



EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La ciudad de Las Palmas de G.C., en su crecimiento a veces anárquico y disparatadamente acelerado, ha ido borrando los lugares y situaciones, naturales y/o históricas, que le conferían su propia personalidad, y la diferenciaban de otros.

Las Palmas y el Puerto. Dos lugares distantes que se unían a través de un estrecho y vacío arenal que ponía en contacto dos bordes de mar, que en determinadas épocas del año desaparecía bajo sus aguas.

El istmo era el contacto entre las dos orillas, produciéndose en él una relación transversal.

Esta parte de la actual ciudad nació a finales del siglo XIX, al compás de la construcción del Puerto de la Luz que generó el inicio de un nuevo núcleo urbano en la zona de La Isleta: en simbiosis con el Puerto surgió un nuevo barrio que fue el comienzo de un proceso acelerado de urbanización.

En un breve periodo de tiempo, el Puerto fue integrado por la urbanización de La Isleta, Santa Catalina y Alcaravaneras. Las dos partes de la ciudad se comunicaban a través de la carretera del Puerto (actual c/ León y Castillo). Este potente vínculo tuvo como consecuencia que en los primeros decenios del siglo XX Las Palmas se estructuró linealmente a lo largo del istmo entre el casco histórico y el nuevo sector del Puerto.

La construcción del Puerto supuso pues para la ciudad un hito trascendental para su desarrollo urbano y también el primer impacto de importancia sobre el litoral.

El segundo impacto importante, en paralelo con el desarrollo urbano propiciado por el Puerto, fue la paulatina ocupación de la otra ribera del istmo, la Playa de Las Canteras, conforme a la planificación producida ya a finales del XIX y con una expansión y desarrollo acelerado a partir del turismo de masas como actividad económica iniciada en la década de los cincuenta.

Nos encontramos pues frente a una zona que no es producto de un simple crecimiento de la ciudad histórica sino de una parte de la ciudad dotada de una profunda personalidad en íntima relación con el Puerto; una personalidad compleja y heterogénea rica en matices: desde el Puerto como universo propio a la playa de Las

Canteras y Santa Catalina pasando por el barrio popular de La isleta y el cantil que se inicia en La Puntilla... todo ello en un enclave singular, el istmo y la península de La Isleta. Este enclave que caracteriza a Las Palmas se hace patente de un modo especial desde puntos de vista que ofrezcan una panorámica del conjunto de la ciudad, como es el caso de las vistas desde la costa Norte: en la distancia la ciudad que cubre las laderas se transforma en un delgado hilo de construcciones que recortado contra un fondo de cielo y mar se une a La Isleta o bien las panorámicas desde la cornisa o desde la propia Isleta.

La construcción del Puerto de la Luz y de Las Palmas, 1883-1902, supone un revulsivo que desencadena un fuerte crecimiento económico, este deriva en la localización de una intensa actividad comercial y portuaria que propicia el desarrollo de una ciudad nueva, genera su propio entorno urbano, frente a la histórica Vegueta - Triana que acoge el centro administrativo y comercial, se superpone el desarrollo económico de base mercantil dependiente frente al de base agrícola tradicional, se conforma la segunda expansión moderna de la ciudad.

Puerto y Vegueta - Triana focalizarán la ciudad hasta el periodo de desarrollo que se inicia en los últimos cincuenta, con el turismo y la actividad terciaria, el despegue económico que supone transformación de Las Palmas, que crece, se extiende, con la colmatación sucesiva de fincas agrícolas que separaban ambos focos, la zona alta y sur de la ciudad.

La carretera al Puerto de La Luz se planea originariamente con la idea de desarrollar en la bahía un muelle punto de partida para progresos ulteriores, base de futura riqueza y prosperidad.

La tercera gran expansión de la ciudad será a partir del desarrollo del turismo de masas, el auge del Puerto de La Luz, el fuerte crecimiento del sector servicios, que desplaza al agrícola, con el consiguiente flujo migratorio campo - ciudad, conforman la ciudad presente a partir de los años sesenta.

