

Roberto Collovà; intervención en los puertos de Las Palmas

Manuel Bote Delgado

Arquitecto.

*Profesor de la Escuela
de Arquitectura
de Las Palmas*

Cuando Roberto Collovà proyecta, lo hace «desvelando» una realidad. Utilizando sus propias palabras, la acción proyectual debe contener un «*conocimiento escrupuloso del lugar*»¹. Esta es una llamada al rigor en un momento donde no hay grandes paradigmas, que se hace explícita, por ejemplo, en el proyecto de las *Case di Stefano*, en Gibellina, Sicilia. En él aflora una actitud que deriva en una «mirada al lugar» más allá de la superficie, hay que «escarbar» en el mismo, en sus «capas», como un arqueólogo, para tratar de descifrarlo; «mirar», por tanto, es el relato del lugar.

Creo que esto está también en el proyecto que desarrolló en el seminario sobre los puertos de Las Palmas. Aquí también desvela cómo son las cosas, lo que se oculta entre una maraña de objetos, colores, formas, líneas. Un trozo urbano, así, nos parece caótico, pero no lo es. Desvelando los órdenes superpuestos, diversos, cambiantes, haciendo inteligible el conglomerado, nos damos cuenta de que la ciudad es algo comprensible, si no en su totalidad, sí de forma parcial. Desvelar es hallar las «claves» del lugar; las claves de lectura, para poder aprehenderlo y proyectarlo. Esto no es otra cosa que clarificar², en el sentido que le atribuye M. Solá-Morales a la palabra, no la resolución de problemas, cuanto de «señalarlos». Clarificar la «maraña», es una actitud que no es muy difícil de distinguir en los proyectos que Roberto ha realizado. Desde la vía de Palermo a la diagonal o al proyecto de Gela.

Clarificar distinguiendo entre el caos algunas cosas, se hace evidente a partir de la cartografía que Collovà realiza. El rediseño de la misma, no es una copia de la planimetría al uso, es una reelaboración, seleccionando aquello que interesa destacar, aquello que parece importante, dejando en blanco lo prescindible. Como en la carta base, sólo se encuentra lo que interesa; la línea del puerto y sus construcciones, y la línea de la ciudad y de las edificaciones más cercanas, y la línea de la playa y el comienzo de la trama vecina. No más datos, y eso implica que ha habido una primera selección. Es el primer paso, en un análisis/proyecto que siempre tiende a comprobar las hipótesis y los pasos intermedios, con un sesgo popperiano, cada paso posterior debe de validar los anteriores. Cada paso significa conocer mejor el lugar, y así asegurar el proyecto. En el segundo plano confronta la costa natural con la artificial. Hay menos cosas; la antigua carretera (calle León y Castillo), los ensanches de Santa Catalina y de la Isleta, la Avenida de Mesa y López y el muelle del Arsenal, pero al mismo tiempo hay un mayor grado de comprensión del hecho urbano; la forma diversa en la que la ciudad y el mar se relacionan. Esa forma que es «separada» en el tercer plano en los tres elementos generales del problema; la ciudad, la calle y los puertos, son los tres elementos básicos que componen la realidad de esa parte de la ciudad de Las Palmas. Y a partir de los cuales, y de las relaciones que se establecen entre sí, se articulará el proyecto. Así, no es tanto, asignar al lugar una propuesta como una «imagen publicitaria», capaz de seducir, sino algo más profundo, más anclado en el largo proceso de conformación de la ciudad, entendiendo el proyecto como un «momento» en la larga vida de la misma, y no como una oportunidad para hacer tabula rasa, imponiendo figuras más cercanas al marketing que a la

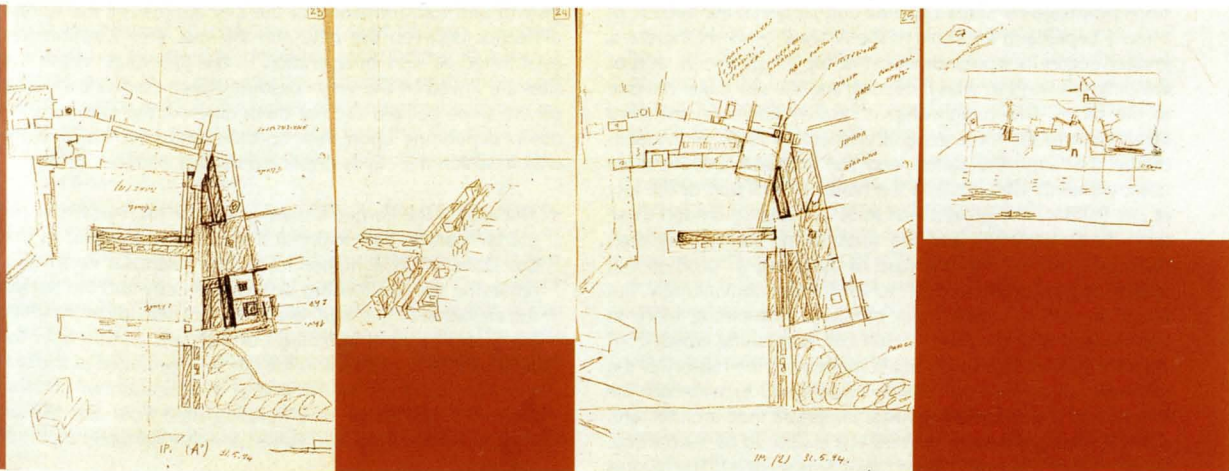
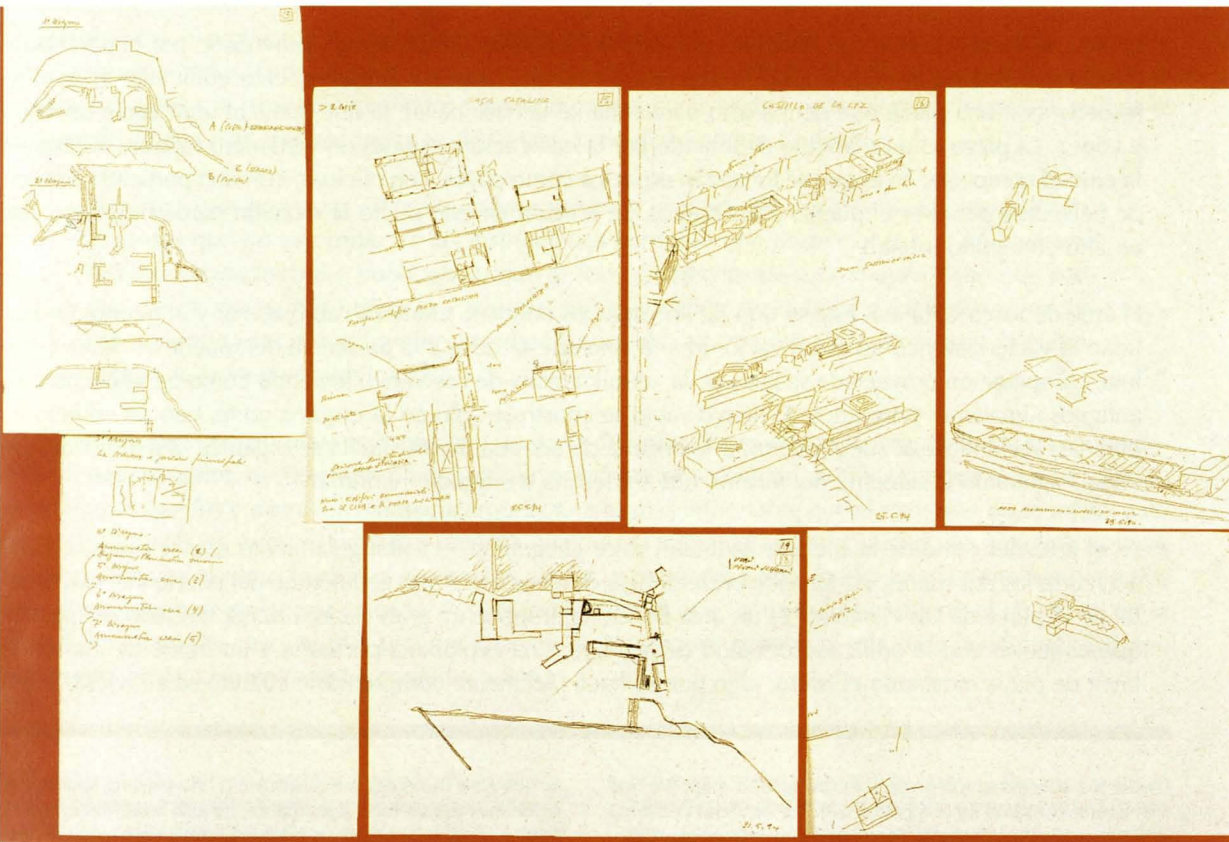
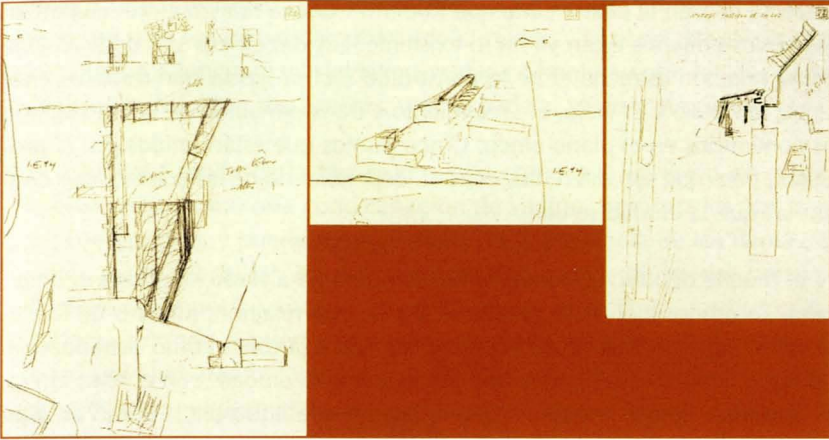
Roberto Collovà: the part he played in the Ports of Las Palmas

Whenever Roberto Collova designs a project, he designs it by “uncovering” some facet of reality. To quote the man himself, the project should be based on “a profound and intense knowledge of place”¹. This is calling for attention to detail and rigour in times when there are no grand models to follow as we can see, for example, in the case of the *Case di Stefano* in Gibellina, Sicily. Collova has always delved below the surface reality and has worked down through the various layers, like an archaeologist, trying to decipher the true essence of the place, to “observe” the history of a place in all of its detail, to dig down to its roots.

I believe that the same driving force lay behind the Seminar on the ports of Las Palmas. Here, we have uncovered many truths hidden behind the tangle of objects, colours, shapes and lines. A piece of the city seen on a superficial level appears to be chaotic but this is not the case. If we untangle and separate all the overlaps in layers, the changes and the differences wrought by Time, if we impose sense upon that whole conglomerate, then, the city becomes something comprehensible, if not in its entirety, at least, partially. To root out is to dig out the “essence” of a place: the keys towards its inter-

pretation, the way to apprehend and project it. What we are doing is clarifying² our ideas in the sense that Manuel Solá-Morales attributes to the word “clarifying”: ie. we are not looking to solve our problems but rather to indicating what these might be. To clear up this “messy tangle” is what Roberto does in all of his projects, from the motorway to Palermo through to the project for Gela.

To clarify, distinguishing the solid elements within the chaos, is what is evident in Collova’s work, as evidenced in his maps. The redesign of the map is not a mere copy of the maps to which we are accustomed but rather is a reconstruction where everything which is significant is underlined and the rest, what can be done away with, is left in black and white. The basic map, then, shows us only what is considered to be of interest: the border line of the port and its installations, the border line of the city and the nearby buildings, the border line of the beach and the beginning of the next stretch of construction. No more and no less, which implies that there has been a preliminary process of selection. This is the first step: a project-analysis where hypotheses are tested in order to move onto the intermediate stages, working along Popper’s lines, with each later step proving what has gone before. Each step will imply greater knowledge with respect to place and will



arquitectura. La ciudad como referente está en la cuarta carta que Roberto Collovà realiza es «la ciudad en el puerto». Los trazados para los nuevos edificios están ya en lo existente. Las directrices son derivadas de la ciudad, y en esto se produce una relación estrecha entre lo construido y el proyecto que resuelve, más allá de la dialéctica superficial entre lo nuevo y lo viejo, el crecimiento y transformación de la ciudad. Son cinco puntos de intervención los contenidos en el plano cinco. Cinco puntos que están unidos por el propio litoral que les otorga continuidad, pero que son diferentes entre sí, dependiendo de las condiciones concretas, de las maneras precisas en las que la ciudad se da.

- El área del Parque Doramas y el muelle deportivo; donde la vía marítima ha aislado la ciudad del mar, al estar ésta a una cota más alta. La proposición es la recuperación de esta relación, a través de la elevación de la vía, como un viaducto, dejando libre el suelo para destinado a jardines como continuación del parque. De esta forma el parque tiene continuidad, y por consiguiente la ciudad, con el mar. El viaducto elevado en ese trozo se formaliza como un edificio que es visto desde la distancia como un gran zócalo urbano, a la vez que forma parte de la arquitectura del parque.
- El área de Mesa y López y el Arsenal; es donde la ciudad se acerca al mar, provocado por la potencia y direccionalidad de la talladura de la avenida de Mesa y López sobre el macizo edificado. El final se resuelve con una plaza que ocupa sólo parcialmente la base naval; la que atañe al gran vacío de Mesa y López. La plaza es un triángulo delimitado por la edificación, es pues un verdadero espacio urbano de la ciudad compacta, en el que se localizan espacios comerciales y de oficinas, con una porticada a modo de belvedere para ver el puerto y sus barcos. Se articula en este punto la relación ciudad y puerto con un alto contenido urbano.
- El área de Santa Catalina. Este es uno de los espacios donde la ciudad se abre al mar y al puerto. En realidad el vacío histórico no es un vacío urbano sino que se debe a la presencia del muelle de Santa Catalina. La operación proyectada se basa en la «duplicación» de ese vacío, teniendo como eje especular los antiguos almacenes portuarios. El nuevo vacío se construye sólo en la esquina norte, con un edificio de oficinas, abriéndose al sur al puerto, a la bocana de entrada. En el muelle se organiza una construcción lineal, siguiendo la directriz del mismo, que se destina a estación marítima.
- En el área del istmo de la Isleta se asume el valor geográfico, el estrangulamiento que se produce hace acercarse los dos mares, y a hacerse evidentes sus diferencias; el mar geométrico del puerto y el mar natural de la playa de Las Canteras. Es un área donde se propone un gran vacío urbano, del lado del puerto, que contrasta con lo edificado del lado de la playa; una explanada portuaria y un frente de mar en la línea de playa mostrarán el istmo, algo que se hace fácilmente comprensible cuando se atraviesa, sobre

ensure the success of the project. In the second map, we find the natural coastline as compared with the artificial construct of the coastline as it stands. There are even less things depicted here: the former motorway (Leon y Castillo) and the extensions produced by Santa Catalina and La Isleta, the avenue of Mesa y Lopez and the mole of the Arsenal. And yet there is a greater degree of comprehension of the city, as such, and of the different ways in which the city and the sea relate the one to the other. This relationship is broken down on the third level: each of the three general elements is dealt with individually. The city, the streets and the harbours are the three basic elements which shape the reality of this part of the city of Las Palmas. The project was to be articulated around these three basic elements and the relationship formed between them. It is not so much a case of assigning a "promotional image" to a proposal, in order to sell it more convincingly, but rather something much more profound, something more in consonance with the roots of that city, something which converts the project into a significant moment in the History of the city and not a mere speculative opportunity to wipe out the Past and to make marketing more important than architecture. The city as a permanent reference is clearly to be seen in the fourth map of Collovà's called "the city in its port". The layouts

for the new buildings are projected in the existing space. The guidelines derive their significance directly from the city and, thus, a close relationship is established between what is already built and the project which is designed to resolve the growth and transformation of the city apart from the surface dialectics between the new and the old. Five locations are established as sites of operation in the fifth map. These five sites are linked by the very coastline which confers continuity on the same but are each of them different the one from the other, depending upon their specific circumstances and the way in which the city is presented in their confines.

- The area of the Parque Doramas and the marina: where the marine parade has divorced the city from the sea, in that the latter is on a higher level. The proposal consists in retrieving the relationship between the city and the sea via the elevation of the road, like a viaduct, leaving more space for gardens as a continuation of the park. In this way, the park will be extended and the city will be linked to the sea. The viaduct which is elevated at this location will be formalised in the shape of a building seen from afar like an enormous urban zócalo. Whilst forming an integral part of the park.

todo, la calle extrema, la calle Tenerife, una calle que no tiene una única sección, sino que cambia, se estrecha o se ensancha, comunicando el puerto y la playa. La nueva línea de edificación que corre a lo largo del eje longitudinal del istmo, y que es frontera entre las dos partes, se presenta como «fachada» de lo que ahora son medianeras; una fachada al vacío y al puerto.

- El área del Castillo de la Luz se presenta como una sucesión de espacios libres, y no tanto como un sistema, sino como una concatenación de vacíos conformados por la edificación. Cada uno tiene significado propio, y puede ser entendido sin la presencia de los demás. Estos espacios empiezan con el edificio alto triangular, que contiene las direcciones de las dos tramas; la del istmo y la del barrio de la Isleta. Después aparece un estrechamiento provocado por dos edificios mixtos, construyendo una calle, y cerrando el puerto, hasta desembocar en la plaza del Castillo de la Luz, para cerrarse de nuevo en el siguiente tramo, también con edificios mixtos; viviendas y oficinas, pero, esta vez, abriéndose al gran espacio verde que es recuperado en lo que es ahora el área de los grandes depósitos de combustibles.

De esta manera, el proyecto cambia de sección, dependiendo de la situación existente. Siempre unida a una mezcla de actividades, tanto urbanas como portuarias. Así, se asume la complejidad, sin que el proyecto la recorte. Las áreas son ricas en situaciones y no se pierde el carácter de puerto, como tampoco se reduce el carácter de ciudad. Las arquitecturas son discretas, como dirá Roberto Collovà:

«Tenemos que proyectar edificios en un momento histórico de crisis de la imagen pública. Creemos que no es propio de las instituciones competir con particulares que ofrecen una imagen exhibicionista y publicitaria; que el reconocimiento de esta imagen tiene que producirse de forma más indirecta y substancial; que deben ser más bien los nexos entre las cosas construidas por el hombre los depositarios de la carga ética necesaria para la elaboración de la imagen pública.»³

Ninguna arquitectura sobresale más que otra, se aleja de operaciones dónde la imagen juega un rol fundamental, para sostener, desde el equilibrio, un mayor acento en la ciudad, en los espacios urbanos y en las arquitecturas que los construyen. Ninguna arquitectura es más importante que el mar; este no se anula, sino que se ve a través de éstas. El proyecto muestra como es la «geografía» de la ciudad, decantada a lo largo del tiempo, hasta el istmo la ciudad es cercana al mar, a partir del istmo, la explanada portuaria hace distanciar las construcciones; por un lado, la ciudad entra en el mar, por otro, es el puerto el que entra en la ciudad. En cualquier caso, el mar siempre aparece para ser visto, percibido, con toda la complejidad que se presenta en un encuentro entre ciudad y puerto.

-
- The area of Mesa y Lopez and the Arsenal : this is where the city enters into closest contact with the sea as a result of the force and direction of the Avenida de Mesa y Lopez on the buildings. The avenue finishes in a square which is only partially occupied by the naval base: the only element which somehow touches the great void of Mesa y Lopez. The square is a triangle delimited by buildings. It is a true urban space in a compact city with shops and offices and with an arch in form of a belvedere through which you can see the harbour and the boats. It is here that the city's relationship with the port is articulated, with the emphasis clearly on the urban content.
 - The area of Santa Catalina. This is one of the spaces where the city opens onto the sea and onto the port. In reality, the historical void is not an urban void but is due to the presence of the mole of Santa Catalina. The project foresees the "duplication" of this void, with the axis of the mirror image in the former port warehouses. The new void is constructed only on the northern corner, with an office block, and opens out onto the South onto the port, onto the entrance to the same. A linear construction, following the guideline, has been foreseen for the maritime station.
 - In the area of the isthmus of La Isleta, Collova has borne in mind the geographical value of the same, the strangulation effect which is produced when two seas run together making apparent the differences between the two, the geometric sea of the port and the natural sea of the beach of Las Canteras. This is an area where a great urban void has been proposed, on the port side, contrasting with the built up area on the beach side: a port esplanade and a seafront along the beachline will reveal the isthmus, something which is more than comprehensible when you cross the end road, the calle Tenerife, a street which is not one sole section but which changes, becoming narrower or wider, and which links up the port and the beach. The new line of buildings which runs along the longitudinal axis of the isthmus and which is the frontier between the two parts, is presented as a facade of what now are medianeras: a facade onto the void and onto the port.
 - The area of the Castillo de la Luz is presented as a succession of open spaces and not so much as a system but rather as a concatenation of voids shaped by the buildings. Each one has its own significance and can be understood without the presence of the rest. These spaces begin with the high triangular building which contains the

- 1 Ricostruzione delle Case Di Stefano a Gibellina. Marcella Aprile, Roberto Collovà y Teresa la Roca. Casabella n.º 629. Diciembre 95. Milán.
- 2 Babelia (pág. 19). El País, 17 de julio de 1999. Entrevista de Anatxu Zabalbeascoa a Manuel de Solá-Morales:

P.- Su trabajo es casi el de un médico: trata de resolver cuestiones urbanas que no funcionan.

R.- *Algo de eso hay, y el trabajo de un médico es bonito y triste a la vez. Siempre les digo a los estudiantes que no tenemos tanto que resolver problemas –que las ciu-*

dades sabrán resolver o no– como clarificarlos. Los problemas de los espacios públicos no se solucionan evitando las actividades sino aclarándolas, facilitando su convivencia. Lo que pretendo con mis intervenciones es añadir a la ciudades claridad y, si puede ser, emoción. Una ciudad no compleja dejaría de ser ciudad, pero los lugares deben ser comprensibles y capaces de provocar emociones.

- 3 Roberto Collovà. «Il viale degli edifici regionale». Palermo, la circunvalación. XVII Tirenal de Milán, Febrero 87.

directions of the two stretches: that of the isthmus and that of the district of La Isleta. Then, there is a narrowing in the street caused by two mixed buildings, building a street and closing the port until finally you arrive at the square of the Castillo de la Luz to become enclosed again in the next stretch, also with mixed buildings: offices and housing but, this time, opening onto an enormous green area which is reclaimed and which is now the area given over to large fuel tanks.

As we can see, the project changes by section, depending on the existing situation. This is always united to a mixture of urban and port activities. Thus, the complexity is assumed without the project being reduced. The areas are rich in situations and do not lose their character of port sites, in much the same way as the character of the city is not reduced either. The architecture is discrete, as Roberto Collova says: (and I quote):

“We have to project buildings at a historical moment of crisis in the public image. We believe that it is not correct for the institutions to compete with private entities which offer an exhibitionist and marketing image: the recognition of this image should be produced in a more indirect and substantial way; it should be the links between the things constructed by Man that are the deposits of the necessary ethical weight for the elaboration of the public image.”³

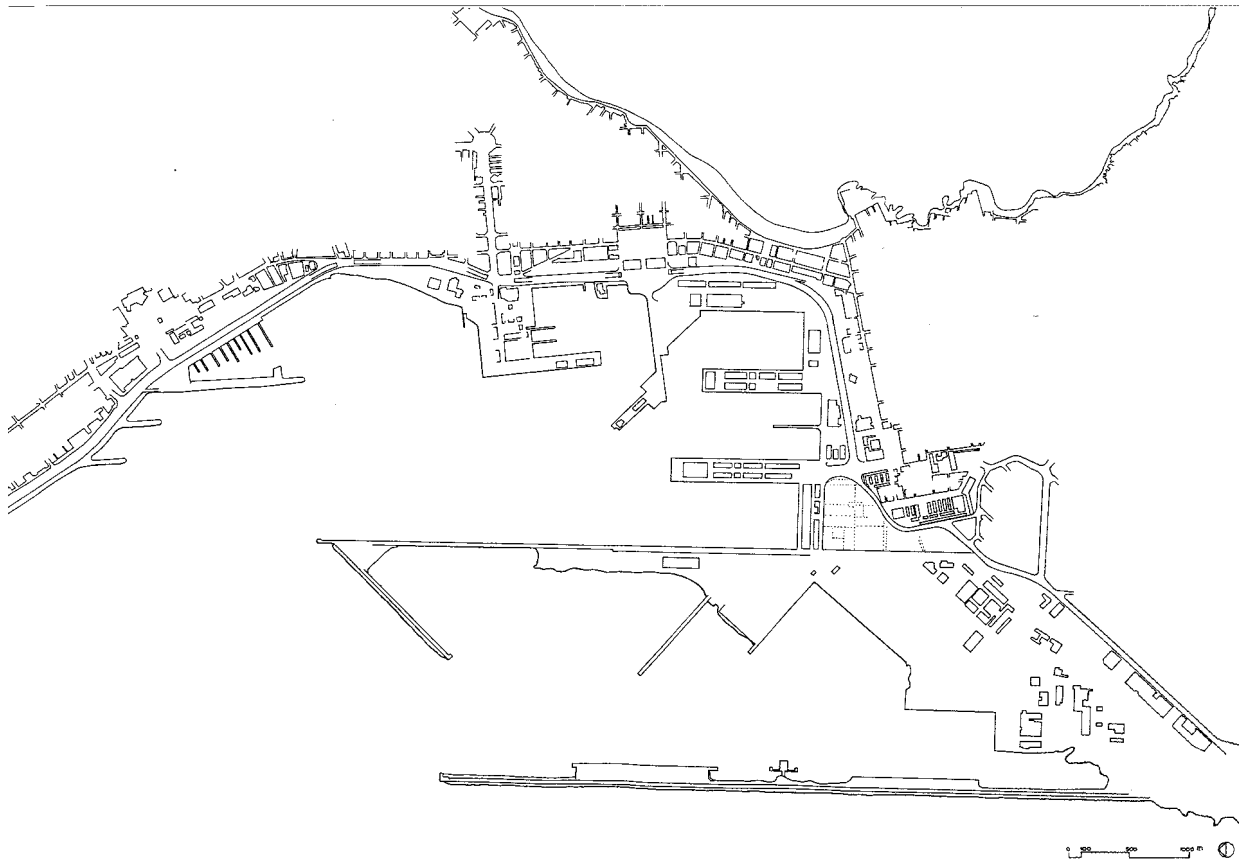
No architecture is imposed upon another. Care is taken to avoid operations where the image plays a fundamental role

to sustain, from a position of equilibrium, a greater focus on the city, on urban spaces and on the architecture which is constructed. No architecture is more important than the sea. This is not annulled but is seen through the buildings. The project shows the exact shape of the “geography” of the city, as produced through time. Up until the isthmus, the city runs close to the sea. As of the isthmus onwards, the port esplanade sets the buildings back on a secondary plane. On the one side, we see the city infringe upon the sea: on the other, we see the port infringe upon the city. In any case, the sea always appears to be seen, to be perceived, in all of the complexity involved in an encounter between the city and the port.

- 1 Reconstruction of the Houses of Di Stefano through to Gibellina. Marcella Aprile, Roberto Collova and Teresa la Roca. Casabella, num. 629. December 95. Milan.
- 2 Babelia (p. 19) The newspaper, El País, 17th July, 1999. Interview with Manuel de Sola-Morales (interviewer Anatxu Zabalbeascoa).

I.- