras pasando por el Guiniguada (¿para cuándo la prometida peatonalización del barranco?) y llegar hasta San Cristóbal y La Laja, es posible que la ciudad empezara a tener 'forma' y a ser un lugar pensado para el peatón y para el bien colectivo de los ciudadanos.

Naturalmente, esto conllevaría un cambio radical del 'carácter' de la Autovía Marítima. Habría que eliminar los arcenes, los bordillos de autopista, las protecciones de la velocidad y reducirla a lo permitido en un casco urbano, es decir, a 50 km/hora; ensanchar el parterre central y convertirlo en rambla; establecer más pasos peatonales y más cruces a nivel (aunque pueda parecer paradójico), para que los coches limitaran su velocidad, etc.

En una palabra, estamos proponiendo convertir la autopista marítima en una calle normal de la ciudad, a ser posible agradable y hermosa, donde coches y peatones convivamos en armonía y no que sea lo que ahora es, una vía de competición de alta velocidad.

---

Si esta operación se realizara así, o de un modo similar, agradeceríamos a la Junta de Obras del Puerto su deferencia para con la ciudad, al ofrecernos un espacio al borde del mar, demandado y ansiado por el ciudadano. Si lo que se ofrece son explanadas para contenedores, u otras infraestructuras portuarias, le haría un flaco servicio a la ciudad y sería una frustración más para sus habitantes.

Lo que estamos proponiendo es la construcción de un 'frente marítimo', que es uno de los caracteres constitutivos de las 'ciudades-puerto'. Sería algo así como la tarjeta de presentación culta de una ciudad y de su puerto, donde éste tiene un papel principalísimo. Sería una manera de empezar a darle forma a esta parte de la ciudad con elementos reconocibles y adecuados en su carácter. Sería entender Las Palmas de Gran Canaria como 'ciudad-puerto' de primer orden.

Con esta propuesta no estamos abordando el problema de la 'forma global' de la ciudad; sólo hemos intentado tratar de establecer cuáles son los mecanismos proyectuales que desde la arquitectura es posible ofrecer para abordar el problema de la forma de un aparte concreta de la ciudad.

Resumiendo, podríamos decir que los instrumentos proyectuales serían: destino de uso: parque y espacios libres con un evidente sentido lúdico; localización: frente marítimo delante de buena parte del litoral de la ciudad; idea del lugar: Las Palmas de Gran Canaria como 'ciudad-puerto'.

La imagen opuesta sería: vías de servicio, tinglados comerciales, grúas, naves, ruidos, suciedad, más tráfico, polución, velocidad, carácter de ciudad industrial o de servicio donde se prescinde de la vida del hombre, por degeneración del medio ambiente.

Entre una y otra posición, estamos seguros de cuál es la que los ciudadanos prefieren. No es imposible conseguirlo.

24 de octubre de 1992



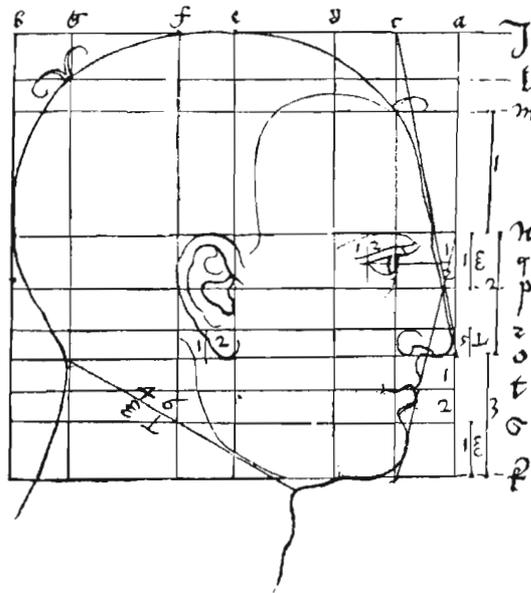
---

TODA LA CIUDAD

---

JUAN RAMÍREZ GUEDES

# EL PUERTO, LA ISLETA Y LA CIUDAD





---

TODA LA CIUDAD

---

La relación Puerto-Isleta-Ciudad, seguramente constituye una de las más importantes cuestiones abiertas (por no decir sin ambages la más decisiva) que condicionan el futuro, o los posibles futuros de Las Palmas de Gran Canaria. Lo que ha venido sucediendo desde que existe, en ese extremo de la ciudad, ha proyectado siempre su repercusión profunda sobre el conjunto de la urbe y ha ido delineando la forma y el carácter, la idiosincrasia y la naturaleza urbana de Las Palmas.

El propio desarrollo de la ciudad, su ascenso histórico, se vincula de forma indisoluble a sus atributos sucesivos de ciudad comercial, ciudad del turismo, y ciudad portuaria (base de exportación-importación, abastecimiento interatlántico, y soporte de flotas), en lo económico y lo funcional, mientras que en el plano formal, pocas ciudades en el mundo gozan de una configuración tal, como un istmo bañado por dos mares (como la ciudad de Taranto, en Italia; también en cierto modo La Coruña, aunque con menor desarrollo de la línea costera), que atribuye a Las Palmas la condición de ciudad marítima, no ya en el obvio sentido de asomarse al mar, sino por estar materialmente rodeada por él, por estar inmersa en él.

Decía Fernand Braudel, en su 'Civilización Material, Economía y Capitalismo', que las ciudades son como transformadores eléctricos, pues aumentan las tensiones, activan los intercambios, unen y mezclan a los hombres. Los datos manejados desde multiplicidad de ángulos, los indicadores de diferentes sectores, apuntan todos en la dirección de que Las Palmas es un transformador eléctrico fundido, en el que las únicas tensiones que aumentan, son las tensiones sociales, mientras que caen las de índole económica, cultural, etc., aquellas que se vinculan a la posesión de un proyecto de ciudad hoy por hoy inexistente.

Un proyecto de ciudad, no son simplemente los planos que dibujan sus contornos; un proyecto de ciudad sus contornos; un proyecto de ciudad tampoco es un programa deslavazado de actuaciones-parche, que desde el posibilismo más elemental se despliegue. El verdadero proyecto que una ciudad como Las Palmas de Gran Canaria necesita, es aquel que responda a los interrogantes que el cambio de los tiempos arroja y que en su no encontrar respuesta, origina el conjunto de problemas que configura a la nuestra como una ciudad en retroceso, como una ciudad sin respuesta.

Y no hay respuesta, porque junto a toda una serie de circunstancias materiales negativas, perfectamente objetivas, se dan, por utilizar una vieja terminología, también unas negativas condiciones subjetivas. Estas condiciones relativas a la capacidad intelectual de afrontar las situaciones, al estado de conciencia emergente, entre nosotros, desde hace tiempo parece que no alcanzan el mínimo pulso necesario; estamos instalados en la filosofía de la falta de imaginación "considerada como una de las Bellas Artes".

Es seguramente esta esterilizadora falta de imaginación la que, superpuesta a los malos datos de la coyuntura económica general y a los seculares males de la estructura socioeconómica



---

## TODA LA CIUDAD

local, da la clave definitiva de la paralización de Las Palmas de Gran Canaria, que ya aparece como un atlántico Buque Fantasma, como ciudad-Titanic.

Y hablamos de la ciudad y no de la sociedad, primero, porque este es nuestro cometido, y segundo porque es preciso comprender que desarrollo urbano y desarrollo económico y social son dos términos de una indisoluble ecuación. Una ciudad postrada sólo puede albergar a una sociedad deprimida y ser fruto y expresión de la misma. Pero la ciudad, nuestra ciudad, tiene sin embargo grandes posibilidades; la denostada, desagradable y deteriorada Las Palmas de Gran Canaria, es a pesar de todo una estructura con futuro; la potencialidad del dinamismo y la belleza de su circunstancia geográfica, de su configuración, persiste. El transformador eléctrico registra todavía algún impulso.

Y es la falta de imaginación y son los hábitos burocráticos y trinceristas, los que impiden ver con claridad que el germen de la recuperación integral de la sociedad insular, pasa indefectiblemente por la revitalización, la recreación de la ciudad, y que, a poco que aprendamos de la historia, la ciudad puede ser de nuevo motor y soporte de su desarrollo.

Y es en este punto donde el trinomio del inicio Puerto-Isleta-Ciudad, entra de lleno en la cuestión. Como decíamos al comienzo, es en esa relación donde se condensan las mayores expectativas reales de transformación de Las Palmas; es en esa relación donde desde siempre ha estado la clave de sus avances y de su futuro urbano.

La íntima relación entre la generalidad de la escala de toda la Ciudad, la escala parcial de La Isleta, y la escala local del Puerto, se verifica por el carácter estratégico que para Las Palmas, la gran máquina portuaria y el fenómeno geográfico singular de La Isleta, presentan.

El Puerto, como instalación, ha alcanzado ya una dimensión que imposibilita cualquier consideración autónoma del mismo. Es una estructura encastrada dentro de la ciudad, que planteando numerosos problemas y contradicciones con ella, ya es íntima parte de la urbe. Su posición y su configuración niegan otra lectura que no sea una lectura claramente urbana, y dentro de ello, la unidad Puerto-Isleta, constituye una realidad insoslayable, una cuestión base para cualquier interpretación del fenómeno urbano específico de Las Palmas. Por ello, esta especial significación de la estructura portuaria, y su estrecha articulación con La Isleta como parte de ciudad, y como singularidad geográfica, son los elementos de la sustancia de Las Palmas, de su auténtica matriz formal y funcional; podríamos decir que la formación Puerto-Isleta adquiere el valor del genuino carácter de identidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Por ello, el conjunto Puerto-Isleta, debe ser receptor de nuestra más concentrada atención, y en el diagnóstico de sus importantes disfuncionalidades y carencias debemos incidir de forma simultánea a la prospección de sus igualmente grandes posibilidades de reconversión, en una óptica de mayor integración con la ciudad y de realce de los valores urbanos.

---

Con el Puerto, que atraviesa una importante crisis de utilización, pese al malabarismo de las cifras que a veces se nos ofrecen, la Junta de los Puertos del Estado parece empeñada en construir un hito: el mayor y mejor puerto del Siglo Diecinueve; el problema, amén de que nos aproximamos al año 2000, estriba en que el Plan Especial del Puerto (primera fase; la segunda se reserva para continuar los muelles hasta Vegueta. Ignoramos si mediante fases sucesivas veremos aparecer el puerto por la playa de Las Canteras, agotado el perímetro insular), no plantea modificaciones estructurales de la instalación, a la luz de la nueva problemática portuaria y su experiencia internacional, concentrándose en operaciones de mero crecimiento, ni por otra parte atiende a la redefinición de la relación Puerto-Ciudad, ni en la vertiente de la morfología urbana (cuestión del frente marítimo, conexiones en profundidad con el tejido urbano, construcción de la propia morfología portuaria, etc.), ni en la de la refuncionalización de la ciudad como entidad económica, que una modernización del puerto podría impulsar. En este último campo, el Plan Especial del Puerto, ha optado por la vía de entrar en el mercado del suelo, como un mero promotor inmobiliario más, sin plantearse opciones de mayor alcance y más generosas para la ciudad.

