

Fernando Martín Galán

El mar, el puerto, la ciudad y sus habitantes. Los frentes marítimos en Las Palmas de Gran Canaria

24



El paisaje canario es de lejanía también. De horizonte. De promesa. Todo nos vendrá del mar. [...] [...] diré que la música es marina y la plástica terrena. En el isleño predomina un sentimiento musical, Y en él, la lejanía es amor. Amor al mar. Al horizonte. Al mar, “sendero innumerable” – voz continental de Pérez Ayala –: caminos: eterna sed de espacio. Caminos y al mismo tiempo dogal, grillete. El mar ciñe, estrangula la isla, Aislamiento.

Pedro García Cabrera, “El hombre en función del paisaje”, La Tarde, Santa Cruz de Tenerife, días 16, 17, 19 y 21 de mayo de 1930.

Al intentar imaginarnos el futuro del frente marítimo de Las Palmas preferimos hacerlo desde una perspectiva de conjunto en cuanto ciudad marítima y no sólo como una localizada intervención urbanística dentro de la ciudad. En particular hemos procurado atender a lo que podría denominarse el carácter y la imagen que parece reconocerse en esta ciudad. Para ello se ha pretendido disponer de una aproximación interpretativa sobre este lugar, que nos pueda arrojar alguna luz con vistas a la toma de futuras decisiones. Todos podemos saber que los lugares tienen su particular *genius loci*, es decir que se reconoce la existencia de una individualidad para los hechos urbanos y que es esencial tenerla presente cuando se proyectan y ejecutan propuestas urbanísticas, arquitectónicas o portuarias.

ACERCA DEL MARCO ESCÉNICO DE ESTA CIUDAD MARÍTIMA

Los habitantes de Las Palmas somos como marineros que deambulan por distintas cubiertas y nos lleva a sentir la ciudad como un grandioso navío, que en su avance divide el océano en “dos” mares allá en el istmo – con su dorado mascarón de proa – y embiste las montañosas y negruzcas olas de la plutónica Isleta.

Aquí se dan unas características geográficas y paisajísticas que definen la personalidad ambiental de esta ciudad, que al fin y al cabo marcan su panorama todo, su imagen territorial y marítima, y le proporcionan una estampa específica que en los tiempos presentes se hace obligatorio recordar, para que ante los planes que se nos avecinan no dejemos de ser nosotros en la futura ciudad:

- Un perfil, o *skyline*, de cimas montañosas en La Isleta, siempre a la vista como centinelas que guardan la ciudad, las bahías y el puerto: ondulaciones y vaguadas que como un gigantesco “mojón” señalaba el surgidero de *las isletas*.
- Bordes de las lomas que coronan por el poniente la ciudad: balconadas de privilegiadas perspectivas abiertas y libres hacia la ciudad, el mar, el puerto y los horizontes.
- Costas naturales que quedaron jalonadas entre los espacios construidos de la urbe: playas, arrecifes,

The Sea, the Port, the City and its Inhabitants. Seafronts in Las Palmas de Gran Canaria

Fernando Martín Galán

The Canary Islands landscape is also a distant landscape, a landscape of horizons, promise. All we have comes from sea. [...] [...] I will say that music is from the sea and plasticity from the land. The island-dwellers' predominant feeling is musical, and for him, distance means love. Love of the sea, the horizon. Of the sea, "the innumerable path" – the continental voice of Pérez Ayala –; paths: eternal thirst for space. Paths and at the same time a hangman's noose, a fetter. The sea encircles, strangles the island, Isolation.

Pedro García Cabrera, "Man in reference to the landscape", La Tarde, Santa Cruz de Tenerife, 16, 17, 19 and 21st May 1930

When we try to imagine the future of the seafront of Las Palmas we prefer to take an overall perspective as a maritime city and not only as a localised urban project within the city. In particular we have attempted to focus on what we could call the character and the image that we appear to be able to recognise in this city. To do this, we have attempted to gain an approximation, an interpretation of this place, which could shed light on future decision-making. We all understand that places have their own particular genius loci, which means that we recognise the existence of an individuality for urban realities, and it is essential to bear this in mind when planning and carrying out urban planning, architectural or port projects.

