

# “La línea construida”

## LO PORTUARIO

La ciudad-puerto de Las Palmas de Gran Canaria ha poseído siempre una situación marítima idónea, a medio camino entre Europa y América o África, fruto de la cual, desde el siglo XIX, ha ido produciendo un territorio cambiante. En el paisaje portuario es donde más directamente confluyen naturaleza, artificialidad, industria, relaciones con el mar, arquitecturas portuarias... sin aparecer una forma clara predefinida, más bien de acuerdo a las condiciones topográficas, climáticas o culturales, pero con formas abstractas que se perciben cotidianamente en las ciudades-puerto, y que nos descubren nuevos paisajes en continuo movimiento, con sus variados sonidos industriales.

“Ambas, arquitectura y música, ... trabajan en la frontera y dan forma y determinación a esa frontera en tanto que frontera: la música, abriendo un espacio cultivado y formado por donde conducir el movimiento, el fluido temporal o el ‘eje de sucesiones’; la arquitectura abriendo y cultivando, o dando forma y determinación al espacio mismo, a eso que reposa en sí, a esa dimensión del topos que se desprende del cerco del aparecer.”

Los paisajes portuarios están por reinterpretar, hasta hace poco eran lugares poco queridos, misteriosos, no transitados, pero están pasando a ser lugares de ocio, producción... teniendo un gran peso en la estructuración de la ciudad.

## CIUDAD-PUERTO DESDE EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO

Fruto de los resultados obtenidos en las experiencias docentes llevadas a cabo por la Sección de Arquitectura y Ciudad (SAC) durante los cursos académicos de los años 1992/93 y 1993/94 y que atendían al título general “Ciudad-Puerto” de Las Palmas de Gran Canaria, nos parece apropiado situar el marco físico y conceptual que rodearon al desarrollo de los trabajos y que dieron lugar a establecer y seleccionar las primeras hipótesis acerca de la ciudad-puerto. La Ciudad Isla o la Isla Ciudad, es decir el lugar o los lugares interiores que define el continente que encierra todas las relaciones topológicas, funcionales, sociales o de cualquier orden y que se dan en un espacio como para admitir la convención, de que los fragmentos que lo forman, en el final, sólo se entienden, a su vez, desde esta realidad mayor que los comprende. La Ciudad-Isla, decimos, se presenta como el principal elemento de referencia que puede explicar, sin excesivo detenimiento, las escalas y los contenidos de los proyectos arquitectónicos.

Mientras tanto, la ciudad y el puerto se superponen, acaparando actividades de orden territorial y dándose por ello en estos lugares, los mayores grados de sobreexposición, ensamble y complejidad funcional. El Puerto, como equipamiento funcional, es bastante

## “The Constructed Front”

Juan M. Palerm Salazar,  
Pedro Romera García

### THE PORT

The port city of Las Palmas de Gran Canaria has always enjoyed an ideal maritime position, situated mid-way between Europe, America and Africa; this has led, starting from the 19th century, to vast changes to the land. The port is a clear combination of natural and artificial, industry, relationships with the sea, port architecture... no pre-set form is apparent, on the contrary: changes are dictated by topographic conditions, climate and culture, yet through abstract forms that are perceived on daily basis in port-towns with their continuously moving landscapes alongside the different sounds of the industries they host.

“Both architecture and music, ... work upon the perimeter and give the perimeter its own shape and determination: music, by opening up a cultivated and well-established space where the movement, the fluid of time or the ‘echo of succession’ can move along; architecture, by opening up and cultivating or giving shape and definition to the space itself, to this which exists in itself, to this dimension of the topos that departs from the circle of the apparent.”

Port landscapes need to be re-interpreted: until not long ago they were unfamiliar places, mysterious and little frequented. Today, they are becoming centres of leisure and production and have an essential role in a city's structure.

### THE PORT-TOWN AND THE PROJECT PHASE

Subsequent to the results achieved during the teaching experience carried out on behalf of the Architecture and Town Planning Section (SAC) during the courses of the academic years 1992/93 and 1993/94 under the general title of “Ciudad-Porto” (City-Port) of Las Palmas de Gran Canaria, it seems to us to be appropriate to establish the actual and conceptual framework that supported the development of the works and that led to the establishment and selection of the first hypotheses as regards the city-port.