Desde el punto de vista morfológico, el Plan entiende la relación con la ciudad, como un simple maquillaje de las instalaciones portuarias, proponiendo una serie de operaciones de colchón, mero fachadismo, que en realidad consagran la separación entre la ciudad y su puerto.

Lejos estamos de iniciativas más conscientes, que organizan el futuro de sus puertos a través del análisis y el exhaustivo estudio de sus problemáticas. Recientemente se ha celebrado en Bilbao un encuentro internacional sobre Ciudades-Puerto (existe una federación europea de Ciudades-Puerto, auspiciada por la C.E., que funciona como un foro de análisis y debate permanente), donde por parte de expertos reconocidos se han examinado los problemas de diferentes ciudades portuarias, en bastantes casos con menos empaque que Las Palmas, y con menores dificultades. Esto arroja la conclusión de que la cuestión del Puerto de Las Palmas, y la cuestión Ciudad-Puerto general, son temáticas de gran importancia y de extrema capacidad de conformación del futuro urbano. La estrategia local de adoptar la vía rápida y el pragmatismo corto de miras, como línea de desarrollo, es una estrategia cuando menos peligrosa.

Quedan para otros puertos el abordaje, siquiera como hipótesis teórica, del estudio de fenómenos actuales, como el de la conjugación de los tráficos aeromarítimos, en línea del acercamiento a la ciudad del transporte aéreo, constituyéndose algunos puertos como sede de aero-terminales, con pistas reducidas, generando una nueva tipología de intercambiador aero-marítimo-terrestre, muy versátil y eficaz, y generadora de movilidad y actividad económica. Al efecto dejamos constancia del nuevo aeropuerto de la ciudad de Londres, inserto dentro de la misma, en plenos Docklands, con una pista de poco más de 700 metros, instalada en uno de los muelles, que puede ser utilizada por una amplia gama de aviones como los Bae



---

## TODA LA CIUDAD

146 (90 pasajeros), los DH Dash 8 (56 pasajeros), ATR 42, SAAB 340 B, etc., con radios de acción variables.

Junto al Puerto, La Isleta constituye un elemento también estratégico de la ciudad. Conteniendo además del puerto, áreas industriales y comerciales y un importante barrio de Las Palmas, La Isleta, es un hito geográfico de escala insular, que articula los dos frentes marítimos de la ciudad: el importante sistema de espacios libres que desde El Rincón avanza sobre la playa de Las Canteras, al Oeste, y el sistema de la Avenida Marítima, Base Naval, Puerto, etc.

Por otra parte La Isleta está declarada en su mayor parte, como Parque Natural, por la Ley de Espacios Naturales. Este territorio fantástico, no sólo es notable por las bellezas naturales que en parte de él aún se conservan (en distintos sectores el medio natural es claramente irrecuperable merced a diferentes actuaciones humanas, como la Cantera de Roque Ceniciento) sino también por constituir la mayor y mejor localizada acumulación de espacio libre que la ciudad de Las Palmas posee en su interior, porque pese a su posición extrema, La Isleta es en cierto modo un área interna a la ciudad.

Este patrimonio espacial y paisajístico, y esta condición de ser urbana de La Isleta, genera las más interesantes perspectivas de futuro de este espacio singular, como elemento de recualificación de la ciudad. Pieza fundamental de un proyecto de ciudad, La Isleta puede constituirse como un Parque Metropolitano, donde tengan cabida, junto a la impresionante geología y la conservación de otros sistemas naturales, otra serie de actividades y elementos, porque ese territorio es más que un parque natural, que recuperando áreas deterioradas hasta el punto de la irreversibilidad, transformen, dándole la vuelta a las cosas, lo deteriorado en belleza y funcionalidad.

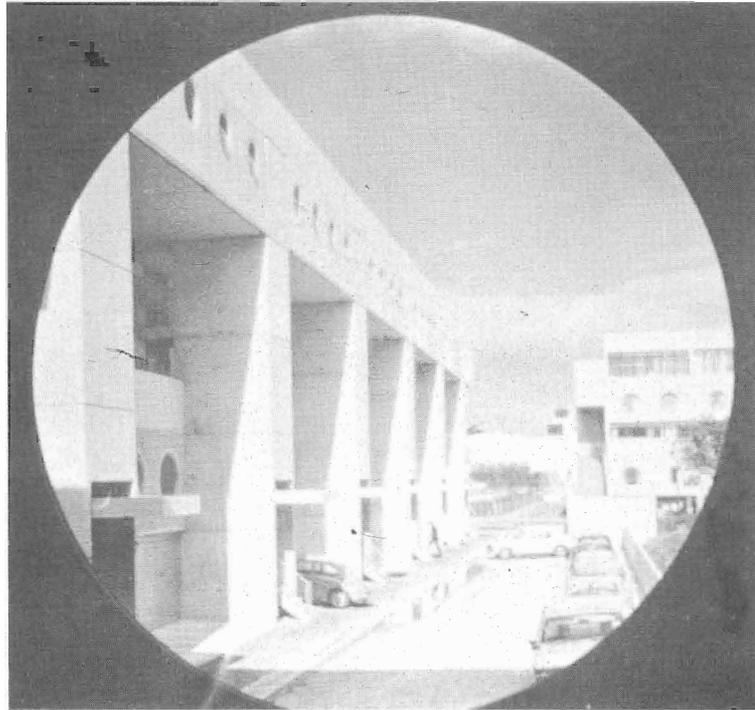
Cuestiones todas de futuro, aunque hipotético, no menos latente. La duda estaría en la capacidad o incapacidad de construir un proyecto, más allá de la falta de imaginación y de la falta de generosidad. Esta es la pregunta que hacemos para toda la Ciudad. Como señaló Italo Calvino: "De una ciudad no disfrutas las siete o las setenta y siete maravillas, sino la respuesta que da a una pregunta tuya".

7 de noviembre de 1992

---

JOSÉ LUIS PADRÓN RIVAS

# EL ARQUITECTO Y EL EMPERADOR DE ASIRIA



Conjunto de viviendas en Runcorn.  
Arquitecto: J. Stirling



---

TODA LA CIUDAD

---

Pero... pero... ¿es posible que ignores cuáles son las bases de la arquitectura, tú, un arquitecto de Asiria? ¿Es posible que me hayas engañado de tal manera que te haya nombrado arquitecto supremo de Asiria sin que sepas ni una palabra de arquitectura? ¿Es posible que no conozcas ni siquiera las bases? ¡Qué van a decir los vecinos! (Fernando Arrabal 1967).

Este prólogo, –fragmento de la conocida obra de teatro, idéntico al título de este artículo–, nos posiciona y hace reflexionar ante la noticia del óbito del arquitecto James Stirling, ocurrido ya hace varios meses en Londres.

A la vez, este grupo de profesores queremos expresarle un reconocimiento sincero y fiel, como uno de los grandes maestros de la Arquitectura, de esta 2ª mitad de siglo, que ya pronto finaliza.

Mas, sin embargo, como dice el aforismo: "Nadie es profeta en su tierra". Stirling, un hombre que a través de numerosos proyectos y obras de arquitectura desde 1956, animó en tal grado, el estado de opinión sobre ella, que el debate y la polémica, fueron compañeros constantes con su propia labor.

Constatado esto –singularmente en su país–, es ahora, cuando, dos semanas antes de su fallecimiento, alcanza un tardío reconocimiento, y se le condecora con la Orden del Imperio Británico.

Por otro lado, la figura del flemático Príncipe Carlos, con su ambiciosa, pero desafortunada afición a entrometerse en materias disciplinares, –que no domina–, tales como la Arquitectura; Urbanismo; Medio Ambiente; etc..., ha logrado –con su errada obstinación e intolerancia–, confundir en buena medida a su reverente pueblo británico, de tal forma, que un gran proyecto de oficinas del Maestro Stirling, quede definitivamente descartado de edificarse, perdiéndose así una de sus últimas posibilidades de legarnos otra magnífica construcción.

Pero, ya anteriormente, el tándem Margaret Thatcher y el 'Emperador Carlos', lograron (¡No sabemos con qué grado de aquiescencia!), poner la piqueta demoledora sobre un grupo de viviendas en la localidad inglesa de Rucnorn, (¡ojo!, sin confundirnos con la actualidad local del derribo del chalet en Bandama). Este conjunto de viviendas se nos muestra como una de las obras señeras de un Stirling de su primera etapa, en la experimentación renovadora y resolución correctas al clásico y constante problema de la vivienda social (... ¿y qué dijeron los vecinos?... , ¿dónde los han realojado?).

En cambio, serán sus ya próximas realizaciones, –fuera de su país–, de la Estación intercambiadora en Bilbao; o el conjunto de residencia-comercio junto al sevillano estadio del Sánchez-Pizjuán, las que animen a su socio Michael Wilford y equipo de colaboradores, a convertirlas, –así esperamos–, en su auténtica despedida de la Arquitectura como obras póstumas.



## TODA LA CIUDAD

Así, una vez más, se pone en la palestra arquitectónica, el sempiterno debate entre Conservadurismo a ultranza y Actualidad innovadora, acorde a los tiempos que corren. Evidentemente que el adjetivo conservador-retro, se lo ganan bien a pulso el tándem mencionado, quedando el esfuerzo innovador para el arquitecto; en este caso, claramente humillado.

Expresado esto de otra forma, es reconocer como resurge una dialéctica frecuente entre Voluntad creadora, y el Poder Omnímodo, (... que todo lo ordena y manda, y con frecuencia, desordena y deshace...). La identificación de ambos papeles coincide normalmente, en la intención creadora del artista en general (en este caso, arquitecto), frente al dominio imperativo del poder, –usualmente más contradictorio en la esfera pública que en la privada–. En esta última el convenio o acercamiento de las partes, se alcanza normalmente con el buen diálogo y la confluencia de intenciones hacia la obra o proyecto que se pretende.

Cierto es también, que este tipo de razonamientos enfrentados, tampoco son ajenos a nuestra realidad insular, bien plena de sucesivas contradicciones en obras y proyectos concretos, que no alcanzan siquiera la primera piedra de su construcción.

Pero, ciñéndonos a la figura de Stirling, y sin ser prolijos en su extensa biografía, el arquitecto recorre, con su vasta producción, etapas, que con sus matices y contrastes, explican un discurrir de serios planteamientos, y coherentes logros edificados. Valga reseñar, algunas de sus obras muy apreciadas, y que ya se constituyen como jalones inamovibles de la Historia de la Arquitectura: La escuela de ingeniería de Leicester; la biblioteca de la facultad de Historia en Cambridge; la factoría Olivetti; el museo municipal de Stuttgart; ... o más recientemente como en el complejo industrial de Melsungen, el viejo maestro recupera sus primeras y más originales ideas de los años 60.

