

MIRADAS SOBRE LA CIUDAD





J.M. ALEMÁN.LIBROS

Tlf. / Fax: 928 35 18 62

Móvil: 666 387 989

637348

MIRADAS SOBRE LA CIUDAD



MIRADAS SOBRE LA CIUDAD

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

MIRADAS SOBRE LA CIUDAD

Manuel Bote Delgado

Angel Luis Aldai López

Domingo Fernández Agís

Juan Ramírez Guedes

Joaquín Casariego Ramírez

Saro Alemán Hernández

Félix Juan Bordes Caballero

Pilar Rodiles Escudero

Vicente Mirallave Izquierdo

Luis Natera Mayor

Juan Manuel Palerm Salazar

Rafael Hierro Rivero

Eduardo Cáceres Morales

José Ignacio Romón Viéitez

Eduardo Torres García

REPENSAR LA CIUDAD

Jorge Rodríguez Pérez

*Concejal-Delegado de Urbanismo,
Obras Públicas, y Medio Ambiente*

Las Palmas de Gran Canaria, como toda gran Ciudad, es una proyección de futuro perennemente cambiante y abarcadora. Solamente puede entenderse Las Palmas de Gran Canaria desde esa dinámica de transformación. La historia de las ciudades no es sino la historia de la asimilación del tiempo y de los cambios que éste representa. Los escritores, luego, aportan la literatura, es decir: la realidad envuelta en el celofán de los sueños.

Veo Las Palmas de Gran Canaria como un conjunto de virtualidades en lo económico, en lo social, en lo cultural, a la altura de otras importantes ciudades. Las Palmas de Gran Canaria está ya, y debe estarlo cada vez más, en la dinámica de los retos del siglo XXI. Quedan, desde luego, muchas cosas por hacer, y por ello, todo proyecto encaminado a que conozcamos mejor la realidad de nuestra Ciudad, para desde ese conocimiento acometer las políticas necesarias para encauzar, en beneficio de todos los ciudadanos, las transformaciones que habrá de suponer el futuro, debe ser bienvenido. Este es el caso del nuevo Plan General Municipal de Ordenación Urbana que se quiere ofrecer a la Ciudad, concebido como un auténtico proyecto de futuro para la Ciudad.

Un proyecto de futuro que se ofrece a la sociedad; un proyecto de futuro al que poder prestar su adhesión e incorporar su esfuerzo para alcanzar sus metas; un proyecto de futuro, en definitiva, en que poder embarcarse aquélla con la ilusión de que la Ciudad, con el esfuerzo de todos, entre, con el siglo XXI, en el camino de convertirse en lo que debe ser, una importante Ciudad-Capital de Región.

Y, en ese proyecto de Ciudad, los arquitectos deben ejercitar más notoriamente la esencia de la arquitectura, es decir, su dimensión social. Efectivamente, nuestra Las Palmas de Gran Canaria precisa de arquitectos que sean buenos profesionales, que sólo lo serán si añaden a sus conoci-

mientos técnicos la sensibilidad imprescindible de quien es consciente de realizar una labor social. Y, hoy, en la actualidad se está demostrando que los arquitectos no consiguen ciudades que tengan calidad urbana. Cada vez desean salir más en las revistas y menos crear barrios donde la gente pueda sentirse satisfecha. Así que, les recuerdo que tienen la obligación de diseñar para el usuario y para el sitio, no por las modas.

La obligación de la arquitectura es mirar con más atención lo que realmente sucede en las ciudades, fijar la mirada sobre los espacios en los que se vive, trabaja, se disfruta el ocio y no sobre la Ciudad monumental. Hay que hacer arquitectura digna y olvidarse de los genios; volver a la arquitectura tradicional siendo respetuoso con el entorno.

La meta es una Las Palmas de Gran Canaria mejor para vivir, mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.

PENSAR, HABITAR, CONSTRUIR LAS PALMAS

Manuel Bote Delgado

Presidente de la Agrupación de Arquitectos Urbanistas (AAU)

Parafraseando a Heidegger, pero invirtiendo el orden de sus palabras como manifestación de un distanciamiento sobre algunas de sus posiciones y, sin embargo, queriendo converger con la misma actitud sostenida por él al hacer un llamamiento a la reflexión cuando Alemania se enfrenta a las tareas de reconstrucción de la segunda postguerra, se abre en el Colegio de Arquitectos un ciclo de debates que surgen por la necesidad de hacer un alto para pensar sobre Las Palmas. Pensar sobre la ciudad, no sólo como una reflexión en sí, sino como una reflexión que tienda a «dar grosor» a una cultura urbana, que en estas latitudes no es muy abultada. Pensar Las Palmas es verla con otros ojos para poder tener una comprensión con mayor hondura. Verla con profundidad es necesario porque, ausente cualquier discurso intelectualmente sostenible, ha sido y es, en la mayoría de los casos, un campo donde se despliegan, muchas veces, posiciones peregrinas.

Pensar Las Palmas de forma diferente, un tanto lateral, para así hacer caer los «velos» que nos impiden ver. De ahí el llamamiento a diversos ciudadanos para que dieran su «versión» sobre la ciudad, su narración particular, con el objetivo de ir obteniendo diversos perfiles, distintas descripciones, que como tales descripciones verdaderas y falsas a la vez. Expresiones de visiones parciales, que es la única manera que tenemos de conocer la ciudad. Así, todos lo invitados iban desgranando su perspectiva personal, desde artistas como Rafael Hierro, o Luis Natera, un filósofo como Domingo Fernández Agís, una historiadora como Saro Alemán, un político como Carmelo Padrón, un activista de movimientos ciudadanos como Jorge Falcón, o de movimientos ecologistas como Eduardo Torres, un empresario y economista como Ignacio Romón, a arquitectos y urbanistas, a los que se les inquirió sobre «¿qué proyectos presentaría como necesarios para Las Palmas para ser desarrollados en un periodo de cuatro a ocho años?», rotando todas sus reflexiones sobre

esta cuestión contestaron; Juan Ramírez Guedes, Felix J. Bordes, Joaquín Casariego, Eduardo Cáceres, Juan Manuel Palerm y Vicente Mirallave. Y no participando directamente en las mesas, pero sí siguiendo los debates, y participando de manera activa en la presente edición con sus interesantes grabados sobre Las Palmas la pintora Pilar Rodiles, y también con sus fotografías sobre la ciudad Angel Luis Aldai. Cada uno visionando su perfil sobre la ciudad.

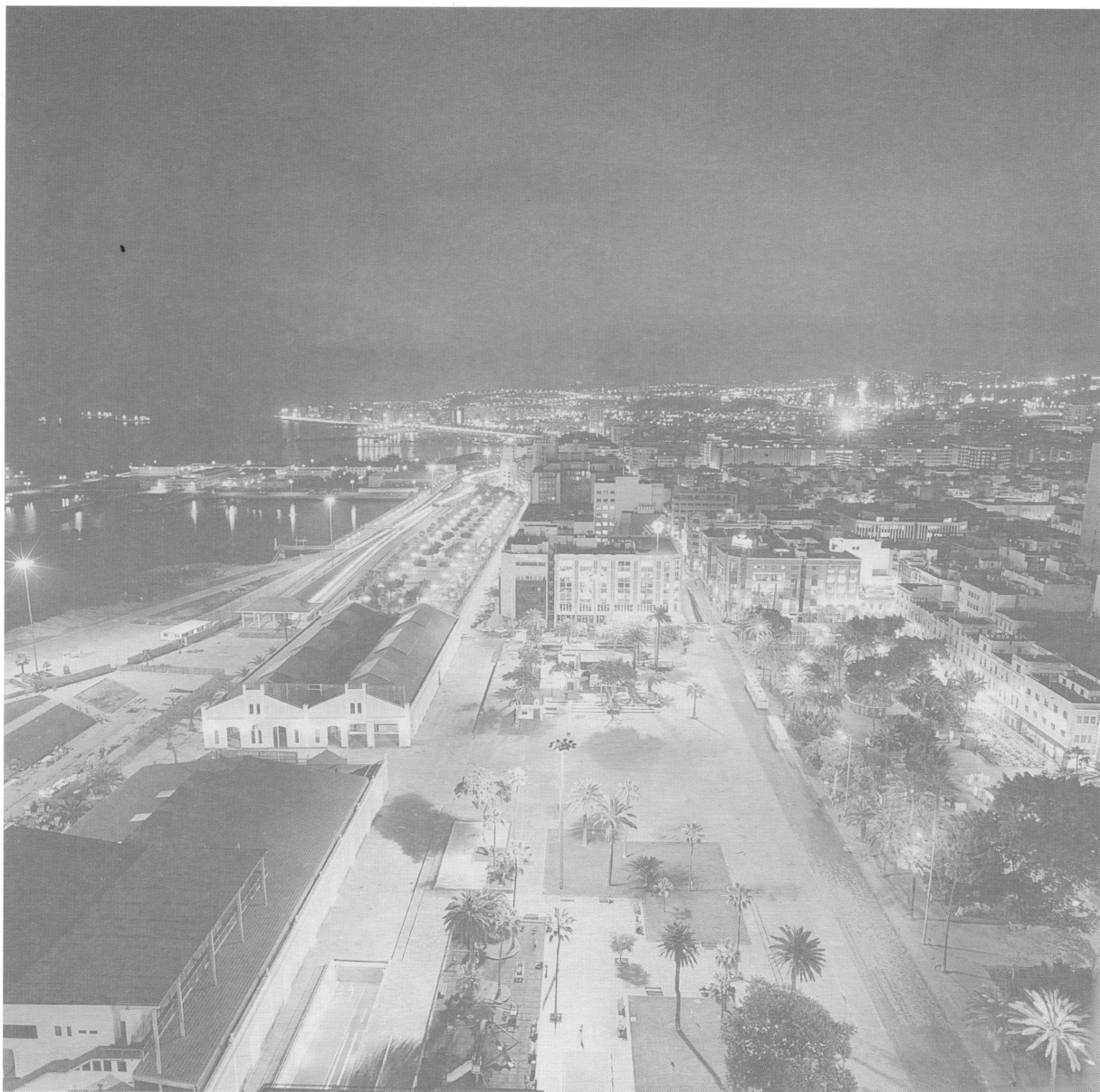
A José Luis López Sarmiento por sus labores de coordinación.

La Agrupación de Arquitectos Urbanistas agradece sinceramente, la colaboración de los invitados, participantes en las distintas mesas, que con el material aportado hace manifiesta la complejidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Nuestro agradecimiento, igualmente, a Don Vicente Fernando Hernández Santana, Presidente de la Demarcación de Gran Canaria del COAC, por su ayuda a esta iniciativa.

Don Jorge Rodríguez Pérez, Concejal de Urbanismo, Obras Públicas y Medio Ambiente del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, mostró su apoyo desde el principio, así pues, reciba nuestro agradecimiento.

Angel Luis Aldai López
Fotógrafo





Manuel Bote Delgado

Arquitecto

Hay una cierta sensación de extrañamiento que la obra pública realizada en Las Palmas provoca respecto a la propia ciudad. Quizás sea porque ha asumido un carácter excesivamente autónomo lo que ha llevado a que las propuestas resulten, al final, un tanto ajenas a la ciudad misma. Ciertamente que muchas veces la obra pública necesita «diferenciarse» del resto del tejido, y a veces está bien que esto ocurra. La historia urbana está llena de buenos ejemplos en este sentido. También es cierto que la ciudad tiene una capacidad de encaje bastante alta para asimilar «cuerpos extraños», absorbiéndolos, y en algunos casos, pasado el tiempo, están formando parte de la iconografía urbana. No es esto lo preocupante. Lo realmente preocupante es que esta forma de intervenir sea la única manera de operar en la ciudad. Es el carácter de exclusividad lo que intranquiliza. Porque anula cualquier otra manera de expresión que no pase por una excesiva acentuación de los valores formales de las obras, manifestando al mismo tiempo una indiferencia marcada hacia los contextos en los que se instala. Y la ciudad, aunque sólo sea por derivarse de su propia complejidad, o como expresión de su riqueza, requiere de otras formas de producirse. La exclusividad no surge porque sí, sino porque está amparada por una posición que detenta una visión superficial sobre las cosas. La superficialidad se ha convertido en uno de los males casi endémicos en Las Palmas en la última mitad de siglo. Se encuentra encaramada en los comportamientos y las posturas de aquellos que reducen la ciudad misma a lo simple, porque es la única manera que tienen para poder entenderla, sin percibir, siquiera de lejos, que están cayendo en una espiral que los distancia cada vez más de toda posibilidad de entender algo.

¹ Texto publicado en *Diario de Las Palmas, Cartel de las letras y de las artes*, nº 2 y 3

Las Palmas es cada vez más distorsionada, y en esta distorsión galopante cabe de todo; desde los tópicos de siempre, a los discursos vacíos. En esta atmósfera se ahogan, de forma trágica, algunas propuestas que podrían ser interesantes para la ciudad. Y algunas buenas ideas han caído, al mezclarse en todo esta sarta de banalizaciones, o tal vez porque se han repetido en demasiadas ocasiones sin aportar una salida, ni siquiera parcial. Pero las más de las veces, lo banal ha actuado como un dispositivo capaz de desactivar cualquier iniciativa diferente, engulléndola o impidiendo que surja, perdiéndose así la capacidad de sugestión de cualquier proyecto urbano.

Debemos, en esta tesitura, neutralizar los intentos de trivialización de las cosas, oponiendo una nueva mirada a la ciudad. Verla de manera diferente para poder descubrirla de nuevo. Creo que Las Palmas necesita ser descubierta, porque la idea que tenemos de ella, con toda seguridad no coincide con la realidad. «Hay que entrar en la ciudad por los arrabales» dice Lyotard en «Zona». Es una invitación a dejarnos sorprender por los profundos cambios habidos en las ciudades. Y una invitación a reflexionar, en cierta medida, lateralmente. Y así, empezar a comprender que la ciudad de Las Palmas ya no es algo que se pueda resumir en un único plano, sino que se despliega sobre un territorio que se presenta heterogéneo, con un claro desdibujamiento de sus límites, con una, más que palpable, fragmentación de sus tejidos, con la ausencia de un orden con mayúsculas, el fenómeno urbano que constituía un aglomerado en los setenta, manifiesta una organización difusa al filo del siglo. En este escenario no es posible hablar de «modelos de ciudad», como recetas que se pueden aplicar en cualquier punto de la geografía. Ya no hay recetas, como tampoco modelos. Afortunadamente; porque hemos visto las ciudades a través de esas particulares ópticas, deformadas para hacerlas coincidir con los esquemas abstractos. El resultado ha sido el de un estrepitoso fracaso; la ciudad real surgía tan diferente a lo que se pensaba que tendría que ser, que ha hecho necesario cambiar nuestras coordenadas. Pensar de nuevo en Las Palmas. Pero cuando se habla de pensar la ciudad no significa que haya que situarse en una posición visionaria, o redentora, de «grandes ideas», sino que se trata de algo cuyas referencias parten de entrever algunas cosas, y romper, de esta forma, esa especie de círculo vicioso, de espiral, que nos impide escapar de la inercia de los tópicos que han atenazado a la ciudad.

¿Qué sería, pues, pensar Las Palmas? Sería, ante todo, establecer una nueva relación con ella, no tanto con el «ojo inocente», pero sí con una posición desprejuiciada, buscando cosas que hasta ahora no nos hemos dado cuenta de que existen, pero que están ahí, o desde ahí crear nuevas cosas. Ver Las

Palmas es intentar describirla. En el hecho de la descripción se encierra siempre una actitud analítica, de conocimiento. Sería mostrar su «contorno» de nuevo, como un ejercicio que tiende a hacer aflorar lo que tenemos. Esto no resulta un ejercicio tan sencillo como parece, porque la ciudad es compleja. Pero sería posible y operativo mostrar un cierto «perfil», porque es la única forma que tenemos de relacionarnos con ella.

Al intentar describir Las Palmas, componer o re-componer una «imagen» se hace difícil. Como si al invocar sus características más diferenciadoras, para armar esa imagen, se perdieran sus rasgos absorbidos por una niebla que vela la diferenciación misma. Las Palmas parece una ciudad «débil», donde las cosas están «rebajadas» en su intensidad, como se rebaja el alcohol en las bebidas, mezclándolo con el agua. Esto ocurre en toda la trama urbana, no hay ni arquitecturas ni espacios fuertes; de ahí la importancia de los recorridos en la orientación y en el mapa mental de los ciudadanos. Esta debilidad, que no significa tanto que sea una ciudad «quebradiza» como la evidencia de una disconformidad con los «modelos», no supone un hecho ni positivo ni negativo, sino la constatación de lo que es. La debilidad debe ser entendida como propia de la ciudad, como una de sus características, por contradictorio que esto parezca.

La debilidad de los espacios es debida, en parte, por la debilidad de las arquitecturas. No hay una relación fuerte entre el espacio público y arquitectura, no hay una codificación arquitectónica de los grandes espacios libres. No hay codificación en San Telmo, por ejemplo; hay una diversidad de arquitecturas, viejas, no tan viejas y nuevas y no tan nuevas, desde una ermita hasta una torre. No es posible tener una idea clara, desde el punto de vista formal, de este espacio, como tampoco de la plaza de la Feria o del parque Santa Catalina. Y es que no ha habido un lugar para las cosas, para la representatividad (con la excepción de Santa Ana, quizás el espacio y la arquitectura más fuerte, y que hoy ocupa un lugar tangencial...) Los edificios «representativos» y las grandes funciones urbanas se han localizado donde han podido, un tanto por casualidad, por la fortuna, por la oportunidad, por las circunstancias; pero nunca de una manera consciente, explícita. También los espacios se presentan como inacabados, como si la ciudad fuera creciendo, ocupando el suelo vacante, pero, al mismo tiempo, en esta ocupación el proceso no acabara por cuajar del todo, porque inmediatamente surge otro lugar que colonizar, dejando en suspenso las tareas en el ya colonizado. Los lugares parecen estar a medio hacer, «a medio cocer» diría Alfredo Bescós, en una especie de metáfora culinaria. Junto a esto hay una geografía que «marca» y que condiciona, y que hace de Las Palmas una ciu-

dad con una variedad de situaciones notablemente rica. Pues la plataforma baja, el istmo, y La Isleta, lo Riscos y la plataforma alta, los barrancos que la atraviesan, y que a veces la unen, son las más claras referencias de la ciudad. Forman no sólo su armadura, también parte de su «carne», sobre todo al contraponerlos a la ausencia de grandes operaciones y espacios urbanos, de grandes arquitecturas y ejes.

Entre la geografía y la geometría de los tejidos está la debilidad, que abre un campo tan atractivo y tan interesante que conforma una verdadera fortaleza. La ciudad se muestra así, dúctil para adaptarse a los tiempos, maleable para trabajar con ella. Todavía, en buena medida, proyectable en una gran cantidad de intersticios. Las Palmas se presenta llena de posibilidades, disponibles éstas para quien las quiera ver.

Pero para que haya un cierto encaje, una similitud en la naturaleza urbana y en la del «organismo» que se va a instalar, los proyectos también tienen que ser débiles. Apoyarse en la debilidad de los espacios no quiere decir superficialidad ni hacer pequeños gestos. Tampoco es blandura, ni raquitismo, ni encogimiento, sino un asumir la debilidad propia de la ciudad. Sin destacar un punto más de lo necesario: no como la gran plaza o la gran arquitectura sino como una plaza o una arquitectura «de la ciudad de Las Palmas», o mejor, de un punto concreto de ella, a partir de las características concretas de un lugar determinado. Ahí debe de residir la solidez: en la comprensión del contexto que se nos ofrece. Si esto es así, la solución no pasa por intervenciones «fuertes», por lo menos no como opción exclusiva, sino por una búsqueda de una mayor complejidad en la ciudad. Volver a trabajar sobre las mismas cosas, a partir de los materiales que tenemos, y que no son pocos. Intentando provocar sinergias con las cosas, «vibraciones» en palabras de Deleuze. Los proyectos deben de proponer pequeñas y nuevas estructuras formales, pero al mismo tiempo expresar su respeto a la ciudad, entendiéndola como el referente de su medida, ver en la ciudad parte de su forma, de su organización. Es así como entiendo la identidad, y no tanto como una cultura que se autorreferencie constantemente y de manera circular. «Ver» en la ciudad los nuevos proyectos, las nuevas intervenciones, significa, al fin y al cabo, establecer nuevos nexos con la ciudad, como un reencuentro con ella. Y parece que algo de asignatura pendiente se encierra aquí, cuando hablamos de intervenciones urbanas y su relación con la ciudad de Las Palmas.



EN TORNO A LO NECESARIO Y LO POSIBLE

Domingo Fernández Agis

Profesor de Filosofía

En el planteamiento que el profesor Manuel Bote nos había hecho, para exponernos sus ideas a propósito de lo que debería ser esta mesa redonda, se aludía al título de una famosa conferencia del filósofo alemán Martín Heidegger. Se trata de «Construir, habitar, pensar» («Bauen, Wohnen, Denken», conferencia dictada en 1951)¹. El profesor Manuel Bote añadía al heideggeriano título la referencia a nuestra realidad inmediata, quedando éste así: «Pensar, habitar, construir la ciudad de Las Palmas».

Aunque surgiera de manera tan circunstancial, se me ocurrió que podía ser un buen elemento de partida contrastar el punto de vista heideggeriano -que consiste básicamente en una actitud de recluimiento frente a la técnica-, con el entusiasmo -ponderado y reflexivo- del filósofo español José Ortega y Gasset a propósito de las posibilidades que la técnica ofrece.

En efecto, Heidegger sostiene que el ser humano debe permanecer, con respecto al Ser, en el lugar donde está, sin forzar la realidad mediante la técnica, pues de otra manera no permitiríamos al Ser trans-parecer, es decir mostrarse ante nosotros. Por otra parte, en relación a la propia técnica su idea es también de retraimiento: a los peligros de la técnica no es posible ponerles remedio, ningún poder puede hacerlo. Frente a ellos sólo cabe la aceptación y esta aceptación es lo único que puede hacer posible la comprensión de la esencia de la técnica. Las tesis de Ortega nos ofrecen un interesante elemento de contraste frente a tan desesperanzadas ideas. Tomémoslas aquí como punto de partida con objeto de situar nuestras propias reflexiones.

¹ Publicada en "Neue Darmstädter Vernagamtalt" en 1952. Es relevante, a este respecto, otra conferencia de Heidegger, "Die Frage nach der Technik", pronunciada en 1953.

1. Heidegger y Ortega. A propósito de dónde y cómo habríamos de vivir.

En los últimos años de su vida, José Ortega y Gasset realiza, y con ello podemos decir que establece definitivamente su posición al respecto, interesantes alusiones a las difíciles relaciones entre los representantes del ámbito político y del filosófico. Ortega, que es a esas alturas un completo desengañado de la política, agudiza el contenido de sus habituales críticas a esta última actividad. Claro que, a su juicio, la hostilidad de los políticos hacia los pensadores es aún mayor que la que él pueda destilar hacia aquellos. «Esta reacción de antipatía - señala - es bastante curiosa. Pues (...) resulta que, aunque cada hijo de vecino y sobre todo cada profesional tiene una filosofía -o mejor una filosofía le tiene, le tiene preso-, se irrita cuando un hombre especialmente dedicado a la filosofía toma la palabra para decir algo que tiene que ver con las cosas de su oficio. Si el ciudadano de que se trata es casualmente un político, su irritación es aún mayor. Se ve a las claras que, desde hace varias generaciones, en todo lo que va de siglo, el político se pone nervioso cuando el filósofo avanza a las candilejas para decir lo que hay que decir sobre los temas opuestos que cabe imaginar. El filósofo, el pensador se esfuerza intentando aclarar cuanto es posible las cosas, al paso que el político se empeña en confundirlas todo lo posible. Por eso, político e intelectual son el perro y el gato dentro de la fauna humana².