29

Vista aérea de la ciudad-puerto de Las Palmas de Gran Canaria, 1997  
Aerial view of the port and city of Las Palmas de Gran Canaria, 1997

Vista aérea de Las Palmas de Gran Canaria, desde el barrio de Vegueta hasta La Isleta, 1963  
Aerial view of Las Palmas de Gran Canaria, from the Vegueta area towards La Isleta, 1963

Vista aérea del  
Puerto de la luz y la  
Ciudad, 1996  
Aerial view of Puerto  
de la luz and the city,  
1996



30

responsable de la existencia de la Ciudad-Isla, y el área donde se asienta, de alguna manera representa y resume las tres actividades más capaces de mantener nuestro modo de vida; que es tanto como decir nuestra Ciudad, y que como se sabe son; el sector industrial y de transformación, cuya máxima expresión es la gran instalación portuaria; el segundo sería el sector mercantil y de intercambio; representando, por el parque comercial de la zona, de gran tradición y necesitado, a su vez, de una profunda transformación; y por último, el ocio, también en decadencia, producida, entre otras, por la competencia que establecen diferentes equipamientos. Este es pues, nuestro escenario de intervención, que desde la perspectiva de la Ciudad-Puerto-Isla, podemos convenir en su pertinencia, más precisa quizás, a un cuadro propiamente Arquitectónico. Porque la escala y la categoría de las cuestiones en juego, como veremos después, no necesitan de operaciones muy alejadas de la disciplina, que como todos sabemos, es muy capaz de soportar las actividades y tensiones de todo orden, que le asigna la estructura funcional de la Ciudad. Porque si con anterioridad, advertimos de la imprescindible necesidad de contar con la razón geográfica, para atravesar todo el fondo de la idea de Ciudad-Isla, de igual manera, para poder dar sentido a las acciones a desarrollar en el Puerto, de nuevo y en el curso de esta misma lógica, nos es necesario remitirnos a consideraciones de lugar y sitio donde poder dar cuenta cabal, de unas operaciones, que se asientan principalmente, sobre un caso de expresa singularidad geográfica, y que se eleva, a nuestro entender, por encima de cualquier otra consideración de carácter funcional, morfológico e incluso social. El Istmo de Las Palmas de Gran Canaria se yergue, entonces, como el primer y más claro estructural, que lejos de ser una simple curiosidad propia de los accidentes telúricos, pasa a jugar e impulsar cualquier tipo de operación urbana que no quiera obviar cuáles son las auténticas claves del proyecto de la gran Ciudad. La historia de las formas de ocupación de este lugar único e irreplicable nos enseña sobre cuanto patrimonio, depositario de energías de transformación definitivas, ha sido dilapidado desde la dejadez y la incapacidad que no permiten ver, ni interpretar que la simple, reproducción y mimesis de los esquemas y recetas de los trazados y partición del suelo al uso, no son capaces, de explotar el fantástico depósito de fuerzas en presencia. La situación del Istmo en el encuentro de dos Mares, que hoy en día se resuelve, a través de, la presencia de dos universos bien diferenciados, como el de ocio de los bañistas y paseantes, por un lado, y la gran maquinaria industrial y de transporte que representa el Puerto, por el otro, no hace sino confirmar el criterio de simplicidad funcional con que se ha abordado un área como esta, y donde en ambos sectores se dan y por separado, con una casi nula coincidencia, actividades, usos y relaciones urbanas de

The City Island or the Island City refers to the inside place or places that make up the receptacle that encloses all types of topological, functional and social relationships occurring within a space, and that somehow admit the conventional view whereby the fragments it is made up of can only be understood starting from this larger fragment of reality that includes them all. The City-island is the main reference point that can provide a clear and not excessively detailed explanation the vastness and the contents of architectural projects.

In the meantime, city and port overlap, undertaking territorial activities whereby these places witness a greater degree of functional over-exposure, intersection and complexity. The functional function of the Port makes it quite responsible for the existence of the City-Island, and the area it is established in somehow represents and summarises the three activities that most of all can maintain our life-style, that is our City. They are, ostensibly, industry and processing sectors, whose greatest expression is the port structure itself; trade and commerce, represented by the area's trade park that in itself a long-standing tradition, albeit requiring, to some extent, a form of renewal; and finally leisure, also going downhill, that is the product of the competence provided by the different structures. Seen from the point of view of the City-Port-Island, this is the backdrop for our intervention: it is perhaps more in tune with an architectural framework, as the vastness and the type of issues to be considered, as will be stated below, require a set of actions that are closely connected to this discipline, that can clearly support all types of activities and tensions that are required by the functional structure of the City. Before all else, it is clearly necessary to consider the geographical situation in order to fully consider the idea of the City-Island, and also to provide meaning to the actions that will be carried out in the port. Furthermore, from this standpoint, it is necessary to stop and consider the place and location that can provide the maximum result for a number of operations that respond to singular geographical conditions and that we believe must be