Además, también hay que reconocer aquí un Stirling nada avaricioso, que procuró centrarse en sus últimos 15-20 años, en trabajos de otra índole, rechazando por ejemplo, el opulento encargo del Eurodisney en París, y en cambio ocuparse con esmero en dos obras menores; Las Tate Galerie (una en Londres, y la otra en su Liverpool, tan añorada en su etapa de estudiante).

Por todo ello, hay que convenir aquí, que el pensamiento y discurso de fin de siglo, –una vez rebasados tantos "ismos" (posmoderno, tardomoderno, etc...), –a pesar de inercias que aún colea–, éstos, adjetivaron la expresión artística en general y por consiguiente la arquitectura también. Parece que dicho discurso, gira –como la pescadilla que se muerde la cola–, a la vuelta a los orígenes; es decir, a la búsqueda de lo auténticamente original.

Esta actitud bien manifiesta en la obra de Stirling, –alejándose siempre de la adscripción efímera de la moda–, nos debe animar a los profesionales de la arquitectura, en la "aventura"

---

de cada proyecto que emprendamos. No valiendo casi siempre, aquellos argumentos, entre otros, de divorcio plástico o estilístico, entre arquitecto y público o usuarios, a los que se destina la obra.

Porque, más vale no recordar, lo que se contaba del emperador Assur-Nasirpal y su vasallaje como devastador de ciudades; –que en la semblanza británica: Thatcher-Príncipe Carlos– pueda, como asevera D. Chipperfield, haber destruido el futuro de la arquitectura moderna en Gran Bretaña.

A la postre, toda buena Arquitectura permanece, si no levantada como el caso descrito, sí, bien reflejada en libros y publicaciones, y por supuesto mucho mejor en la memoria de los que la reconocemos y apreciamos como tal.

14 de noviembre de 1992



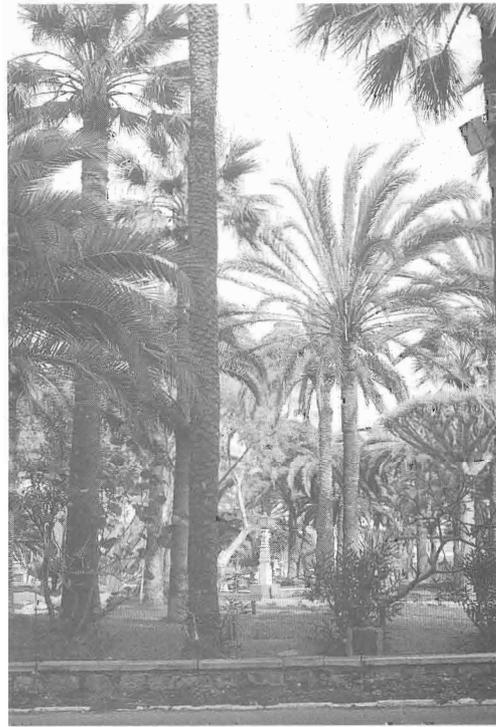
---

TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# ¡LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, VERDE!





---

TODA LA CIUDAD

---

Proemio: El artículo que configura la segunda parte de este comentario, ya fue publicado por La Provincia en 1986. Quisiéramos repetirlo, porque la filosofía y contenidos del mismo, aún hoy en día, en 1992, continúan vigentes. En el transcurso de estos seis años, algunas de las recomendaciones y sugerencias, que proponíamos, se han realizado, cual es el caso del hermoejamento del Paseo de Tomás Morales, cuyas obras ahora, parece que acaban y esperamos que en un futuro muy próximo, los nuevos alcorques para los árboles, reciban su plantación correspondientes de ficus e ibyscos; otras están anunciadas pero no realizadas, como es la idea que proponíamos para ciertos tramos de León y Castillo y Albareda, (cuyo dibujo se adjunta) que parece que el Ayuntamiento va a acometer en breve, aunque sólo desde la Plaza de la Feria a San Telmo; se han peatonalizado, con gran acierto una serie de calles estrechas e inútiles para el tráfico en el área de Santa Catalina, algunas de ellas adornadas con un afila central de árboles, que han regenerado el tejido urbano, y ahora presentan una faz más amable y vividera, pero, por contrapartida, ¿cuánta masa vegetal ha desaparecido de la ciudad, y cuánta tiene sobre ella la espada de Damocles de su destrucción? ¿Para cuándo el gran parque que necesita el área metropolitana de Las Palmas?

Estas y otras preguntas, que nos hacemos los ciudadanos, nos hace pensar que no hay una política clara sobre la "naturaleza del verde", del jardín, del parque en la configuración de la ciudad.

Con respecto a la primera cuestión, hay que incluir en la nómina de lo negativo: la desaparición de las dos plazas adyacentes al Estadio Insular, con sus magníficos laureles de Indias de casi 1,2 metros de diámetro, sus palmeras y la lista innominada de especies extrañas o vulgares que mantenían los chalets que han sido destruidos. ¿Cuántos metros cuadrados de "verde" se han perdido? ¿Cuántas especies han desaparecido? Y todo por una detestable vía de tráfico subterránea, cuya resolución final, aún no se vislumbra con claridad (suponemos que la Playa de las Alcaravaneras es intocable, según establece el Plan General de Ordenación Urbana) y que palabras de los técnicos municipales, trasladará el problema que hay en Mesa y López al subterráneo de Torre de Las Palmas. Mucha obra, para tan pobres resultados. La construcción del acceso por el Norte, ha supuesto el mayor desastre ecológico –y lo advertíamos en nuestros primeros artículos, cuando el proyecto estaba gestándose– del Término Municipal, pues la destrucción del ecosistema en su paso por el territorio próximo a la ciudad, tampoco podemos olvidar.

Esta faraónica obra, no es más que la prueba evidente de la visión parcial, estrecha y limitada de la intención de resolver un único problema, sin tener en cuenta que la complejidad de la estructura urbana, implica unos grados de interrelación inevitables con otras estructuras de la ciudad. Esto suele ocurrir cuando no hay una "idea" de ciudad que globalice e individualice, al tiempo, la serie de problemáticas urbanas y determine el papel y jerarquía de cada una de ellas dentro del marco de la ciudad. El Plan General de Ordenación de la Ciudad, demuestra una



---

## TODA LA CIUDAD

vez más, que no plantea los problemas de la ciudad a nivel global y que no existe un modelo de actuación de referencia.

La segunda parte de la cuestión hace referencia a una "enfermedad" que creíamos erradicada, y que asoló a los políticos de la etapa desarrollista en los años sesenta y particularmente a los municipales de casi todas las ciudades del Estado. Nos estamos refiriendo a la "aparcamientitis". Esto es, el desahogado interés, de alcaldes y concejales de convertir el subsuelo de la ciudad en un almacén de coches, aprovechando una plaza, una rambla y sobre todo una calle con vegetación. En Las Palmas, se ha proyectado, aunque ustedes no lo crean, un aparcamiento subterráneo debajo de la Plaza de Santa Ana (!); debajo de la Plaza de la Constitución (!); y naturalmente y quizás sea el episodio más famoso de los últimos años, debajo de la Avenida de Mesa y López y Plaza de España (!). Como vemos ideas todas disparatadas, que en buena parte de ellas eliminan unas cuantas decenas de magníficos laureles y de otras especies vegetales.

Y dejamos, para el final, antes de dar paso al artículo de referencia, un leve, pero no menos importante comentario, sobre el gran Parque Metropolitano que Las Palmas necesita. No nos estamos refiriendo a esas pequeñas "macetas" de verde que define el P.G.O.U. –y que son fundamentales que se realicen, sobre todo en los barrios más necesitados–, sino a una gran superficie de bosque con la que es necesario repoblar los extraordinarios de la ciudad: los montes de San Cristóbal y San José, de La Laja y de Jinámar; las laderas de La Minilla, Tamaraceite, Chile, el Parque de la Música; las de Tafira, El Lasso, La Isleta, etc.

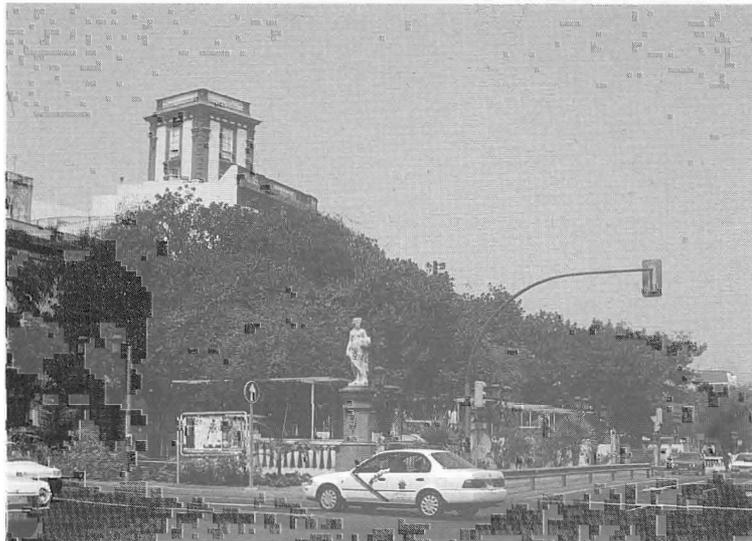
Cuando acciones de este tipo se lleven a buen fin, entonces creemos que se está haciendo una política municipal coherente con un sentir del ciudadano y entonces, quizás podamos decir: "¡Las Palmas de Gran Canaria, verde!"

21 de noviembre de 1992

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# EL ÁRBOL URBANO





---

TODA LA CIUDAD

---

A Las Palmas le faltan árboles. No estoy hablando de ese tan deseado parque a nivel territorial, del que tantas veces se ha hablado, y que merecerá un comentario aparte, sino de un hecho mucho más simple: plantar árboles en las calles de nuestra ciudad.

Los arquitectos de antes, con muy buen criterio proyectaban las aceras con alcorques donde ubicar un árbol. Desde los naranjos silvestres de la calle Muro, proyectada por Oraá y Arcoha, a las esquinas de palmeras de la Ciudad Jardín de Miguel Martín Fernández de la Torre, pasando por los ficus y jacarandas que colocara Suárez Valido en los alrededores del Gobierno Civil, a la frondosidad y variedad de especies de la parte vieja de Schamann, son dignos ejemplos a seguir de tan sana y hermosa costumbre.

Hoy se sigue proyectando aceras y calles sin la más mínima inquietud por el mobiliario urbano del cual el árbol es parte esencial.

Así, las aceras de la Avenida Marítima, de la calle Tomás Morales, las aceras del Polígono de Jinámar o de Cueva Torres, o del barrio de San Antonio, muestran ese absoluto desprecio de nuestros arquitectos y Corporación por plantar un simple árbol que podría cambiar radicalmente la cara de nuestra ciudad y produciría un ambiente menos contaminado.

La solución es bastante fácil y políticamente rentable, ya que en poco tiempo la ciudad podría tener otra cara más saludable y más limpia, al menos atmosféricamente hablando.

