

PAISAJE Y ARQUITECTURA EN CANARIAS

**PAISAJE
Y
ARQUITECTURA
EN
CANARIAS**



**PAISAJE
Y
ARQUITECTURA
EN
CANARIAS**

JOSÉ ÉVORA MOLINA

RAFAEL J. PÉREZ ESPINÓS

PEDRO N. ROMERA GARCÍA

JUAN L. TRILLO DE LEYVA

JUAN RAMÍREZ GUEDES

FERNANDO GÓMEZ AGUILERA

MANUEL MARTÍN HERNÁNDEZ

PABLO LEY BOSCH

JUAN M. PALERM SALAZAR

PEDRO L. PÉREZ DE PAZ

MANUEL BOTE DELGADO

El área de cultura del Cabildo de Gran Canaria y la Biblioteca Simón Benítez Padilla agradece la colaboración de los autores de los textos sin cuya generosidad y apoyo no hubiera sido posible esta publicación.

Edición al cuidado de Pedro Romera García.

© de los textos: sus autores.

Reservados todos los derechos de esta edición para el Cabildo de Gran Canaria y la Biblioteca Simón Benítez Padilla.
c/ Pasaje Pedro de Algaba, 2 (Plaza del Pilar Nuevo, Vegueta)
Las Palmas de Gran Canaria. Tlfno. 928312704. Fax. 928315018.

ISBN: 84-607-3795-0.
Depósito Legal: GC-15-2002.
Imprime: Imprenta Pérez Galdós, S.L.

ÍNDICE

Presentación	
José Évora Molina.....	7
Paisaje y arquitectura	
Rafael J. Pérez Espinós.....	13
Paisajes portuarios	
Pedro N. Romera García.....	19
Los paisajes de la memoria	
Juan L. Trillo de Leyva.....	29
Paisajes con figuras	
Juan Ramírez Guedes.....	49
Paisaje de las visitadas.	
Islas, turismo y territorio	
Fernando Gómez Aguilera.....	59
Paisaje urbano y patrimonio	
Manuel Martín Hernández.....	83
Paisajes re-producidos	
Pablo Ley Bosch.....	101
Perfiles sobre el paisaje	
desde el proyecto arquitectónico	
Juan M. Palerm Salazar.....	115
Singularidad y fragilidad ambiental	
del paisaje canario	
Pedro L. Pérez de Paz.....	145
Periferia y descripción	
Manuel Bote Delgado.....	155

Hoy en día, no hay tan clara distinción entre artificialidad y naturaleza, entre el mundo rural y el entorno urbano o industrial, puesto que los sedimentos o huellas generadas por tantas culturas han producido un territorio cambiante, hacen que se deba pensar en un paisaje nuevo, fruto de la intervención proyectual desde una mirada reflexiva, que entiende el paisaje como algo inacabado, complejo y lleno de potencialidades.

En los paisajes portuarios 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 y sus sonidos industriales.

"Somos o buscadores o máquinas. Si el pasado, los automatismos que poseemos, lo que determina la acción, nuestra conducta será estereotipada y rutinaria. Solo cuando permitimos que el futuro guíe nuestra acción, embarcando a nuestros mecanismos en una singlatura desconocida, podemos crear."¹



MAREAS

El mar es la gran masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la tierra². Además de ser un hecho físico ha sido fuente de mitos, historias, poesía, pintura, con ejemplos tan bellos como Moby Dyck de Melville o Veinte mil leguas de viaje submarino de Julio Verne, o incluso historias de seres míticos, monstruos como las sirenas de las que se libró Ulises.

La pesca, el comercio, la industria de la sal, etc. han sido los motores de muchas ciudades y pueblos costeros, propiciando el desarrollo arquitectónico, civil e industrial.