La ciudad actual ya no suscita risueños horizontes en su porvenir, se muestra múltiple y heterogénea. multipolar y descentralizada, no se plantea el debate sobre la ciudad única, prima la complejidad, la convivencia, simbiosis, parasitismo o ignorancia de la arquitectura, los edificios, lo construido y, un complejo sistema de relaciones y acontecimientos determinados en base a las sucesivas capas de referencia que lo definen (físicas, demográficas biológicas, económicas, culturales, políticas) y las grandes redes estructurales que lo articulan(de

transporte, energía, de difusión informática, de movimientos financieros entre las que se desencadenan procesos simultáneos de acción y reacción).

La regresión de la capital como destino turístico está llevando a la transformación y sustitución de los alojamientos turísticos de la playa de Las Canteras por edificaciones destinadas a viviendas.

También la actividad portuaria, por sus necesidades de espacios de mayor dimensión, se ha alejado del istmo, llevando consigo el traslado de la actividad y de almacenes, existiendo unos terrenos que no son otra cosa que terrenos de paso entre áreas del propio puerto que se encaran a la ciudad tras una enérgica valla.

El istmo entendido como nexo y conexión entre Las Palmas y El Puerto, y consiguientemente La Isleta, no tiene por qué borrar las relaciones transversales entre sus orillas. Ambas relaciones pueden superponerse sin negarse mutuamente, entendiendo el momento actual, y facilitando la aparición de nuevos usos que potencien y revitalicen el área.

TRANSVERSALIDADES EN EL ISTMO DE LA ISLETA

Istmo de la Isleta como área urbana problemática, para resolver en todo ese episodio longitudinal altamente densificado, las transversalidades que permitan un mayor esponjamiento del área; por lo que será necesario producir otra organización edificatoria para que circule mejor el aire y se puedan conectar visual y físicamente las dos franjas de litoral, aquel más natural de la playa de la Canteras, con el cantil de la ya obsoleta área portuaria, explanada más artificial que el Puerto debe de devolver a la Ciudad, al eliminar paulatinamente los edificios y almacenes de Sovhispan.

Es ciertamente un episodio singular marcado por lo longitudinal y lo transverso y caracterizado geográficamente por ser la Unica franja que une la ciudad con la península de La Isleta.

Esa franja estrecha conlleva la idea de apertura y estrangulamiento, de flujo lineal, y de velocidad, marcada como límite (autovía) de dos mundos, de dos lados que deben reconciliarse y reconocerse a través de un nuevo contacto y un cambio en las características ambientales de la obsoleta explanada de depósitos portuarios, que se incorporaría a lo colectivo propiciando nuevas áreas de ocio, a la vez que soporta algún equipamiento de carácter socio recreativo inmerso en el nuevo parque urbano, que fomentaría el flujo peatonal transverso desde el Paseo de Las Canteras, mediante el retundimiento de la autovía en todo su recorrido por el Istmo.

Otra característica notoria de esta franja congestionada será la mezcla de usos en el sector longitudinal definido por Eduardo Benot y la calle Albareda, donde conviven oficinas y apartamentos, pisos y locales comerciales con grandes almacenes y antiguas carpinterías de ribera instaladas allí como consecuencia del deslinde marítimo-terrestre de 1888 cuando se construyeron en la franja carboneras y varaderos en las antiguas concesiones portuarias.

Ya no se aprecia aquella primera bipolaridad que distinguía el núcleo portuario de la bahía de La Isleta de la masa urbana fundacional de Vegueta.

Accesibilidad, vialidad y movilidad serían los conceptos fundamentales para organizar convenientemente el soporte cada vez más difuso, que se extiende arborescente hacia el interior de la isla.