Esto es posible. Tomemos por ejemplo la calle Tomás Morales desde el Cabildo hasta el Paseo de Madrid, tiene aceras con un ancho variable y con una media de 5 metros de ancho, dimensión más que suficiente para colocar un alcorque con su árbol; con ello tendríamos en poco tiempo otra apariencia distinta de aquel lugar; absorberíamos considerablemente la polución de la enorme cantidad de coches que por allí pasan; haríamos más agradable la vida de sus vecinos y también evitaríamos, con un adecuado diseño el que los coches no subieran encima de las aceras. Naturalmente habría que buscar una especie adecuada, que no gaste mucha agua y que se dé en el lugar; que sea compatible con la infraestructura de instalaciones y que sea estéticamente adecuado para la calle, factor que dependerá de la altura de las edificaciones, del barrio y del ancho de la propia calzada. Habrá, asimismo, que concienciar al ciudadano, que el árbol es un ser vivo, que necesita buen trato y que su espacio vital no sea convertido en cenicero y basurero.

Este ejemplo descrito será el general para todas aquellas calles con aceras amplias. Para calles con aceras estrechas, pero donde exista en una de sus bandas una fila de aparcamientos, como es el caso, por ejemplo de la calle León y Castillo, Albareda, etc., la solución podría ser análoga a la que ya se ha realizado en Barcelona, y que consiste en sacrificar una plaza de aparcamientos por un alcorque grande, donde pudieran ir varias especies: o dos árboles pequeños, o un árbol grande, con otras especies menos decorativas.



---

## TODA LA CIUDAD

Para las calles estrechas está, siempre que no se entorpezca la visibilidad del tráfico, aprovechando los sistemas de dirección de las mismas, la solución de plantar aunque sea una palmera, de estrecho porte en las esquinas, al estilo de muchas calles de la Ciudad Jardín. Y, finalmente, allí donde no sea posible hay otra solución, que es un simple macetero del tamaño aproximado de un contenedor de basura, donde puede ir una especie de mediano porte, que ubicado en un lugar estratégico podría manifestar la voluntad –que debería ser preocupación constante– de hacer de la vegetación y sobre todo del árbol, el elemento omnipresente en el paisaje urbano, y el amigo de todos deseado, querido y respetado.

Esto implica, asimismo tomar conciencia de mantener lo que ahora existe que deja mucho que desear, si nos atenemos al mantenimiento. Es cierto que hay zonas que están en un estado de conservación aceptable, pero muchas, las más, no se arreglan desde el día de la inauguración, y no hay que ir a barrios marginales para verlo, basta pasear por el centro de la ciudad, para comprobar que muchas especies vegetales viven de puro milagro, ya que las condiciones de su entorno son francamente malas. Hay que plantar muchos árboles en nuestras calles, pero también hay que establecer un plan de mantenimiento de lo ya realizado, y también habrá –y ya lo hemos dicho– que habituar al ciudadano a respetar el árbol.

Si lo logramos, en pocos años Las Palmas será una ciudad muy diferente, con menos polución, más verde y más limpia.

Esperemos verlo y disfrutar del árbol.

28 de noviembre de 1992

---

JUAN MANUEL PALERM SALAZAR

CUATRO FIBRAS DE  
TALANTE MUSICAL





---

TODA LA CIUDAD

---

Algunos de nosotros no nos sentimos obligados a apoyar la idea de que las áreas de la cultura sean todas centrales o radiales. Para aquellos que opinan así, la Cultura es como una lente circular de espesor variable según la importancia relativa de lo enfocado. Nosotros imaginamos, por diferencia, el curso del tiempo como una formación de 'haces fibrosos', donde cada fibra corresponde a una necesidad de un particular teatro de acción, donde la dimensión de la 'fibra' varía según la duración de cada necesidad y la solución dada a cada problema.

Los hechos culturales se componen, por tanto, de fibras de eventos diversos. La mayor parte de estas fibras son largas, o deberían serlo, pero las hay de todos los tamaños. Éstas se yuxtaponen casi siempre por casualidad, raramente por elección consciente o de planificación rigurosa.

En Las Palmas de Gran Canaria se yuxtaponen casi contemporáneamente cuatro edificios de destino musical, todos saben, o así espero, la relevancia musical de esta ciudad, los numerosos e importantes eventos musicales y la importancia docente que la música tiene en la sociedad insular. Todos estos edificios vienen a dar a una necesidad que impera desde ya prolongado tiempo, sin haber encontrado la posibilidad que se otorga hoy desde caminos bien diversos: Gobierno Central, Autónomo, Cabildo y Ayuntamiento.

Estas administraciones han posibilitado, aunque todavía inciertamente, por los visos de su realidad, unos espacios musicales como marco de las actividades que se estaban desarrollando en inmuebles indecorosos o faltos de acondicionamiento y como consecuencia, han revelado nuevamente la importancia que los edificios públicos singulares de la cultura tienen en la ciudad.

Si bien la ciudad de Las Palmas no ha sido en estos últimos decenios de su desarrollo, atenta a valorar la relación que se instaura entre edificio público y espacio urbano, con estos cuatro proyectos la posibilidad de reencontrar ciertos lugares específicos de la ciudad y valorarlo en el marco de las actuaciones públicas pudiera entenderse, a priori, como objetivo a cumplir.

Si bien esta voluntad de 'dignificar' el lugar de intervención de los proyectos pudiera parecer evidente, la respuesta tiene connotaciones diversas por cada proyecto, desde posiciones de acoplarse a edificios singulares ex novo, pasando por la rehabilitación del Teatro representativo de la ciudad. Y no sólo desde los propios proyectos, sino en la valoración que ellos mismos tienen o deberían tener en la ciudad.

No creo que se ofenda nadie si, en estos momentos, insisto nuevamente en calificar la ciudad, Las Palmas, caótica. Y no me refiero precisamente a la poética del caos y sí a la cantidad de discursos y voluntades posiblemente bien intencionadas que han caído en el cajón de los olvidos o se han tras-papel-ados, entiendo obviamente que las malintencionadas han sido rechazadas, ¡así espero!



## TODA LA CIUDAD

Quisiera convencer, hecho casi imposible y por tanto frustrante, que no es sólo un problema de inversión presupuestaria, y digo no sólo, porque sin dinero todos sabemos lo que pasa (no me crean ingenuo); pero también digo que falta o se carece de estrategia urbana, imaginación urbana; y sobre todo se confunde todo, da igual hablar de idea de ciudad, de pavimentación de aceras o de plantar árboles, se equipara planificación urbana y territorial con construcción de edificios; espacios urbanos con el patio de mi casa, y un sinfín de tergiversaciones que conducen a apreciar la carencia de conocimientos, el mal asesoramiento y la falta de rigurosidad sobre la arquitectura y la ciudad.

No es extraño, por tanto, que si bien estos edificios, a priori, son piezas importantes, tanto funcionalmente como formalmente, con una precisa y determinada escala urbana, según cada proyecto, las manifestaciones y acontecimientos sobre cada uno de ellos, están tergiversando nuevamente su objetivo urbano primordial.

Con estas líneas pretendo enmarcar el contenido de cada uno de esos proyectos para seguir reflexionando sobre 'toda la ciudad'.

El proyecto del Conservatorio Superior de Música se sitúa en el solar del convento de San Francisco, en el barrio de Triana, uno de los lugares fundacionales de Las Palmas. La demolición del convento deja exenta a su iglesia, con una pared medianera por su lado norte, opuesto a su fachada principal a la plaza y alameda de Colón.

El nuevo edificio se ubica en el solar del antiguo convento pretendiendo, en él 'adosarse' a la medianera, "restañar la herida que hoy se aprecia, y devolver así la continuidad al complejo edificatorio que se consolidará de nuevo en la manzana" (según memoria del proyecto).

Es precisamente en la forma de 'adosarse' a la iglesia donde se evidencia el sentido de encontrar el lugar del proyecto, desde la jerarquización de la entrada principal a través de la plaza que se proyecta anexa a la calle San Francisco, dejando exenta la espadaña del viejo convento y destinando tal espacio a vestíbulo en forma de atrio, con acceso a los diferentes niveles del edificio, hasta las inflexiones que las diferentes piezas con destinos funcionales diversos van optando en su encuentro con la medianera.

Optar en esta crujía del proyecto en evidenciar el edificio existente mediante espacios intersticiales comunes, destinos de uso público (bar, biblioteca, sala de grabación) y entrada principal al conjunto con giros de la trama de organización general, aportan al proyecto la voluntad de estar en la ciudad y dotarle con sus propias contradicciones de un edificio que sea, y es capaz, de resolver problemas que este sector ha mantenido desde muchos años.

Frente a la solución de 'acoplarse' al edificio preexistente, el resto del edificio mantiene un carácter compositivo resuelto mediante la disposición en 'U' de las aulas y talleres de música,

---

ordenando el perímetro del solar y situando en el núcleo del mismo la sala de concierto y el patio de entrada principal, como atrio del conjunto, entre estos dos espacios, emerge, en cubierta, un volumen de cristal, como 'mirador' con clara vinculación urbana del 'área en donde se sitúa'.

El proyecto es, pues, una yuxtaposición de ideas tal que en su conjugación emerge la forma y ésta es posiblemente su mayor virtud y también su propia contradicción frente a un entorno urbano tan significativo.

Frente a los proyectos del Aula de Música del Cabildo y el Conservatorio de Música, el Auditorium de Las Palmas nos ofrece la posibilidad de intentar comprender un edificio de "dimensiones y características insólitas en el extremo Oeste de la Playa de Las Canteras". En el sector denominado El Rincón, ofreciéndonos desde la Playa un remate final de una de las perspectivas más interesantes de la ciudad frente al océano. En la memoria del proyecto nos lo describe "como un elemento aislado, autónomo, con poca relación con el contexto arquitectónico cercano. Por el contrario, su situación en el paisaje ayuda a entender este edificio como un objeto muy potente a que se coloca en este lugar buscando por un lado la alineación con el eje Mesa y López y por otro la orientación que proporciona el mejor fondo del escenario".

"Como el edificio acastillado debe aparecer lo más alto posible desaparece ya de principio toda idea de sótano, y la planta más baja se asienta sobre un zócalo por la fachada de mampostería. Esta imagen de fortaleza se refuerza en todo momento, no sólo con los materiales de acabado exterior, sino con la propia volumetría, compuesta en origen por la forma hexagonal de la gran sala, a la que se adosan en cada una de sus caras otros cuerpos geométricos que refuerzan y complejionan con las importantes sombras, que provoca, la imagen de volumen pesado y compacto".

"Torres, grandes marcos de mampostería, pocas y verticales aberturas, todo ello levantado sobre una base rocosa confirma la inicial idea de fortaleza, pensada además para ser colocada sobre una superficie proyectada como un jardín de rocas marinas ordenadas como olas que en "bajamar" dejan entre ellas una serie de superficies horizontales de agua, arena o hierba". Nos encontramos por tanto con un proyecto que en su descripción ya se argumentan los rasgos más definitorios de su voluntad de ser en la ciudad, y es precisamente esta voluntad la que nos deja perplejos, o por lo menos escépticos al comprobar como el proyecto asume su vinculación con la arquitectura de la ciudad, como mera cuestión de elección de estilemas formales. Nos referimos a la vinculación del proyecto a la arquitectura de la ciudad, en cuanto, a si es posible, a partir de un programa funcional preciso, como este caso, y en un lugar preciso también, (El Rincón) donde se sitúa, incorporar al proyecto una "imagen" predeterminada, que sea capaz ya no sólo de responder a las exigencias funcionales del edificio o al lugar en cuestión, sino



## TODA LA CIUDAD

entenderse como un edificio capaz de protagonizar un espacio, y no sólo teatral o escenográfico, sino que responda a mediar en los grandes problemas que se dan cita en su localización, y a su vez, asuma su escala de intervención en ciudad y su territorio como pieza situada en un borde urbano.

Valorar esta "imagen predeterminada" en forma de castillete o fortaleza como capaz de asegurar el éxito urbano de la propuesta, nos parece excesivo y falto de argumentos capaces de hacernos entender la respuesta que la arquitectura debe dar a la ciudad en nuestro tiempo y máxime en un edificio de tal importancia, por su uso y lugar. Valorar esta "imagen predeterminada", como voluntad de asumir y reproponer analógicamente ciertas construcciones de defensa marítima, si fuera el caso, nos parece dudosa en cuanto a su propia concepción analógica de la imagen, ya que no necesariamente, "Torres, grandes muros de mampostería... etc." responden a una intención analógica de la arquitectura y máxime cuando tales connotaciones no se confrontan con la realidad física del territorio ni con la futura solución a los problemas de área.

Frente a estas consideraciones, esperando que se entienda como reflexión sobre un edificio posible, cabe destacar y resaltar el proceso que el estudio Tusquets-Díaz/Assoc. y colaboradores, han realizado sobre las condiciones espaciales de la sala del auditorium, en donde, la preocupación de la dimensionalidad de la sala, el volumen aparente y las propias condiciones técnicas de su funcionamiento y organización, evidencian una respuesta que a priori, entiendo, está formalmente acoplada a los difíciles requisitos funcionales demandados y a su vez, como investigación de un espacio de la Música junto al mar.

En muchos casos, la solución de los problemas de infraestructuras en la ciudad deteriora nocivamente arquitecturas de la historia de la ciudad, como sucede en el trazado viario del Barranco Guinguada y puente elevado de la Avenida Marítima, que han obstaculizado, temporalmente espero, la comprensión de una de las áreas de mayor identidad.

Uno de estos edificios es el Teatro Pérez Galdós, en donde arquitectos como Jareño, Navarro, Massanet y Miguel Martín Fdez. de la Torre han ido configurando el Teatro en el tiempo. Últimamente el arquitecto Sergio T. Pérez Parrilla ha rehabilitado tal inmueble dotándole de las condiciones de funcionamiento requeridas para la importancia que el edificio tiene.

El proyecto ejecutado, no solamente resuelve y acondiciona las zonas del escenario, el espacio central y accesos del teatro, sino con una actitud "silenciosa", reflexiona sobre las propias aportaciones lingüísticas de como estos espacios deben de ofrecerse, mostrarse, y de como evitar la tentación de dejar constancia en una actuación sin negarse en situar el teatro en nuestro tiempo. Lo opuesto como actitud, de las condiciones económicas y de sensibilidad de las diferentes administraciones: véase el nulo presupuesto para el remozamiento de la fachada,

---

adecentamiento de la urbanización o el ámbito espacial exterior del inmueble... etc.

En definitiva salvando ciertos cuerpos sobre cubierta, de nueva construcción y de dudosa factura, el Teatro, con todas sus connotaciones intrínsecas ha renovado su historia y la proyecta al futuro.

Desde esta perspectiva nos cabe señalar dos cuestiones importantes que merecen atención en el proyecto: la primera, referida a la validez del Teatro a la italiana, en cuanto tipo válido para desempeñar la función social que determina nuestro tiempo. En este sentido la actuación del arquitecto, en reconocerlo y modificar precisamente el retroescena como espacio obsoleto desde el moderno, nos parece, ya no sólo loable sino que ha introducido un valor espacial interesante y nuevo en la concepción del teatro Pérez Galdós.

La segunda, viene referida en la exploración de los espacios residuales que el teatro tiene, en la posible vinculación e investigación sobre el teatro del futuro, y del espacio de la cultura en la ciudad. Con estos cuatro edificios, la ciudad puede nuevamente ir definiendo su espacio.

5 y 12 de diciembre de 1992



TODA LA CIUDAD

---

SERGIO T. PÉREZ PARRILLA

# LOS 'BAJOS COMERCIALES' DE TRIANA





---

TODA LA CIUDAD

---

La calle de Triana comienza su andadura histórica, como una vía marginal y secundaria dentro de la conformación del centro histórico. La fuerte embestida del Atlántico en esta ribera de la incipiente ciudad, (no nos olvidemos que el mar llegaba y anegaba muchas calles de la ciudad de entonces, hasta San Bernardo y se remansaba en Las Lagunetas, de ahí su nombre), determinó muchas de las veces la alineación irregular y un tanto caprichosa de la calle, y éste es el origen de sus famosas "barrigas".

Fue hacia 1850, cuando la Calle Mayor pasó a denominarse así, como consecuencia de ser la vía elegida para conectar la Ciudad histórica y el nuevo Puerto de Las Isletas. Comienza así un debate urbanístico que ha durado hasta nuestros días y que aún hoy continúa latente.

El primer problema, fue poner a todos los vecinos de acuerdo para eliminar las "barrigas" de la calle, también nacidas de la secular indisciplina urbanística que padecemos los canarios. Laureano Arroyo, un fantástico catalán afincado en Las Palmas, arquitecto que fue, municipal de esta su ciudad, por la que tanto luchó, educado en la disciplina de Cerda, fue el principal impulsor de otorgar a la calle una alineación correcta, coherente con la importancia que iba adquiriendo la vía.

A él debemos la mejor arquitectura de la Calle, algunos de cuyos edificios aún se conservan y podemos admirar, así, su gran calidad, tanto en su faceta beauxartiana, como los del efímero y deslumbrante, por el modernismo centroeuropeo que por el modernismo catalán de Gaudí o de Puig i Cadafats.

La calle se configura, así, con una magnífica arquitectura, al tiempo que las más antiguas casas terreras de barro y piedra de barranco de una planta, ceden el lugar a los edificios modernos de principio de siglo, y así los hemos disfrutado hasta los años sesenta.

Las desgracias empezaron en esta época del desarrollismo de la dictadura, cuando el inconcebible Plan General de 1962, con unos criterios retro-historicistas sólo concebía "Barrio histórico" a una parte de Vegueta, disponiendo una ordenanza para todo el barrio de Triana similar a de cualquier parte nueva de la Ciudad, con el agravante de que en Triana se permitían al igual que en San Bernardo siete plantas y ático. El afán especulador de muchos ciudadanos, dieron al traste con una de las más hermosas vías de la Ciudad. Desde aquellos momentos, fuimos luchadores empedernidos en la defensa de la Calle, escribimos artículos, tuvimos nuestros enfrentamientos con la entonces comisión de Bellas Artes, pero todo fue inútil.

Así se fabricaron los edificios signados con los números: 2, 6, 8, 5, 24, 40, 35, 35B, 52 y 60 entre otros, (pido perdón al lector por esta farragosa relación numérica, aún a sabiendas de que hubiera sido más fácil identificar a los edificios por su nombre comercial, pero no podemos hacer publicidad de unas firmas que con su acción han destruido parte del patrimonio de la Ciudad.



Se hizo de todo, desde eliminar calles transversales, cuya traza queda hoy patente en los dos pasajes comerciales existentes, con el consiguiente aumento de volumen al "unir" los dos edificios de esquina en uno sólo, hasta aumentar una planta más de las permitidas, no respetar el volumen establecido, etc., y por supuesto no preocuparse del impacto ambiental que estos monstruos de cemento producían en el entorno urbano. De todas estas arquitecturas, que todas vienen lastradas por el error urbanístico de su altura y densidad, hay algunas que intentaron establecer un "referente" al menos con las arquitecturas de la calle, pero el peso del disparate urbanístico es tanto, que anule cualquier intento de tipo lingüístico.

Con el Plan Especial Vegueta-Triana, se intenta enmendar algunos de los errores que hemos comentado. Este Plan concibe el área Vegueta-Triana, como un todo históricamente hablando; regula alturas, y marca la necesidad de adaptarse al vecino, al tiempo que dicta unas resbaladizas normas estéticas para asegurar el encastre de las nuevas edificaciones en el tejido histórico, partiendo de la premisa de que la obra nueva tiene obligatoriamente que ser moderna y no imitar en plan pastiche las arquitecturas de otras épocas, cuestión esta última, que ha sido difícil de entender por políticos y ciudadanos, y que nos ha dejado a más de un arquitecto en evidencia.

Este preámbulo, va a servirnos de base para introducirnos en el enunciado de la cabecera del artículo.

Este Plan en varios de sus articulados, establece la necesidad obvia, de mantener los bajos comerciales a su estado primitivo en consonancia y correspondencia con el edificio donde se ubican, y la norma siempre obliga a restituir el aspecto primitivo del edificio, cuando la ley obligue a conservar la fachada.

Como es obvio y notable esta ley no se cumple. Tengo que hacer la salvedad, que en la época en la que pertenecía a la Comisión Vegueta-Triana, a los expedientes que allí llegaban, se les hacía cumplir esta norma, pero también tengo que decir que muchos de nosotros denunciábamos construcciones de bajos comerciales que no eran llevados a la Comisión, sin que nadie en el Ayuntamiento supiera la causa de esta omisión. Tan estricta era la comisión, que en un proyecto que hicimos para un conocido comercio de lámparas en la Calle Arena, existía un escaparate de Zuazo sobre un modesto edificio de principios de siglo. La comisión consideró que era más importante mantener la integridad del modesto edificio anónimo que mantener la obra del gran arquitecto madrileño. Quizás el problema estribe en que estas reformas de obras, se tramiten como "obra menor" o como "licencia de apertura" y eso precisamente es lo que al final ha destruido la calle.

Si me permiten, les ofrezco una suscita relación de "disparates de Triana", donde esta norma no se cumple:

---

En el nº 105, bajo un edificio racionalista catalogado, se ha realizado un arreglo para una sede bancaria, y que hace pocas semanas se destruyó el original de Miguel Martín Fernández de la Torre.

En el nº 98, uno de los más célebres edificios modernistas, estuvo muchos años lastrado con un pórtico postmoderno-neoclásico –con frontón incluido– y que parece que ahora gracias a otra entidad bancaria parece por las trazas de la obra, que se restituye a su original.

En el nº 94, un edificio beauxartiano, se ha colocado un cartel de aluminio y se han cerrado huecos de puertas y ventanas con mampostería.