“El mar es como un viejo camarada de infancia
a quien estoy unido con un salvaje amor;
yo respiré, de niño, su salobre fragancia
y aún llevo en mis oídos su bárbaro fragor.
Yo amo a mi puerto, en donde cien raros pabellones
desdoblan en el aire sus insignias navieras,
y se juntan las parlas de todas las naciones
con la policromía de todas las banderas”³

El mar debido a la atracción del Sol y de la Luna produce un movimiento periódico y alternativo de ascenso y descenso de las aguas del mar, denominado mareas, unido a los cambios climáticos produce, en determinadas épocas, encuentros violentos entre el agua y el frente marítimo. Debido a esta causa es en este territorio, en el límite mar-tierra donde se establecen escolleras, diques, rompeolas como defensa de dos medios físicos antagónicos.

“El límite no es aquello donde algo cesa, sino aquello donde empieza el ser de algo. Según eso, los espacios reciben su ser de los lugares y no del espacio”⁴

En ese movimiento de mareas, entre dos límites, es donde se pueden establecer encuentros entre la arquitectura y el mar, los cambios, posición y la movilidad deben relacionarse espacialmente vinculando la forma de la ciudad a su frente marítimo. La escala de los puertos interactúa en la relación ciudad-puerto y ha de entenderse el espacio portuario como parte de la ciudad con un marcado ca-

rácter industrial, manteniendo su función original (tráfico marítimo) y superponiendo nuevos usos y necesidades con proyectos más vinculados con la realidad actual (espacios de ocio, facilidad de accesos públicos...)

Acercarse a un paisaje portuario es un desafío lleno de fragmentos diversos, debemos hacerlo con una actitud interpretativa, las posibilidades son infinitas, pero el entendimiento del lugar como territorio vinculado al mar nos exige reconocer los materiales que allí se encuentran: agua, aire, máquinas, sol, tierra y elementos no tangibles como son las energías presentes .

LA LÍNEA CONSTRUIDA

Desde los Fenicios y Griegos, hasta la actualidad siempre ha resultado difícil construir en el mar, es por ello que se han ideado obras de gran ingenio y complejidad, todas ellas para facilitar la labor de construcción y mantenimiento de muelles, diques, etc. con ejemplos tan brillantes como la del ingeniero canario Agustín de Betencourt y Molina (1758-1824), que fundó la primera escuela de ingeniería civil en España (1802) y en Rusia (1809).

Con la aparición de nuevos materiales, como los pilotes de fundición, unido a la utilización de la máquina de vapor, facilitó la construcción de espigones. Pero es en el XIX con la utilización del hormigón cuando se avanza más, con la construcción de grandes bloques, generando estructuras seriadas de gran belleza. Estas construcciones irrumpen en el mar tratando de colonizarlo, y estableciendo con él una relación musical producida por los sonidos aleatorios que genera el oleaje en su encuentro con la nueva frontera, fuente de transmisión de numerosas sensaciones expresadas en pintura, poesía, incluso arquitectura...

“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

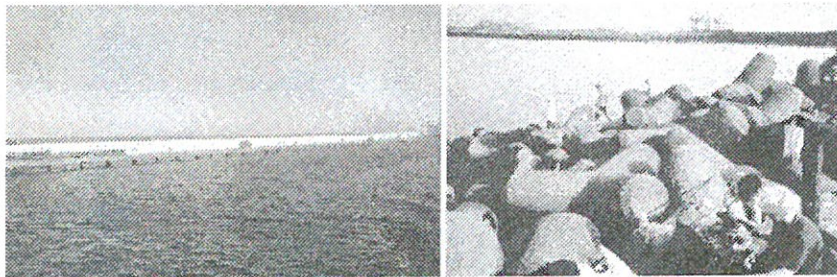
que se desprende del cerco del aparecer. Pero toda vez que ese doble componente (espacio y tiempo) está sintetizado en el ser concreto, ambas, arquitectura y música, revelan, al dar forma a uno y otro de los componentes de la síntesis, al verse en la exigencia de analizar esa síntesis destacando el tiempo o el espacio, la necesidad de presuponer en la forma misma la dimensión reprimida⁵

El tratamiento de los territorios ganados al mar tratan, sin intencionalidad, el plano del suelo como si se tratase de un paisaje, la textura del terreno como una sombra, e incluso en ocasiones como relojes de sol naturales, tratando de dar respuesta a un problema técnico sin ninguna finalidad estética, es por ello que se trata de estructuras de una lógica y racionalidad máxima.