En esas mismas páginas de las que acabamos de hacernos eco, lanza algunos reproches a Heidegger, en el fondo bastante más tibios de los que éste se merece³ pues, como sabemos -y esto sí que daría pie para una amplia recusación-, el pensador alemán nunca abjuró de su compromiso con el

2 ORTEGA Y GASSET, J.: "En torno al coloquio de Darmstätt, 1951". II. "El especialista y el filósofo". Artículos publicados en el diario "España", Tánger 14 y 21 de enero de 1953. O.C. Vol. IX p. 629.

3 "El único criterio que Heidegger reconoce es el 'rango', la grandeza de lo sido que nos llama a estar a su altura y superarlo. Y ese rango que constituye el Occidente sólo es el 'inicio', la 'irrupción' griega y el milagro ontológico que constituye lo alemán. La 'grandeza interior y la verdad del nazismo' (que defendía todavía en 1953) radicaba en que sólo él -como actor histórico alemán- estuvo en situación de salvar al Occidente de la invasión planetaria de la técnica. 'Verdad y grandeza' que para Heidegger siguieron vigentes pese a que fue precisamente el nazismo el que aplicó la técnica al exterminio colectivo e industrial 'fabricando cadáveres en las cámaras de gas'. Esta es la razón por la cual Heidegger nunca pudo ni quiso -consecuentemente- denunciar la ignominia y el crimen: ellos fueron 'grandes' y de 'rango'. Heidegger no criticó el crimen ni a los que lo hicieron posible, solo criticó el 'nazismo' incapaz de filosofar sus propios actos 'con profundidad' "FARIAS, V.: "Entrevista con Víctor Farías". Edit. en Maestre, A.: Argumentos para una época. Anthropos, 1993 pp. 78-9.

nazismo⁴. Su crítica se centra en el intento protagonizado por Heidegger de no recurrir a elemento externo alguno en el proceso de definición de los conceptos fundamentales de su pensamiento. Frente a esto, Ortega defiende la necesidad de contextualizar el significado de los mismos. Es una última muestra que el filósofo español nos ofrece de su voluntad de pensar sin perder nunca de vista el vínculo de los conceptos con la realidad.

En todo caso, el ciclo de estas reflexiones puede considerarse cerrado con «Individuo y organización», conferencia leída en las «Darmstädter Gespräch» de 1953. En esa oportunidad -y en claro antagonismo con respecto a las posiciones defendidas por Heidegger-, Ortega contrapone la organización estatal a la industrial, y le concede más valor e importancia a ésta última porque, a su parecer, responde más directamente al dinamismo propio de la vida. Al calor de estas consideraciones, recuerda una vieja tesis, expuesta en su obra *La rebelión de las masas*. De este modo, se reafirma ahora en su idea de que el modelo socialdemócrata de Estado, con su manifiesta voluntad de ir invadiendo cada vez más áreas de la vida social, es un invento horroroso. Es el producto máximo, y a su juicio el más odioso, de una civilización basada en la vinculación de ciencia, técnica y poder político. Relación ésta que, tal como era previsible, Ortega es incapaz de explicitar hasta las últimas consecuencias. Aún así, los aspectos más negativos de la mencionada relación se deben, a su entender, a la perversa influencia de una política que utiliza los recursos científicos y tecnológicos para mantener a la población en un estado de inconsciencia.

Cabría, no obstante, preguntarse por la razón de esta inquina orteguiana hacia ese modelo de Estado. Durante muchos años se ha ocupado de criticar la ausencia de orden, de organización efectiva, en el seno del Estado español. Ahora critica, precisamente, la tendencia de algunos Estados a fortalecer sus estructuras, a crecer quizá de manera desmesurada, a ocuparse cada vez de más aspectos relativos a la vida de los ciudadanos. Podríamos decir que le liberalismo de Ortega asoma aquí por última vez la nariz, para repudiar esta vez el crecimiento desmedido del Estado.

⁴ *"Debemos, pues, contemplar nuestra vida como una articulación de campos pragmáticos. Ahora bien, a cada campo pragmático corresponde un campo lingüístico, una galaxia o vía láctea de palabras, las cuales dicen algo, sobre todo gran asunto humano. Dentro de esa galaxia están íntimamente ligadas, y sus significaciones son influidas unas por otras, de suerte que el sentido más importante se halla, por decirlo así, difuso en el conjunto. En seguida vamos a ver esto claro con un ejemplo. Pero, desde luego, conviene formular el resultado metódico de esta breve consideración que es lo que echo de menos en Heidegger: a saber, que el auténtico sentido etimológico de una palabra no se puede descubrir si la consideramos aislada. Es preciso sumergirla en la galaxia a que pertenece y prestar atención a la significación general, a veces sutilísima, que como una atmosfera impregna la galaxia". ORTEGA Y GASSET, J.: "En torno al coloquio de Darmstadt, 1951". IV. "Campos pragmáticos". Artículos publicados en el diario "España", Tángier 14 y 21 de enero de 1953. O.C. Vol IX p. 643.*

En esa dirección, apunta que, «junto a esta superorganización que procede del Estado, hay otra natural, independiente. La nueva industria, regida por la técnica, se ha convertido en producción en masa, y por esta razón tenía indefectiblemente que llegar a un estado de superorganización. En comparación con el artesano, el obrero actual, en cuanto obrero, casi no es hombre. Pero me inclino a creer que la superorganización industrial no se habría desarrollado tan rápidamente si no hubiera encontrado de antemano, como un modelo, la superorganización del Estado. Por esta razón las fuerzas de resistencia contra la organización deben concentrarse contra el Estado. (...) La lucha no será fácil, porque precisamente ahora el Estado rebasa por encima de todo lo que hasta el presente pretendía ser, y aun quiere llegar a ser lo que menos puede ser: se ha convertido en un Estado-beneficencia”⁵.

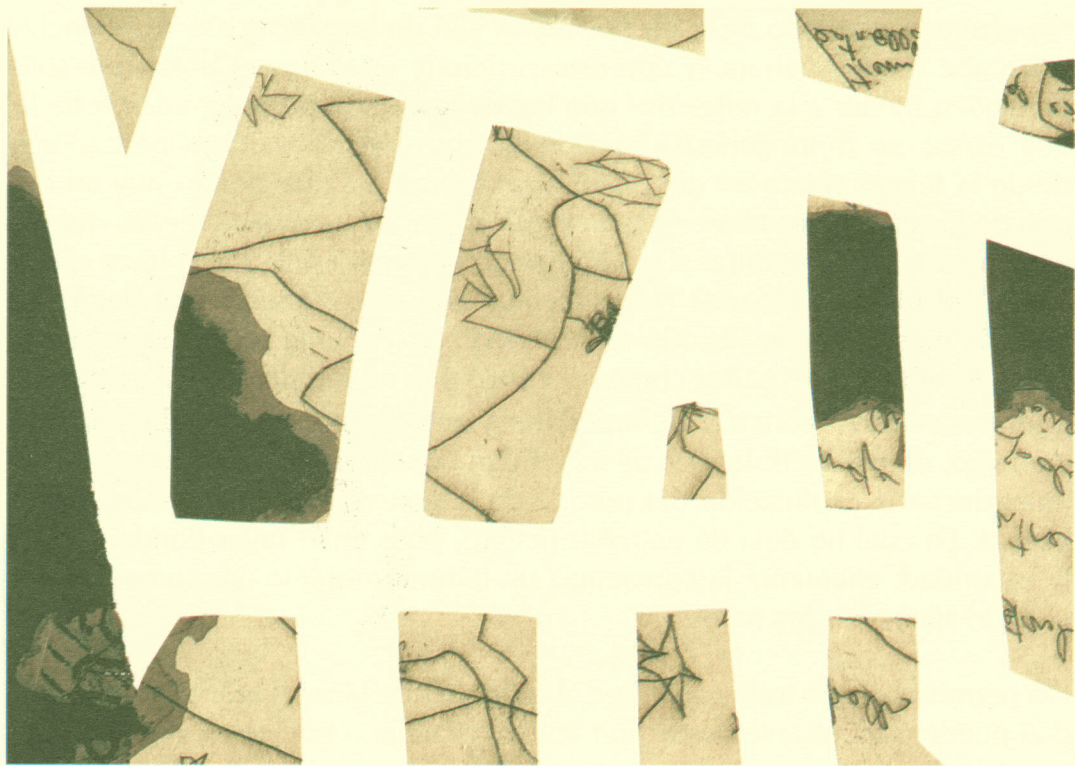
Hoy de sobra sabemos que el Estado no puede resolver todos nuestros problemas. Sabemos también que, en caso de padecer la tentación de intentarlo, nosotros -como ciudadanos y no súbditos que somos- debemos impedirselo nos va nuestra libertad en ello. Pero hemos aprendido igualmente las tristes lecciones que se derivan de la política liberal, apreciables como en pocos ámbitos en éste del urbanismo sobre el que hoy queremos aquí reflexionar. Y deberíamos saber, en suma, que si las ideas no sirven para organizar contrapoderes, focos de resistencia frente a los poderes políticos y económicos, jamás podrán materializarse fuera de la mente de quien las concibió.

2. Leyendo con los pies

Hay quien dice que las ciudades son libros que se leen con los pies. ¿Qué leen nuestros pies cuando recorremos una ciudad como Las Palmas de Gran Canaria? Muchas cosas, como es evidente. Es una ciudad viva como pocas, a pesar de los esfuerzos que se han hecho y se hacen para aniquilarla. Pero, como no cabe aquí extenderse en mayores consideraciones, realizaré tan sólo un apunte que, creo, puede sugerirnos alguna cosa a propósito de una ciudad trufada de sorpresas. Una ciudad sembrada de dureza, aunque también de furtiva belleza.

En fin, puestos a citar un ejemplo que pretende tener algo de paradigmático, pienso que la calle que lleva el nombre de Jovellanos, el gran ilustrado, puede servirnos de metáfora de la ilustración inconcluyente que a lo largo de nuestra historia hemos padecido. Es una de esas calles que arrancan bien, hasta bonita, situada en los límites de Ciudad Jardín, con un agradable edifi-

⁵ ORTEGA Y GASSET, J.: “Individuo y organización”. Conferencia leída en las “Darmstädter Gespräch” de 1953. O.C. Vol. IX. p. 689



cio de apartamentos y viviendas unifamiliares. Gusta adentrarse en ella. Pero, sólo unos pasos más allá, acaba en un enorme muro infranqueable sobre el cual transcurre el Paseo de Chil. La ilustración siempre fue en España una calle que, a pesar de su buen comienzo, chocó contra el muro de los intereses y la irracionalidad, y quedó sin salida.

