

Vea la portada de CANARIAS7 de este miércoles 2 de febrero

## El Guinguada, ayer y hoy

Muchos han sido los proyectos y esfuerzos por recuperar este enclave paradigmático de la ciudad, la mayoría de ellos en vano. Ahora, con la propuesta del Ayuntamiento de revitalizar la conexión peatonal y rodada entre los dos barrios históricos -Vegueta y Triana- en torno al cauce del barranco, desde CANARIAS7 repasamos la evolución experimentada en este rincón de la ciudad.



DANIEL HERRERA

Miércoles, 2 mayo 2018, 08:15



Sobre una lengua de agua entre dos barrios nació la ciudad, conformando el Barranco Guinguada el elemento natural característico de esta urbe fundacional. Un cauce de agua más o menos continuo que engalanaba las primeras instantáneas históricas entre Vegueta y Triana. Una depresión que nace en el centro de la isla a unos 1850 metros y que se desarrolla hacia la capital grancanaria en un recorrido

de tan sólo 22 kilómetros, discurriendo desde la Vega de San Mateo hasta el antiguo Real de Las Palmas pasando previamente por Santa Brígida.

Muchas han sido las instantáneas que nos han evocado este cauce apuntalado arquitectónicamente con los genuinos puentes de Verdugo y de Palo, gran parte de ellas rescatadas por el archivo histórico de la FEDAC. Sin embargo, a partir de la década de los 70, la imagen de esta zona de la ciudad cambió por completo con la construcción de la carretera del centro, cubriendo así el barranco y borrando por completo todo atisbo de la desembocadura.

Posiblemente, una de las mayores aberraciones medioambientales que se acometieron en la ciudad y del que todavía quedan heridas urbanísticas pendientes de cicatrizar. Pero además, en torno a 1974, la perpendicularidad de la autovía GC-1 y la conexión con la carretera del norte propiciaron un nuevo impacto visual: la construcción del famoso Scalextric. La solución a un problema de tráfico, no precisamente menor, terminó convirtiéndose en la peor actuación jamás contemplada en el corazón histórico de la ciudad.

Cabe recordar que la existencia de dicha carretera del Norte era cuestionada desde hace décadas, teniendo en cuenta el mayor peso de los túneles de San José y la circunvalación, que había dejado en un flujo más periférico a esta vía.

### **Primeras propuestas**

Los intentos por cauterizar aquellos errores del pasado se empezaron a esbozar en los 80 y a enarbolar en los 90. De esta forma, en 1983, el consistorio capitlano presentó el primer concurso de ideas para recuperar este espacio de la ciudad, aunque los continuos vaivenes políticos llevaron a demorar una solución que apenas ha podido mostrar una serie de pinceladas en la actualidad.

Por el camino surgieron proyectos como el del concurso Madrágora - basado en el plan trazado originalmente por Secundino Zuazo-, la 'Ola de cristal' de Chesa y Mena -creación de una rambla y unir zonas ajardinadas que generaran recorridos peatonales- o el Paralextric de

Ángel Casas, Joaquín Casariego y Vicente Mirallave, entre otros -una ampliación del espacio peatonal del lado de Vegueta a modo de alameda ajardinada, transformando la GC-110 en una calle urbana de tráfico local-.

Todas aquellas ideas se diluyeron por un sinfín de motivos. Hasta que llegamos al conocido Proyecto Guiniguada, una propuesta de José Miguel Alonso Fernández-Aceytuno que llegó a ser la escogida en el Programa Piloto Urbano promovido por la Comisión Europea en 1990. Nació con la intención de «recrear el paraíso posible» en la parte más urbana del barranco. En definitiva, el proyecto se debía vertebrar en tres sectores: Guiniguada Bajo, Jardín Canario y Santa Brígida. Al final quedó abandonada en 2002.



### **La iniciativa de Busquets**

Ya en 2005, el arquitecto Joan Busquets aparece en escena con una propuesta que formulaba la creación de un paseo marítimo ampliando la plataforma costera desde Lady Harimaguada hasta el enlace de Bravo Murillo, además de generar la apertura del cauce desde la calle Obispo Codina conservando los pasos históricos Puente de Palo y Puente de Piedra. Al mismo tiempo, se contemplaba el soterramiento de la Avenida Marítima y la prolongación de la calle Rafael Cabrera conectando Vegueta y Triana.

En paralelo, se llevarían a cabo nuevos aparcamientos en las zonas del teatro Pérez Galdós y el Mercado Municipal, así como obras complementarias como el acondicionamiento del entorno del Teatro y la peatonalización en diversas calles del entorno de la Catedral, sin olvidar el desdoblamiento del barranco en la desembocadura y creación de la plaza del Agua. Asimismo, se ideó una plaza con una gran laguna en la desembocadura del Guinguada y otra en el entorno del rectorado de la Universidad.

El elevado coste del proyecto (166 millones de euros) terminó por tumbar todo tipo de ejecución, salvo la demolición del famoso Scalextric, que se llevaría a cabo en 2006 en pleno mandato de Pepe Luzardo.

Tampoco el feedback entre el gobierno de la alcaldesa con el grupo de gobierno dirigido por Jerónimo Saavedra ayudó a arrojar luz en esta propuesta que terminó muriendo en una serie de surrealistas prórrogas. También es cierto que hasta los trabajos de relleno del Guinguada se elevaban a 25 millones, pero en esos momentos el Ayuntamiento no parecía estar por la labor de desembolsar tales cantidades de las arcas municipales.



### **Semipeatonalización de la autovía**

Ya en la década actual, con el mandato de Augusto Hidalgo, se ha retomado la iniciativa de revitalizar el espacio recuperándolo para la ciudadanía y uniendo los dos barrios en una apuesta por la movilidad

sostenible y universal. En este caso, la opción pasaría por una semipeatonalización de la autovía, reduciendo la calzada para que exista un solo carril en cada sentido, generando así un gran bulvar. La siguiente consecuencia de esta idea sería la consolidación de nuevos estacionamientos -presumiblemente regulados- además de la inclusión de un carril bici. Una fórmula no tan ambiciosa como la del Aceytuno y Busquets aunque más factible a nivel económico.

En paralelo, el Catedrático de Proyectos Arquitectónicos de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC), José Antonio Sosa-Saavedra, redactó una propuesta alternativa fundamentada en la creación de tres accesos peatonales entre los dos barrios históricos. A renglón de su presentación en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, el proyecto se dio a conocer como «asequible» a nivel económico. No haría falta construir puentes de momento, ni canalizar nada. Simplemente demoler las bóvedas que cubren los tramos de bóveda entre puentes. Con carácter provisional (o definitivo) podrían dejarse varias secciones estrechas de las bóvedas actuales funcionando como puentes entre Vegueta y Triana (donde el Puente de Piedra, el de Palo y a la altura del Rectorado). De hecho, las cuatro bóvedas que resultarían del corte de la estructura actual recuerdan mucho lo que ya existió en su día. Ya habría tiempo en el futuro de sacar un concurso para diseñar los puentes.

Esta idea cuenta con el apoyo de asociaciones cívicas como el Gabinete Literario, la propia Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Amigos Canarios de la Ópera, Real Club Náutico de Gran Canaria, Real Club de Golf de Las Palmas, Real Club Victoria, Diputado del Común, Museo Néstor, Hospitales San Roque, Consejo de Gobierno de la ULPGC y Adapa.

En definitiva, cuatro décadas de ideas y debates para intentar reconciliar a la ciudad con esta importante deuda histórica que ha sido el Guiniguada, aún enterrada entre el cemento y el hormigón pero más que presente en la memoria de la sociedad.