

p a i

s a

j e

y

esfera pública

**Paisaje
y
esfera pública**

Editan

Orlando Franco / Mariano de Santa Ana

-

Publican

Centro Atlántico de Arte Moderno

Demarcación de Gran Canaria

del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias

-

Colaboran

Caja Mediterráneo

Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural del Cabildo de Gran Canaria

PROA S.L.

Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la Universidad
de Las Palmas de Gran Canaria

porque no sólo es el habitáculo de la mayoría, sino el único enfoque que sirve a todas las comunidades del mundo.

Con esta reflexión lo que he querido poner de relieve es la dimensión social de la construcción de la ciudad y de sus artífices, de los representados por la Política, el Capital y las Ideas, para poder llegar a entender por igual el papel relevante de cada uno de estos tres factores, en la construcción de ambientes urbanos competitivos y saludables. Papel que será aún más significativo si añaden a sus conocimientos y actos la sensibilidad imprescindible de quien es consciente de realizar una labor social.

Me cabe la esperanza de que los diseños y modelos futuros de nuestras ciudades sepan ser, además de atractivos y flexibles –adaptables a los cambios veloces, multifuncionales–, ambiciosos en cuanto a su dimensión artística –formales y simbólicos–, pero también funcionales, humildes y serviciales –incluso, amables y placenteros–, ecológicos y económicos, específicos (locales) y unitivos (globales). Unos modelos y diseños para el bienestar material y espiritual de la gente.

Y es que necesitamos herramientas útiles que nos ayuden a esclarecer las líneas maestras que nos conducen a nuestro presente y al futuro inmediato. Especialmente, si tenemos en cuenta que la mejor manera de predecir el futuro –y el urbanismo y la arquitectura son buena muestra de ello– es crearlo.

Jorge Rodríguez Pérez es secretario ejecutivo regional del Partido Popular/ex concejal de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Paisaje de intercambios sociales

Pedro Romera García

En las últimas décadas se ha manifestado un creciente interés, compartido por los distintos sectores sociales, hacia una cultura del paisaje. La insatisfacción por los valores contemporáneos de los nuevos paisajes, genera una ingenua actitud de búsqueda ansiosa de valores paisajísticos en el pasado. De este modo, se ha producido una verdadera mitificación de modelos y ejemplos de paisajes, que son interpretados como arquetipos inalcanzables por la sociedad contemporánea. Esta tendencia constituye fuente de encendidos debates entre ingenieros, geógrafos, artistas, arquitectos y urbanistas al encontrarnos, en realidad, inmersos en una polémica que contrapone posturas contrarias, que van desde aquellas que representan el conservacionismo a ultranza hasta aquellas otras que ven el paisaje como capacidad de sintetizar lugares, culturas, construcciones y necesidades sociales, o sea una interpretación moderna del territorio y su cultura.

Se hace difícil poner límites entre el mundo rural y el entorno urbano o industrial. Los sedimentos o huellas generadas por tantas culturas han producido un territorio cambiante, escenario y soporte de multitud de datos. Estamos ante escenarios cambiantes, nuevos paisajes de intercambios donde se debe intervenir desde un conocimiento profundo

y una mirada intencionada. Entender el paisaje como algo inacabado, complejo y lleno de potencialidades, así al mirar, al experimentar directamente cada lugar descubrimos en él razones para su transformación. «El paisaje puede interpretarse como un producto social, como un resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado»¹.

Voy a tratar de hablar del paisaje portuario, como una particular forma de construcción social del paisaje, para describir un escenario que se ha producido y se sigue produciendo en la esfera social de Canarias, en los escenarios urbanos con puerto de las Islas, o sea una concreta representación de paisaje insular. Este territorio es reivindicado, en medio de numerosas bellezas naturales de las Islas, por sus tensiones, identidad y confluencia de paisajes. «Las sociedades humanas han transformado a lo largo de la historia los originales paisajes naturales en paisajes culturales, caracterizados no sólo por una determinada materialidad –formas de construcción, tipos de cultivos–, sino también por los valores y sentimientos plasmados en el mismo. En este sentido, los paisajes están llenos de lugares que encarnan la experiencia y las aspiraciones de los seres humanos. Estos lugares se transforman en centros de significados y en símbolos que expresan pensamientos, ideas y emociones de muy diversos tipos».