Por otra parte, y fundamentalmente debido a sus

características geográficas, el principal empeño estaría en resolver transversalidades, amarres que permitan versatilidad y fluidez, multiplicidad y una mayor accesibilidad, generando un fuerte e irregular armazón trabado también a través de la longitudinalidad del frente marítimo, así como también por otras vías que en cotas más altas habría que fomentar y proponer.

Habría que pensar ya en los interespacios generados por la fuerte conexión de la autovía, entendida ésta como gran episodio longitudinal al que se le engarzan nuevos sistemas de gran equipamiento de transcendencia insular, que nos dan ahora una versión policéntrica del territorio, con núcleos y ciudades de pequeña y mediana dimensión ya fuertemente enlazados con la principal concentración urbana de Las Palmas. Esta estrategia de descentralización del equipamiento incorpora también a la ciudad de Telde, involucrándola en una misma masa urbana, y en casi la misma medida arrastraría a la Ciudad de Arucas en idéntica problemática, que por supuesto trasciende de cuestiones puramente administrativas derivadas de un entendimiento más burocrático de sus respectivos Planes Generales.

Pero es la linealidad de la Ciudad Baja y la longitud del frente marítimo lo que es más característico; y es la autovía como elemento de límite lo que debe de resolver en todo su perímetro los necesarios engarces transversales.

Desde la estrechez del istmo de La Isleta se percibe ese deseo o transversalidad, que propiciaría una intervención que retundiera por completo a modo de tajo, la autovía en ese tramo, posibilitando así un haz de conexiones peatonales ortogonales a la misma. La reordenación de la masa edificadora en ese sector permitiría que circulara bien el aire entre los dos frentes, lo que comunicaría el barlovento más natural de las Canteras, con el cantil más duro de las antiguas instalaciones portuarias ahora obsoletas, que podrían sustituirse por una gran pieza de espacio libre y parque con grandes áreas de aparcamiento subterráneo a la vez que ya en el borde mismo del mar podrían surgir una serie o cadencia de prismas edificatorios repetidos y con la misma planta, con distintos usos que permitan entender como domestica la plaza de agua anteriormente destinada a los trabajos portuarios.

Pero ese deseo de fortalecer mediante distintos episodios transversales ortogonales a la costa, está sobre todo justificado por la necesidad de entender ese nuevo tramo marítimo lineal, la nueva zona ganada al mar, considerada no solamente como un espacio abierto verde sin otro sentido que su propia característica de estar libre de edificación, sino que habría que justificar su existencia y la de toda esa secuencia de

espacios ganados al mar, en la medida de su capacidad estructurante y fortalecedora de una red que por otra parte no debe de ser demasiado fuerte, pero que necesita reconocerse a través del nuevo rol que los nuevos espacios libres desempeñan en ese nuevo sistema.

Por eso será necesario enhebrar todo al sistema viario actual y soldar episodios tales como el Parque Santa Catalina, la Base Naval, la plaza de la Fuente Luminosa y los nuevos espacios ganados al mar detrás del Parque de San Telmo.

El istmo desde una percepción más cercana. Aquella desde la que se hace más palpable el estrechamiento, la que se experimenta desde el mismo del istmo, un estrechamiento que se acentúa y se complejiza con la presencia de los "dos mares": el de la playa de Las Canteras y el del perímetro portuario. Dos costas distintas, donde lo natural y lo artificial pierden sus significados, para mostrar solo lo cambiante que puede ser la ciudad. Cómo el paisaje muta de forma más que perceptible al girar ciento ochenta grados. Se puede decir que el istmo realmente ocupa un lugar singular. Es el espacio en el que se encuentran el paseo de la playa y la avenida marítima. Un recorrido cuya sección no es uniforme s cambia, se estrecha en un tramo y se ensancha en otro. No es un espacio rectilíneo y uniforme sino variado y único.

El área parece ser una de las zonas más interesantes pero a la vez más conflictivas de la ciudad. En un espacio tan pequeño se concentran un potencial y una problemática importantes. Casi es el resumen de la relación de la ciudad y el puerto. Una relación un tanto torturada, llena incomprensiones, de indiferencias, pero también de necesidades mutuas. Eso ha hecho que surja en la línea de contacto entre ambas un interfaz que evidencia un "terrain vague". Caracterizado por edificaciones industriales, áreas abandonadas, lugares sin uso, edificaciones semiderruidas, frente a nuevos edificios y algunas áreas pavimentadas de la autovía, es casi un paisaje para después guerra. Es la frontera de dos "maneras" que se ignoran.

Pero también el lugar empieza a ser un punto de concentración de funciones urbanas que se pueden acrecentar y probablemente llegar a un umbral que provoque un cambio de la actual realidad. El arco comprendido entre los muelles de Santa Catalina y el pesquero (el del Castillo), es el más obsoleto de todo el sistema portuario, pues por su poco calado y sus nulas condiciones de expansión resulta poco operativo, tiene o puede, por tanto, que ser revertido a la ciudad, convirtiéndose en urbano. Es un punto donde se juega algo la ciudad en su futuro más inmediato.

Acentuar la centralidad, la comunicación, los espacios públicos, las áreas residenciales, terciarias y comerciales podrían ser las claves de uso que esta zona requiere, para asir un rol que hasta ahora se le negado y que puede, sin graves inconvenientes asumir, ser un trozo de ciudad, donde la fruición y la efervescencia de las cosas y de las personas sean la expresión de una actividad intensa, para ello la arquitectura tiene que dar forma, y ese, en parte, es el problema.

También el istmo ha sido un lugar de paso y de conexión entre sus extremos, produciéndose una relación longitudinal más relacionada con la idea de flujo. Este aspecto de cauce o conducto se ha reforzado a través del tiempo, produciéndose una dilatación sobre el mar de sus bordes. La importancia del flujo longitudinal ha separado sus bordes. Separación que se ha acrecentado con la diferente actividad de sus bordes: por un lado, el ocio y el turismo: por el otro, el puerto y el sector de servicios relacionado con él: entre ambos, el comercio busca revitalizarse y mantenerse.

La primera impresión que se recibe, al adentrarse en el istmo es la de perder el ser orientación, un foráneo tarda en descubrir que el mar puede percibirse simultáneamente orientaciones diferentes. Pocas ciudades presentan esta especial situación.

La trama es compacta y densa, y solo por alguna calle transversal se adivina el mar. La diferencia de nivel entre el paseo de Las Canteras y la prolongación reciente de la autovía marítima hacen que esta separación no sea solo perceptiva sino además física.

Algunos vacíos expectantes, como el que dejo el derribo de la Woermann, nos dejan ver claramente esos dos mundos tan diferentes, como son el portuario y el turístico, pero además nos descubre una visión nueva de la ciudad de Las Palmas, si miramos asía el sur descubrimos el placer narcisista de la ciudad viéndose así misma.

Existe un mar Este y un mar Oeste, y es precisamente esta situación solar la que ha creado dos mundos totalmente diferentes, uno, el de la playa de Las Canteras, el sol, el turismo, apartamentos, hoteles, y otro el portuario, almacenes, contenedores, actividad comercial.

Ambos mundos hoy están sufriendo un proceso de cambio, la actividad turística ha abandonado Las Canteras por el Sur de la isla, y todo el parque inmobiliario construido durante el boom de los años 60 y 70, hoy obsoleto y en franca degeneración, está surtiendo una profunda

reconversión.

Casi toda la zona de las canteras tiene menos de 30 años, no hay referencias ni historia, la historia inmediata a desaparecido casi por completo, solo quedan algunos almacenes, restos de la época de los ingleses, el Mercado del Puerto y el Castillo de la Luz.

Podría apuntarse la idea de que una futura articulación de la zona pasaría por una sistematización de los vacíos. Con el convencimiento de que ante la indeterminación que presiden los fenómenos urbanos actuales, el vacío es lo único que se puede garantizar. Se trataría de proponer una estructura abierta de formalización neutra entendida mas como una ley de crecimiento que sea receptiva a fenómenos aleatorios e imprevisibles.

La reconducción de los flujos peatonales que alimentan las Canteras y el esponjamiento del istmo conectando ambas márgenes, se vislumbran como claras estrategias de actuación en la zona.

MEMORIA

La intervención se asienta en el arco que va desde el Castillo de La Luz hasta el Parque de Santa Catalina, y quiere atender a los problemas que se generan en la zona, y como principal objetivo propiciar los flujos transversales al istmo, frente a los actuales y únicos flujos longitudinales representados principalmente por la Autovía de la Avenida Marítima.

Para cumplir estos objetivos hace falta como primer paso una nueva organización de las circulaciones rodadas, estratificándolas para que se permitan los flujos transversales con total libertad. Parte de la calle Eduardo Benot, así como la Autovía quedan retundidas, permitiendo un vacío continuo desde la calle Albareda hasta las plataformas portuarias, para el asentamiento de las transversalidades que estudia el Proyecto con mas detalle.

La propuesta intenta, sin sentimientos historicistas, la redefinición del istmo, acercando los dos mares, con la desaparición de parte de las plataformas portuarios, devolviendo al mar el espacio desalojado, haciendo que el mar encerrado entre el actual muelle pesquero y el borde del arco Santa Catalina - Castillo de La Luz, y el mismo borde formen un nuevo parque urbano en el que el agua es parte fundamental, ya sea en su contacto con el nuevo borde o en sí mismo.

Partiendo de la trama ortogonal existente se plantean una serie de prismas edificatorios ortogonales de diferentes alturas asociados a unos vacíos utilizados como plazas públicas interrelacionadas y que cosen todo el tejido existente entre sí y con las nuevas edificaciones, permitiendo que en ellos o a través de ellos se produzcan, a modo de brecha, flujos transversales que unen los dos mares. Vacíos entendidos desde su dimensión paisajística, favoreciendo su dimensión horizontal.

La propuesta se ordena a modo de "circuito electrónico", insertado en el territorio, acentuando aquello que el lugar tiene de destacable o característico, concebido con pautas básicas, de dinámica casi aleatoria y sin vocación estrictamente compositiva, pero sí con intención de absorber posibles procesos ajenos a los que se plantean actualmente, valorando el movimiento y desplazamiento en lugar del estatismo (jerarquía), valorar los flujos mas que las posiciones, siendo este flujo, este dejarse arrastrar por las corrientes, algo consustancial a nuestro tiempo.

Los prismas edificatorios se definen desde las tres dimensiones, compensando concentraciones verticales con superficies de menor altura, desarrollos horizontales y emergencias verticales, con secciones complejas y programas mixtos superpuestos en altura, programas de uso como: comercios, teatro, cine, restaurantes, terrazas, centro cultural, viviendas, oficinas, aparcamientos, gimnasio, deportes, discotecas, acuario, etc.... Programas de uso que consiguen mantener como polo de atracción de usuario a la propuesta, en una franja horaria amplia, secuenciándose su desarrollo.

Los vacíos como topografía vertebradora de la propuesta no sólo tienen emergencias verticales sino que también se modela su superficie con planos inclinados, unas rampas que rasgan su superficie, penetraciones de luz, tratamientos de pavimentos, vegetación, agua y crecimiento hacia abajo. Vacíos planteados de manera que la accesibilidad de toda la población no suponga ningún tipo de problema y pueda moverse libremente desde la Playa de las Canteras al interior de todas las edificaciones o al nuevo borde marítimo sin ningún tipo de barreras.

Los vacíos también pueden absorber muchos usos de tipo nómada y efímeros en el tiempo, como son: mercadillos, festivales de música, kioscos de celebraciones festivas, campeonatos deportivos, cine al aire libre, representaciones teatrales, etc....