considered before all else, be it functional, morphological and even social in nature. The isthmus of Las Palmas de Gran Canaria is the first and clearest notable structural condition: it is more than a simple curious result of telluric movements, it must be the basis for deciding upon and promoting all types of town planning operations aimed at fulfilling the authentic endeavours of the City's project. The history of the settlement of this unique and singular place teaches us a lot as concerns the depletion of a heritage, that bears witness to transforming energies, due to the negligence and the incapacity that did not allow our predecessors to see or understand that the simple reproduction and mimesis of the patterns and outlines of the land's tracks and partitions are unable to fully exploit the enormous amount of forces deposited here.

The situation of the isthmus and the meeting point of two sea fronts that has today been settled through the existence of two very different worlds – the leisurely world of the beaches and holiday makers on the one hand and the large industrial and transport machine represented by the port on the other – fully confirms the functional simplicity of the criterion used to face an area such as this: different sectors are clearly separated and there is almost no correlation between activities, use and urban relationships that have a different capacity and character depending on the role that each has been assigned by an urban structure that recognises in them the largest productive and creative force of the whole town. Yet it is the trade activities and the road infrastructures that integrate and somehow relate the two worlds that ignore one another, and therefore become the only means of continuity and support that can justify the previous ones.

The need to overcome these closed compartments favours the understanding of the issue itself. It also favours actions whose capacity and characteristics go beyond the distribution models based on the conventional ideas of use and function. The addition of new and necessary actions aimed at revitalising the situation reinforce the interconnection and overlap of the space parameters that represent productive dynamism and mobility at best.



primera magnitud y variado carácter, propias del papel que les reconoce una estructura urbana, que se da cuenta, de que estamos ante la presencia de los materiales con mayor fuerza productiva y creadora de toda la Ciudad. Pero sin embargo, sólo la actividad mercantil y necesariamente la infraestructura viaria integran y ponen en relación estos dos mundos, desconocidos entre sí, presentándose como las únicas soluciones de continuidad y soporte que puedan dar sentido a las dos anteriores. La necesidad de superar estos compartimentos-estancos, va a favor de tener una comprensión total de fenómeno. Propiciando operaciones, que por su escala y características, no se reduzcan a los estándares de distribución de usos y funciones más convencionales. La aportación de nuevas y necesarias actividades de revitalización no niegan sino que refuerzan la interconexión y superposición de las matrices espaciales que mejor representan al dinamismo y movilidad productivo. Por ser ambiciosos y flexibles instrumentos de dirección urbana, que no se conforman con las particiones rígidas y apriorísticas que se aplican sin mayor reflexión a supuestos sectores incompatibles.

Criterios generales:

- el mar interior como espacio urbano de la Ciudad-Puerto;
- el vacío del mar como elemento de centralización y unificador;
- actuando en el borde se potencia el interior;
- la antesala del puerto como puerta marítima;
- el mar como dominio público;
- la escala paisajística y del barco como escalas ordenadoras;
- transformación del anillo de tráfico interior en vías más urbanas;
- el proyecto como complemento del sistema formado por



Vista interior del Puerto de la Luz, 1996  
Inside view of Puerto de la Luz, 1996

Vista del Muelle del Puerto de la Luz, 2001  
View of the wharf of Puerto de la Luz, 2001

## 32

la Isleta, El Puerto y Frentes Marítimos;

- predominio de la horizontalidad sobre la verticalidad en todo el recinto interior, asumiendo las edificaciones en altura existentes;
- reconocimiento de la estructura de “secciones verticales” en su contacto con el frente;
- separación funcional del puerto industrial del puerto urbano;
- usos principales a introducir: servicios, comercial, hotelero.

### PAISAJES EN MOVIMIENTO

La ciudad y el mar se intercambian materiales y objetos continuamente. Parte de este trueque sucede por el puerto, lugar de flujos permanentes, continuamente el trasiego de barcos cargados sugieren el desprendimiento de un edificio que se aleja con lentitud y deja de pertenecer a la silueta urbana para perderse en la inmensidad del horizonte y volver a formar parte de otra ciudad. Es un continuo préstamo de elementos significativos en el paisaje de los waterfronts.

“... porque cada día de la vida del barco parece cerrar un círculo dentro de la inmensa esfera del horizonte marino. La majestuosa monotonía del mar le presta su similitud y con ella una cierta dignidad. Quien ama el mar ama asimismo la rutina del barco. En ningún sitio se hundan

en el pasado los días, las semanas y los meses más rápidamente que en el mar...”. La línea construida sobre el mar se convierte en un descubrimiento, como un escultor con una pieza de mármol, pero tratando en todo momento abrigar un espacio, construido con materiales de volúmenes compactos, densos, opacos, y sin embargo, tienen la capacidad de llegar a ser cambiantes a lo largo del día. Es un paisaje formado por elementos dispuestos, según movimientos que ordena el plano líquido. Objetos dependientes entre sí que ocupan un lugar atendiendo a las necesidades de crear un espacio vacío dentro del mar. La necesidad de matizar y controlar el contacto con el medio marino es lo que conduce a generar un recinto en torno a una línea, que a modo de coraza protege del entorno tan agresivo en el que se encuentra. Esta opacidad hacia el exterior se refleja en las implantaciones de la gran mayoría de puertos que conocemos, siempre respondiendo a los condicionantes exteriores y a los requerimientos funcionales del interior. Se intenta dominar el límite marítimo por medio de estas construcciones, y en la que además por el propio funcionamiento del puerto, con un gran acopio de contenedores que luego deberán ser distribuidos, se suelen disponer otras instalaciones o máquinas que facilitan la carga y descarga desde el mar a tierra, estas máquinas son elementos característicos del paisaje portuario y lo que es más importante del paisaje de la propia ciudad.



Vista de la Ciudad-  
Puerto de Las  
Palmas de Gran  
Canaria, 2001  
View of the city and  
the port of Las  
Palmas de Gran  
Canaria, 2001

As they are ambitious and flexible planning tools, they cannot simply adapt to rigid and pre-set templates that are applied, without any further debate, to sectors that are judged incompatible.

General criteria:

- internal sea front is an urban area of the City-Port;
- the space provided by the sea is a centralising and unifying element;
- acting on the outline to reinforce the inside areas;
- the entrance to the port becomes the city's maritime gate;
- the sea is jointly owned;
- landscape and boats are the reference scale;
- replace the internal ring-road with urban roads;
- the project is complementary to the system that includes Isleta, the Port and the Sea front;
- prefer horizontal layouts rather than vertical ones in the internal perimeter, taking on existing heights as reference;
- recognise the structure based on "vertical sections" and its contact with the front;
- functional division between industrial and city port;
- main utilities to be introduced: services, commerce, hotels.

#### MOVING LANDSCAPES

The city and the sea continuously exchange materials and objects. This exchange partially takes place through the port that hosts continuous flows, as the continuous coming and going of the boats can be compared to a building that slowly moves away and stops being part of the city's outline as it moves into the vast horizon in which it becomes lost and where it will become part of another city. The landscape of a waterfront is but a continuous exchange of significant elements. "... because each day the life on board the boats closes a circle in the immense sphere of the sea's horizon.

The majestic monotony of the sea gives it this similarity and also some dignity. Those who love the sea, love the routine of the boat.

Nowhere do the days, weeks, months disappear into the past as fast as they do at sea..."

The outline facing the sea is to discover something new, as a sculptor discovers a piece of marble, while trying to plan a space by building it up with compact, dense and opaque volumes. And yet they change

even in just one day. It is a landscape made up of elements that are arranged according to the movements set by the liquid nature of the sea. Objects are interdependent and occupy a space in order to respond to the need to establish empty spaces in the sea.

The need to establish templates and to control the contact with the sea leads us to establish a fence along a line that, just like a suit of armour, protects it from the aggressive surroundings it is located in. This opaque vision of the outside is reflected in the equipment of most known ports, that answer to outside conditions and to the functional requirements of the interior.

The intention is for these structures to dominate the sea. Due to the functional requirements of the port and the great number of containers that need to be distributed within it, the structures will host other installations or machines aimed at simplifying the load and unloading processes from sea to land: this machinery is a characteristic element of the port landscape and, even more important, of the landscape of the city itself.