ON THE SCENIC FRAMEWORK OF THIS MARITIME CITY
We, the inhabitants of Las Palmas, are like sailors wandering about the different decks of a giant ship, which in fact is the same city, as it sails through the "two" seas of the isthmus, with its golden figurehead, and ploughs through the blackish volcanic waves of La Isleta. Here are a series of geographical features or landscapes that define the environmental personality of this city, which when all is said and done mark its overall panorama, its territorial and maritime image, and impress a

particular mark upon it which is vital to remember today, so that we do not stop being ourselves in the face of new plans for the city that are already upon us:

- A profile, or skyline, of mountainous peaks in La Isleta, always in view like sentries guarding the city, the bays and the port: undulations and riverbeds which like a gigantic marker pointed to the place flowing out to Las Isletas.
 - Edges of the hillocks crowning the city to the west: a row of balconies with privileged open and unobstructed views towards the city, the sea, the port and the horizons.
 - Natural coasts that have become scattered among the built-up areas of the city: beaches, reefs, cliffs, rocks, bays. Las Canteras, Acaraveneras, La Laja, El Rincón, El Confital, perimeter of La Isleta... all untouchable relics.
 - Isleta, a miniature island, like a new young daughter of the old Tamarán, mother of the most striking geographical feature of Las Palmas: that languid and restless sandy isthmus which separated and unified seas and routes in ocean waters.
 - Platform of the coastal terrace that served as a support for the first city, always stretched out alongside beaches of a long coastline.
- This is how we find present-day Las Palmas as part of that natural setting. In sum, these are some of the geographical assets which have provided and continued to provide this site with extraordinary financial, environmental and landscape beauty.

THE SEA FROM THE CITY
Las Palmas de Gran Canaria, a city in the sea. Since its birth, it has been constantly imbued with the scent of the sea and the murmur of the waves. For centuries the city looked only to the east, and later also to the west. Here the onlooker's gaze, whether scanning the horizon or glancing lazily, always drifted downwards to the dreaming plain. The affections and emotions of our island-dweller have always been attached to that sea. For centuries, due to different external situations, the inhabitants were subject to fear, hope, surprise, farewells, panic, pain, overcoming problems, happiness, cunning, love, mistrust... In the day-to-day life of this place sails, steam, ships, horizons, the



La ciudad de Canarias y sus puertos, en *Pascaert van de Noord Oost hoek van Groot Canarien*. De Johannis van Keulen, en *De Grootte Nieuwe Vermeerderde Zee Atlas ofte Waterwerelt*. Amsterdam, 1682 (colección particular)
The city of Canarias and its ports, Amsterdam, 1682

Vista aérea del istmo de Guanarteme y de la dársena interior del Puerto de La Luz a fin de los años '80
Aerial view of Guanarteme isthmus and of the inner marina in Puerto de La Luz, late '80s



El área urbana del Puerto de La Luz
The urban area of Puerto La Luz

La terminal de contenedores del Puerto de La Luz
The terminal containers of Puerto de La Luz

Infraestructuras del Puerto de La Luz, con la vela blanca de la estación de autobús a la derecha
Port infrastructures of Puerto de La Luz with on the right the white cover of the bus terminal



acantilados, rompientes, bahías. Las Canteras, Acaravanas, La Laja, El Rincón, El Confital, perímetro de La Isleta..., todo reliquias intocables.

- Isleta, miniatura de isla, como hija nueva y pequeña de la vieja Tamarán, engendradora del rasgo geográfico más determinante de la fisonomía de Las Palmas: aquél lánguido y movedizo istmo arenoso que separaba y unificaba mares y rumbos en aguas oceánicas.
- Plataforma de la terraza costera que sirvió de soporte a la primera ciudad, siempre tendida junto a playas de una dilatada orilla.
- Océano, paciente y despejada planicie confortadora de la incansable urbe. Naturaleza virgen que permite sentir la autenticidad del planeta. Fuente creadora de nuestro visible y palpable bienestar.

Así, formando parte de ese marco natural hallamos Las Palmas del presente. En suma, estos vienen a ser algunos de los activos geográficos que le han dado y le pueden seguir proporcionando extraordinaria valoración económica, ambiental y paisajística a este lugar.

EL MAR DESDE LA CIUDAD

Ciudad en el mar es Las Palmas de Gran Canaria. Desde que fue alumbrada su existencia ha estado envuelta en olores de mar y murmullos de olas. Durante siglos la ciudad se asomaba únicamente hacia el levante, después – además – hacia el poniente. Aquí la mirada, oteadora o sedante, siempre terminaba por descender a la soñadora llanura. A ese mar han estado apegados los afectos y emociones de nuestro isleño. Durante siglos, a consecuencia de situaciones diferentes de origen externo, se sintió dominado por el temor, la esperanza, la sorpresa, la despedida, el pánico, el dolor, la superación, la alegría, la picaresca, el amor, la desconfianza...