El solar de la Woermann como parte de la estructura de vacíos que vertebra la propuesta pasa a tener una primera importancia en la intervención. En él ocurrirán gran parte de los acontecimientos que utilizan al istmo como topografía, en el o a través de él se produce el más importante de los flujos transversales que se plantea, a través de los pliegues y plataformas que unen el Paseo de Las Canteras con el nuevo parque urbano del mar de sotavento.

Esta transversalidad se materializa en un recorrido de sección no uniforme cuyos tramos se ensanchan convirtiéndose en plazas, suben y bajan de cota, se comprimen, penetran en el interior del prisma perforado y finalmente terminan en el mar, convirtiéndose en un espacio no rectilíneo y uniforme, sino en un espacio variado y único, un espacio indefinido pero adaptable y mutable.

Toda esta transversalidad alberga en su substrato usos comerciales y lúdicos, usos que por estar en la cota de la calle se ordenan con una trama ortogonal a modo de manzanas, calles y plazas, que funcionan como lugares de reunión y concentración.

Asociados a este vacío se proponen algunos prismas edificatorios que acogen diversos usos en su interior (teatro-cine, viviendas-oficina, usos culturales, etc...).

Estas piezas establecen un juego volumétrico con el vacío y con la pieza del Hotel Meliá, pieza importante en la zona y que pasa a tener mayor presencia y dominar los dos mares, con la desaparición de los edificios del antiguo solar de la Woermann en la Calle Albareda. La horizontalidad del vacío y el juego volumétrico de los prismas planteados mas el Hotel Meliá, conforman el alzado visible desde el Puerto, y que es la puerta de entrada marítima a la ciudad.

De los prismas propuestos el de mayor presencia y más carácter es el que acoge los usos de oficinas y viviendas. Este prisma se define desde la perspectiva, desde la distancia, desde el skyline del istmo y desde la unión con el vacío de la Woermann.

La pieza en sí es una macla de tres piezas diferentes unidas en un objetivo común de dialogar con lo que las rodea, de incorporar en su interior el vacío unificador e hilo conductor del Proyecto.

La pieza acoge en su interior programas mixtos superpuestos con secciones complejas, programas que están entre lo público y lo privado, sin marcar muy claramente el límite entre ellos.

LAS VIVIENDAS

Las viviendas se desarrollan a partir de la octava planta de la torre, las otras siete plantas inferiores se destinan a usos diversos, como pueden ser: oficinas, restaurantes, salas polivalentes, etc...

Esta disposición permite que todas las fachadas tengan vistas, ya sea hacia el Puerto o hacia la Playa de Las Canteras.

La distribución del programa en el interior de la torre corresponde a una disposición de núcleos de comunicación central con viviendas en una planta con cuatro viviendas por piso, siendo dos de ellas dúplex.

El tipo de cerramiento de estructura de lamas de madera, como piel exterior, y cristal, como límite de las viviendas, permite introducir el paisaje exterior en las viviendas a la manera de Mies van der Rohe, es decir la tabiquería y los forjados actúan a modo de marco de un trozo de este paisaje. Dada la cantidad de horas de sol existente en la zona, esto sería imposible si no existiera la piel de lamas de madera que

actúan de freno de este exceso de soleamiento. Cada vivienda disfruta de dos orientaciones con vistas.

El programa de interior de las viviendas se basa, en el tipo de viviendas en una sola planta, en la colocación de núcleos fijos en el interior (cocinas y baños) dejando la posibilidad de modificar el resto del espacio en función de las necesidades de cada usuario. Los dúplex propuestos permiten una la misma posibilidad que las viviendas en una sola planta, sólo en planta baja. La planta alta se recorta para permitir la posibilidad de que existan dobles espacios, algunos de los cuales está situado en fachada permitiendo tener un paño libre de vidrio de 7'00 metros, ya que la altura entre forjados es de 3'50 metros para permitir que en planta baja, y teniendo en cuenta el concepto de flexibilidad aplicado, la partición funcione a modo de mueble sin que esta llegue al techo, y teniendo un espacio continuo de dimensiones generosas.