3. Las Palmas de Gran Canaria, ciudad virtual.

El calificativo «virtual» ha hecho fortuna en los últimos tiempos. En el caso que nos ocupa, hay que decir que no puede calificarse así la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria porque haya hecho presa en ella la magia telemática, sino más bien porque parece condenada a ser siempre una ciudad-deseo y no una ciudad-realidad. Quién sabe si esto es del todo malo, ¿no es quizá ése el mejor de los destinos para una ciudad?⁶

⁶ También podría calificarse así porque, como se prevé que suceda en los próximos años de manera generalizada, ya se pueden encontrar aquí signos de la voluntad de reclusión del individuo en el entorno protector de su vivienda. Situación paradójica, pues clima y cultura invitan a otra cosa, pero que tal vez encuentre explicación en el hecho de que la dosis de hostilidad y dureza de la ciudad sean suficientes para contrarestar las tentadoras invitaciones que provienen del clima y la cultura tradicional.

No obstante, tratando de ir un poco más allá de las sospechas ya enunciadas, cabe recordar ahora -y con esto concluiré estas breves notas que sólo pretenden incitar a la reflexión- que la configuración o conformación de lo que existe, su morfogénesis, ha sido la obsesión de muchos pensadores desde la lejana época en que vivió Anaxágoras, y sigue siendo hoy en día uno de los elementos clave en toda explicación. Se trata nada menos que de responder a esta pregunta: ¿De qué modo la forma implícita se hace explícita en el objeto acabado? Hoy sabemos que esta cuestión está detrás de muchas más cosas de las que sospechábamos. Aunque, a mi juicio, René Thom es el único pensador contemporáneo que ha sabido darle a este asunto el tratamiento teórico y la importancia que posee⁷. Sigue habiendo, sin embargo, un irreductible foco de incertidumbre allí donde tendría que haber una adecuada explicación del porqué de la generación y evolución de las formas. Lo cual no deja de entrañar peligro, pues en el lugar donde impera la oscuridad, encuentra la conciencia un terreno propicio para amodorrarse entre el silencio y los mitos.

No permitamos, en todo caso, que el mito de que la morfogénesis de la ciudad puede establecerse desde una única instancia o núcleo de poder llegue a paralizarnos.

⁷ FERNANDEZ AGIS, D: "La venganza de Espinosa. Caos en el orden y orden en el caos". Rev. "El Basilisco". nº 16 pp. 20-1. Ver también, FERNANDEZ AGIS, D: *Memorial del desorden*. Celeste.

MAPA DE INTENCIONES

Juan Ramírez Guedes

Arquitecto

Frente a la pregunta por los posibles proyectos para un nuevo entendimiento de la construcción, mental y física, de Las Palmas, solo cabe en mi opinión, trasladar la pregunta a la propia ciudad, es decir intentar responder **desde la ciudad** y no desde fuera de ella. Hacer el mapa, la cartografía de estos proyectos, pasa para mí por entender la ciudad como una realidad compleja y contradictoria, resultado de diferentes superposiciones, no reducible por tanto a un esquema ni a un plan o proyecto global y totalizante. Pasa por concebir estos proyectos como respuestas fragmentarias, que se deben al lugar y la circunstancia concreta. Proyectos que entre sí no guardan otra relación orgánica que la que se pueda establecer por intermediación de la ciudad existente. Proyectos que atiendan a la reconstitución de los caracteres de los diferentes lugares urbanos, que interpreten la superposición, el palimpsesto de la ciudad; que no generen **no-lugares**, huérfanos y abstractos, y que en definitiva tiendan a buscar en diferentes pliegues el reencontro entre la matriz geográfica (aquello que se vincula a la identidad espacial que permanece) y la matriz topológica (aquello que es móvil y relativo) del espacio de la ciudad.

- 1.- Proyectos en la reinterpretación de las relaciones entre la forma de la ciudad, su genealogía y su continente geográfico: La Isleta como espacio libre estratégico de la ciudad. El istmo construido como depositario de un carácter geográfico genuino de la ciudad de Las Palmas. Las relaciones puerto-ciudad, sobre todo en la franja más vinculada al istmo, entre el muelle de Santa Catalina y el Castillo de la Luz.
- 2.- Proyectos en la reconstitución de las relaciones entre las plataformas bajas y altas de Las Palmas: Los Riscos como interfaz urbano históricamente constituido entre la ciudad baja tradicional y la periférica ciudad alta. Los barrancos, pliegues que cosen transversalmente ambas plataformas: El barranco de La Ballena y el Barranco de Guiniguada; el pri-

mero sede de importantes procesos de transformación, afectando en su extremo al frente marítimo occidental (Canteras), y el segundo en relación a la redefinición de relaciones en el seno del sector Vegueta-Triana (problema eterno).

- 3.- Proyectos de interconectividad en el seno de la primera periferia y entre esta y los lugares centrales de la ciudad. Proyectos que tiendan a la vertebración de la periferia a través de operaciones específicas de espacio libre asociado a otros usos.
- 4.- Finalmente y con carácter general, redefinición y recaracterización de los elementos del sistema de espacios libres de Las Palmas.



Joaquín Casariego Ramírez

Arquitecto

En ese momento la ciudad de las Palmas no tiene una orientación concreta sobre su futuro urbano: aparte de su tradicional papel de capital insular de una región turística, no cuenta con una directriz concreta en el sistema de ciudades de su entorno, ni se sabe qué nuevos dispositivos urbanos son necesarios para su desarrollo. La crítica, tanto desde la arquitectura como desde otros campos disciplinares poco está contribuyendo a su aclaración.

El exceso de autonomía disciplinar a que nos llevó la discusión de los ochenta y alejamiento, en casos todavía irreconciliable, entre el enfoque sociológico y el enfoque morfológico, ha sido más teórico que práctico, pero en cualquier caso poco útil.

Esta división no ha sido todavía superada por la, llamémosla así, crítica urbana canaria.

La reducción y delimitación del campo de discusión teórica a los ámbitos de producción más próxima, es decir a las aportaciones más fácilmente accesibles, sin un esfuerzo de globalización de los problemas urbanos y sin un esfuerzo de superación de las barreras geográficas, culturales y lingüísticas, ha convertido la crítica urbana en Canarias a una suma de tics de poses, excesivamente focalizados en sólo dos formas de ver la ciudad, ambas escasamente útiles para quienes tienen que encajarlas y para quienes tienen que asumirlas y aplicarlas en la práctica.

Este fenómeno, por otro lado explicable en un área geográfica que como la canaria mantiene una escasa articulación con las centrales de producción cultural, tiene uno de sus reflejos más evidente en la crítica sobre la ciudad de las Palmas.



Sobre esta ciudad pueden observarse dos posiciones críticas bastante autónomas, diferenciadas y distanciadas.

Las Palmas, como marco, o como «landscape». No tanto como un engranaje al que le faltan piezas, sino como un puzzle al que le falta fichas, y se habla entonces de «llenar», de «rematar», incluso de «coser» y de «soldar», partes de la ciudad.

Y Las Palmas como solución a la crisis, y se habla entonces, por el contrario, del turismo, de periferismo, de chabolismo, y de la «zona ZEC».

La necesaria, a nuestro parecer, reconciliación de estas dos ahora antagónicas visiones de la ciudad deben ser recuperadas y profundizadas. Un ejemplo ilustraría mejor nuestra percepción del problema.

En las políticas actuales de tratamiento del frente marítimo de la ciudad, ni en un extremo se puede mantener la tradicional postura de consideración del Puerto de Las Palmas como un dispositivo de mero desarrollo económico sin calibrar sus componentes espaciales (plataformas y plataformas de cemento inútil en la mejor parte de la ciudad), ni en el extremo contrario, se puede plantear un nuevo vacío marítimo de varios kilómetros de longitud con algunas funciones lúdicas y culturales, sin comprobar su verificación económica, ni su rentabilidad social. En el primer caso, por que lo que estamos produciendo es «suelo» y no «espacio», y en segundo porque, simplemente, no nos lo creemos.

En definitiva, se hace necesario un diagnóstico (tanto económico como funcional) de las potencialidades de esta ciudad a veinte años vista, que nos arroje alguna luz sobre hacia donde vamos, cuáles pueden ser los roles futuros de la ciudad en su contexto económico y geográfico, cuáles pueden ser los dispositivos funcionales básicos y cuál sería, consecuentemente, el espacio que a estas nuevas funciones les corresponden.



PENSAR, CREAR, RESISTIR LAS PALMAS

Saro Alemán Hernández

Historiadora

Si centramos nuestra atención en el imaginario artístico (pintura) y en el de la memoria colectiva (fotografía) de la ciudad de Las Palmas, podemos señalar una cesura a partir de 1940-1950. Y es que mientras los pintores crearon un imaginario artístico -los indigenistas y Néstor en los «Riscos» de la ciudad o la ciudad del futuro en un «jardín de belleza sin par» en los arenales del Puerto-Isleta- y los fotógrafos congelaban imágenes de las transformaciones de la ciudad en las primeras décadas del siglo, parece que en los últimos cuarenta años esta ciudad carece de ese imaginario.

El arte desde la modernidad ha asumido un papel de instrumento de conocimiento. Además, si partimos de la obra de Deleuze y compartimos que «pensar es crear» y «crear es resistir» pues el pensamiento es creación en sus modalidades (arte, filosofía...) y, también, puede ser creación de nuevas posibilidades de vida frente a lo realizado, pensamos abrir una serie de preguntas en el debate sobre el por qué de esas ausencias y cuestionarnos la situación en que estamos: el de otras y distintas transformaciones, un nuevo salto de escala diferente del realizado por el desarrollismo de los sesenta-setenta.

Hoy tenemos una base cultural, teórica, política y económica distinta a la de décadas anteriores. El arte actual, la ciudad de Las Palmas y sus gestores han apostado por introducir esculturas o metáforas visuales arquitectónicas o de la playa en las medianeras. Pero no me refiero a esas experiencias sino a si existe la posibilidad de resistir o crear otra ciudad o, por lo menos, otros imaginarios que expresen un diálogo de amor-odio con la metrópoli: un caos con su orden y su desorden, otros recorridos imaginarios que descubran, aunque sea en alguna ocasión, ese magma cotidiano y que atraerían (por su inquietud o misterio) más a sus habitantes y gestores municipales.



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. ESTRATEGIAS DE DESCENTRALIZACIÓN

Félix Juan Bordes Caballero

Arquitecto

A varias millas de la costa, cuando se navega hacia el Puerto de la Luz en días claros, ya no se aprecia aquella primera bipolaridad que distinguía el núcleo portuario de la bahía de las Isletas de la masa urbana fundacional de Vegueta.

Ahora es todo una línea, frente continuo y completo que se extiende compacto hacia el interior, y la ciudad se confirma como una gran «uve» de brazos abiertos que se dispersa suavemente hacia arriba, sobre una superficie plegada que manifiesta el asentamiento transversal a través de las depresiones producidas por los barrancos, que vienen a engarzarse en la longitudinalidad del frente marítimo.

Desde esta visión panorámica más completa se aprecia una de las principales características que hacen a esta ciudad muy atractiva debido a sus posibilidades orográficas, y que le dan una gran espacialidad permitiendo una visión de gran parte de la misma desde las cotas más altas.

Son estas características geotopográficas las que en principio suscitan las primeras reflexiones, que no se centran ni en la bondad de su arquitectura ni en su relevancia, sino en sus circunstancias especiales, por lo que habría que pensar en la ciudad primeramente en término de red.

Accesibilidad, vialidad y movilidad serían los conceptos fundamentales para organizar convenientemente el soporte cada vez más difuso, que se extiende arborescente hacia el interior de la isla.

Por otra parte, y fundamentalmente debida a sus características geográficas, el principal empeño estaría en resolver transversalidades, amarres que permitan versatilidad y fluidez, multiplicidad y una mayor accesibilidad, gene-

rando un fuerte e irregular armazón trabado también a través de la longitudinalidad del frente marítimo, así como también por otras vías que en cotas más altas habría que fomentar y proponer.