En el vivir de este lugar la vela, el vapor, el barco, los horizontes, el azulino y tendido espejo siempre han estado presentes en el paisaje de su existencia. Por mar – con el debido retraso y por entregas – llegaban las noticias del reino, las ideas nuevas que circulaban por esos mundos, el invento desconocido, libros prohibidos, religiones inquietantes, epidemias, obras de arte, la medicina salvadora, “género” nunca visto, correo que ya no se esperaba, navegantes, marineros y turistas convalecientes, alimentos y plantas exóticas, hombres de negocios, la semilla nueva que cambiaría el futuro...

La inagotable llanura azul aquí envuelve y abarca toda la mirada. Levantar la vista es encontrarse con un mar atribulado o luminosamente radiante... inesperado cada día. Antes, desde una ventana en una casita de los Risco, una azotea en la achatada ciudad, desde el puesto del vigía, los campanarios, la finca de labranza en las afueras, las almenas de alguno de los “castillos”, en los miradores de casas pudientes o desde las calles y barrios en escalera de la

ciudad... al final se encontraba el mar de siempre. En la ciudad de hoy, a pesar de las invidencias urbanas que nos hemos levantado y padecemos, sabemos – se siente – que el mar sigue ahí, que continúa aguardándonos para ser vivido.

LAS PALMAS: ¿UNA CIUDAD Y UN PUERTO?, ¿UNA CIUDAD CON PUERTO? O ¿UN PUERTO CON CIUDAD? CUESTIONES DE RELACIÓN, ESCALA, PROPORCIÓN Y PAISAJE

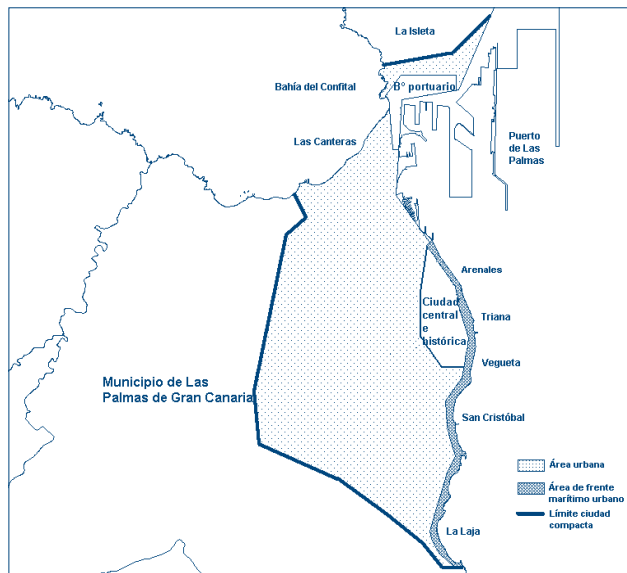
Aquí hemos heredado un espacio que es puramente portuario, en contacto con otro urbano de marcada vocación marítima. Constituyen los componentes de una pareja que no ha estado caracterizada por la unicidad ideal o fundición armoniosa. No, aquí cada uno es uno. Desde hace más de un siglo ambos tienen una existencia en constante expansión superficial y en volumen. Una y otro vienen experimentando permanentes renovaciones en sus aspectos o paisajes. El resultado es un conjunto habitacional y productivo muy dinámico y cambiante, en el que imperan las reincidentes metamorfosis sobre la sedimentación reposada.

La evolución moderna seguida por este puerto, a consecuencia del paso de un tráfico externo a la isla e internacional, en las rutas entre Europa, América, África y Asia, lo convirtió desde fines del XIX en un muy importante puerto atlántico de escala. Ello, en el fondo, nos explica bien esa tendencia a una existencia y a un desarrollo físico independientes que han caracterizado a este puerto con respecto a la ciudad de la que es vecino. En las circunstancias actuales parece preferente que este puerto sea tomado con soluciones de integración atinada en el “todo”, urbano-marítimo, que es Las Palmas de Gran Canaria. No es adecuado que por más tiempo se desenvuelva como un ente desmarcado, que mantiene distancias con la ciudad a la que pertenece. A este puerto no le corresponde una existencia “por libre”, pues ya no es aquél puerto en medio de un lugar deshabitado o “desurbano”, como lo fuera hasta fines del siglo XIX. Lo constatable, hasta la década de los setenta del siglo XX, es que el puerto de La Luz supo resolver de modo afortunado su propio crecimiento: se limitó a que sus diques y muelles despegaran de la costa sur de La Isleta o desde aldeaños próximos, siguiendo direcciones norte-sur principalmente, y estableciendo su geografía de servicios en un contorno recogido, en el extremo norte de la ciudad y dentro de un área contenida por la militarizada Isleta. Juzgamos muy importante profundizar que este puerto de Las Palmas, como conjunto de infraestructuras portuarias, instalaciones terrestres y ocupador de extensiones marítimas y terrestres, no debería tomarse sus expectativas de crecimiento sin límites, de manera que pueda ocasionar un desquiciamiento estructural con respecto a la ciudad a la que va unido. El puerto de Las Palmas es parte integrante de ésta, es una parte muy importante – la más, seguramente

stretched-out azure mirror have always been present in the landscape of its existence. News arrived by sea – with the appropriate delays and in installments – from the mainland, the new ideas circulating in the world, the inventions, the unknown, forbidden books, disturbing religions, epidemics, works of art, cure-all medicine, “goods” we had never seen, mail we no longer expected, seafarers, sailors and convalescent tourists, exotic foods and plants, businessmen, the new seed that would change the future... The unending blue flatness here surrounds one and reaches out as far as the eye can see. To lift one’s gaze is to meet with a sea either troubled or radiant with light, each day unexpected. Before, from a window in a little house, a flat roof in the low city, from the lookout, the bell towers, the farmhouse in the outskirts, the battlements of one of the “castles”, in the viewpoints of wealthy houses or from the streets and steep hillside districts of the city, but in the end one always finds the eternal sea. In today’s city, despite the visual urban barriers that we have raised and must suffer, we know – we can feel – that the sea is still there, and continues to wait for us to come and live it.

LAS PALMAS A CITY AND A PORT, A CITY WITH A PORT OR A PORT WITH A CITY? QUESTIONS OF RELATIONSHIP, SCALE, PROPORTION AND LANDSCAPE
Here we have inherited a purely port space, in contact with another urban area with a clear maritime vocation. These are the components of a couple which is neither the result of an idealised unity nor a harmonious marriage. No, here each one is separate. For more than a century both have existed in an area that is constantly expanding in area and volume. One and the other are experiencing permanent renewals in their appearance or landscapes. The result is a very dynamic and changing whole in living and productive terms, in which repeated metamorphoses occur on the sediment. This has given way to “another” modern city, “the last one” of the 20th century and drastically different from the previous historical one (15th to 19th centuries), and among which there predominates a rare contrast as to the concept of city and

urban aesthetics. That expression of two juxtaposed cities was helped along by the economic boost which the city has always received from its port of La Luz, since it was turned into a shelter port from 1883. The modern development followed by this port, as a result of the flow of external and international traffic to the island, on the routes between Europe, America, Africa and Asia, turned it from the late 19th century into a very important Atlantic stopover port. In essence, that clearly explains the trend towards an independent existence and physical development which have characterised this port with respect to the city which is its neighbour. In the present circumstances it seems preferable for this port to be developed with integrating solutions, correctly aimed at the “overall”, urban-maritime whole, which is Las Palmas de Gran Canaria. It is no longer appropriate for it to carry on being developed as a separate entity, keeping its distance from the city to which it belongs. This port does not need a “free-standing” existence, as it is no longer that port stuck in the middle of an uninhabited area, as it was up to the end of the 19th century. Not to consider this now would be a costly and anti-aesthetic error. It can be observed, up to the 1970’s, that the port of La Luz was capable of solving its own growth in quite a fortunate way: it did no more than make sure that its seawalls and wharves reached out from the southern coast of La Isleta or from neighbouring areas, mainly on a north-south axis, and establishing its services area in a secluded zone, at the northern tip of the city and within an area contained by the militarised Isleta. We feel it is very important to specify that this port of Las Palmas, as a group of port infrastructures, land facilities and an occupant of maritime and land extensions should not base its growth forecasts on a limitless expansion, leading to a lack of structural awareness with respect to the city to which it is united. The port of Las Palmas is an integral part of this, a very important part – probably the most important –, but that is no reason why it should exist on the city. Here geography, port, city and landscape touch and come closer to each other, but this must be



Plano del borde de la ciudad portuaria de Las Palmas
Map of the port-city's edge of Las Palmas

–, pero no por ello debe existir sobre ella. Aquí geografía, puerto, ciudad y paisaje se tocan y se hacen unos a otros, pero esto debe realizarse con muchísima sabiduría. Ante su futuro este puerto tiene que aceptar que su crecimiento tiene límites precisos, que vienen impuestos por el emplazamiento físico que ocupó dentro la isla y por la dimensión y poblamiento de la comarca geográfica en la que se inserta. Por consiguiente, en la bahía de Las Palmas tiene unas posibilidades de expansión claramente finitas.

- El puerto no debe fagocitarse La Isleta, ni toda ni parte alguna más. Por lo tanto, la tradicional y permanente eliminación de La Isleta (tomada siempre como espacio marginal sin valor vital para la ciudad), debe acabarse. La Isleta toda debe quedar respetada por la Ciudad, por Defensa y por el Puerto como lo prescribe la Ley. En consecuencia, vemos que la posibilidad de crecimiento nuevo del puerto hacia el norte debería llegar hasta la península del Nido y la baja del Palo.
- Marítimamente, en cuanto a aumento de más longitud de línea de atraque y dársenas nuevas en dirección sur, lo mejor será no sobrepasar la prolongación ya acabada del dique Reina Sofía, el límite sur actual del León y Castillo y la actual dársena de embarcaciones menores, sin superar los dos rompeolas ya existentes.
- Cualquier dimensión más allá de esos límites amenaza con indeseables desequilibrios en el conjunto y mutilaciones en la calidad ambiental y paisajística de Las Palmas como ciudad abierta al mar.

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL FUTURO FRENTE MARÍTIMO DE LEVANTE DE LAS PALMAS

Desde el vértice norte del istmo de Guanarteme hasta la Marfea por el sur, se reconocen diversas zonas de ciudad con historias e idiosincrasias urbanas diferenciadas. Mis



28

posibilidades me permiten sólo hacer unas someras consideraciones.

- Un frente marítimo urbano-portuario: que corresponde a la recualificación de la zona portuaria de la Isleta y del Istmo hacia el sur.

Como opinan muchos, este sector del istmo encierra una magnífica posibilidad de dotar a la saturada zona del Puerto e Isleta de un nuevo espacio urbano, libre de construcción edificatoria y con una solución de paisaje urbano que acentúe el carácter de ciudad portuaria y de deleite de sus “dos” mares, representativo de lo que allí fuimos en un pasado. Que llegara a poner sin solución de continuidad – allí donde ahora existen manzanas edificadas y mediante un paseo con perspectiva urbanística desahogada y artística – la bahía del Confital y el paseo de Las Canteras con la bahía de las Isletas y el nuevo frente urbano-portuario, rescatando así el primigenio sentido geográfico de nuestro istmo. Sin embargo, desafortunadamente, esta posibilidad ha sido impedida por ahora.

Pueden resultar interesantes las ideas de los proyectos en curso que dan un tratamiento relacionador al conjunto de dársenas y muelles hasta ahora urbanamente inconexos, y sin un uso portuario en tráfico de mercancías en el futuro, pero que dado la personalidad que tuvo históricamente esta parte de la urbe con sus primitivos muelles y rada de las Ysletas, sería deseable que mediante soluciones renovadas mantuviera un carácter mixto portuario-urbano

(ambiente de tráfico de pasaje y de deportes náuticos con usos urbanos culturales, recreativos, institucionales, terciarios). Contribuyendo a esponjar el espacio edificado de la zona del istmo y no a recargarlo más de desacertadas arquitecturas. Pensamos en el sector de la dársena pesquera, Santa Catalina, Base Naval, playa preservada de las Alcaravaneras y dársena de embarcaciones menores.

- Frente marítimo exclusivamente urbano: a partir de la dársena de embarcaciones menores hasta san Cristóbal y La Laja.

Es nuestro gran malecón habanero, abierto a un Atlántico natural. Deberíamos seguir atesorando esta personalidad, libre de obstáculos arquitectónicos y transformado sólo por una discreta artificialidad urbana.