En el 90, un edificio noucentista, se han recubierto los pilares de piedra de Arucas, con tiras de aluminio.

En el nº 75, un edificio de corte modernista, se ha cubierto toda la planta baja con madera con la impronta de la firma.

En el 73, un edificio noucentista, se ha realizado una operación post-moderna en acero inoxidable con columnas exentas.

En el más grande de los edificios modernistas proyectado por Fernando Navarro, signado con el nº 65, varios comercios han destruido la forma original con materiales diversos: mármol negro, marquesinas de madera, escaparates de aluminio, etc., y similar situación la encontramos en el nº 61.

El colmo de los disparates y del mal gusto lo encontramos en la casa signada con el nº 59, una magnífica fachada del siglo XVIII, que en base a un retranqueo que posee, se le ha añadido –hace años– un tercermundista escaparate de madera, eventualmente un lugar de ventas de helados o perchas, que parece más bien una chabola.

El nº 57, es uno de los pocos edificios de Triana, que quedan con fachada de azulejo alicantino de color gris-azulado. Está en obras y aunque parece que los huecos de planta baja, ha respetado las trazas originales, se le ha introducido una carpintería de madera, absolutamente inadecuada y de mal gusto. Un alero que se está construyendo ha trastocado sensiblemente las proporciones del edificio. Esperemos que acaben las obras para emitir un juicio definitivo.

Los números 53 y 55, han cortado por lo sano introduciendo grandes escaparates de un ostentoso y espantable aluminio negro y dorado (que parece de moda) de muy mal gusto. El águila que estaba en la esquina voló con rumbo desconocido.

He dejado para el final en este recorrido, no exhaustivo por los "disparates de Triana", lo que ha ocurrido en el nº 31, donde los bajos de un edificio noucentista se han cubierto de "tiras de aluminio color champán". El mal gusto y el kitsch como imagen de un comercio.



---

## TODA LA CIUDAD

Todos estos disparates configuran un destartado paisaje urbano. Es fácilmente deducible la culpabilidad conjunta del desafuero: el Ayuntamiento, por no cumplir con su propia normativa y no disponer de una policía urbanística que actúe con todo el rigor de la Ley; los vecinos y propietarios de los comercios, por consentir, en algunos casos hasta con agrado, este tipo de atropellos al buen gusto; los arquitectos, decoradores, etc., por hacer estas cosas con tan poca sensibilidad.

Por otro lado, no aparecen iniciativas que tiendan a potenciar la calle. Se peatonalizó en su día; se colocaron unas anodinas farolas, sin compromiso con el lugar. Se alinearon militarmente, al igual que los bancos y alguna tímida maceta que ha aparecido y punto.

La calle peatonal comercial tiene otros alicientes. La Calle de Triana, conserva potencialmente una serie de valores, que con una inteligente intervención se podrían resaltar y conseguir así un espacio urbano de primer orden, pues lo proporcionado de su sección y lo humano de su medida, es una base excepcional para conseguirlo. Con muy pocos medios el Ayuntamiento podría conseguirlo. Como sugerencias, ofrecemos algunas de las posibles soluciones: plantar algún árbol en un lugar estratégico; acondicionar alguna fuente en algún lugar conveniente; un pequeño rincón-galería en recuerdo de los personajes populares del barrio: la Perejila, Andrés el Ratón, Cañadulce, etc.; permitir mesas a modo de terrazas en los bares existentes, con control absoluto por parte del Ayuntamiento del mobiliario y del suelo a ocupar, etc., etc. Con estas pequeñas medidas, la calle de Triana ganaría espacialmente hablando, mejoraría su hábitat y sería mucho más atractiva. Una asignatura pendiente en esta parte de la Ciudad sería un proyecto global de ordenación del tráfico y de peatonalización de buena parte de las calles adyacentes. Así conseguiríamos una unidad espacial de primer orden.

19 de diciembre de 1992

---

ALICIA DORESTE, JOSÉ LUIS PADRÓN, JUAN MANUEL PALERM, NIEVES PASCUAL,  
JUAN RAMÍREZ GUEDES, ENRIQUE ROIG, ANTONIO TRUJILLO, MANUEL FEO,  
JUAN ANTONIO GONZÁLEZ Y FRANCISCO TRIVIÑO

# PÉREZ PARRILLA: EL PORVENIR ES LARGO





---

TODA LA CIUDAD

---

Decías que la primera escuela estuvo bajo un árbol, con un maestro que reunía a sus alumnos en torno suyo y hablaban...

Nos hablabas con pasión de la Arquitectura. Tuyas fueron nuestras primeras lecciones sobre los Maestros.

Nos enseñaste, esa es la labor de un maestro, a discernir, a establecer un orden, a estructurar cada proyecto desde la *Firmitas*, la *Utilitas* y la *Venustas*.

Y después de más de veinte años hemos seguido hablando de Arquitectura con tu presencia, como catalizador de un colectivo de profesores bajo tu dirección, que nos hemos consolidado como un grupo de trabajo, amplio en el pensamiento, libre en sus planteamientos, implicado en un compromiso intelectual entre nosotros mismos y ante la sociedad, donde trabajo académico y profesional manifiestan la misma actitud frente a la Arquitectura.

Defendemos el valor de la continuidad del esfuerzo cotidiano en nuestra tarea.

Defendemos el valor de lo urbano: la Ciudad como la obra humana por excelencia, como la creación más rica y compleja del pensamiento del hombre, la Arquitectura como un elemento indispensable para su comprensión.

Defendemos el valor de la Arquitectura como operación intelectual, donde la racionalización y la objetivación, esto es, el rigor, constituyen los soportes instrumentales del pensamiento.

Defendemos el valor de la idea como germen y conductor del proyecto.

Defendemos el papel del arquitecto como pensador con carácter global, como garante de la unidad del proyecto arquitectónico.

Y por todo esto, somos un grupo que aglutina libremente las aportaciones individuales y el trabajo colectivo.

... Y seguiremos hablando de Arquitectura, de *Toda la Ciudad*, dentro y fuera de la Universidad.

15 de mayo de 1993



---

TODA LA CIUDAD

---

ENRIQUE ROIG GARCÍA

# LA IDENTIDAD DE LA CIUDAD





---

TODA LA CIUDAD

---

La ciudad está cambiando. Toda ella está en obras.

Este hecho supone, para su realización, la existencia de una serie de proyectos inmersos en una planificación general que los relacione entre sí.

Los lugares donde se interviene, por un lado, y los objetos arquitectónicos que se realizan por el otro, son la mayoría de ellos estructurales en el sistema general de la ciudad: El Auditorio, el Parque Santa Catalina, el Túnel de las Alcaravaneras, el cruce de Mata, la Puntilla, el Confital, la peatonalización del Puerto, el Barranco de Guinguada con la Planta depuradora de aguas, los Centros Comerciales, los propios Planes Especiales...

Cada uno de ellos actúa fragmentariamente en el trozo de ciudad que le ha tocado intervenir, con más o menos acierto según cada opinión.

Pero en todo este cúmulo de actuaciones, ¿nos da tiempo a pensar en la identidad de nuestra ciudad, en su 'razón de ser', en su carácter?

¿Sabríamos caracterizarla agregándole significado, función, para que su nombre –Las Palmas de Gran Canaria– se identifique con ello?

Este sentido más profundo de lo que es el lenguaje de una ciudad, como posibilidad comunicativa, es importante no obviarlo ni perderlo de vista ante la problemática cotidiana de la multiplicidad de los propósitos fragmentarios.

Existen en el mundo ciudades-feria, ciudades-museo, ciudades-puerto, ciudades-administrativas, ciudades-turísticas, ciudades de congresos, industriales, de negocios, etc; también hay ciudades-modernas, ciudades-históricas, ciudades-cosmopolitas, ciudades-ocio, ciudades-lúdicas...

Seguro que haciendo un breve repaso, podemos agregar algunos de esos calificativos a diversas ciudades que conocemos (Venecia, Las Vegas, Estrasburgo, Amsterdam, Chicago, Estambul...)

Y en muchas de ellas esos calificativos se convierten justamente en su 'razón de ser'. Esto significa que las fuerzas de la ciudad, sus movimientos, sus pensamientos, se encaminan para apoyar y desarrollar tal 'carácter' y enorgullecerse de él.

Una ciudad está motivada cuando justamente se desarrolla en su identificación. Medios de Comunicación, fuerzas políticas, grupos sociales, ciudadanos en general, no tienen en esos casos ningún resquicio de duda de por donde hay que discurrir o dejarse guiar para estar-en-la-ciudad.

La 'razón de ser' conveniente, la identidad pretendida, el carácter deseado, son términos precisos pero abstractos. La realidad es que todos ellos al final se concretan con la arquitectura.



---

## TODA LA CIUDAD

Por eso no debemos actuar con ella en la ciudad sin apuntar hacia la 'comunicación de su identidad'.

Porque ese carácter de ciudad se manifiesta en su 'imagen de ciudad'; diríamos mejor que se identifica con ella. Una imagen que siempre se puede representar: con una palabra o frase, con un dibujo, con un gesto...

Podemos preguntarnos consecuentemente, ¿cuál es la imagen de nuestra ciudad?

Identidad e imagen corren pues juntas en el desarrollo y construcción de la ciudad. Ellas dos son la pura manifestación de la coherencia, de la no contradicción, del orden de la ciudad.

Demos respuesta individualmente a las preguntas anteriores para conducir conjuntamente el lugar donde vivimos por un camino seguro hacia una meta clara. Algunos ya empezaron a hacerlo. Otros les estamos siguiendo. Participe usted también.

14 de mayo de 1994

---

JUAN MANUEL PALERM SALAZAR

# ¡SER MODERNO!





---

TODA LA CIUDAD

---

Si tuviera la sensación de estar escribiendo sobre problemas de la existencia no hubiera destapado la pluma o quizás, nunca la abriría. Tengo la necesidad y la sensación de estar proyectando la ciudad; y recuerdo con entusiasmo la contestación de Le Corbusier a una comisión de Urbanismo, que le interpelaba diciendo: –"¡Ustedes trazan líneas rectas, llenan de huecos y nivelan el suelo, y el resultado es nihilismo!"

Y replica Le Corbusier:

–"Perdóneme, pero eso, hablando en propiedad, es justamente lo que debe ser nuestro trabajo".

Es esta cuestión del nihilismo, en todas sus acepciones, la que plantea el discurso y la controversia sobre el significado de la modernidad, tan vitales hace una década y que, ahora prácticamente hayan dejado de existir.

Muchos intelectuales artistas, arquitectos..., literatos se han sumergido en un mercado que simplemente deja la cuestión de la modernidad, en el baúl ya no de los recuerdos, sino del olvido, y recuerdo la cólera de Sergio para con ellos.

Otros han adoptado una mística incluso postmodernista, y se esfuerzan por cultivar la ignorancia con la historia y la cultura moderna, y hablan y se expresan como si todos los sentimientos, sensibilidades y expresividad, acabaran de ser inventados por ellos mismos.

Los hay también, incluso, que argumentando el progreso, el desarrollo, las situaciones penosas, los agravios e incluso la participación social, o bien llamada la búsqueda del poder, intentan demostrar a través de obras faraónicas el mundo moderno.

Por el contrario entiendo que es necesario ser moderno, conservador y revolucionario al tiempo, capaces de entusiasrnos por las posibilidades que ofrecen nuestras ciudades, aunque cautos ante las cuestiones nihilistas que provocan ciertas aventuras; en definitiva ofertar una vida de paradojas y contradicciones sin que nos niegue nuestra determinación de enfrentarnos al mundo, ansiosos por creer y creer en algo real, aún cuando todo se desvanezca. Podríamos casi afirmar que ser moderno también es ser antimoderno.

Nosotros modernos, que tratamos de conocernos bien podríamos comenzar, como nos propone M. Berman, leyendo a Goethe que (con *Fausto*), nos proporciona nuestra primera tragedia del desarrollo. Es una tragedia a la que nadie quiere enfrentarse pero que todos continúan poniendo una y otra vez en escena. Pero si *Fausto* es una crítica, también es un desafío de imaginar y crear nuevos modos de modernidad en los que el hombre no exista en beneficio del desarrollo, sino el desarrollo en beneficio del hombre.

Nuestras ciudades siguen estando en el mismo territorio, cada vez más, intentan doblegar al mundo estructurado y estructuralista de las opciones legales y del proceso de desarrollo,



## TODA LA CIUDAD

conjuntamente a las inversiones burdas que esconden propuestas devastadoras y lucrativas.

Nuestras ciudades, nuestra ciudad, Las Palmas de Gran Canaria, es cada vez menos moderna, y si bien algo pretendía, o era, en los años 70, era ser moderna. Cada vez es menos contradictoria, estúpidamente anclada a las inversiones desmesuradas carentes de provocar un entusiasmo perdido. Una ciudad des-construida a través de las individualidades de las operaciones que se proponen: La Puntilla-El Puerto-El Túnel-La Ballena-Los Hiper-El Rincón-Bravo Murillo-Santa Catalina... etcétera, son fieles ejemplos.

Y digo ciudad des-construida, porque si bien es cierto que cada una de estas realizaciones pudieran ser sumamente atractivas para la urbe, e incluso para la isla, debieran de contemplar su capacidad de transformación, los diferentes niveles o grados con que estos proyectos afectan a la ciudad directa o indirectamente, así como el modelo de organización urbana que plantean para el ciudadano. Una ciudad donde la idiotez ha producido que el construir sea su fin y el habitar poco a poco desaparezca. No me refiero ni propongo modelos melancólicos o nostálgicos del pasado, quizás peores que los actuales, sino por el contrario en modelos capaces de replantear la organización urbana de una ciudad moderna.

Frente a la 'ciudad informal' ya planteada por B. Cáceres hace unos años, la 'ciudad des-construida' se apodera de esta informalidad como mecanismo de producción y gestión urbana. El pensar sobre 'toda la ciudad' se suple con razonamientos técnicos-legales o económicos exclusivamente. El planteamiento se disocia de su fin estructural posibilitando las transgresiones con objetivos e intereses personalistas... y el proyecto, la arquitectura es una mera cuestión estilística.

Es pues el conflicto entre modernización, modernidad y ciudad contemporánea en Las Palmas, el debate que proponemos, y el que consideramos indispensable para situarnos hoy frente a la ciudad, la arquitectura y el espacio contemporáneo.

La discriminación de la ciudad y el trabajo, la edificación estallada sobre el territorio, la equiparación entre centro y periferia, la aparición de vacíos sin cualidad, la diferencia de usos específicos puerto-industria en situaciones centrales urbanas descontextualizadas, la multiplicación de centros estratificados comerciales, sociales sin identidad, etcétera, conlleva asumir una redefinición de una hipótesis espacial de la ciudad de Las Palmas análoga al espacio construido pero con una idea diferente de edificación, una idea diferente de periferia, una idea diferente de tipo y función, una idea diferente de espacio urbano, del lugar histórico/ahistórico y afuncional.

Y por ello queda en entredicho y sin contenido los instrumentos metodológicos puestos a punto por la modernización. En este sentido la disciplina urbanística de la ciudad de Las Palmas basada en la fragmentación y jerarquización funcional del espacio es incapaz de dar respuesta desde su mecánica esencialmente segregadora y bidimensional a los cambios del espacio

---

contemporáneo, del proyecto arquitectónico y de la sociedad. Las alternativas de esta instrumentación, créanme, son múltiples: supone indagar y definir un esquema de organización que recoja todos los elementos vinculantes y emergentes que contiene la ciudad, jerarquizándolos desde sus propias responsabilidades de ser estructura del crecimiento y dotándolas de un sistema de relaciones múltiples donde se acoplen las nuevas propuestas de actuación. Es en esta dimensión cuando el proyecto arquitectónico. Individualizado como objeto que reúne una serie de especificaciones programáticas, culturales y técnicas, asume la responsabilidad de construir ciudad.

Es precisamente con esta relación 'hombre-objeto', y arquitectura, con todas sus formas de representarlo, cuando se especula de cómo 'el hombre está rodeado constantemente de elementos objetuales (artificiales o naturales), asumidos como si fuesen manufacturados, constituyendo un 'mundo externo' en el cual vivimos y producimos, intentando construir.

En este 'mundo externo' las 'escenas de la ciudad' aparecen animadas como en una ópera trágica, un ballet o un concierto de rock: algo parecido a afirmar que la 'ciudad real' está llena de personajes y circunstancias que cada cierto tiempo aparecen, pulverizándose posteriormente, otorgando una nueva dimensión al 'manuscrito' de la ciudad.

Las escenas de Las Palmas, inexorablemente, se remiten a sus personajes y por ende a las circunstancias y objetos que le pertenecen. Así se nos presenta: La ciudad atlántica e inconsciente; la ciudad ideal que otorga sublime indiferencia en descender de la isla de las ideas; la ciudad idealizada, carnalera y vacilona, rodeada de una capa aterciopelada que deja entrever un cuerpo melancólico y desnutrido; y la ciudad ideologizada, en la que el príncipe lucha en definirse entre Anfione y Prometeo, encontrando en ambos a la propia identidad y dificultando a su corte el modelo, si no a la ciudad, al menos su apariencia.

Todas ellas están presentes y vivas, concatenadas en búsqueda de una raíz de unas constantes que le puedan dar reconocimiento e identidad. Cada una refleja y necesita una voluntad urbana, que sea capaz de trascender su propia historia.

Lo contemporáneo de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, es precisamente la capacidad de coexistencia de todos estos argumentos no resueltos, sin codificación, que le permiten la posibilidad de su transformación, que le permiten la posibilidad de su transformación a partir de unos enunciados que sean capaces de abrir el pensamiento a lo impensado y seguir trabajando y pensando en la ciudad.



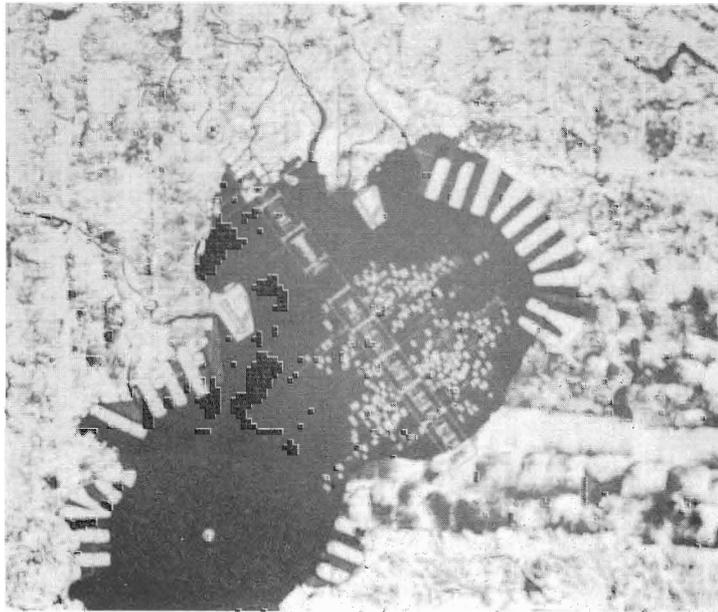
---

TODA LA CIUDAD

---

JOSÉ LUIS PADRÓN RIVAS

# CIUDAD DEL MAR: 10 HECTÁREAS DE INCERTIDUMBRE



Propuesta. Bahía de Tokyo.  
Kenzo Tange.



---

TODA LA CIUDAD

---

Cuando señalábamos en anteriores artículos de *Toda la ciudad*, diversos aspectos sobre nuestra urbe, –Las Palmas-Ciudad-Puerto–, nada más lejos de nosotros que el incidir de manera negativa sobre una realidad que, hoy en día, se constata de otra forma.

Efectivamente, esta metrópoli nos aproxima más engañosamente –con tal cantidad de obras y 'destripamientos' por doquier– a un Sarajevo masacrada; a una Duvrovnik desfigurada; o una Beirut –ya más olvidada–, troceada y demolida; entre otras 'ciudades-ruina' que asumimos ante la pasividad general.

Ahora, al referimos más concretamente a la operación (apuntada desde aquel Plan General de Ordenación Urbana del 89, y mejor matizada desde la Consejería de Política Territorial) que dispone una franja isótropa de 100 metros de ancho, adosada al litoral comprendido entre la dársena deportiva y el eje del barranco Guiniguada, nos encontramos –ante la perplejidad de tamaña dimensión y la posibilidad de improvisados o desconocidos usos–, como al principio de las cosas.

Esto es, con la necesidad de relegar nuestra mirada a los orígenes y que ellos aporten referencias cualificadas que iluminen, y acaso apunten, soluciones sobre esta azarosa ciudad.

Porque, realmente, sin disponer de más datos, surgen casi inevitablemente preguntas y reflexiones:

¿Qué tipo de intervención solicita la incapaz –y ahora cada vez más sinuosa– directriz de la Avenida Marítima? ¿Cómo debe contactar la trama urbana con el mar? ¿Cuál es, o cómo será la cara, o nuevo frente de esta ciudad? ¿Qué parámetros deciden el avance de los terrenos que se ganan de nuevo al mar? A la recíproca, ¿qué ámbito urbano-marino se conformaría entre las prolongaciones de muelles, el litoral y sus invasiones varias, y la sorpresiva voracidad de las olas, recuperando su propio dominio en fechas recientes?...

Pero, tampoco es nuestro objeto el aventurarnos sobre la idiosincrasia y avatares de las obras marinas (¡zapatero a tu zapato!), sino más bien ceñirnos a nuestro discurso.

Por tanto, esa constante relación –claramente no resuelta– entre Ciudad del Mar, Avenida Marítima y Tejido Urbano a sus espaldas, nos devuelve al tapete de nuestro campo docente e investigador en la Escuela –si cabe aún con más vigencia– todas estas cuestiones.