Y es en relación al fomento de la longitudinalidad y al fortalecimiento del sistema espacial de Las Palmas de Gran Canaria por lo que es oportuno ahora reflexionar sobre la manera de engarzar, de trabar transversalmente ese gran episodio lineal que arrancando del istmo de La Isleta confluye más allá de los túneles, a la altura de los Depósitos Comerciales, con ese otro gran elemento longitudinal que será la vía de circunvalación tangencial, que en cierto modo encierran una gran faja de nuevo terreno, generándose una gran bolsa urbana de singulares características muy distintas a aquellas derivadas de la ciudad compacta.

Son de estos dos grandes elementos de nueva vialidad los que darán otro temperamento distinto a la Ciudad engarzando la misma al resto del territorio insular y no al contrario, acabando también con esa ambigua y no resuelta relación: «urbanidad versus ruralidad».

Porque a través de la visión de esa nueva y gran infraestructura inserta en el medio insular, surgiría otra reflexión que obliga a plantear una nueva y gran estrategia de descentralización si no se quiere llevar esta ciudad al colapso, por lo que estas nuevas situaciones todavía extienden de manera difusa las edificaciones a lo largo del medio insular. Será necesario pues, proponer nuevos modos de ocupar nuestro exiguo territorio con la residencia, proponiendo variaciones, mutaciones de los tipos residenciales que vayan más acordes con las características de esta red capilar que se extiende cada vez más hacia el interior, haciendo que la isla entera se entienda como una gran plataforma metropolitana que proporcione una nueva manera de vivir, a la vez que las edificaciones mantengan las ventajas de cascos más densos propias del centro de la ciudad y pueden disfrutar de algunos vacíos libres mínimos de carácter más privado propio de las viviendas de la periferia.

Habrà que pensar ya en los interespacios generados por la fuerte conexión de la autovía entendida como gran episodio longitudinal al que se le engarzan nuevos sistemas de gran equipamiento de transcendencia insular, que nos dan ahora una versión policéntrica del territorio, con núcleos y ciudades de pequeña y mediana dimensión ya fuertemente enlazados con la principal concentración urbana de Las Palmas. Esta estrategia de descentralización del equipamiento incorpora a la Ciudad de Telde involucrándola en una misma masa urbana, y en casi en la misma medida arrastraría a la Ciudad de Arucas



en idéntica problemática, que por supuesto trasciende de cuestiones puramente administrativas derivadas de un entendimiento más burocrático de sus respectivos Planes Generales.

Descendiendo a niveles más concretos y siempre en el deseo de fortalecer la red mencionada con ese sentimiento de espacialidad que se propicia por las distintas cotas altimétricas, habrá que prestar atención a la aparición de vías que cruzan, vías longitudinales intermedias que atravesarán la ciudad sin necesidad de desembocar en la vía litoral, esto es aquella vía intermedia que de Tenoya cruzaría la ciudad, mediante tramos aéreos a modo de puentes, insertándose sobre los barrancos transversales, cruzando parte de los Giles por encima de Tamaraceite, enlazando en varios puntos con las arterias transversales como en Siete Palmas, a la altura y por detrás del Cementerio de San Lázaro, la Ballena, hasta emerger a la altura de las Rehoyas, donde luego se diluye por la nueva trama del Polvorín y conecta por el último ramal que desemboca en Pambaso (tocando tangencialmente San Nicolás), con el Barranco de Guinguada y la autovía del centro, a su vez enlaza mediante túnel a la altura de la antigua Cárcel y conecta bajo el risco de San José con la calle Eufemiano Jurado y desemboca en la autovía Marítima a la altura del Cementerio de Las Palmas.

Actúan pues esas grandes infraestructuras como límites fluctuantes capaces de albergar en su cordón secuencias de operaciones arquitectónicas de muy diversa índole y condición.

Es ese tema de la consideración de la idea de límite otra de las principales preocupaciones, entendiendo el concepto no desde sus características divisorias de anverso y reverso, del antes o después de la línea, de la cara interna o de la cara externa. Más bien preocupa su aura, y el fantasma arrastrado por el nuevo paso de la autovía (más en el caso de la circunvalación tangencial) por los terrenos circundantes y también importa la consideración de interpretación o penetrabilidad, de interconexiones producidas entre los vacíos y los llenos que se delimitan como consecuencia de ese diálogo incesante, donde todo tiene cabida y todo es arrastrado por el fuerte carácter estructurante de la operación de mejora de la movilidad y de la accesibilidad insular.

El otro elemento que fortalece la red y que atraviesa por las barranqueras y conecta mediante un haz de vías que enlazan con la autovía marítima es el Paseo de Chil, Paseo de la Cornisa que además de esta función deberá de engarzarse mejor con toda la trama, propiciando en el zócalo todo un sistema intersticial de conexiones peatonales y espacio libres que permitan una

conexión más serena entre la Ciudad Alta y sus urbanizaciones, con la Ciudad Baja más compacta.

Pero es la linealidad de la Ciudad Baja y la longitud del frente marítimo lo que es más característico y es la autovía como elemento de límite lo que debe de resolver en todo su perímetro los necesarios engarces transversales.

Desde la estrechez del istmo de la Isleta se percibe ese deseo de transversalidad, que propiciaría una intervención que retundiera por completo a modo de tajo la autovía en ese tramo, posibilitando así un haz de conexiones peatonales ortogonales a la misma. La reordenación de la masa edificatoria en ese sector permitiría que circulara bien el aire entre los dos frentes, lo que comunicaría el barlovento más natural de las Canteras, con el cantil más duro de las antiguas instalaciones portuarias ahora obsoletas, que podrían sustituirse por una gran pieza de espacio libre y el parque con grandes áreas de aparcamiento subterráneo a la vez que ya en borde mismo del mar podrían surgir una serie o cadencia de prismas edificatorios repetidos y con la misma planta, con distintos usos (World Trade) que permitan entender como doméstica la plaza de agua anteriormente destinada a los trabajos portuarios.

Pero ese deseo de fortalecer mediante distintos episodios transversales ortogonales a la costa, está sobre todo justificado por la necesidad de entender ese nuevo tramo marítimo lineal, la nueva zona ganada al mar, considerada no solamente como un espacio abierto verde sin otro sentido que su propia característica de estar libre de edificación, sino que habría que justificar su existencia y la de toda esa secuencia de espacios ganados al mar, en la medida de su capacidad estructurante y fortalecedora de una red que por otra parte no debe de ser demasiado fuerte, pero que necesita reconocerse a través del nuevo rol que los nuevos espacios libres desempeñen en ese nuevo sistema.

Por eso será necesario enhebrar todo al sistema viario actual y soldar episodios tales como el Parque Santa Catalina, la Base Naval, la plaza de la Fuente Luminosa y los nuevos espacios ganados al mar detrás del Parque de San Telmo, encajados al resto de la trama, como lugares entendidos desde su propia genética, propiciando la transversalidad y la capilaridad de la red peatonal; así como se hace preciso la dosificación entre los nuevos espacios libres y el posicionamiento estratégico de aquellas nuevas piezas arquitectónicas exentas, de carácter representativo, distintos equipamientos de ocio que posibilitarían un mejor entendimiento de la trama espacial de la Ciudad Baja.

Por otra parte, la aparición de estos nuevos espacios libres tales como el gran espacio que se ganará el mar, o el Parque de las Rehoyas o la remodelación del Parque Santa Catalina, obliga a manifestar que no se trata tanto de la invención de nuevos parques que con tintes nostálgicos traigan de una manera imposible e incluso tragicómica, un trozo de campo, de bosque, una «pieza rural» a la ciudad, sino que se trata de conseguir enlazar, vertebrar los grandes vacíos que ofrecen un verde consciente de su artificialidad y de su vocación urbana; de extender esa otra idea de verde por todos los intersticios y huecos libres, ganando un sistema espacial y yuxtapuesto atado incluso débilmente a través de múltiples tentáculos trabados en la sustancia residencial.

Y frente a la primera reflexión sobre la estrategia de descentralización habría que contestar entonces a la siguiente cuestión:

¿Concentración ó dispersión? Frente a la centralidad, linealidad y frente a la colmatación, un determinado grado de difusión de la sustancia urbana extendida por el territorio insular, entendido éste como gran periferia o marco metropolitano donde coexisten vacíos y llenos con piezas arquitectónicas intensamente urbanas dentro del medio rural, a través de nuevas tramas autónomas que absorben las trazas antiguas y los objetos que permanecen, pero vinculadas fundamentalmente a los núcleos existentes donde puedan adaptarse nuevas concentraciones de sustancia residencial entendida a través de las claves genéticas que subyacen en el medio insular. Allí coexisten el suelo libre y abierto de carácter agrícola y todavía altamente productivo, con las nuevas agrupaciones residenciales de media densidad que se proponen, con híbridas variaciones flexibles de los tipos residenciales, ofertadas ahora desde el sesgo de la contemporaneidad.

PROPUESTAS URBANAS

Vicente Mirallave Izquierdo

Arquitecto

Se hace extremadamente difícil reducir a una selección de cinco proyectos el conjunto de acciones que demanda una ciudad de la importancia y tamaño como es Las Palmas de Gran Canaria, y más aún cuando lo exigible a una ciudad de este tipo en nuestro días pasa por una serie de categorías asimilables a conceptos como eficacia, calidad, identidad, competitividad, complejidad, flexibilidad, velocidad, accesibilidad, sostenibilidad, diversidad que precisan un encaje meditado, coordinado y profundo en un Plan General de Ordenación Urbana.

Pero si se plantea el asunto desde una óptica de acciones parciales, como es habitual en la práctica urbanística actual, en las que la cualificación de estas partes sirva como referencia segmentada de calidad global de la ciudad, se pueden elegir algunas de ellas como referencia obligada de déficits acumulados en nuestro entorno urbano, aunque quizás el alcance de éstas en algún caso sea de rango superior al solicitado para este encuentro.

En primer lugar, apostaría por hacer ciudad al revés, es decir, partiendo de la elaboración de un Plan Verde como punto de partida del planeamiento y como estrategia de sostenibilidad y de calidad ambiental a todos los niveles, desde la mejora y racionalización de las infraestructuras y redes urbanas, hasta el estudio de las necesarias áreas verdes en grandes parques periurbanos o en jardines de bolsillo, o desde el estudio de medidas concretas para minimizar los efectos de las poluciones visuales, acústicas, etc., que produzcan el entendimiento del espacio libre como espacio estructurante y auténtico recurso ambiental.

En segundo lugar, me gustaría que la circunvalación fuera un hecho a corto plazo, pero que a su vez sirviera como cordón umbilical de determinadas

actividades centrales localizadas en la periferia que equilibrasen la distancia social y cultural entre la ciudad baja ya la ciudad alta, y que su trazado se ajustase a criterios óptimos de calidad paisajística, lejos de ceñirse exclusivamente a condicionantes de carácter técnico.