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.

La ciudad era un lugar desde la cual se controlaba el puerto. Era un lugar que se protegía del mar por su puerto, como muchas ciuda-

des con murallas y fortalezas, asegurando la defensa de las mismas. Con el paso del tiempo y el crecimiento de ciudades portuarias, han perdido su unidad y carácter, permaneciendo como fragmentos muy diferenciados. Pero visualmente siguen íntimamente relacionados, desde el mar la superposición de paisajes ofrece una amalgama en la que se funden y se intercambian elementos. Desde la ciudad, el telón de fondo es un móvil en continua mutación.



2/3

PAISAJES EN MOVIMIENTO

La ciudad y el mar se intercambian materiales y objetos continuamente. Parte de esta 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 prestamo 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 hunden en el pasado los días, las semanas y los meses más rápidamente que en el mar...”⁶

Pero no sólo se transportan mercancías, sino además desde el primer tercio del siglo XIX comenzó el servicio regular de viajeros, en aquella época el transporte era con veleros, que no poseían una

regularidad de servicio debido a las condiciones climatológicas. Con la aparición del vapor mejoró el transporte, hasta la actualidad, con la presencia de jet-foil, fast ferrys y grandes trasatlánticos, siendo estos últimos ciudades en miniatura, donde uno puede obtener todos los placeres de la ciudad (ejemplos televisivos y cinematográficos como Titanic, Vacaciones en el mar...).

CIUDAD Y MAR

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.

Debemos estudiar, comprender, analizar, mirar y encontrar otras maneras de conocer lo que nos rodea, proyectando los territorios que interactúan en el límite de la ciudad y el mar, además nos hacen descubrir desde la distancia otros paisajes, fruto de las marcas acumuladas que hemos ido depositando sobre la naturaleza. Cada ciudadano tiene que experimentar el paisaje de su ciudad personalmente, como escenario donde obtiene experiencias creativas fruto de las cuales, surgen intenciones de crear un paisaje imaginario donde nos ilusionaría habitar.

"En este espacio el sujeto se descubre, paradójicamente en el objeto. Se trata, pues, de transformar la mirada del observador para convertirla en otra reflexiva, que se observa. El cambio es, en este sentido, esencial: el arte ya no consiste en contemplar un objeto, sino en experimentar nuestra naturaleza en el."⁷



En este sentido podemos encontrar un paralelismo con determinadas obras de Land Art con un marcado carácter abstracto (líneas, espirales, rectángulos...) realizadas en la naturaleza y con vocación de marcar huellas, al igual que nuestros antepasados de la edad de piedra. En ambos casos son huellas que se superponen, y que deben seguir yuxtaponiéndose sobre un paisaje inacabado que es interpretado por cada cultura.

NOTAS

¹ MARINA, Jose Antonio. Teoría de la Inteligencia Creadora.

² Definición del Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española. 21ª Edición.

³ MORALES, Tomás en "Los Puertos, los mares y los hombres de mar".

⁴ HANDKE, Peter. Historia del Lápiz. Materiales sobre el presente.

⁵ TRIÁS, Eugenio. Lógica del Límite.

⁶ CONRAD, Joseph. El espejo del mar.

⁷ RAQUEJO, Tonia. Land Art.

ILUSTRACIONES

Fig. 1. Vista aérea de Sydney, de David Moore, 1966.

Fig. 2. Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 2001.

Fig. 3. Vista de Lundy, 1994.

Fig. 4. Terminal de contenedores del puerto de los Angeles, 1997.