Su finalidad urbanística nueva será superar la barrera actual de la vía de circulación rápida de la Avenida Marítima, transformando su escueto paseo por nuevas soluciones de bulevares marítimos que se alejen del tráfico de la ciudad. Parece que lo adecuado sea un uso exclusivamente peatonal, para goce contemplativo y de balconadas o bulevares marinos. Destinado a las formas tradicionales de disfrute local del mar: paseos contemplativos, contacto abierto con vistas sobre el mar, seguimiento de la navegación y deportes náuticos, respirar y sentir el Atlántico como *marineros en tierra*, etc. Esto, juzgamos, es lo que debe imperar.

Podría ser favorable llevar a cabo algunas muy limitadas



done with a great deal of wisdom. Faced with its future, this port has had to accept that its growth has precise limits, imposed by the physical site that it occupied within the island and because of the size and population of the geographical district of which it is a part. As a result, its possibilities of expansion in the bay of Las Palmas are clearly finite.

- The port must not eat up La Isleta, neither all of it nor any more parts of it. Therefore, the traditional and permanent elimination of La Isleta (always taken as a marginal space with no vital value for the city) must come to a stop. La Isleta as a whole must be respected by the city, by the Ministry of Defence and by the port following the Law. As a result, we see that the possibility for new growth of the port towards the north should reach the El Nido peninsula and the Baja del Palo.

- In maritime terms, to increase the length of the berthing line and new docks to the south, the best approach would be not to go further than the already complete extension of the Reina Sofía wharf, the current southern limit of the León y Castillo and the current dock for smaller vessels,

without going beyond the two existing breakwaters.

- To plan a larger size beyond these limits poses a threat of undesirable unbalances in the overall structure and would mutilate the environmental and landscape quality of Las Palmas as a city open to the sea.

Some considerations on the new seafront of Las Palmas in times of great responsibility

From the northern vertex of the isthmus of Guanarteme up to the Marfea in the south, one can discern different areas of the city with their own clearly differentiated histories and idiosyncrasies. Here I am limited to making some brief comments.

- An urban-port seafront: corresponding to the reclassification of the port area of la Isleta and the Isthmus towards the south.

As many agree, this sector of the isthmus holds magnificent possibilities to provide the overcrowded port and Isleta zone with a new urban area, free of buildings and with an urban landscape solution that would accentuate the character of city port and provide a possibility to enjoy its "two" seas, representative of what we once were. It could

provide a solution of continuity – where there are currently built-up blocks using a promenade with a spacious and artistic urban perspective – the bay of El Confital and the promenade of Las Canteras with the bay of Las Isletas and the new seafront-port, thus recovering the original geographical sense of our isthmus. This possibility has however been prevented for now.

It could be interesting to consider the ideas of certain projects underway that use an approach related to the ensemble of docks and wharves which up to now were unconnected in urban terms, with no prospects for future port use for goods traffic, using solutions of connecting walkways to generate recreational water and land areas. This could involve reusing the port areas which are there in fact, but without filling them with any new buildings except those special public buildings used for institutions, museums, cultural and sports complexes, or similar. We are thinking of the sector of the fishing dock, Santa Catalina, Naval base, sheltered beach of Las Alcaravaneras and dock for smaller vessels.

- Exclusively urban seafront: from

the dock for smaller vessels up to San Cristóbal and La Laja.

This is our great Havana jetty, open to a natural Atlantic. We should continue to amass this personality, free of architectural obstacles and only transformed by a discreet urban artificiality.

Its new urban purpose will be to overcome the current hurdle of the fast highway of the Seafront, transforming its narrow walkway through new solutions of maritime boulevards far from the city traffic. It would seem that the right approach would be for it to be used exclusively as a pedestrian way, for enjoying the views and rows of balconies or seafront promenades. It would be aimed at the traditional ways the local people have of enjoying the sea: contemplative walks, open contact with views on the sea, following shipping and water sports, breathing and feeling the Atlantic like sailors on dry land, and so on. We feel this is the approach that must be borne in mind.