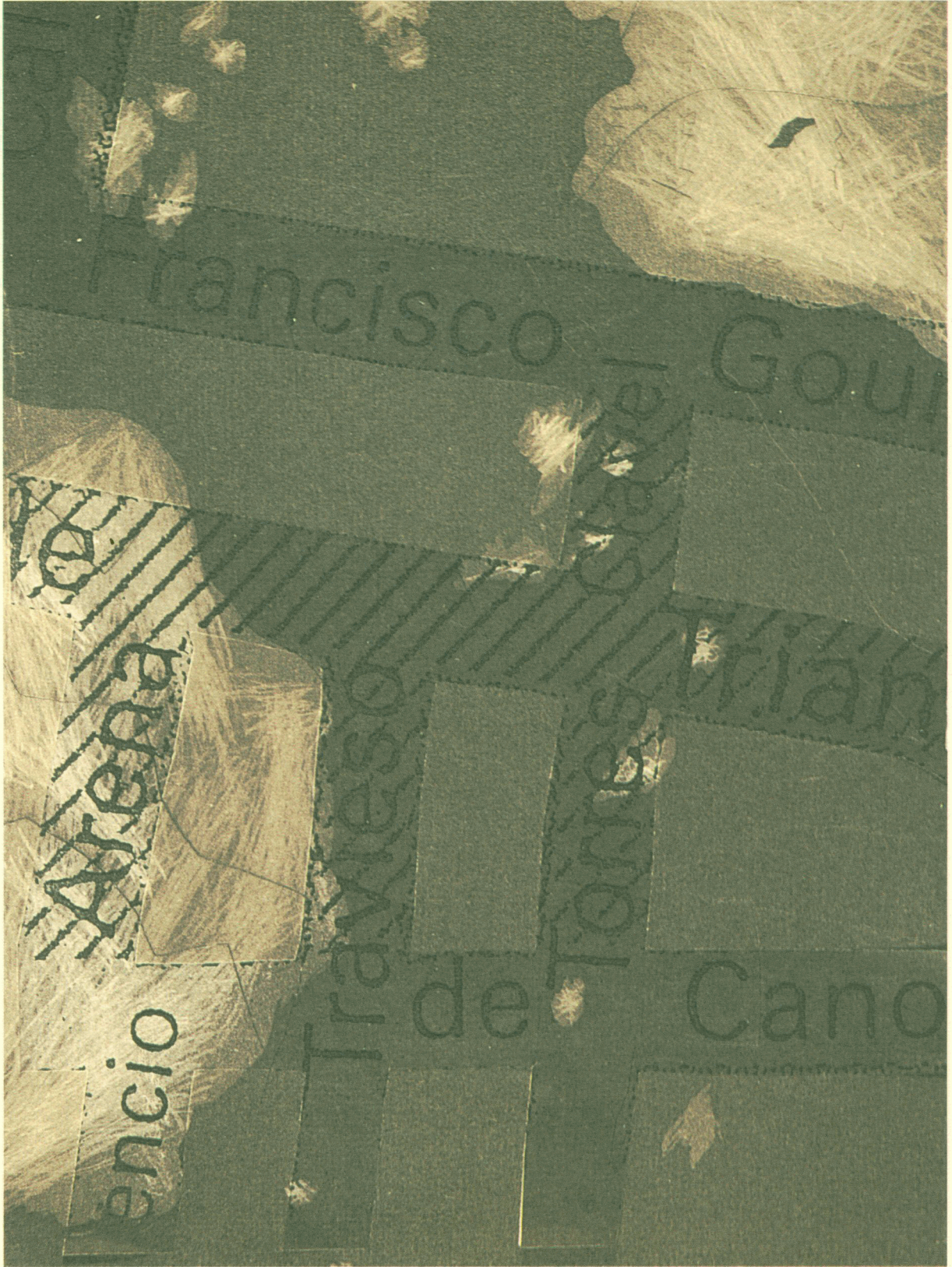
La ciudad alta, la ciudad nacida a partir de los años 50, ocupa un punto geométrico importante en el territorio urbano actual. Parece conveniente introducir acciones de cruce e integración entre sus partes y de conexión eficaz con el resto de la ciudad, sobre todo con la plataforma litoral, por medio del sistema viario y otros elementos de carácter mecánico.

En tercer lugar, elegiría un proyecto coordinado del litoral en toda su extensión, desde la potabilizadora hasta el Rincón, incluyendo La Isleta, con distintos contenidos funcionales complementarios: tratamiento paisajístico, vegetación, residencia, representación y administración institucional, cultura, ocio, deporte, comercio, espacios terciarios, etc., pero además como espacio eficaz accesible donde fuera posible la instalación de transportes alternativos tipo metro ligero, y se rompiera definitivamente la barrera física que impone hoy la autovía entre espacio edificado y mar. La dimensión territorial de este elemento que acaba como mínimo en el Aeropuerto de Gando requiere un proyecto acorde con esa escala, que contemple como puntos importantes las entradas de la ciudad convertidas en umbrales de ese gran espacio urbano.

En cuarto lugar, la ciudad histórica sigue siendo una asignatura pendiente a la que hay que ligar con el proyecto del litoral, por una parte, propiciando la localización de actividades centrales y colectivas en su tramos costero, y por otra, con la circunvalación para permitir la desaparición del tramo de autovía sobre el Guiniguada recuperando este espacio como nexo de unión entre Vegueta y Triana; todo ello acompañado de la elaboración de estrategias flexibles de renovación y rehabilitación de esta zona urbana que hagan atractiva la residencia para los sectores más jóvenes de la población.

Por último, en quinto lugar y en general, apostaría por una ciudad más amable, una ciudad con medidas restrictivas claras del tráfico privado, una mayor potenciación y diversificación de los transportes públicos, y un plan de aparcamientos, que permitiese generar amplios recintos urbanos peatonales como garantía de una mayor calidad ambiental global.

Sin llegar a la desregulación, se necesita un impulso importante en la relación con la iniciativa privada, encaminada a generar medidas flexibles de



planeamiento que permitan la aparición de nuevas ideas y propuestas a todos los niveles, junto a la renovación de las áreas urbanas obsoletas formulando nuevos tejidos residenciales de mayor calidad, sin desdeñar la posibilidad de una mayor concentración edificatoria en algunos sectores o barrios, y sin que la Administración pública renuncie y pierda su papel fundamental de garante y control de la calidad arquitectónica y ambiental de los espacios públicos y colectivos de la ciudad.

A medida que crece la ciudad y a medida que los problemas se diversifican y se hacen más complejos, nuevas unidades de gestión municipal deben aparecer para ajustarse a la realidad de los cambios. En este sentido, se haría imprescindible también la creación definitiva de una Gerencia Municipal de Urbanismo que supiera canalizar los complicados intereses de nuestra sociedad urbana.

VISIONES DE LAS PALMAS

Luis Natera Mayor

Poeta

Para cualquiera de nosotros, estoy seguro que reflexionar sobre nuestra ciudad y poner en común nuestras ideas y nuestro sentir sobre ella va a resultar, está resultando ya, una tarea apasionante.

Para el poeta, Las Palmas es una ciudad de una extraña belleza y de innumerables rostros. Según se mire un perfil u otro de la misma, el risco o la bahía, un barrio de pescadores o una zona comercial, la ciudad puede ser percibida, vivida y sentida de distinto modo. La diversidad es sin duda uno de sus atractivos y es que, a mi entender, la urbe se ha ido forjando, si no caóticamente, al menos desordenadamente en un periodo histórico que apenas supera los 50 años. Una serie de factores han ido propiciando el relativo caos que ha configurado la idiosincrasia abierta, tolerante y un punto desidiosa de nuestro conjunto urbano. Si es éste el momento de hacer recapitulación, no quiero hacerlo desde la nostalgia, aunque no me falten buenas razones para ello, quiero más bien hacerlo desde la reflexión del mero observador que siente su ciudad y que la ama.

Entre los factores a que acabo de aludir creo que el de la relativa lejanía del centro histórico, cultural y económico por antonomasia - Vegueta-Triana - con relación al Puerto de la Luz, a la playa de Las Canteras y al abigarrado núcleo norte que es hoy La Isleta, propició que la ciudad en su estiramiento natural fuera presentando nuevos y diversos rostros, como el apacible y tranquilo de Ciudad Jardín, de indudable influencia inglesa, el de Arenales, Guanarteme, Alcaravaneras, etc. Tirando hacia las laderas o los riscos que flanqueaban la ciudad a modo de pintorescos y coloridos Albaicines, después de S. Roque, San Nicolás, y S. Juan, por ejemplo, se hizo necesario aprovechar las atalayas y como consecuencia del aluvión de nuevos ciudadanos en los años 50 y 60 procedentes de pueblos, campos y otras islas hubo de aparecer la Ciudad Alta. Este factor hizo que la ciudad pudiese observarse con gozo de las alturas y se forjó un nuevo CENTRUM comercial, hoy

vivo en la calle Pedro Infinito y alrededores, cada vez más pujante. Así que, hoy por hoy, contamos con tres de ellos bien consolidados: Mesa y López, Triana y Schamann.

Si queremos seguir hablando de nuevos rostros, uno muy reciente y con grandes perspectivas de futuro se está fraguando en el El Rincón (Las Arenas, Auditorio y término del Paseo de Las Canteras). La circunvalación interior o Variante de Tafira hará aflorar nuevos rostros que apunten hacia Tamaraceite y que terminarán de configurar el moderno rostro que tiene su corazón en La Ballena -Centro Comercial- y barranco donde debe favorecerse el ocio y la actividad deportiva.

Quiero insistir en que esta ciudad se ha hecho a trozos contando con el azar y la necesidad y con algunos como Agustín Millares Torres, Domingo José Navarro ó León y Castillo, gran impulsor de un Puerto como el nuestro, que es y ha sido otros de los factores clave para la economía de la ciudad y de la isla (Hoy por cierto aparece en La Provincia un monográfico sobre su historia y su futuro de interés).

Creo que lo que la posmodernidad denomina caos ó desorden debe ser pensado y no meramente reprimido y vituperado. No estamos en el peor de los mundos posibles a pesar del caos del tráfico de que tanto y con razón nos quejamos, a pesar de la delincuencia y la violencia, a pesar del paro y de las innegables enfermedades que nos ha traído la civilización. Hoy debemos pensar en Las Palmas asumiendo nuestros errores. El filósofo que piensa la diferencia de lo idéntico es más sutil y refinado que aquel otro dogmático que se ahorra pensamientos acerca de la Diferencia y No-Ser, del mismo modo que el artista histriónico, a diferencia del artista creador, no transforma el mundo sino que se limita a simularlo.

En el siglo XXI se pueden mejorar muchas cosas si empezamos por asumirnos y por agilizar los canales dialécticos propios de los seres pensantes. En Las Palmas faltan lugares de encuentros gratos para que el pueblo se solace y hable. Los rostros de la ciudad deben mirarse unos a otros y en cada barrio deben mirarse unos a otros y en cada barrio deben propiciarse ágoras -léase Asociaciones de Vecinos- no manipuladas.

No es bueno por ejemplo que el barrio de San Cristóbal fuera solamente maquillado en las fachadas que dan a la Autovía para que el visitante se sienta complacido. Detrás de todo ello está el verdadero latir del barrio de pescadores.

Creo que el poeta sabe que faltan zonas verdes, pero le duele mucho más que el ciudadano no diga lo que siente y se le oiga. Creo que es doloroso e incomprensible que esta ciudad no haya mirado más al mar y se enfrente sin embargo en pleitos insularistas de cortas miras.

Creo que es secundario, aunque sintomático, que no sepamos bien si somos Palmeños, Laspalmenses ó Canariones pero es mucho más importante que seamos algo menos no autocomplacientes.

PENSAR, HABITAR, CONSTRUIR Y ¿PROYECTAR? SÓLO 5 TEMAS Y/O PROYECTOS PARA LA CIUDAD DE LAS PALMAS

Juan Manuel Palerm Salazar

Arquitecto

Resulta evidente, en el ámbito de la arquitectura, que el «proyecto llamado moderno» que hoy contemplamos ha consagrado la comunicación como un valor, la apariencia formal como un medio, la instrumentalidad gráfica como mensaje. Esta doctrina explica en parte que la arquitectura de la ciudad se llegue a entender como una comunicación de «apariencias», como ejercicios compositivos basados en la crónica del bagaje gráfico, como construcciones hábiles, destinadas a ser percibidas por la mirada blanda de nuestra época. He aquí nuestra paradoja. También como desde la ciudad se modifican los requisitos propios del proyecto. Si bien el carácter más destacado del Proyecto es su capacidad de interpretación del contexto y de lugar, por ello su desarrollo requiere de un conocimiento empírico, es necesario entender de una cierta manera (reflexiva e interpretativamente) nuestro entorno y su pasado, para proponer su transformación, y en este sentido verificar los agentes que afectan al proyecto como conocimiento específico.

El estudio de la ciudad, de los tejidos urbano y las respuestas arquitectónicas a lo largo del tiempo histórico, determinan la consideración de ella como una estructura espacial compleja, donde la arquitectura es un elemento básico en base a su amplia expresión de la colectividad, a su alto grado de concentración funcional y de relación, así como del privilegio de posibilitar significado a la presencia del hombre, son hechos que apoyan tal consideración.

Al tomar la ciudad existente como dato de partida y proponer su transformación mediante la arquitectura, aparece de inmediato la necesidad de indagar sobre los elementos referenciales de ella, buscando su adjetivación y su cualificación. Aspectos tan genéricos como el significado del lugar, el trazado, el tipo edificatorio, la distribución de usos, los elementos emergentes, los significantes, etc., se ponen enseguida en evidencia para acometer tal

transformación. Al mismo tiempo, el proyecto con su adecuación y conveniencia responderá con su presencia a tales demandas.

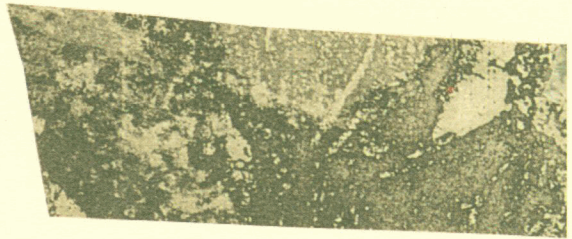
A partir de estos presupuestos sobre la ciudad y el Proyecto Contemporáneo, será necesario hacer algunas consideraciones sobre el ámbito territorial donde trabajamos fundamentalmente, «la isla», el archipiélago y sus ciudades, donde el binomio -la «ciudad insular» en sus diferentes facetas- se articula en distintas centralidades capaces incluso de definirse monofuncionalmente y provocar un policentralidad jerarquizada en la estructura del territorio.

Tal enunciado conlleva aceptar que la diferencia ciudad-territorio son meras simplificaciones dentro de un paisaje donde la capacidad de interrelaciones, desplazamientos, conexiones, etc., provoca multicentros ya no sólo de núcleos de población, sino de funciones específicas capaces de generar y modificar la estructura de relaciones del territorio.

Apuntar la condición insular significa, también, reflexionar sobre las diferentes escalas posibles del proyecto de arquitectura y verificar y estudiar las condiciones específicas del proyecto en el marco de las condiciones propicias para desarrollarlo. Es en este sentido cuando entendemos que uno de los primeros elementos referenciales necesarios de estudiar en este nuevo planteamiento, es el papel de la ciudad en el marco insular, replanteándonos los elementos de identidad que contiene en su vocación de ser un centro más de la condición metropolitana, y no relegarla a un plano contemplativo donde el conservadurismo ideológico y las normas instrumentales los han catapultado a ser convidados de piedra.

Desde esta perspectiva, los Proyectos que propongo actúan como un dispositivo acoplado a este sistema, trabajando en concordancia o en discordancia con él. Los edificios, espacios libres, infraestructuras, paisajes urbanos y territoriales en general, libre de codificación visual o formal, constituyen mecanismos y por ello esa relación de simbiosis que se plantea entre la ciudad, la isla y el territorio y que sucintamente se podrían enunciar:

- 1.- ELIMINAR, QUITAR, DESTRUIR, por ejemplo: La reforma realizada en el Mercado del Puerto/ el Muro que separa la Ciudad y el Puerto/ El Paso a Nivel del Teatro Pérez Galdós y Mercado... etc.
- 2.- HABITAR: El proyecto de la vivienda actual, no sólo en la periferia, ni en la periferia con los modelos centrales de la ciudad conformada, ni en



la ciudad conformada con los modelos periféricos. Areas para actuar: Sectores interiores de Arenales, Alcaravaneras, Santa Catalina, Conexiones Transversales.....cinturones internos y externos.

- 3.- EL GRAN VERDE, EL VACÍO Y SU PAISAJE como elemento capaz de articular y esponjar la ciudad y el territorio. Ejemplos: La Isleta, El Barranco de la Ballena, Las Conexiones Transversales, El Litoral y el mar...etc.
- 4.- EL MONUMENTO Y LOS FRAGMENTOS en su vinculación urbana y territorial, nunca como monumentalidad sino como significante de un colectivo tanto del espacio público como del edificado. Ejemplos: El Sagrario de la Catedral, Edificios Públicos...etc.
- 5.- LOS TRANSPORTES, las conexiones, los desplazamientos, las infraestructuras....

¡Quizás sea posible!.....

COMO CIUDADANO...

Rafael Hierro Rivero

Escultor-Pintor

Como ciudadano de Las Palmas de Gran Canaria me he sentido honrado a la vez que me conmueve el hecho de haber sido invitado a estas sesiones de debate acerca de la ciudad que me vio nacer y que hasta el día de hoy he recorrido y vivido junto a miles de personas que a diario recorreremos sus calles trabajando, paseando o simplemente mirando por las ventanas de nuestras casas. Yo soy parte de esa multitud. Como diría Baudelaire allá por el año 1851... «Esa multitud suspirante y lánguida a la que la tierra debe sus maravillas, y que siente correr por sus venas una sangre purpo mirada larga y cargada de tristeza al sol y a la sombra de los parques... sea cual sea el partido al que pertenezca, sean cuales fueren los perjuicios que le hayan alimentado a uno, es imposible no conmoverse ante el espectáculo de esa multitud enfermiza que respira el polvo de los talleres y se impregna de todos los demás venenos necesarios a la creación de las obras maestras...».

Siempre la ciudad como centro de la narración, sea cual sea el ángulo o el punto de vista que adoptemos.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria produce en mí un inevitable desasosiego, respirando su hidrocarburos, sus óxidos de nitrógeno, sus tóxicos, su contaminación acústica y visual, sus parques moribundos que no sirven para nada. Pero no quiero dar pábulo a los que se apresuren a pensar que me adentro en fantasías metafísicas. Por el contrario es mi deseo atender a esta amable invitación hablando de la realidad tangible y física de esta ciudad víctima como otras tantas del intercambio desigual a nivel mundial, claramente desfavorable para los países o zonas subdesarrolladas. Surge aquí una burguesía local, que mantiene la situación de dependencia al serle favorable, convirtiendo a Las Palmas de Gran Canaria en uno más de los satélites del «centro». Esa burguesía no dirige ni controla el proceso de crecimiento,

planificación, desarrollo y expansión de esta ciudad. Por tanto, dado que se mantienen en el tiempo las mismas circunstancias y los mismos efectos que éstas producen, a pesar de otros anteriores intentos, debates, jornadas, congresos etc. buscadores de soluciones para esta ciudad, parece claro que el fin será lograr la autodirección del propio desarrollo de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Es prioritario y urgente restablecer las condiciones de habitabilidad ambiental de esta ciudad. Introducir el factor ambiente en los procesos de planificación urbana, acabar con el desequilibrio entre la actividad económica y la habitabilidad, como ya se hace desde tiempo en otras ciudades, mediante la realización de proyectos piloto de investigación, sobre enfoques innovadores y experimentales que ofrezcan soluciones aplicables a problemas ambientales específicos. Es imprescindible garantizar la participación de los habitantes de esta ciudad en las decisiones que afectan a la organización de la ciudad y a la gestión de los problemas ambientales. Mediante la creación de grupos voluntarios y facilitando al máximo el acceso a la información. Tendremos entonces más posibilidades de ganar, por fin esta batalla si pensamos como revolucionarios y no como reformistas. Hay que ponerse en marcha. En este debate que hoy se pretende, hay una clara señal de la existencia de un germen que levantará a las mentes en defensa del derecho de habitabilidad de esta ciudad, por la eliminación de las situaciones de exclusión social que provoca el capitalismo salvaje que todo lo envuelve con sus propios exoramentos, dejando tras de sí una estela de marginación e insalubridad.

Esta ciudad no tiene que ser necesariamente fea como un zurcido. Debemos tener por tanto la suficiente voluntad, tenacidad y espíritu de trabajo individual y colectivo para que el poder de cambiar y mejorar nuestra ciudad vuelva a nuestras manos.

PROYECTOS PARA LA CIUDAD

Eduardo Cáceres Morales

Arquitecto-urbanista

Antes de decir lo que estimo oportuno respecto de cuales podrían ser los proyectos que necesitaría esta ciudad, creo imprescindible establecer un par de premisas.

Se buscan, se piden *Proyectos para la ciudad*. En mi opinión este es un punto de partida falso, porque primero habría que tener un «proyecto de ciudad» y a partir del mismo buscar «los proyectos» que pudiesen hacer realidad aquel otro de carácter global.

Se dice el *Plan General encarna nuestro proyecto de ciudad*. Esta afirmación también es falsa, por definición. Un Plan General es solo un instrumento parcial y limitado de lo que es y debe ser un proyecto de ciudad. E incluso diría más: planificar la ciudad no es hacer un Plan General.

Un proyecto de ciudad es elaborar una idea de ciudad e instrumentada en base a una *política urbana*.

Una política urbana debería contemplar, en nuestro caso, tres objetivos genéricos: equidad, eficiencia e identidad.

La ciudad, nuestra ciudad, debe responder a principios de *equidad*. No pueden haber ciudadanos de segunda clase ni barrios de segunda clase. La ciudad tiene mucho que hacer para lograr una ciudad donde todos sus ciudadanos tengan las mismas oportunidades para trabajar y disfrutar de ella. Hay un largo camino que recorrer para incorporar todo lo que es periferia a los mismos niveles que el centro ciudad.

La ciudad, nuestra ciudad, debe ser *eficiente*. Es una máquina productiva que debe permitir que la actividad productiva y los servicios funcionen correctamente. Unas correctas infraestructuras no significa la conjugación del verbo ampliar por el mero hecho de responder a la demanda, sino tener prioridades y racionalizar los recursos.

La ciudad, nuestra ciudad, debe ser la nuestra. Debe ser *identificable* porque hay determinados espacios y determinada arquitectura (no todos ni todas, solo algunos y algunas) que lo asumimos en la consciencia colectiva.

Proyectos para la ciudad: proyectos para hacer una ciudad más equitativa y justa, una ciudad más eficiente y una ciudad más identificable.



LA CIUDAD COMO ENTORNO DE «HACER ECONOMÍA»

José Ignacio Romón Viéitez

Economista y Empresario

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, como casi todas las ciudades del mundo, parece ser fiel reflejo de la psiques colectiva. Hay ciudades planificadas y ciudades caóticas...pero sobre todo, hay ciudades con o sin personalidad.

La ciudad no es sólo arquitectura museística, también es involucración ciudadana... son los ciudadanos quienes usando esa infraestructura refuerzan o atenúan la personalidad estructural de la ciudad...

La definición de qué es lo que se quiere hacer de la ciudad ha de ser algo consciente y evolutivo... nada se puede dejar, en este sentido, de la mano de la casualidad o de la causalidad inevitable...

Las Palmas de Gran Canaria como entorno de convivencia y como infraestructura para los negocios, ha crecido sin una verdadera y efectiva planificación.

Nuestra ciudad pertenece a esa clase de ciudades que ha defraudado a sus mismos planificadores. El espacio físico sobre el que ha ido instalándose la ciudad merece un mejor acompañamiento. Si algo es indudable es que Las Palmas de G.C. está sobre uno de los mejores escenarios imaginables -mar y playa a doble cara, proa de la isla y climatología única y bondadosa-. Con esas premisas, la ciudad se debe definir y orientar hacia un aprovechamiento más razonable y racional de su espacio.

Y es que, hoy en día y siempre, Las Palmas ha demostrado ser buena materia prima para su transformación.

Al igual que la pintura con sus formas y colores define el estado de ánimo del pintor, las ciudades son reflejo del ánimo colectivo. Pero al contrario de

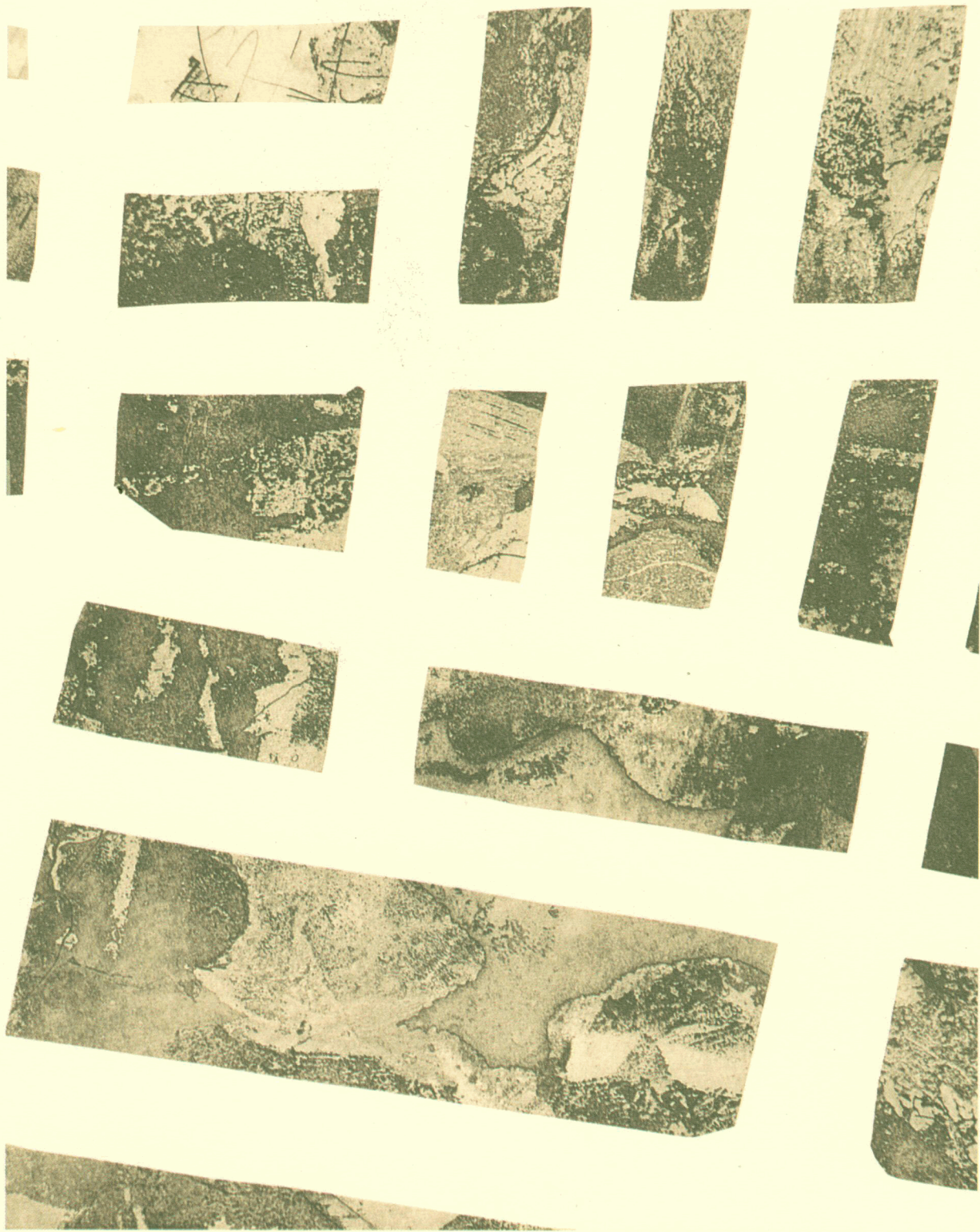
lo que ocurre con la pintura, donde el pintor puede distanciarse psicológica y físicamente de su temporal obra, el ciudadano está condenado, casi de por vida, a asumir los errores «colectivos» sobre su entorno.

Sólo con una actitud proactiva y consciente podrá ser Las Palmas en el siglo XXI una ciudad donde hacer negocios, convivir y desarrollarnos como seres humanos sea más fácil de lo que es hoy.

Será en el siglo XXI, cuando las nuevas tecnologías traigan definitivamente la Sociedad del Ocio, el momento en que Las Palmas ha de estar preparada para asombrar por su personalidad arquitectónica y su naturaleza única... con ello, los vitalistas ciudadanos de Las Palmas podrán recuperar un optimismo económico que hagan de su jardín algo que asombre al visitante, un sitio donde invertir y consumir sea reflejo del placer que cause el paseo por sus espacios y el acercamiento a su compleja realidad.

¿Cómo podremos pensar las ciudades sin hacer de ellas un instrumentos de nuestro uso y disfrute?

Espacios fuertes junto a espacios serenos...agresividad visual y armonía... todo, menos la apatía , hacen de las ciudades entornos facilitadores de una de las actividades principales del ser humano, la economía.



LA CIUDAD ES...

Eduardo Torres García

Arquitecto. Ecologista

La ciudad es un fenómeno complejo, inabarcable e incomprensible desde una única perspectiva. La ciudad no es solo suelo urbano o urbanizable, ni es solo la fijación de sus aprovechamientos, ni siquiera es de forma exclusiva, una determinada trama en la que se superponen una jerarquización de ejes. La ciudad es todo esto, y es además otras cosas.

La ciudad puede llegar a producir efectos sociológicos tales como la falta de identidad social, que ocasionan a su vez marginalidad, marginalidad que se convierte en el origen de un determinado tipo de violencia y delincuencia denominada callejera.

Una ciudad no puede, o no debiera de tener 10.000 vivienda iguales, 10.000 viviendas impersonales.

La ciudad estresa. El estrés es la enfermedad por definición de las ciudades.

Desde mi punto de vista, una ciudad alcanza la consideración de modelo, cuando es capaz de hacer vivir felices a sus habitantes y a sus visitantes. Este, ha de ser el objetivo único de la estrategia organizativa de cualquier ciudad, es decir, ordenarse de tal suerte que su protagonista, el hombre, pueda sentirse cómodo y feliz. Es relativamente frecuente olvidarnos de este gran protagonista, obviando lo que es obvio. Las ciudades son el hábitat genuino de los hombres. La deshumanización se produce en cadena, y empieza por los propios instrumentos de planeamiento, y acaba reflejándose en su producto final: la ciudad.

Me dan muchísimo que pensar, esas intervenciones en las ciudades, proyectadas a vista de pájaro, y que por tanto son sólo perceptibles o por los mismísimos pájaros, o por los vecinos afortunados que viven en las plantas más altas, de los edificios más altos de la ciudad.

Hay otro concepto que también olvidamos con frecuencia, y que es para mí indispensable en el equilibrio de elementos, que fundamentan el éxito de la ciudad. Les estoy hablando de la urbanidad.

La urbanidad, asociada además al diseño pensado del mobiliario y de los edificios, son párametros indispensables de la calidad ambiental, que es en definitiva calidad de vida para cualquier ciudad.

Una ciudad sucia, de edificios feos y descuidados, con coches subidos permanentemente a las aceras, sin árboles en los alcorques, ni flores ni plantas en los jardines y parterres, tirará por tierra las mejores pretensiones del mejor planeamiento y diseño urbanístico, por que será una ciudad inhóspita, y por tanto estará fracasada.

Pensemos en Sitges, Copenhague, Cork, Dubrovnik, pensemos en Santa Cruz de La Palma. La atmósfera de la ciudad es un reto complejo, en el que interviene todo, el ruido del agua en la fuente, el empedrado de la calle, los colores de los edificios; la veladura de las ventanas entreabiertas, que no parecen querer dar cuenta de quien se asoma.

Todos estos elementos, a veces no controlables desde el planeamiento o desde el proyecto urbanístico, producen ese efecto de Ciudad deseada.

Mi conclusión es que el plano ni identifica, ni define en exclusiva la ciudad.

El plano es un elemento de control, que puede esclavizarnos al vacío, si nos olvidamos de que es sólo una herramienta y no un fin en sí mismo.

Las Palmas es una ciudad concluida y construida, no es una ciudad por desarrollar a la que haya que inventarle un modelo para su futura ordenación. Las Palmas es una ciudad terminada, y por tanto los gestos de su reestructuración, han de pasar necesariamente por el análisis y la identificación de sus disfunciones y de sus problemas.

En este sentido Las Palmas ciudad, que no el resto del término municipal, más que un P.G.O.U., lo que aparentemente necesita, es un proyecto de delimitación de suelo urbano, con 10 planes especiales que resuelvan los 10 problemas de orden urbanístico que la ciudad posee, y que son además fácilmente identificables en ese contexto.

Apunto ya como última idea, la necesidad de que la gestión y organización de la ciudad ha de convocar la participación de sus habitantes, y animar sus expectativas, en un proyecto ilusionador común, que todos seamos capaces de identificar como algo también nuestro.



INDICE DE ARTICULOS

Repensar la Ciudad <i>Jorge Rodríguez Pérez</i>	7
Pensar, Habitar, Construir Las Palmas <i>Manuel Bote Delgado</i>	9
Bajo Otra Mirada <i>Manuel Bote Delgado</i>	15
En Torno a lo Necesario y lo Posible <i>Domingo Fernández Agis</i>	21
Mapa de Intenciones <i>Juan Ramírez Guedes</i>	27
Las Palmas 2020 <i>Joaquín Casariego Ramírez</i>	31
Pensar, Crear, Resistir Las Palmas <i>Saro Alemán</i>	35
Las Palmas de Gran Canaria, Estrategias de Descentralización <i>Félix Juan Bordes Caballero</i>	39
Propuestas Urbanas <i>Vicente Mirallave Izquierdo</i>	45
Visiones de Las Palmas <i>Luis Natera Mayor</i>	49
Pensar, Habitar, Construir y ¿Proyectar? Sólo 5 Temas y/o Proyectos para la Ciudad de Las Palmas <i>Juan Manuel Palerm Salazar</i>	53
Como Ciudadano... <i>Rafael Hierro Rivero</i>	57
Proyectos para la Ciudad <i>Eduardo Cáceres Morales</i>	59
La Ciudad Como Entorno de Hacer Economía <i>José Ignacio Romón Viéitez</i>	63
La Ciudad es... <i>Eduardo Torres</i>	67

INDICE DE IMAGENES

Fotografías

Angel Luis Aldai López

Ilustraciones

Pilar Rodiles Escudero

Presidente de la Agrupación de Arquitectos Urbanistas (A.A.U.).

Director de los debates

Manuel Bote Delgado

Coordinador de los debates

José Luis López Sarmiento.

Secretaría

Margarita León Quintero

Diseño Gráfico

Pilar Rodiles Escudero

Fotografía

Angel Luis Aldai López

Edición

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Concejalía de Urbanismo

Impresión

Jorcry, S.L.

© Para las fotografías y grabados

Ficha técnica para los grabados

Las Ilustraciones son estampas de una serie de catorce grabados realizados expresamente para este libro, trabajados a punta seca, aguatinta y aguafuerte, sobre planchas de zinc y de latón.

*Este libro se acabó de imprimir el
día 13 de Julio de 1998 en los talleres de
Jorcry, S.I.*

Las Palmas de Gran Canaria



AAU
Agrupación
Arquitectos Urbanistas
Las Palmas de Gran Canaria



Excmo. Ayuntamiento de
Las Palmas de Gran Canaria