El paisaje portuario ha hecho que la comprensión de la ciudad sea un hecho ligado al puerto, además de un lugar complejo y estratificado, en el que se superponen actividades diversas, espacio con grandes recursos técnicos donde adquieren especial relevancia el movimiento, los usos, las escalas, el flujo de recorridos, y la situación en el territorio insular. En las ciudades portuarias, normalmente, el puerto ha sido y es la infraestructura más importante en posición y extensión, siendo pieza vital para potenciar el comercio y la industria, constituyendo el soporte de la trascendencia que históricamente ha tenido la sociedad y economía de su entorno. En muchos casos guarda la carga simbólica de la ciudad, con ejemplos destacables en las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma.

El concepto y desarrollo de la ciudad portuaria lo conocemos de la historia de cada puerto como la propia historia de la civilización, transmisión silenciosa de la misma. Sus tres conceptos clave, paisaje, arquitectura y ciudad, reafirman la centralidad de la idea del espacio portuario como vida social: una puerta de entrada para el comercio e ideas entre un asentamiento humano ordenado y mundos más amplios. El encuentro entre tierra y mar es casi siempre el producto de varios siglos de colonización, desarrollo y reconstrucción. Los puertos modernos son la más reciente expresión de un continuo diálogo entre las defensas del mar, comercio y configuraciones sociales en constante cambio. Es oportuno reclamar una sensibilidad especial ante los nuevos problemas, destacando el cambio en el uso de los puertos, como aspecto que plantea

¹ Las citas entrecomilladas son del libro de Joan Nogué, *La construcción social del paisaje* (Ed. Biblioteca Nueva, Colección Paisaje y Teoría, Madrid, 2007).

inquietud, al existir la necesidad de nuevas formas de relaciones sociales en estos espacios portuarios. «El paisaje, por tanto, no sólo nos muestra cómo es el mundo, sino que es también una construcción, una composición de este mundo, una forma de verlo». Debemos tratar de encontrar nuevas maneras de mirar e intervenir en los espacios de ocio portuarios, desde soluciones entre disciplinas, convirtiéndolos en lugares de enlace entre distintas formas sociales, mezclas de culturas, y lugar de relaciones e intercambios.

Las necesidades comerciales de los puertos insulares, para hacer provechosas las rápidas distribuciones de la carga en la tierra, se ubicaron en la costa periférica en busca de territorios desocupados. Sin embargo, mucho de lo que se ha escrito sobre puertos trata de cuestiones fundamentales de ingeniería, economía, planes especiales y de reconstrucción, desarrollo de puertos, dejando de lado tanto el emplazamiento histórico de los puertos, como el significado de tales emplazamientos hoy. Quedan misterios como por qué la gente ha elegido vivir en ciudades, ocupar ciertos lugares, y unir sus destinos a los movimientos de barcos, sin estar totalmente explicado por acontecimientos económicos, sociales y políticos. Los complejos motivos que han atraído para asentarse y construir cerca del mar, no se explican sólo para extender el comercio, aprovechar el transporte en barco, las vistas y el clima moderado, o porque el agua sea fuente de vida, sino también, por suceder condiciones que subyacen en las cuestiones más primitivas y elementales. «La primacía de la visión en la cultura intelectual de Occidente se originó en un momento y lugar precisos hasta convertirse en un rasgo característico de la modernidad y del racionalismo occidental e influir en una determinada forma de ver y de entender el paisaje, aún hegemónica y muy alejada de la históricamente dominante en China y Japón, lo que nos remite de nuevo al paisaje entendido como una construcción social».

Los nuevos puertos han sido emplazados sólo por el comercio, para la exportación de materiales primarios de lugares remotos, mientras que en los puertos tradicionales se ha vuelto a sus antiguas y ocupadas plataformas del muelle para el desarrollo de iniciativas y renovación urbana. «Asistimos, en efecto, a la emergencia de nuevos espacios urbanos como resultados de intensas dinámicas de metropolización y urbanización difusa y dispersa, que comportan transformaciones territoriales, ambientales y paisajísticas muy notables». Muchos de los desarrollos de puertos no ignoran su situación, simplemente explotan el espacio de tierra que dejan las áreas de puerto, haciendo ostentación de velas, mástiles, chimeneas de barcos; incongruentemente como mera plasmación paisajística de un período anterior de arquitectura de barcos, «interesa también averiguar los criterios por los que un paisaje es calificado, por ejemplo, de exótico, o aquellos paisajes que se convierten en un espectáculo y, por lo tanto, son utilizados por el *marketing* urbano recreando la diferencia o la similitud y reinterpretando el pasado».

Reflexionando más en el significado imaginativo del paisaje portuario como ambientes únicos, creados a partir de un emplazamiento que los singulariza, las cualidades de estos

comparten la importancia de sus diferencias. Desde Sydney y Hong Kong hasta Londres, y desde Los Ángeles y Barcelona hasta Venecia; los paisajes son cambiantes y diferenciadores, «el paisaje contribuye a naturalizar y normalizar las relaciones sociales y el orden territorial establecido. Al crear y recrear los paisajes a través de signos con mensajes ideológicos se forman imágenes y patrones de significados que permiten ejercer el control sobre el comportamiento, dado que las personas asumen estos paisajes manufacturados de manera natural y lógica, pasando a incorporarlos a su imaginario y a consumirlos, defenderlos y legitimarlos». Los puertos mencionados no han sido propuestos como una selección representativa a nivel mundial, sino como puertos que juntos ejemplifican algunas características definidoras, aunque existen formas identificables en todos ellos, dada la globalización producida por el contenedor estándar, que es modulador de la escala del puerto y de sus distintos componentes.

El término puerto se utiliza para describir construcciones que facilitan a los barcos atracar y el manejo de sus cargas, elementos del ambiente construido que están en contraste con cualquiera de los bienes naturales de un puerto. Los elementos construidos de un puerto, desde los cimientos del distante rompeolas hasta la fachada del almacén y finalmente hasta las calles de la ciudad. Lo construido como siempre para servir, y a veces también para ensalzar, el papel de los puertos como sitios de intercambio. Debería llamar nuestra atención, catalogar experiencias, seguir itinerarios buscando sucesos de la ciudad; y por el contrario viajamos a través del tiempo y del espacio, alternando perspectivas, experimentando fragmentaciones y permutaciones que puede que nunca se unan en una vista coherente del paisaje ciudad-puerto, destacando algunas de las transformaciones que se realizan en el espacio portuario, donde las normas del sistema social influyen sobre los usos de dicho espacio. En las ciudades puerto de la antigüedad se constataba una mayor diferenciación de los espacios de uso privado y público. De éstos, el primero, de carácter restrictivo, se relaciona con lo cerrado o interior, en cambio, el segundo se relaciona con lo abierto y exterior que tiene como uno de los modelos el espacio portuario. Podemos decir que ninguno de estos dos tipos de espacio se encuentra completamente definido en el presente.

■ Parece un extraordinario descuido en la conciencia contemporánea que las fronteras y viajes caracterizan prominentemente en mucha ficción y teoría, aquellos puertos que hicieron posibles los grandes movimientos de población, llenos de sentimientos de nostalgia, hoy generalmente abandonados, «abundan en ellos los espacios vacíos, desocupados, aparentemente libres; espacios que aparecen como tierras de nadie, territorios sin rumbo y sin personalidad; espacios indeterminados, de límites imprecisos, de usos inciertos, expectantes, en ocasiones híbridos entre lo que han dejado de ser y lo que no se sabe si serán»; por lo tanto, el paisaje portuario es un término lleno de relaciones culturales, que puede ser interpretado desde los intercambios de la compleja construcción social, de un paisaje lleno de significados de culturas pasadas, del presente y esperemos que del futuro.

Pedro Romera García es profesor de Proyectos Arquitectónicos, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas