

Intervención en el Puerto de La Luz y de Las Palmas

Roberto Collovà. Arquitecto. Profesor de la Facultad de Ingeniería de Palermo.

A Alfredo Bescós Olaizola

Manuel Bote Delgado

Arquitecto.

Profesor de la Escuela
de Arquitectura
de Las Palmas

Los presupuestos del seminario

El taller se articula en torno a una concreta posición crítica sobre el *modus operandi* del Plan General, entendiendo por Plan General un instrumento inserto en el cuadro jurídico-político de nuestro país y de la cultura urbanística, que tiende a la «transformación» de la ciudad y del territorio. Sin embargo, a pesar de esta voluntad, el Plan General se muestra cada vez más alejado de una realidad que es enormemente compleja y fragmentaria, no sólo desde un punto de vista físico, sino también económico, sociológico, político y cultural, generándose así una dicotomía, cada vez más acusada entre la vocación «universalista» inmanente a la cultura dominante del Plan, y la propia realidad.

La experiencia extraíble a partir de la puesta en práctica de los planes generales de las dos últimas décadas es el exiguo número de objetivos ejecutados, abriéndose un foso entre los «deseos del Plan» y el mundo material. La posición crítica está articulada en el intento de exploración de las nuevas condiciones en las que el Plan debe moverse, adecuando éste a la realidad, y no al revés, forzando la realidad a las condiciones de un Plan que serán sorteadas, una y otra vez por las dinámicas urbanas. Así se presenta la «deconstrucción del Plan» como mecanismo metodológico de superación de la dicotomía. La posibilidad de deconstruir, en tanto en cuanto la realidad se manifiesta como realidad múltiple, por «niveles», en palabras de Pierluigi Nicolín, puede ser un buen fundamento para «adaptar» las formas del planeamiento a las condiciones reales. La «deconstrucción del Plan» que se plantea tiene que ser entendida como una fórmula intelectual que permite «atacar» con mayor eficacia la intervención en la ciudad contemporánea, no como un instrumento globalizador, sino sectorial, selectivo, en una realidad que es fragmentada, pero en la que es necesario trazar algunas directrices. No se trata de la desregulación de corte anglosajón.

También esta actitud implica poner el acento en la inoperancia de las «recetas», como «colección de respuestas» siempre exportables a todas las situaciones. Las respuestas tienen que venir estructuradas a partir de una profundización sobre la naturaleza de las problemáticas concretas, y operar a través del caso a caso. Cada uno de ellos encierra una singularidad.

La ciudad contemporánea que se desdibuja y difumina en el territorio no puede reducirse a un único esquema, a no ser que sea realizando una reducción que es excesiva. Y este exceso deja sin carácter operativo al propio Plan como instrumento de transformación global de una realidad. Éste fija una forma, pero lo hace en un mundo en el que la forma no es fija sino cambiante, y además continuamente. En esta tesitura es más eficaz la selección de algunos objetivos que, aunque relacionados entre sí en tiempos y modos, cuenten con una relativa autonomía entre ellos, de tal modo que permita conseguir una mayor flexibilidad

Programme in El Puerto de la Luz y de Las Palmas

*In beloved memory of Alfredo Bescós Olaizola,
who is no longer among us*

The bases of the Seminar

The seminar takes a critical position with respect to the *modus operandi* of the General Plan, where we interpret the General Plan as an instrument within the legal-political framework of our country and the culture of town planning in the same, tending towards the “transformation” of a city and of territory in general. However, in spite of this reason for being, the General Plan has moved further and further away from a reality which is enormously complex and fragmentary, not only from a physical, but also from the economic, sociological, political and cultural perspective. A whole dichotomy has been generated as a result: and this dichotomy between the immanent “universal” vocation at the root of the Plan and reality itself has become more and more pronounced. The experience which we can extract from the last two decades of general plans as implemented is the scarce number of objectives attained. An enormous gap has opened between

what was considered “desirable in the Plan” and what actually happened. Our critical position is an attempt to explore the new conditions which should be used as parameters for the Plan, in line with the reality and not vice versa, by making the reality adapt to the conditions of the Plan which will change according to the different dynamics of urban life. This is why we present our “deconstruction of the Plan” as a methodological mechanism with which we can overcome this dichotomy. The possibility of deconstruction “by levels”, in that reality is structured on many different levels, is, in the words of Pierluigi Nicolín, a firm basis upon which to “adapt” planning to reality. The “deconstruction of the Plan” must be understood as an intellectual formula which will allow us to “attack” more effectively how we should act in our cities nowadays. Our Plan should not be a globalising instrument but rather sectorial and selective, in a fragmented reality where, nevertheless, there is a need to plot out guidelines. This is not liberalisation in the British sense of the word. This attitude also implies that there are no “recipes” or “a cookery book of solutions/ingredients” which can be used in every possible situation. The solutions must be structured around a deep analysis of the specific problems and the operations must be programmed case by case. Each situation is unique.

a este «cuadro de intervenciones» cuyo contexto es constituido por una geometría que es variable. Pero además, este cuadro de intervenciones debe determinar un «sentido» vinculado al conjunto de las diversas realizaciones, de tal manera que, aunque fracasen en parte algunas de ellas, el sentido no se vea afectado de forma radical.

La intervención en el puerto de Las Palmas es investida por este discurso, que no es otra cosa que una determinada forma de «ver» el fenómeno urbano, su expresión, sus problemas y algunas de sus posibles vías de incidir en él.

No obstante, y a pesar de exponer el andamiaje teórico envuelto con una cierta atmósfera de escepticismo, la «intervención» en la ciudad se afronta con una vocación inequívoca de esgrimir las razones del proyecto como razón crítica, orillando el sentido kantiano de la palabra. Intentando descubrir en que consisten los problemas, las cuestiones importantes de una realidad concreta, como es la ciudad de Las Palmas, esto es; clarificar algo el complejo fenómeno. Y sobre ello fundamentar el proyecto como respuesta de cambio, de intento de superación de una situación dada. Alejándonos de un discurso retórico, para sustentar el proyecto sobre presupuestos que manifiesten un mayor anclaje con la realidad, tener apoyos solventes para la intervención.

El problema del puerto no es el único problema de la ciudad. Tampoco es el más importante, si es que hablar de «el más importante» tiene algún sentido. Sin embargo, sí constituye un problema con suficiente significación para que, al hablar de los diversos problemas de la ciudad, éste sea, indubitadamente, uno de ellos. Hay un cierto consenso en que éste es un problema que afecta al conjunto de la ciudad, y por consiguiente, confianza de que se trata de un problema relevante de la misma.

Casi nunca la relación entre el puerto y la ciudad en Las Palmas ha sido fluida. A lo largo del tiempo la relación siempre ha tenido fricciones, como si una especie de incomprensión mutua se apoderara de ambos e impidiera el establecimiento de un acuerdo. Un desencuentro que hoy toma visos más visibles con un corte entre puerto y ciudad que se materializa en la existencia de una franja que no es de nadie. La existencia de áreas carentes de rol en el esquema portuario, por el escaso calado o porque han dejado de ser funcionalmente útiles, o por otras razones, dan origen a la aparición de zonas que no son ni de la ciudad ni del puerto, se ha convertido en lo que Ignacio Solá Morales ha llamado «terrain vague». Áreas vacías, sin contenidos, en las que la degradación actúa de una manera imparable y metastásica. Pero también, y por el contrario, se presentan como «suelos de oportunidad» para provocar un cambio. Un cambio que una reflexión seria y sistemática sobre la ciudad de Las Palmas no puede dejar de pasar por alto.

Our contemporary city is diffuse and disperse in territory and cannot be reduced to one sole schemata, unless we apply excessive reductionism. If we reduce in excess, the Plan itself as an instrument of global transformation of a reality is inoperative. The Plan fixes a shape in a world where shapes are constantly changing. In this kind of circumstances, it is much more efficient to choose a series of objectives which although related in time and mode are relatively autonomous the one of the other so that the whole "picture of operations" is much more flexible since its context has a geometry which is variable. But besides this set of operations should define a "sense" for all of the various activities so that even though some may not work partially, the whole sense will not be radically affected. The intervention in the Port of Las Palmas is based on this discourse which is little more than a specific way of "seeing" the urban phenomenon, its expression, its problems and some of the possible ways of incidir upon the same. Nevertheless, and in spite of explaining the theoretical scaffolding with certain scepticism, any "intervention" in the city must inevitably face defending the reasons for the project using critical reasoning, in the Kant sense of the word. It must try to somehow clarify a complex phenomenon, by trying to discover what are the problems and the important questions to

be touched upon in a specific reality. Foremost, moreover, the project should be a response to change, an attempt to better any given situation. We should move away from rhetoric and anchor our discourse more firmly in reality, to offer more solvent support to any activity.

The problem of the port is not the only problem in the city. Neither is it the most important problem if, indeed, it makes sense to talk about degrees of "importance". However, it is a problem of sufficient significance for us to talk about the same when discussing the various problems in the city. There is certain consensus with respect to the fact that this is a problem which affects the whole city and, therefore, there is confidence that it is a relevant problem.

The relationship between the port and the city of Las Palmas has almost never been fluid. The relationship has always produced certain friction. It is as if the two were predestined to live in mutual incomprehension and that any kind of agreement between the two were impossible. This lack of comprehension has become more and more visible with time until we have the present situation where there is a stretch in between which neither belongs to one nor the other. The existence of areas which lack any clearly defined role within the port framework, on account of their scarce depth or simply



Parece que la identificación del problema está, más o menos, clara. Aunque en estos momentos parece obvio, hace unos cuantos años no lo era. Hemos hablado de problema en singular, sin embargo, se trata, en realidad, de un conjunto, grupos o series de problemas, algunos inconexos entre sí, y a distintas escalas, esto conlleva a dar una respuesta lo suficientemente compleja como para dar satisfacción al mayor número posible de solicitudes. De alguna manera la respuesta tiene que tener el mismo nivel de complejidad que la problemática para que pueda ser operativa.

Un área obsoleta puede volver a estar integrada en el cuadro general de la ciudad, o pertenecer a él si no ha estado integrada antes, esto hace que, en muchos casos, el proceso sea reversible, y, aunque no es la misma de antes, sí participará o volverá a participar de nuevo del conjunto de la ciudad. Pero para que esto sea así es necesario atribuirle nuevos roles, nuevos contenidos, que permitan la creación de «puentes», es decir, relaciones físico-funcionales entre esta zona y la ciudad. La idea de concentrar actividades nuevas en el área no es original ni tampoco puede tomarse como el único camino posible, pero es coherente con su desarrollo histórico. El puerto siempre ha ido acumulando actividades diversas, a lo

largo del tiempo. Es notable «el grosor» que, en este sentido, se ha conseguido, sedimentándose poco a poco, cada vez teniendo mayor densidad, trascendiendo parte de las actividades a la ciudad casi por porosidad. Seguir este proceso, potenciándolo, parece una línea segura, actuando en sinergia con lo existente se pueden alcanzar algunos umbrales que en estos momentos parecen teñidos de gran dificultad.

Hablar de roles atribuidos a un puerto y a una ciudad es hablar, entre otras cosas, de funciones contenidas en ellos, de centralidades. De aquellas actividades que son atractivas, y que provocan, por esa cualidad, un fenómeno de polarización a su alrededor. Y las concentraciones toman importancia porque permiten pasar

because they have lost all functional utility or whatever, give rise to spots which do not belong either to the city or to the port but which have become what Ignacio Sola Morales would call "terrain vague". These are empty areas, lacking in content, where the degradation is inevitable and implacable, like a cancer. However, these areas are presented, on the contrary, as "opportunity plots" ie. offering the opportunity to change the city. And if we are to consider seriously and systematically the future of the city of Las Palmas, we cannot overlook these opportunities.

It would seem that the problem has been fairly clearly identified. Although at present, the situation is obvious, this was not the case a few years back. We talk about a problem, in singular, when, in reality, we are talking about a set or series of problems, some of which are unrelated and on different scales and which allow us to offer solutions sufficiently complex to the reality itself and to cover as many needs as possible. Somehow, the solution must be at the same level of complexity as the problem itself for it to be operative.

An obsolete area can be reintegrated into the general framework of the city, or belong to it if it has not been integrated previously, which means that often the process is reversible and that although it may not be the same as before, it can partici-

pate or re-participate in the city as a whole. But for this to be the case, we have to give it new roles, new contents which will allow for the creation of "bridges" ie. physical-functional relationships between this area and the city. The idea of concentrating new activities in the area is not original nor can it be considered the only way forward but it is coherent with historical development as such. The port has always accumulated diverse activities over time. We should note that as this has occurred the port area has become "denser" occupying more and more space and integrating part of the activities of the city almost through its porosity. It would seem safe, then, to continue along these lines, promoting this process and acting in synergy with what already exists to overcome thresholds which, at present, seem fraught with problems.

To talk of the roles attributed to the port and to a city is to talk, among other things, of the functions of each. To talk of the activities which are attractive and which trigger, as a result, a certain phenomenon of polarisation in their surroundings. These concentrations are important in that they allow us to work on a different level and, above all, because they generate a whole new set of dynamic forces in the city. Nevertheless, the question is not only of operating on the functional diversity which may link these centralising values but also at

de nivel, y sobre todo porque pueden generar nuevas dinámicas urbanas. No obstante, la cuestión no es operar sólo sobre la diversidad funcional que pueda vincularse a los valores de centralidad, sino también con residencia. Hay que tener presente lo compleja que es la ciudad, en la que las viviendas y otros usos se mezclan entre sí, esto sería lo característico de lo «urbano» frente al esquematismo de un funcionalismo ingenuo que tiende a separar las cosas. Se trata de ser conscientes de que se está interviniendo sobre un «trozo» de ciudad, y, por tanto, de la necesidad de contar con una cierta «masa crítica», para que sea realmente urbano, rompiendo con la tendencia a la «guetización», que envuelve a la zona portuaria.

Construir un trozo de ciudad también supone un problema de «forma», de morfología. El área se localiza en un punto topológicamente interesante. En el istmo, donde se cambia de un litoral fuertemente antropizado a otro más «natural». Es un punto caracterizante de la ciudad. Las Palmas no puede ser descrita sin hacer referencia a este estrecho brazo de tierra. Es un punto que «marca» la ciudad, que condiciona parte de su imagen. Se habla de punto, pero en realidad es una franja, una línea que discurre entre el puerto y la ciudad, y tiene la suficiente extensión como para requerir una proposición formal compleja, constituida por secuencias de espacios y de arquitecturas.

La intervención se afronta a partir de un deseo y de una necesidad. El deseo de propiciar el rompimiento con el esquema en cascada, típico del planeamiento español, de niveles estanco, para provocar una manera de intervención en la ciudad más flexible, en el que los niveles se entrecrucen, la proposición proyectual, aquí, definiría las determinaciones del Plan General y no al revés. Y la necesidad de que se produzca un diálogo entre puerto y ciudad, esto es: de establecer mecanismos de «puesta en acuerdo» entre uno y otra, para evitar la ruptura que hasta ahora distingue a la relación. Una ruptura que repercute constantemente de manera negativa en la calidad urbana, y por consiguiente en la calidad de vida de la ciudad de Las Palmas, y también en las condiciones en las que el puerto se presenta como instalación.

the level of housing. The complexity of the city is such that housing and other functions are intermixed. This is what is characteristic of "urban" nature itself as opposed to a naïve kind of functionalism which tends to separate functions by compartments. We must be aware that we are dealing with a "part" of the city and, therefore, of the need to rely upon a certain "critical weight" in order to ensure that the development is truly urban and avoiding the tendency towards the ghettos which normally is the case in port areas.

To build a "part" of the city also implies a problem of "shape", of morphology. The area is a location of topographical interest, on an isthmus where the change consists in a move from a strongly anthropised coastline to one where more "natural" characteristics should prevail. This is an area which confers certain character on the city. Las Palmas cannot be described fully without including this narrow stretch of land. It is a location which "brands" the city and conditions part of its image.

In reality, rather than one specific location it is a whole stretch between the port and the city of sufficient extension to require a complex formal proposal made up of sequences of spaces and architecture.

The intervention is proposed as a need and a desire, at one and the same time. The desire is to break with the framework, which is typical of Spanish planning, of stagnant levels, linked in a kind of chain, to produce a type of intervention designed at making the city more flexible with the levels intertwining. The proposal of the project would, thus, define the specifications of the General Plan and not the reverse as occurs at present. The need is to produce a dialogue between the port and the city, to establish mechanisms which would allow us to do away with the divorce between the two as has existed up until now. This divorce has had negative repercussions on the quality of life in the city and on the quality of the conditions of the port itself as an installation.