It could be favourable to carry out a few very limited urban actions, on the basis of select landscape "icons" to reflect the symbolic character of each area, clearly located in four possible areas, which should in no way denature



30

the sense of what we have mentioned above:

- The traditional park and old urban-port front of the old San Telmo wharf. Here we are very cautious about the possible location of a new operative wharf for major maritime passenger traffic, because we doubt whether the port infrastructures and urban functionality are really ideal.
 - The outlet of the Guinguada dry river bed.
 - The old San Cristóbal fishermen's district, its historic castle and its small fishing sheltering port,
 - La Laja beach with its current appearance of beach and free inlet, in a semi-natural state, but improving its services and installing ideal urban amenities.
- It may be a point of inspiration to mention that in the not too distant past of this city, three civilising "landscape milestones" stood out on its urban skyline: the black bell towers of the cathedral of Santa Ana and the Torre de la Audiencia tower in Vegueta, the military platform of the mountain of San Francisco with its maritime signal lights to guide the difficult disembarkations in the San Telmo wharf and the La Isleta lighthouse. It is just that... a sense of measure

and appropriateness dominated the natural wisdom of the time. In conclusion, it would be desirable for the layout of the new seafront of the city of tomorrow to be brought about through "friendly" "soft" pedestrian solutions, in terms of urban and road developments, and based upon new urban landscapes open to the sea. In any case, a continuous effort must be made to avoid a new screen of architectural constructions, be they mass, semi-mass or one-off, from robbing the city of its enjoyment and open and "total" contemplation of our free Atlantic. The new visual perspectives should not be blocked by intrusive buildings. This city should now have banished the era of buildings that stood out for their height or gigantic proportions so clearly out of step with the scenic landscape we have here. It is interesting to note here that the urban image that was representative of Las Palmas, contemplated from outside, was that of a city spread extensively along the seashore, precisely because of its intense desire to look at it and enjoy it from the front row. This old public use of the citizens'

possibilities of the sea, in the new areas and landscapes of the future seafront of Las Palmas, must be fully guaranteed. Any projects carried out for that new seafront should be deeply imbued with the identity of things here port, sea, geographical scenario, personality of districts, light and horizons. In other words, it depends upon how important they are for the life of the inhabitants here. It is not a matter of choosing spectacular solutions to try to please people from abroad, but of making a new city with the capacity to cause emotions and which is first and foremost pleasing to those of us who live here, so that we can continue to be what we are. It will be important to capture that feeling and living of the sea, emotionally and intimately, felt by the dwellers of this island. With that peculiar character of taking this peaceful quality of port and marine existence, not materialised in gigantic overpowering and crowded architectural and urban forms. No, Las Palmas has vitally become a pleasurable city of restrained architectural volumes. The "taste" for brutality and architectural stodginess has been and continues to be an operation

of recent times, foreign to this place and brought about through the renunciation of our governors, unfortunate circumstances of great population increases and the exploitation of great speculative operations. A look towards the future takes us even further towards an interminable architectural overcrowding as well as an approach at loggerheads with the scenario and landscape that we have here. There is no doubt that we are facing a great opportunity for the present urban appearance of Las Palmas to be reshaped. Let us be restrained and responsible, so that we do not let this opportunity slip through our fingers. Let us set a model of a contained city as our objective. Las Palmas de Gran Canaria, with its neighbouring municipalities, needs urgently to set itself a model of a city whose size is drastically contained. And the same goes for the increase in development on the island of Gran Canaria; to spread this over time would in many respects mean ruining ourselves even though it may appear to be the opposite. ... How right was Baudelaire when he wrote in *Les Fleurs du Mal*: "Alas, a city changes shape faster than a mortal's heart".

intervenciones urbanas, a base de selectos “iconos” paisajísticos que reflejen el carácter simbólico de cada zona; muy localizadas en cuatro posibles áreas, y que en nada deberían desnaturalizar el sentido de lo anteriormente expresado:

- El tradicional parque y antiguo frente urbano-portuario del viejo muelle de San Telmo. Aquí nos parece inadecuada la posible ubicación de un nuevo muelle operativo para gran tráfico de pasajeros, por razones de dudosa idoneidad de infraestructuras portuarias y de funcionalidad urbana.
- La desembocadura del barranco Guiniguada.
- El viejo barrio de pescadores de San Cristóbal, su histórico castillo y su puertito de refugio pesquero.
- La playa de La Laja con su actual aspecto de playa y ensenada libre, en estado seminatural, pero mejorada en servicios y amueblamiento urbanos idóneos.

Sirva de posible inspiración el dato de que en el pasado no muy lejano de esta ciudad, tres “hitos paisajísticos” y civilizadores sobresalían en su skyline urbano: los negros campanarios de la catedral de Santa Ana y la torre de la Audiencia en Vegueta, la plataforma militar de la montaña de San Francisco con su semáforo de señales marítimas para guía de las difíciles maniobras en la caleta y muelle de San Telmo y el faro de La Isleta. Sólo eso... medida y oportunidad dominaban la sabiduría natural de la época. En conclusión, la conformación del nuevo borde marítimo de la ciudad de mañana será deseable que se efectúe por medio de soluciones peatonalizadas “amables” y “blandas”, urbanística, arquitectónica y viariamente, y a base de nuevos paisajes urbanos abiertos al mar.

De cualquier modo, siempre impidiendo que una nueva pantalla de construcciones arquitectónicas masivas, semimasivas o puntuales hurten a la ciudad el disfrute y contemplación abierta y “total” de nuestro puerto y Atlántico. No deben haber estorbos de edificación en las nuevas perspectivas visuales. En esta ciudad debería haberse arrinconado ya la época de edificaciones “singulares” en altura o de dimensiones mamotréticas claramente desacordes con el paisaje escénico de aquí. Sirva de referente que la imagen urbanística que fue representativa de Las Palmas, contemplada desde el exterior, era la de una ciudad extensamente tendida a orillas del mar, precisamente por su intenso deseo de mirarlo y gozarlo en primera fila. Este uso público antiguo de las posibilidades ciudadanas del mar, en los nuevos espacios y paisajes del futuro frente marítimo de Las Palmas, debe quedar plenamente garantizado.

Los proyectos que se lleven a cabo para ese nuevo frente marítimo, deberían empaparse profundamente de la identidad que aquí adoptan las realidades puerto, mar, escenario geográfico, personalidad de barrios, luz y horizontes. Esto es, en el cómo cuentan para la vida de los habitantes de aquí. No se trata de elegir soluciones espectaculares que busquen gustar a los que pudieran venir

de afuera, sino de hacer una nueva ciudad con capacidad de emocionar y que guste en primer lugar a nosotros, los que vivimos aquí, para poder seguir siendo lo que somos. Se habrá de captar ese sentir y vivir el mar, afectiva e intimamente, que tiene el isleño de aquí. Con ese carácter propio de tomarnos esta sosegada calidad de existencia portuaria y marina, no materializada en formas arquitectónicas y urbanísticas colosalistas, apabullantes y amontonadas. No, a Las Palmas vitalmente le ha ido una ciudad de volúmenes arquitectónicos comedidos, aplacerada. El “gusto” por el brutalismo y amasotamiento arquitectónicos ha sido, y es, una operación de los últimos tiempos, extraña a este lugar y traída a cuenta en medio de la renuncia de los gobernantes de aquí, de desafortunadas circunstancias de elevado aumento de población y del aprovechamiento de promotores de grandes negocios especulativos. Una orientación hacia el futuro así nos lleva, todavía más, a un hacinamiento arquitectónico interminable además de antagónico con el escenario y paisaje que aquí disponemos. Las Palmas ha contado, y cuenta, con profesionales del urbanismo y de la arquitectura muy capaces y con sensibilidad por la excelencia del resultado, hay pruebas y muchos lo admiramos. De ellos, y en parte de todos, depende la ciudad futura que se forje. La sociedad de aquí manifiesta ahora, por fortuna, una muy militante opinión crítica a la ciudad que se hace, pero de ningún modo debemos cerrarnos a las actuales vanguardias estéticas en Arquitectura. Las Palmas de hoy – como ya lo hizo antes – debe sintonizar con la época que nos toca vivir y acierta cuando acoge creaciones arquitectónicas postmodernas bien concebidas e integradas, enriquece entonces el patrimonio urbano de todos. Es normal que además de conservar se favorezca el “reinventar” la ciudad que hemos hecho. Pero la delicadeza y la oportunidad seguirán existiendo, y el espíritu del lugar y su marco escénico tienen significado. No veo que la ciudad haya ganado cuando se crea arquitectura neutramente.

No hay duda, estamos ante una gran oportunidad para mejorar una parte del aspecto presente de la ciudad. Seamos creativos, medidos y responsables... que no se nos vaya esta vez de las manos. A Las Palmas de Gran Canaria, con sus municipios vecinos, le urge ponerse como horizonte un modelo de ciudad de dimensión drásticamente contenida. Y por lo que se refiere al aumento de urbanización en la isla de Gran Canaria, ídem de lo mismo; dilatarlo en el tiempo es – en muchos aspectos – arruinarnos aunque parezca lo contrario. ... Que gran verdad decía Baudelaire cuando escribió en Las Flores del Mal: “Cambia de una ciudad la forma, ¡ay!, más deprisa que el corazón de un mortal”.