Nuestra postura, en este sentido, es ser actuales como los 'antiguos modernos'. Baste refrescar nuestro archivo de soluciones ejemplares: El grupo Gatpac (1936-38) y el liderazgo de Torres Clavé, con una propuesta unitaria de transformación para Barcelona.

Localmente, Las Palmas capital tenía pendiente resolver su ensanche urbano, hasta los años 50, y el Plan de Zuazo (con sus hallazgos y algún desacierto) completa y dibuja toda la ciudad,



## TODA LA CIUDAD

atendiendo al diseño global de ella, y así como en la comprensión de la escala territorial, y llegar a proponer ofertas concretas de arquitectura urbana.

En otras latitudes, el proyecto de Kenzo Tange para la bahía de Tokyo (1960) entremezcla bien los usos posibles y más característicos de la ciudad (la residencia, la infraestructura viaria, los espacios libres...)

Más recientemente, serían dignas de estudio las propuestas al caso sobre Buenos Aires, Osaka, San Juan, Londres, Toronto... todas ellas contagiadas del hacer urbano en la frontera o límite con el mar.

La reorganización funcional de Las Palmas-metrópoli, que prioritariamente se nos presenta como un conjunto de soluciones varias (enlaces, túneles, circunvalaciones...), o en esas 'tripas' ahora al aire (drenajes, colectores) pero que no debieran tropezar o concluir mal, en lo que hoy se constituye como límite o frontera del actual litoral-escollera. Cualquier propuesta de avanzar sobre el mar –bajo esos postulados–, reiteraría todo el repertorio farragoso de obras que ya conocemos.

Por eso, aquella apresurada interpretación de ofrecer esa posible nueva franja-suelo, adscrita exclusivamente al ocio y esparcimiento, se torna alicorta cuando olvida que la ciudad, en toda su complejidad (estructural, morfológica, espacial) debe compaginar: el sistema de espacios libres (paseos, parques, muelles); la residencia como organización de la vivienda; y por supuesto, combinar bien todos los sistemas de transporte y servicios. (Replantear la infraestructura viaria conllevaría, por ejemplo, a los trazados adecuados. ¿Resucitar aquel tren vertebrado? ¿El metro en superficie? ¿El tranvía? Y las servidumbres derivadas de la energía eléctrica, telefonía, fibra óptica, y otras técnicas).

Por otro lado, si convenimos tendenciosamente con Portoghesi, que la ciudad también puede ser obra de arte –amén de otras acepciones–, entonces tienen más sentido los recientes escritos de Claude Lévi-Strauss: (...) "Suprimir el azar diez o veinte siglos de historia no afectaría de manera sensible a nuestro conocimiento de la naturaleza humana. La única pérdida irreparable sería la de las obras de arte que esos siglos vieron nacer. Pues los hombres difieren e incluso existen sólo por sus obras. Sólo las obras de arte aportan la evidencia de que, en el transcurso del tiempo, algo ha sucedido realmente entre los hombres" (...)

Quedémonos pues con aquella postura del Gatlac en Barcelona y su plan radical de transformaciones urbanas, frente a la ambigua afirmación de Rubió y Tudurí, que desde un contexto distinto decía: "Una ciudad marítima es siempre media ciudad".

Para nosotros, isleños, pero inmersos en la cultura universal, contar con el binomio lleno-vacío, o vacío-lleño, que se suscita desde los términos ciudad-mar, mar-ciudad..., significa todas las posibilidades y consiguiente posicionamiento de entender un proyecto urbano completo, por

---

encima de la ciudad-plan, o la ciudad dibujada como ciudad-normativa, ciudad-ordenanza, más cercanas al plano irreal, y a la postre imposible.

La ciudad planeada así, está constantemente necesitada de revisiones o cirugías puntuales, que derivan en un *patch-work* urbano y que nos aboca a la improvisación sucesiva.

Por tanto, la necesidad de un proyecto urbano comporta la garantía en los términos ya expresados: reconocimiento preclaro de la estructura urbana; los usos mixtificados; los sistemas de espacios reconocibles; las secciones transversales; y una estrategia ciudadana, estable en su actitud conformadora, pero a la vez renovable y adaptable a las consideraciones de ciudad contemporánea.

Así, en el caso de esta posible franja adosada, dejaría de tratarse como tal, y tendrían adecuada cabida, en la correcta 'soldadura urbana', la multiplicidad de usos ya reseñados.

También somos conscientes, y pensamos que hoy es posible, pero estéril esfuerzo, elaborar un proyecto unitario de ciudad cerrado en sí mismo; acaso obsoleto en su concepción; y caduco al poco tiempo. Frente a ello, cabe la disposición más flexible, cuya táctica, con acciones oportunas, especule (en el buen sentido de la palabra) con los mecanismos oportunos, que, al menos, conformen una ciudad posible e ilusionante.

14 de mayo de 1994



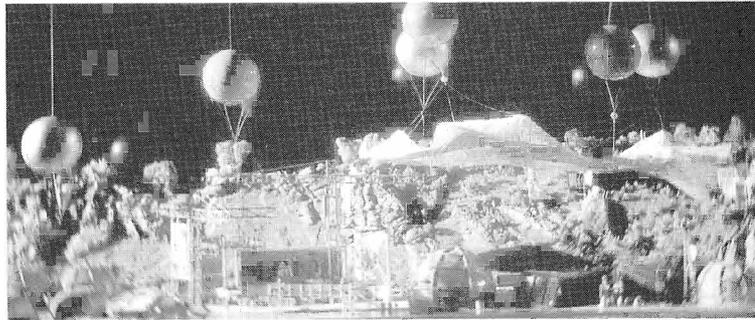
---

TODA LA CIUDAD

---

ANTONIO TRUJILLO GONZÁLEZ

# LA CIUDAD PROVISIONAL



Instant City.  
Grupo Archigram



---

## TODA LA CIUDAD

---

Sin negar los precedentes, creemos que es desde la tradición moderna, cuando el mundo del pensamiento siempre ha dispuesto, con mayor o menor énfasis, de representantes de avalado rigor, reacios o cuando menos precavidos ante fenómenos, a veces súbitos, de unanimidad, asentimiento o acuerdos generales. Esta especie de 'Chip' de herencia presocrática, ha salvado, como todos sabemos, no sólo de la barbarie física e intelectual a muchas generaciones, sino que tiene a su favor, desde entonces y esperamos que por bastantes años, el haber inculcado, en los procesos de reflexión y crítica la presencia de La Provisionalidad, como una de las señales más genuinas y determinantes que se dan en cualquiera de las diferentes formas del pensamiento especulativo. La novedad que distingue ahora, a tal proceso de Provisionalidad, se produce cuando esta preposición intercambia su papel, de tensionador y provocador, al ser al fin y al cabo, contrapunto funcional del Discurso Regular admitido, para convertirse, por ausencia de cualquier otro, en el único posible, es decir, en la pieza clave del entramado estructural de la razón establecida.

El espacio de la Ciudad, que es donde primero se reflejan y asientan las presencias del hombre en su tiempo, ya está comenzando por manifestar, hasta la precariedad en los signos que marcan sus propias transformaciones, superando, siempre por elevación, cualquier referencia a los viejos preceptos de Permanencia y continuidad que la explicaban. La Urbe Contemporánea, orilla o al menos se desentiende de cuestiones, hasta ahora esenciales en su formulación y que no son sino molestos impedimentos en su vigorosa e inevitable implantación.

Muy a su pesar, la ciudad antigua, es decir nuestra ciudad, de naturaleza estable y lógica orgánica, se muestra incapaz de contestar a la dinámica productiva que hasta ahora la ha hecho posible. Y es precisamente este potente y primer motor creativo e innovador, el que de nuevo establece las reglas que formalizarán el territorio. Creemos que lo inédito, en estas formas de producción, y por tanto, de construir y pensar la Ciudad, se da en la caducidad y velocidad de reposición que tiene cada etapa del proceso. El desgaste instantáneo de operaciones y propuestas, de cualquier género y tamaño, señala la propiedad de llevar incorporada la depreciación de su valor, desde el momento mismo de su concepción.

Mientras tanto, ante un reto como este, La Arquitectura y la Canónica Urbana que sustentaban su naturaleza en la precisa representación de la Estabilidad y el Orden de la Regla, no pueden sino mantener, una batalla desigual, perdida de antemano y siempre superadas por la lógica en el desarrollo de los acontecimientos productivos. La Provisionalidad, flexibilidad y movilidad que en este tiempo definen al medio, sólo sirven algunas veces, a aquéllas venerables disciplinas, como tristes simulaciones de sus propios objetivos. Hoy en día, por mucho que se propague, no existen ni Arquitecturas ni Ordenaciones Urbanas verdaderamente capaces de recibir y acompañar a tal demanda de agilidad, ni mucho menos de impulsar, determinar y corregir las líneas de su destino. Al final, la ausencia de un Proyecto Urbano y de Arquitectura, capaz de relacionar y reconocer elementos de correspondencia en el Caos actual, no es sino



## TODA LA CIUDAD

una lógica consecuencia más, de la gran dificultad que representa, en las situaciones de tránsito histórico, encontrar suficientes precipitados sociales, que garanticen y den sentido a los contenidos indispensables que necesita todo Proyecto.

A esta altura, sin embargo, las áreas de investigación y búsqueda de los espacios de nuestra convivencia, disponen ya de un campo suficiente, donde empezar por traducir y reformular lo que aún no permanece sino en las estrictas páginas de la creación y especulación literaria. Y que sin duda, nos obligarán en su concreta materialización, a tener en cuenta, desde el papel inexcusable que están tomando los nuevos materiales avanzados con las llamadas nuevas tecnologías, hasta las últimas generaciones en los tratamientos del transporte de la información, por atrevidas o avanzadas que nos parezcan. Obviar esto, por algún prejuicio de carácter disciplinar, sería tanto como no reconocerla razón histórica que une, inseparablemente, los medios puestos en juego y el resultado cultural conseguido. La arquitectura como parte y la Ciudad como el todo, se organizan y reproducen desde supuestos aplicables, también a otros paisajes del conocimiento, y es desde ello, donde ya han quedado atrás los límites y las trazas que nos hacían reconocer, plácidamente, qué territorios se podían transitar con autorización y comodidad, y cuáles no eran sino un campo de minas, en las fronteras del rigor académico. Sin abandonar y sobreponerse a estas condiciones, por otra parte de dudosa racionalidad, que continúan recolocando en el vacío, una y otra vez, los moldes agotados del cuadro normativo vigente, no es posible imaginar con qué argumentos se conformarán los espacios de la vida y la producción en las relaciones sociales del porvenir. Recuperar la iniciativa, para encontrar los orígenes de una situación, se nos antoja entonces una buena tarea capaz de llenar ('provisionalmente') las ambiciones y deseos de toda una generación.

14 de mayo de 1994



TODA LA CIUDAD 1



84-88412-24-X

0091 017 S ARG TELMAS CANARIAS  
21 Jun 95