

# TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE DE LA ISLETA

*Rosario Alemán Hernández*

La naturaleza es indeterminada y solo el arte la determina: un país no se convierte en paisaje más que bajo la condición de un paisaje, y esto, de acuerdo con las dos modalidades, móvil (in visu) y adherente (in situ), de la artealización.

Alain Roger. *Breve tratado del paisaje*

En la actualidad, de la condición posmoderna se vive un presente continuo hegemónico frente al futuro y el pasado donde la historia es asediada por la revolución tecnológica y mediática que comprime el tiempo y descentra el espacio. Y es que si el presente es un *himen*<sup>1</sup> con un cambio continuo entre pasado y futuro, es necesario no solo dar lugar a la historia desde el presente con el dilema de la elección o exclusión de documentos, hechos arquitectónicos-urbanos y/o artísticos que permiten diversos inicios y recorridos, sino también reclamar “la experiencia de la memoria, de la romántica fascinación por el pasado ausente, como arma crítica frente al presente banal y productivista”.<sup>2</sup> En tal sentido, hoy es necesario requerir para el futuro el perfil horizontal del antiguo territorio de La Isleta transformado en una construcción cultural (paisaje) para evidenciar lo que en los últimos años se intentó ocultar. Me refiero al concurso de la Gran Marina (2004) que, más allá de sus defectos formales por su carácter restringido a arquitectos del ámbito internacional, abrió el debate cultural sobre el frente marítimo de la ciudad y puso en cuestión la globalización cultural que desenfoca lo local.

En este texto no solo interesa la ingeniería, la arquitectura y el urbanismo en la construcción de la ciudad portuaria, ya que también la literatura, el arte y/o las artes visuales contemporáneas construyen representaciones ligadas a sus referencias culturales y, de ahí, el interés por documentar y analizar esas construcciones. Poco a poco se podrán comprender algunos cambios esenciales desde una estructura cronológica que se combinará con otra de discurso temático en especial para las últimas experiencias proyectuales y representaciones artísticas y visuales contemporáneas tanto en el paisaje del placer (la playa) como en el del trabajo (el puerto).<sup>3</sup>

## UN TERRITORIO DESÉRTICO Y DEL VACÍO

Ni los conquistadores de la isla de Gran Canaria y fundadores del Real de Las Palmas (1478), ni Cristóbal Colón describieron la bahía del puerto en la que fondearon,<sup>4</sup> aunque contamos con un buen número de planos de ese territorio (desde finales del siglo XVI hasta principios del XIX) que, aunque no son fiables, interesan porque señalan las escasas edificaciones y los puntos de referencia geográficos y toponímicos. Así, el ingeniero Leonardo Torriani (1589) destaca la fortaleza “antigua de este puerto” (iniciada en 1494) mientras que en el de Próspero Cassola (1599) se le añaden las ermitas de Santa Catalina y de La Luz y, en especial, lo que pasó ese año cuando la isla fue atacada por el pirata holandés Van der Does.

La primera representación literaria fue la de Bartolomé Carrasco de Figueroa (Las Palmas 1538-1610) que en *Gran Canaria*,<sup>5</sup> tras referenciar la belleza natural de un paisaje visual, sonoro y olfativo (tierra, mar, cielo, aire, estrellas, frutas, flores, fuentes, arroyos...) introdujo a los conquistadores de la isla en el momento que “los nuevos argonautas toman puerto/ y alegres pisan la felice arena;/ por las orillas marchan en concierto,/ haciendo estancia de una selva amena, toda de verdes palmas que cubierto/ tendrán el aire, y por dichosa estrena/ será juzgado de ellos y alta gloria/ el árbol consagrado a la victoria”.

Sin embargo, esa “felice arena”, situada a varias leguas del Real de Las Palmas que fundaron, fue descrita por el ingeniero L. Torriani (1588) como un terreno “arenoso, y los montes cercanos, desnudos y tétricos” (1588) y por los viajeros científicos que lo recorrían en camello:<sup>6</sup> Leopold von Buch (1836) destacó “el viento alisio del noreste que sopla constantemente con violencia en el verano, levanta los pequeños fragmentos procedentes de las conchas, y los granos de traquita y basalto redondeados por la frotación de las olas, y las deposita en la pequeña lengua de tierra que reúne la Isleta con la gran isla, donde las deposita en forma de dunas de 38 a 40 pies de alto”; mientras que para el doctor Verneau era un lugar de dunas con médanos en el istmo y el volcán en La Isleta salpicado “de pequeños montículos de piedra que son tumbas de los antiguos insulares que desapareció rápidamente”.

Este territorio del desierto (inhóspito) con las playas y las montañas de La Isleta fue representado por Álvarez Rijo (1819) con el imaginario de la bajamar en primer plano, los “tétricos” volcanes y, suponemos, un fuerte olor a algas. El istmo unía los dos mares, el del “arrecife” (playa de Las Canteras) y el de la bahía, el “puerto” que, con las mareas altas, se volvían a separar. Sin embargo, fueron las dos representaciones de la bahía de J. J. Williams (1839)<sup>7</sup> las que, desde una sensibilidad pintoresca, miraron a ciertas características del territorio, a la bahía, el agua y la diversidad de la luz, los volcanes de La Isleta al fondo y, en primer plano, la playa de Santa Catalina (hoy Alcaravaneras) con las figuras de una familia de pescadores (figura 1).

La generación de los primeros urbanizadores de este territorio (1887-1903) recordaba a principios del siglo XX el arenal como un lugar poético de “hermosas playas”<sup>8</sup> que alguien predijo se ocultarían bajo las edificaciones y la urbanización propuesta por Laureano Arroyo. Las fotos son numerosas y permiten conocer esos sitios y la costa justo en los años en que iba a ser transformada. Otros, los más, prefirieron la modernización económica y la modernidad cultural: —la prosa del puerto al calor de los nuevos barcos de vapor que abrirían nuevas fronteras y una nueva relación espacio-tiempo; —la riqueza generada por la edificación, la ortogonalidad del trazado sobre el arenal y sus dunas en paralelo a la geometría de los dos diques del puerto que precedieron al ensanche y dieron la orientación a las calles (figuras 2 y 3).

Fue entonces cuando ese territorio desértico, informe y cambiante se transformó a partir de los proyectos de ingeniería portuaria (1881-1907), urbanísticos y edificatorios que se representaron en planos, fotografías y algunos cuadros. La geometría trazada en el mar de la bahía con los diques y las dársenas del puerto y antepuerto entró a formar parte del imaginario casi al mismo tiempo que la otra bahía (la de El Confital, hoy Playa de Las Canteras) es la del placer de los “baños de mar” que comenzaban a tener valor terapéutico y donde se combina cada seis horas la bajamar con el mar formalizado por la barra y que la pleamar rompe. Los estados del mar de Las Canteras fascinaron en su ritmo al pintor Néstor Martín Fernández de la Torre en su *Poema del Mar* (1914-1923) o las marinas de 1900 marcadas por la influencia de su maestro Eliseo Meifrén quien se acercó en *Marina* (1899), por primera vez, a la

arquitectura portuaria funcional de los almacenes de la *Grand Canary Coaling* y a la lámina de agua de la dársena (figura 4).

Si el país (el territorio) “es, en cierto modo, el grado cero del paisaje, lo que precede a su artealización”,<sup>9</sup> los paisajes idealizados (el portuario del trabajo y el de la playa del placer) de Néstor y Rafael Masanet (figura 5) suponen las primeras aproximaciones plásticas a La Isleta y el istmo. Ambas fueron tomadas desde un punto de vista distanciado y a escala urbana pero que ya habían fijado los objetivos de los fotógrafos en sus vistas de pájaro desde la primera década del pasado siglo. Sin embargo, la pintura de paisaje no es objetiva y, aunque se mantiene la forma del territorio del istmo, buscan la emoción estética a través de los planos de agua y la arquitectura “recreada” en primer plano.

#### LAS ARQUITECTURAS PORTUARIAS DEL PERFIL HORIZONTAL

En estos años iniciales de la construcción del barrio del Puerto, fue la casa terrera la principal protagonista, aunque la nueva escala de valores de la ciudad comercial-portuaria la representa el almacén comercial pero, a pesar de la dependencia económica del “informal” imperio británico, la cultura arquitectónica fue la académica española. La casa y el almacén compartieron los mismos elementos compositivos por lo que, además de ese perfil horizontal que define en estos años seminales el nuevo paisaje urbano, destaca la indiferencia funcional y la repetición sistemática que produjo una arquitectura estandarizada (carente de la “forma” artística) con alzados sencillos, regulares, económicos que fueron adecuados, también, para cuadras de animales o, incluso, una “casa de gallos”. En realidad esto es una generalización exagerada pues no solo hubo ejemplos que rompieron con la indiferencia funcional sino que tanto Laureano Arroyo y como Fernando Navarro Navarro (los principales arquitectos de la edificación del Ensanche en los años iniciales) recurrieron a estructuras metálicas que envolvían en muros de fábrica.<sup>10</sup> Los almacenes comerciales, depósitos de carbón y oficinas portuarias de *Elder* y *Miller* (1898 y 1906) (figura 6) fueron los de mayor calidad arquitectónica y con una localización destacada en el mismo eje del Muelle de Santa Catalina. Aunque las fachadas de los dos cuerpos independientes de *Elder* nada tuvieron de nuevo, su estructura y el tipo de nave fue el más moderno de la época con una estructura de pilares de hierro en cinco hileras. Por el contrario, la tipología de *Miller* fue tradicional con los dos almacenes (en paralelo entre muros de carga) cubiertos con armaduras de hierro sostenidas con tirantes. Así, si en *Elder* el proyecto mostraba la unión del pilar con el forjado, en *Miller* se preocupó del encajamiento de la armadura con la coronación del muro de fachada.

El único ejemplo metálico fue el *Mercado del Puerto* (1908) (figura 7) con un entramado de doble diagonal que pertenece a la segunda generación de estructuras metálicas. Compacto y de acero tiene un esqueleto formado por la armadura que descansa sobre 66 columnas de fundición. La planta responde a un esquema simple, el de un doble cuadrado formado por dos hileras de columnas. La parte central se sobreeleva con un lucernario octogonal que descansa sobre un cuerpo de persianas, el otro más bajo, de luz y ventilación, descansa sobre las vigas horizontales. Sin embargo su imagen exterior no refleja con claridad ese espacio central que queda, en gran parte, oculto.

El predominio de lo utilitario se sustituyó por el arte de la arquitectura en los alzados de las oficinas del *Puerto Franco* en el Muelle de Santa Catalina (h. 1910) (figura 7). Se miró a la arquitectura española medieval, oriental y berberisca en un estilo neoalhambrista para diferenciarlas del resto de la arquitectura portuaria. La vertiente del eclecticismo medievalista, a la española, fue el adecuado para estas oficinas con un arco de herradura con alfiz que

compone el acceso principal, mientras que los pabellones tienen arcos de herradura y serlianas orientalizadas. Las referencias a lo oriental de lo español aumentan con las cerámicas de color y las yeserías. Fue un alarde de expresión de lo considerado más típico de la arquitectura española, mientras que la solidez se expresa en la *marquesina del Muelle de Santa Catalina* (hacia 1910) con el doricismo arcaico de las columnas. Los grandes intereses amparados en el tráfico portuario fueron más débiles —por la dependencia económica del tráfico internacional— que esta puerta de la ciudad portuaria.

La marcada horizontalidad compositiva de la planta alta para la *fábrica de ladrillos y viviendas de trabajadores* del joven arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre (y el ingeniero Manuel González) permite preguntarse si se trata de un anuncio de su posterior arquitectura racionalista cuyo mejor ejemplo portuario fue la naviera Fred. Oldsen (1936) (figura 8) con el espacio interior sin tabicar y donde destacan el conjunto del patio de operaciones-escalera principal y las oficinas voladas sobre la rasante. El alzado tiene dos franjas acristaladas que se separan de las superiores por una barandilla tubular y se remata con una marquesina, mientras que el volumen vertical (con los ojos de buey) rompe con la horizontalidad dominante. En este contexto cabe destacar que la arquitectura racionalista (1927-1940) proyectada para la “Gran Ciudad” con numerosas viviendas unifamiliares y edificios públicos, contó con este único ejemplo con estilemas del trasatlántico.

#### LAS ARQUITECTURAS PORTUARIAS DEL HIPOTÉTICO SKYLINE DEL CAPITAL GLOBALIZADO

La nueva arquitectura del Puerto de los años 60, 70 y 80 del pasado siglo fue la turística de la “sueca soñadora” cuando se inició el paso de la economía rural a la turística. El desarrollismo económico tras la autarquía franquista abrió una complejidad diferenciada con un plan general (1962) que permitió edificios más altos para uso turístico (hoteles y apartamentos) y que, en gran medida, no podía soportar el maltrecho ensanche (estrecho) decimonónico que planeó Laureano Arroyo (1888). Sin embargo, Miguel Martín aprovechó la oportunidad de construir un edificio de gran escala, la *Casa del Mar y Viviendas* (1958-1963),<sup>11</sup> en una manzana triangular (figura 8) con una novedosa combinación de usos en una planta en “L” y dos bloques: al norte uno de doce alturas y planta en “U” (de uso asistencial, residencial, hotelero, docente y representativas); mientras que los locales comerciales y viviendas se disponen en el lado más largo con ocho plantas más ático; por último una torre de 12 plantas con el porche elevado articula ambos cuerpos. La imagen monumental “representativa” se combina con la doméstica y destaca la ocupación del vacío con el juego de curvas y contracurvas, el ajardinamiento, la importancia de la cuarta fachada con una cubierta mixtilínea y horadada. El lenguaje formal de las distintas fachadas (“estilo internacional”) sigue los cambios de la modernidad recuperada tras las décadas de arquitectura “neocanaria”.

A la ciudad se le ensancharon las palmas con la Avenida Marítima (terminada en 1968) para ganar al mar una superficie bruta de 430.000 m<sup>2</sup> y abrir otra comunicación más fluida con el Puerto pues, hasta la fecha, solo se circulaba por la calle León y Castillo (la antigua carretera al puerto de mediados del siglo XIX). La transformación industrial del borde marítimo combina la larga línea horizontal del muro (de 2.600 m.) con la irregularidad de una tercera escollera solucionada con tetrápodos. Para esta artificial transformación técnica se montó un efímero taller de tetrápodos de hormigón que se fijó fotográficamente. Así, durante meses, se pudo mirar un paisaje industrial formado por anillos concéntricos que, aunque son fruto de la razón constructiva del proyecto, se apropiaban de la forma primordial del cromlech (figura 9).

Al mismo tiempo, la arquitectura hotelera y de apartamentos en la Playa de Las Canteras se puso, en ocasiones, al día en el contexto internacional de la modernidad con las formas plásticas del hormigón visto. De entre los ejemplos más conocidos de la década de los sesenta destacan las formas escultóricas del *Hotel Concorde* de Salvador Fábregas Gil, con cierre de hormigón y un pilar a doble altura que aligera la masa con una esquina cortada; y el *Hotel Don Juan* de Pedro Massieu Verdugo (1963) (*Los Bardinós*, hoy NH) (figura 10), de 26 plantas con cierre de hormigón y estructura de hormigón armado que reabrió, al igual que la *Casa del Marino*, la perdida visión simultánea del mar portuario de naciente y el de la playa a poniente.

Poco después, a Las Palmas de Gran Canaria le crecieron los dedos con los nuevos diques y dársenas (el *Reina Sofía*, 1981-1988; y prolongación, 1991-1995; 2002-2006), la nueva infraestructura de comunicación (la GC-1 en el corredor este de la isla). También con la torre del edificio *Woermann* (2001-2004) (I. Abalos, Juan Herreros; J. Casariego y E. Guerra) se intervino en ese lugar “entre” el puerto y la playa de Las Canteras y de unión entre el barrio portuario de Santa Catalina y La Isleta que, en la intervención de A. Oehlen para el pavimento de la plaza, representa el istmo en marea baja con la situeta de *La sirena varada* (figura 11). La importancia de esa posición “entredós” (con alta densidad edificatoria) hizo necesaria esa plaza entre el edificio (7 plantas) y la torre (18 plantas).

Por último, aunque el proyecto de la Gran Marina fue anulado, se vio la necesidad de tener en cuenta no solo el istmo sino todo el frente marítimo, pero entre tanto se había construido un centro comercial y de ocio, “El Muelle”, conocido como “el mamotreto”, un edificio rutinario que toma al puerto y el mar como objeto. Así, varios proyectos propusieron ocultarlo: la más radical fue la propuesta de Carlos Ferrater (dos altas láminas para hotel, más una pantalla con imágenes de la ciudad en el lado norte) y la de Van Berkel que le disponía en la fachada este un edificio de aparcamientos; mientras que Moneo y Cesar Pelli colocaban cerca —y en una buena perspectiva— el Ayuntamiento y el edificio para la Autoridad Portuaria. Vistas las propuestas de forma general (figura 12), encontramos dos puntos de partida diferentes. Unos atienden al lugar y se ligan a la doble geometría del istmo —la recta y la curva— (Sejima-Nishizawa y Moneo) y pueden tener en cuenta: La Isleta (Rafael Moneo); la arquitectura de valor preexistente —el castillo de La Luz y su relación con el mar— (Sejima-Nishizawa; Carlos Ferrater); el perfil bajo del istmo (Sejima-Nishizawa); o el trazado de calles previo (Grimshaw, Sejima-Nishizawa). La segunda rompe con la doble geometría (Van Berkel con edificios de geometría deformante y compleja), o tapan el castillo de La Luz (la torre de Cesar Pelli) o lo envuelven con arquitectura (Van Berkel) y, por tanto, rompen su relación con el mar. Unos apuestan por la alta ocupación de la dársena (Grimshaw, Van Berkel), mientras Moneo apostó por un lanzamiento de dados a modo de dos Kursasles y otros edificios en el borde de la dársena.

#### HUELLAS DEL PUERTO, LA ISLETA Y EL ISTMO EN EL ARTE CONTEMPORÁNEO

Es obvio que, en el pasado siglo, los cambios portuarios fueron unidos a las transformaciones técnicas tanto en lo referente a la construcción de los diques y dársenas como en lo referente a las mejoras en la ingeniería naval y, también, al papel que juegan los puertos de las Islas en el contexto económico internacional (figura 13). Estas transformaciones han conducido a otras a nivel urbano: primero, de bahía fundacional a puerto de refugio decimonónico con el desarrollo de un frente portuario de negocio (almacenes y consignatarias); en segundo lugar, a partir de la década de los sesenta del pasado

siglo, la sustitución de esa arquitectura comercial por usos comerciales-residenciales y turísticos; y, por último, el intento que vimos de añadir el nuevo uso del ocio.

Sin embargo, las formas de representación de la experiencia urbana (portuaria) no “son resultado de una técnica o de los cambios físicos que experimenta la ciudad”<sup>12</sup> sino que la percepción (como fenómeno cultural) representa esa experiencia ligada a las transformaciones culturales de cada momento histórico. Son los “modos de ver” cada imagen que se encarna en una situación cultural pero que, al mismo tiempo, depende de nuestro propio modo de ver.<sup>13</sup> Así se va construyendo el imaginario de la experiencia portuaria que, a mi “modo de ver”, está en *Islas de Julio V. Artilles* (2008) (figura 14) cuando introduce, desde el silencio formal minimalista de unas construcciones de aluminio sobre la trama irregular, el desorden del espacio urbano como paradigma de la sociedad contemporánea y la deshumanización de la ciudad de los largos dedos. Además, si desde los satélites y del Google Earth, las imágenes de la ciudad, su área metropolitana y la isla-ciudad son abstracciones pero que, al mismo tiempo, nos acerca en sucesivos zums a lo concreto, también el consumo del territorio y los cambios de uso fue la relectura irónica de Alicia Ríos y Bárbara Ortiz en *Islafobia, el arte de comer el territorio* (2005) (figura 15) donde se jugó con lo abstracto de unos recorridos que, a la vez, “se movían en claves muy concretas, visuales, táctiles, olfativas y gustativas”.<sup>14</sup>

A partir de las múltiples prácticas artísticas y medios expresivos, la diversidad de materiales y la complejidad de los desplazamientos entre las artes en la contemporaneidad es posible tomar diversos puntos de partida:

— En *Trasvase a la memoria* (1989) (figura 16), Leopoldo Emperador recuerda el istmo en marea alta con una pieza minimalista (un prisma tumbado de acero, piedra y agua salada); por su parte, Alfonso Crujera representa en la serie *Punta del Caletón* (2006) (figura 16) la figuración del perfil horizontal del paisaje del istmo con composiciones marcadas por la línea del horizonte y los cambios de luz y color del mar y las montañas.

— Desde la variedad de medios expresivos (fotografía y vídeo), y con la participación del espectador cuya sombra se proyecta sobre las piezas, Francis Naranjo trabaja la serie *Human Machine* (2004) (figura 17) donde representa a un hombre sin atributos espirituales (un artefacto constructivo-ingenieril) que habita en una ciudad flotante de torres petrolíferas. Estas imágenes de referencias plásticas constructivistas (e incluso del cine de ciencia-ficción) se incorporan al imaginario ciudadano del puerto donde entran y salen las plataformas petrolíferas; mientras, Pedro Romera y Ángela Ruiz, con el *Reloj de Sol* (2000) (figura 18), establecieron relaciones transversales entre escultura y arquitectura en el entorno urbano del Parque de Santa Catalina, provocando referencias navales con el acero y la geometría formal en punta de la quilla de los barcos.

— En los últimos años, los dos lados del paisaje contemporáneo del istmo (el del trabajo y el del placer de la Playa de Las Canteras) son fijados por fotógrafos internacionales (figura 19). En la imagen de Andreas Gursky, *Gran Canaria* (1995), vemos El Sebadal portuario tomado a media altura con chabolas, contenedores, grúas y deshechos. Se trata del paisaje de ese territorio que no es ciudad y que también entusiasmó a Lara Almarzategui en su interés por “los descampados”. Dentro del desbordamiento de los medios expresivos se sitúa la serie de Shoja Azari que, como un observador apasionado, hizo la serie *Las Playas de Las Palmas* (2006). Así, al representar la vida en la playa (filmada en vídeo desde la soledad de su habitación en el hotel para fundirla con la pintura) enmarca “su obsesión por la relación de esta comunidad con el cuerpo desnudo en el entorno público. Delgados, corpulentos, guapos y

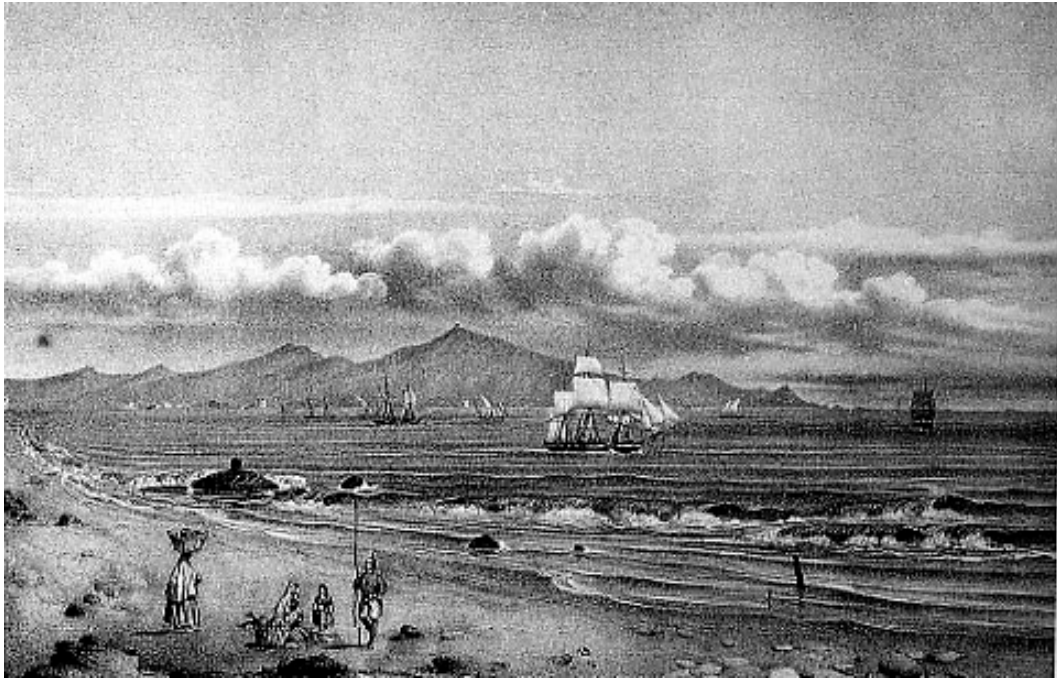
no tan guapos, hombres y mujeres desinhibidos... desafían los tabúes interminables y universales que existen en torno a la idea del cuerpo desnudo”.<sup>15</sup>

— Con pasos (des)iguales al poeta Manuel Padorno cuando veía, oía, tocaba, olía y pisaba todo lo que cambiaba en la Playa de Las Canteras (la luz, el agua, el viento, la nube, el oleaje) al recorrerla desde Punta Brava a los Muellitos, Hildegard Hahn “marchó” 365 días por esa orilla (entre la Playa Chica y El Rincón) que se presentaba siempre cambiante “debido al viento, a la situación metereológica y la marea” para recoger cristales depositados por el mar. De manera sistemática clasificaba por fechas esos restos, hacía contabilidad del número y los guardaba en jarras y variados botes de cristal que materializó en *Camuflaje* (montado en el patio de La Regenta en 1997) donde recreó una poética de lo efímero del paisaje marino de transparencias (el color, la luz) en un proyecto que nació por azar.<sup>16</sup> *Paseando por La Barra* de Juan Bordes para el Auditorio Alfredo Kraus de Óscar Tusquets (inaugurado en 1997) añade el valor simbólico del mar al edificio-faro cubierto de piedra de Tindaya, pero que se desmaterializa y duplica en los reflejos cambiantes sobre la orilla (figura 20). La propuesta de Bordes es la de un conjunto de pulpos, rascacios, rayas, pulpos... encabezados en la fachada principal por *El Caboso* y, en la de la playa, por la *Medusa* (figura 21).<sup>17</sup>

En los últimos años, la extensión del dique Reina Sofía ha hecho crecer el paisaje portuario con respecto a la ciudad y se marcó otro punto en un promontorio del borde marítimo de Vegueta con la *Lady Harimaguada* (1996) (figura 22) de Martín Chirino que, con su ventana abierta al horizonte, remite al simbolismo del límite entre la tierra y el mar. Pero, al mismo tiempo que el refugio de la bahía llega a San Cristóbal, grandes cargueros y petroleros cierran la perspectiva de algunas calles del barrio de Vegueta creando imágenes urbanas (efímeras) que se perciben como inmensos artefactos de la técnica naval. Sin duda son barcos pero, en ocasiones, podemos desear que sea una ciudad de piedra en otra isla tras el agua de un canal, de una avenida-río o un parque-laguna (figura 23). Es la gran máquina armada de muelles y resortes, la quimera de San Borondón que, tal como escribió el ilustrado Viera y Clavijo, solo es buena para un poeta que, si borramos la barrera temporal dicióchesca, es la *Ciudad del agua* de Manuel Padorno “a la que solo llego por el puente/del sueño también líquido, erigido/ con simples materiales invisibles”.<sup>18</sup>

Este texto ha sido posible gracias al proyecto I+D+i HUM2006-05963/HIST, financiado por el MEC.

## ANEXO FOTOGRÁFICO



*Figura. 1.1. J. J. WILLIAMS. Vista de la bahía de Las Palmas en WEB y BERTHELOT (1839).*



*Figura 1.2. ÁLVAREZ RIJO. El puerto de La Luz de la isla de Canaria (1819).*



*Figura 1.3. Istmo de La Isleta (1893). Fotografía Fondo FEDAC.*





Figura 2.1. J. LEÓN Y CASTILLO. Plano general del Puerto de Refugio de La Luz (1881).



Figura 2.2. L. ARROYO. Plano de ensanche (1890).

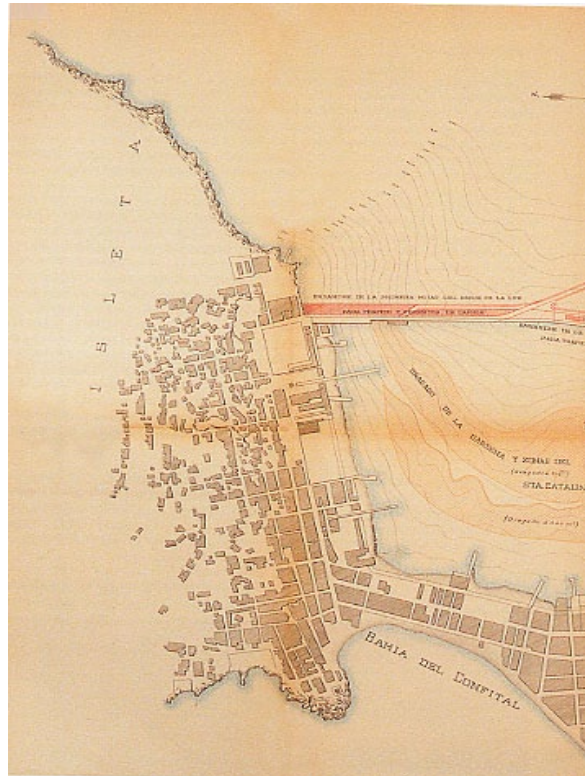
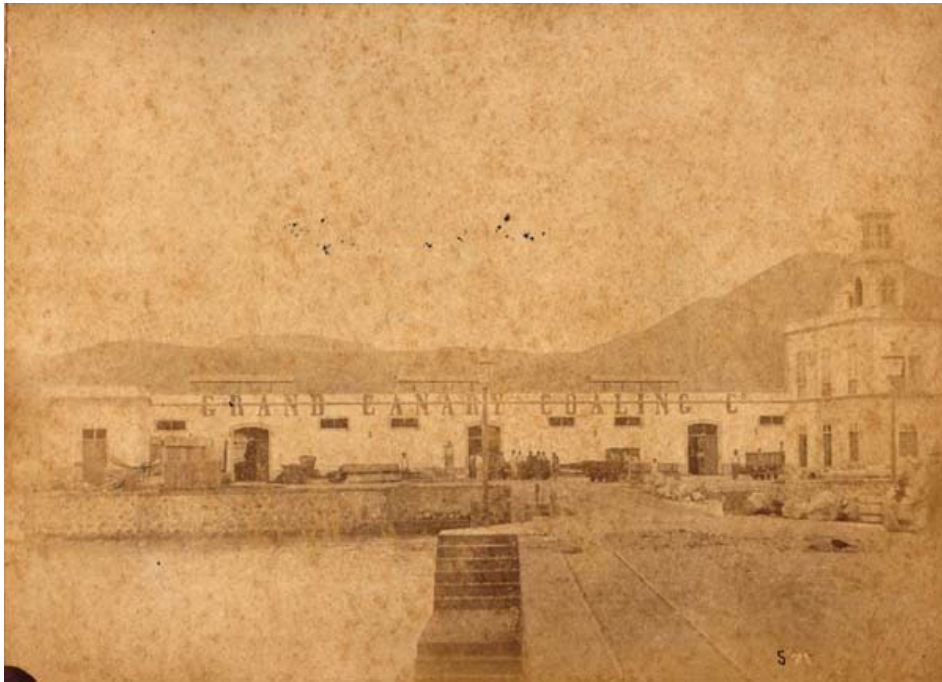


Figura 2.3. RAMONELL. Detalle del plano general de obras y servicios para la ampliación del puerto de La Luz (1916).



Figura 3. Los Muelles 1900-1910.





*Figura 4.1. CIRILO MORENO. Almacenes para depósito de carbón mineral y casas de oficina de la Grand Canary Coaling. c/ La Naval (1893).*



*Figura 4.2. E. MEIFRÉN. Vista del puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas (1889).*

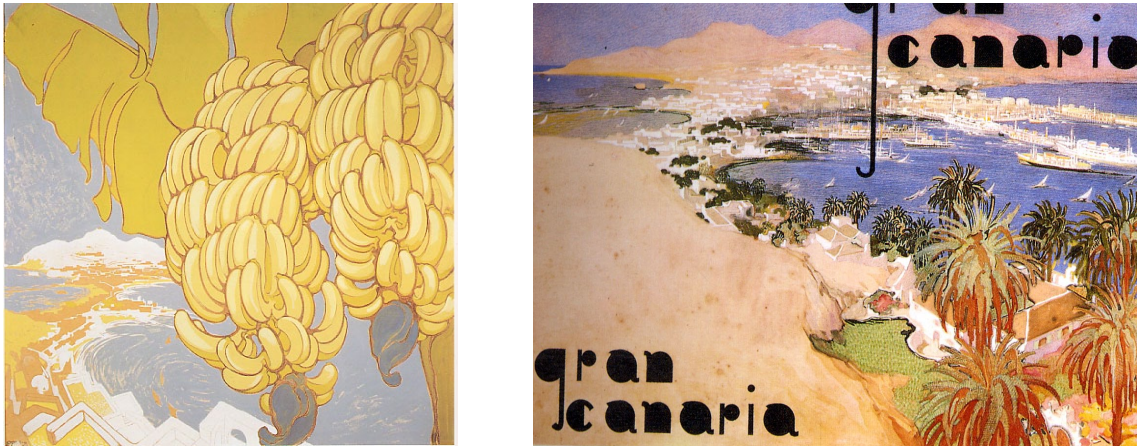


Figura 5.1 y 2. NÉSTOR. Carteles del Patronato de Turismo (1934).

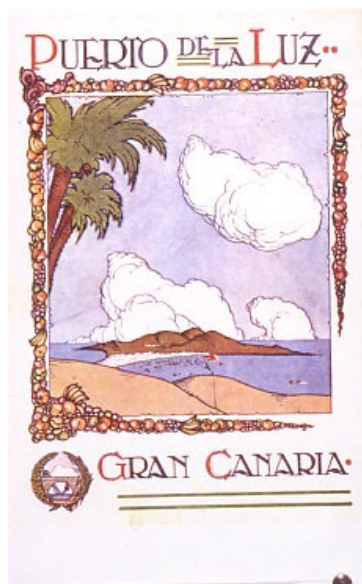


Figura 5.3. R. MASANET. Puerto de La Luz (1928).



Figura 5.4. J. PERESTELO. Puerto de La Luz (1912).



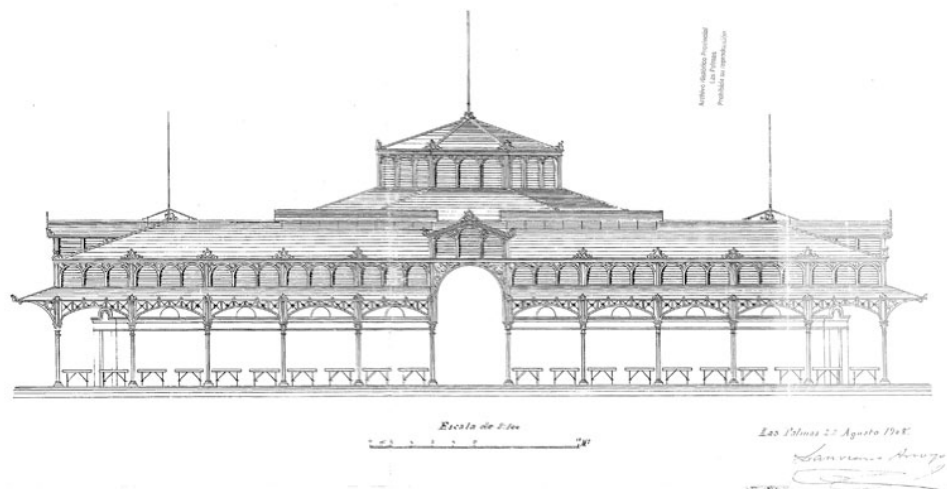


*Figura 6. Almacenes Elder y Miller. C/ Simón Bolívar/ Muelle Santa Catalina (1890-1910).*

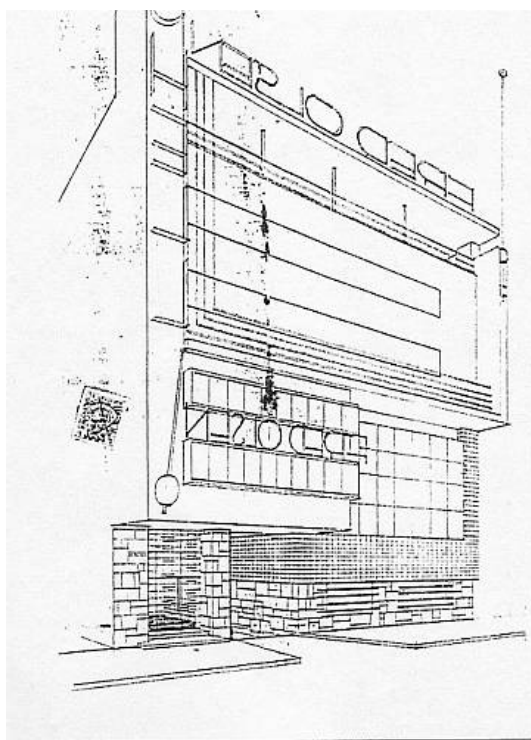


*Figura 7.1. Oficinas del puerto franco. Puerto de Santa Catalina (h. 1910).*

*Proyecto de un tinglado de hierro para cobijar la plaza Mercado del Puerto de la Luz  
Hoja 3ª. Alzado de uno de sus cuatro frentes iguales*



*Figura 7.2 .L. ARROYO. Mercado metálico del Puerto (1910).*



*Figura 8.1. M. MARTÍN FDEZ. DE LA TORRE. Edificio Fred. Oldsen "Shell". C/ Eduardo Benot, 11 (1936).*



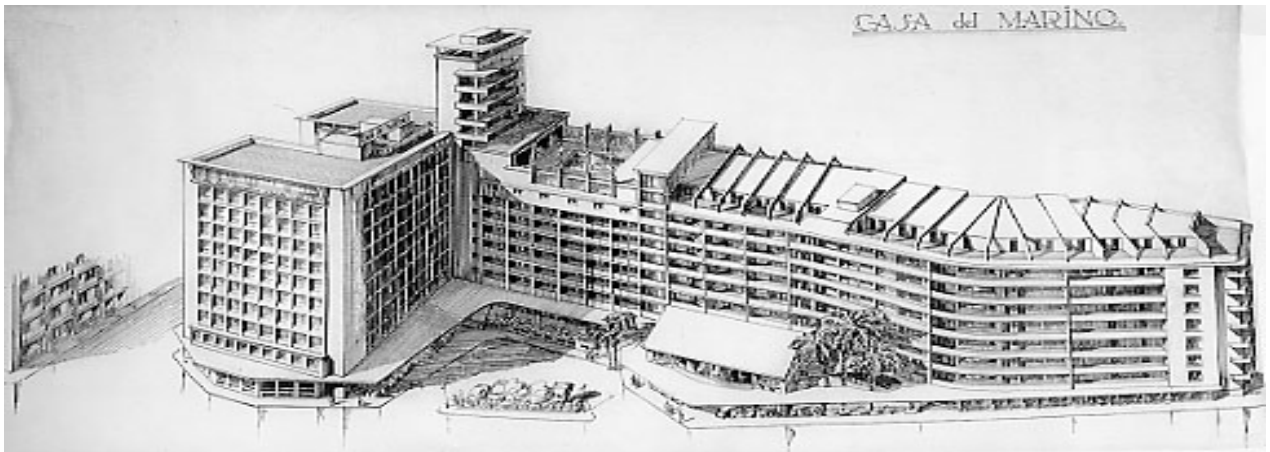


Figura 8.2. Casa del Marino. C/ León y Castillo, 322 / Simón Bolívar (1958-1963).

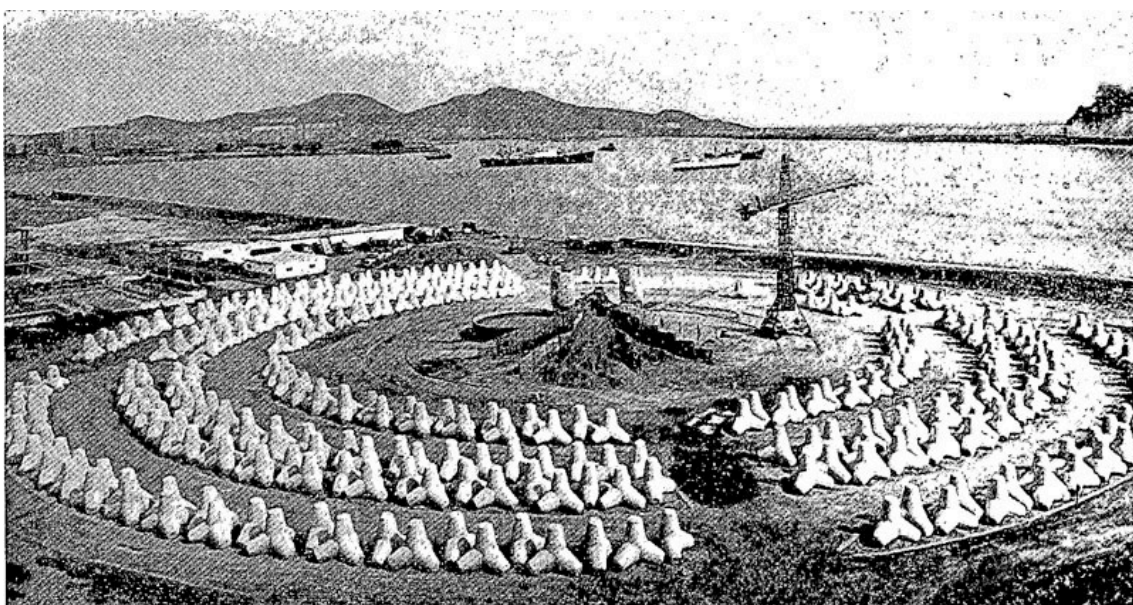
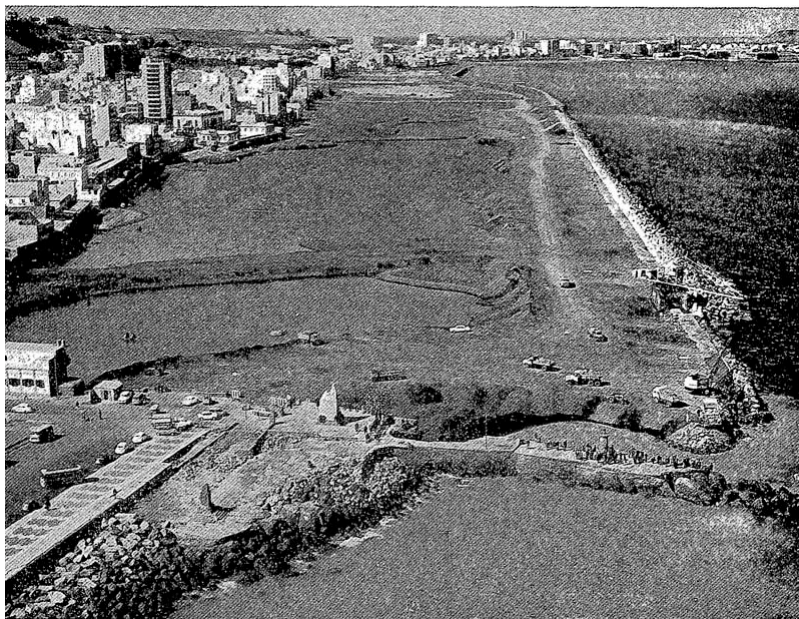


Figura 9. Relleno de la Avenida Marítima y taller de tetrapodos (década de los sesenta).





*Figura 10.1. P. MASSIEU. Hotel Don Juan (1963).*





*Figura 10.2. Vista del istmo desde el dique de contenedores.*



*Figura 11.1. A. OEHLLEN. La sirena varada (intervención plástica a escala urbana).*



*Figura 11.2. I. ÁBALOS. J. HERREROS. Edificio Woermann (2001-2004).*



*Figura 11.3. Planta (2001-2004).*

Figura 12. Proyectos para el concurso de la Gran Marina.



SEJIMA-NISHIZAWA



FERRATER



MONEO



*PELLI*



*GRIMSHAW*

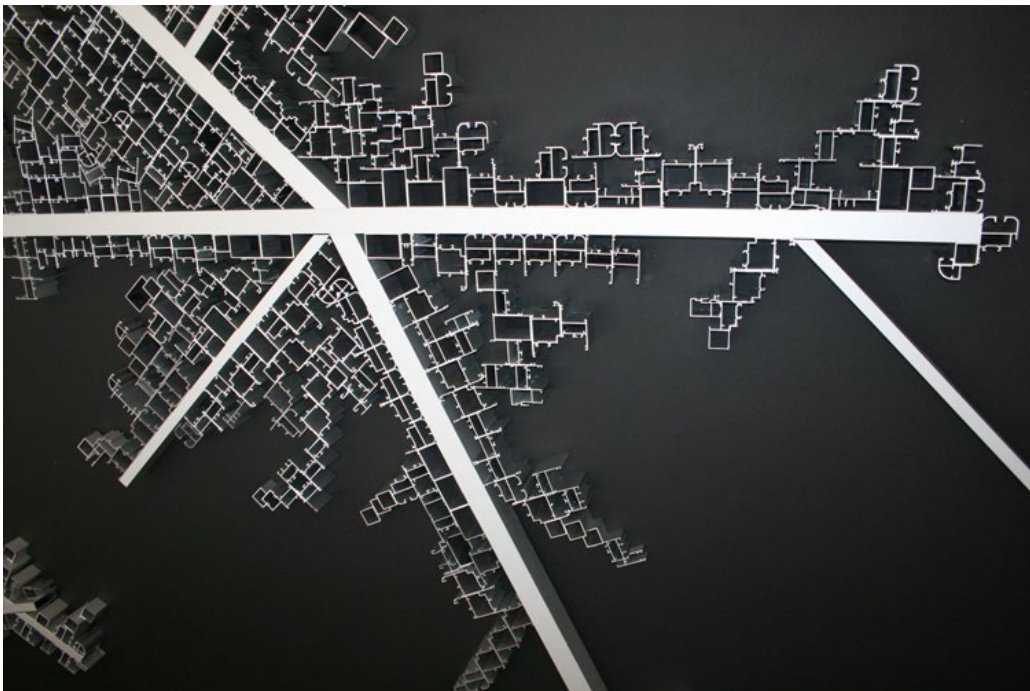


*VAN BERKEL*





*Figura 13. Vista aérea 1935-40 y actual.*



*Figura 14. J. V. ARTILES. Islas (2008).*



*Figura 15. A. RIOS y B. ORTIZ. Islafobia. El arte de comer el territorio (2005).*



*Figura 16.1. L. EMPERADOR. Traspase a la memoria (1989).*





Figura 16.1. ALFONSO CRUJERA. *Punta del caletón* (2006).

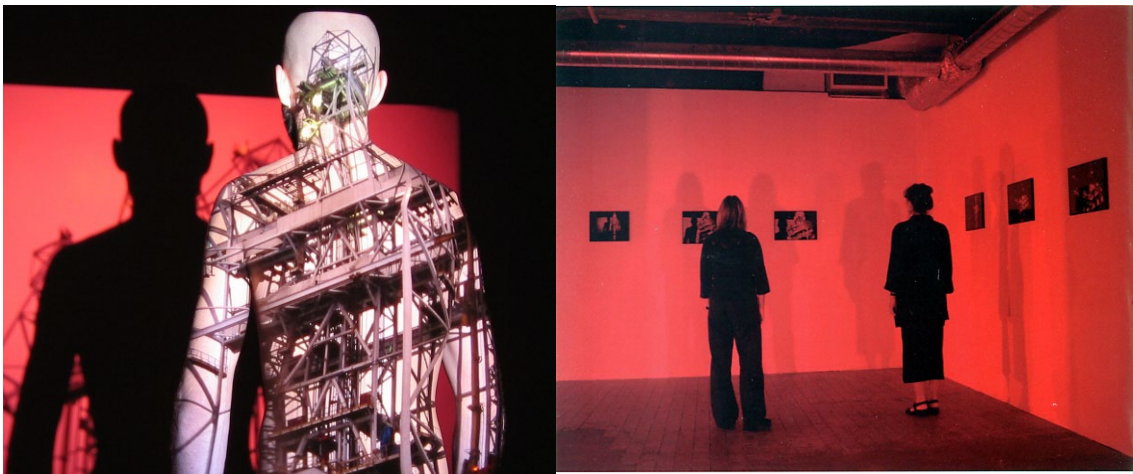
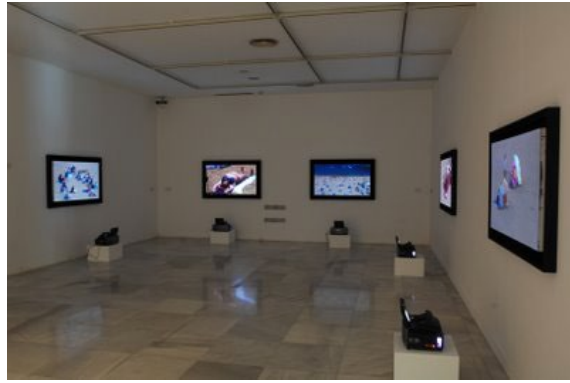


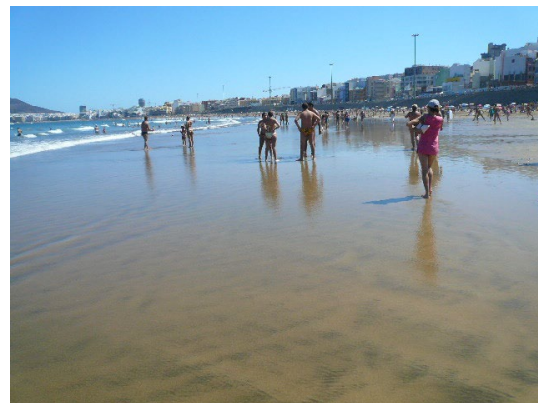
Figura 17. FRANCIS NARANJO. *Hombre máquina* (2004).



Figura 18. P. ROMERA - A. RUIZ. *Reloj de Sol* (2000).

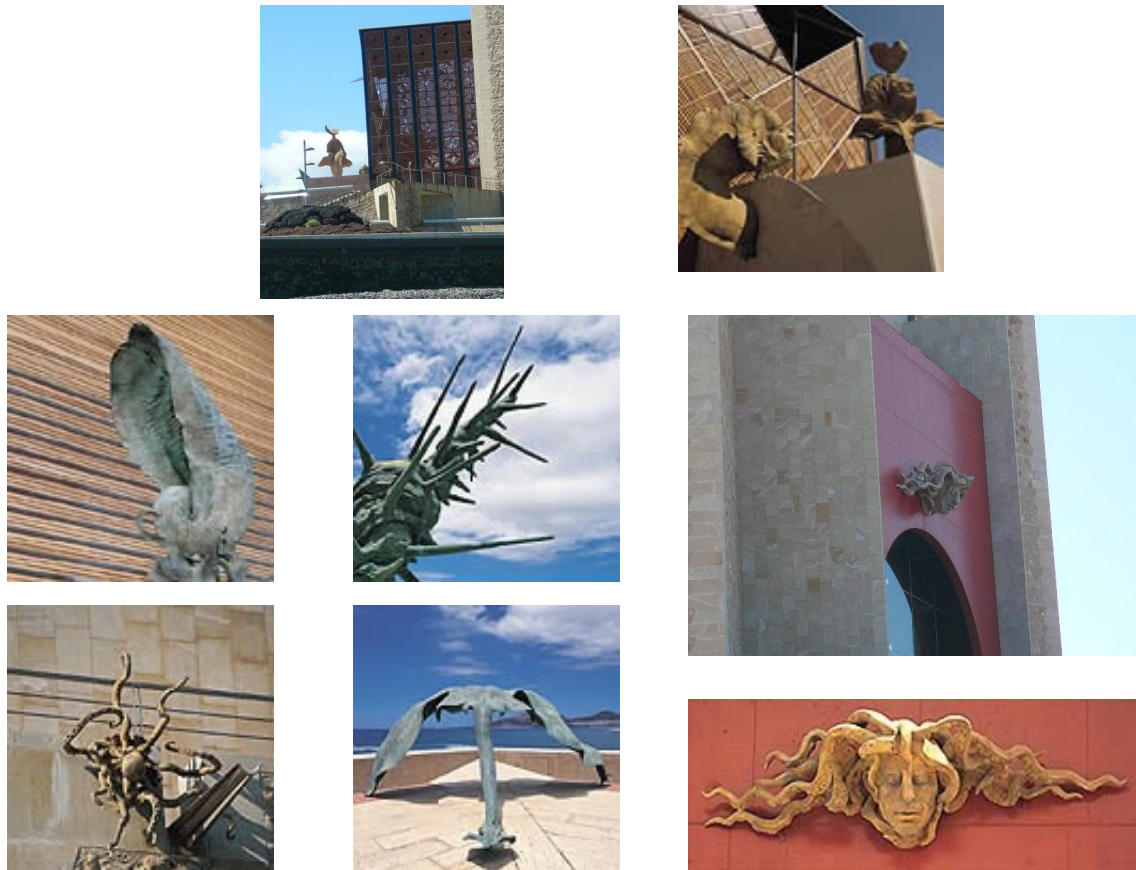


*Figura 19. AZARI. Las playas de Las Palmas. A. GURSKI. El Sebadal (1995).*



*Figura 20. Reflejos en la orilla de la playa.*





*Figura 21. J. BORDES. Paseando por La Barra. Auditorio Alfredo Kraus (Joan Tusquets, 1997).*



*Figura 22. M. CHIRINO. Lady Harimaguada, 1996.*



*Figura 23. Imágenes urbanas efímeras desde Vegueta.*

## NOTAS

- <sup>1</sup> DERRIDÁ, J.: *La diseminación*, Madrid: Espiral/Fundamentos, 1975, pp. 318 y 276.
- <sup>2</sup> DE SOLÀ-MORALES, I.: “Presente y futuros. Arquitectura en la ciudad” en *Territorios*, Barcelona: G. Gili, 2002, p. 104.
- <sup>3</sup> GÓMEZ DE LIAÑO, I. explora el límite de la tierra y el mar en *Paisajes del placer y de la culpa*, Madrid: Tecnos, 1990.
- <sup>4</sup> En el primer viaje, entre el 25 de agosto de 1492 y el 1 de septiembre, no se sabe si fondeó aquí o en la bahía de Gando, aunque sí lo hizo en el segundo viaje (1493) y en el cuarto (1502).
- <sup>5</sup> CARRASCO DE FIGUEROA, B.: “Gran Canaria”. Canto XV de la *Jerusalén Libertada* de Torcuato Tasso en *Antología Poética*, Biblioteca Básica Canaria (edición de Ángel Sánchez), Gobierno de Canarias, 1989, pp. 177-186.
- <sup>6</sup> VON BUCH, L.: *Description physique des Iles Canaries*, 1836, p. 232; VERNEAU, R.: *Cinq années de sejour aux îles Canaries*, A. Hennuyer, París, 1891, p. 164.
- <sup>7</sup> Se publicaron en *Histoire Naturelle des Illes Canaries* de BARKER, F. y BERTHELOT, S., 2 T., París: Béthume Editeur, 1839.
- <sup>8</sup> “Debe estudiarse”, *Diario de Las Palmas*, 5, VII, 1900. Anónimo (publicado por F. M. Galán). *El mar, la ciudad y el urbanismo*, 2007, p. 99.
- <sup>9</sup> ROGER, A.: *Breve tratado del paisaje*, Colección Paisaje y Teoría, Biblioteca Nueva, Madrid, 2007, p. 23.
- <sup>10</sup> Desde los debates y conclusiones del primer y segundo congreso de arquitectos españoles (1881 y 1887) coincidieron los arquitectos racionalistas y los eclécticos en la conveniencia del uso de los nuevos materiales para las construcciones utilitarias. Sin embargo, algunos como Rafael Doménech no aceptaron esta restricción.
- <sup>11</sup> Se ha incluido en la *Guía del Patrimonio Arquitectónico de Gran Canaria*. MARTÍN, M.; ALEMÁN, R.; LÓPEZ, J. S. y MARTÍN, F. G., Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2005, pp. 186-187. También ver SOSA, J. A.: *La Casa del Marino. Las Palmas de Gran Canaria*, Almería: Colegio de Arquitectos de Almería, 2003.
- <sup>12</sup> DE SOLÀ-MORALES, I.: “Representaciones: de la ciudad-capital de la isla a la metrópoli” en VV.AA. *Ciudades del globo al satélite*, Madrid: Electa, 1994, p. 235.
- <sup>13</sup> BERGER, J.: *Modos de ver*, Barcelona: G. Gili, 1974, p. 16.
- <sup>14</sup> PELIGERO, I.: “Cena de Navidad. Islafagia, el arte de comer el territorio”, Escenarios domésticos, *Basa*, núm. 29, p. 140.
- <sup>15</sup> <http://www.caam.net/es/exposiciones.8.1.distorsiones.documentos.naderías.y.relatos>
- <sup>16</sup> HAHN, H.: “Camuflaje-Mimikry (Mimesis). La reproductibilidad del tiempo irreversible”. <http://www.culturacanaria.com/arte/hildegard>
- <sup>17</sup> Es clara la alusión a la plástica del *Poema del Mar* (1913-1924) de Néstor Martín Fernández de la Torre.
- <sup>18</sup> VIERA Y CLAVIJO, J. DE: *Noticias de la Historia General de las Islas de Canaria*, Sta. Cruz de Tenerife: Goya ediciones, 1967, T. 1, p. 133; PADORNO, M.: “Ciudad del agua, VII, Ciudades, países, que solo conozco en sueños”, *Canción Atlántica*, Barcelona: Tusquets, 2003, p. 154.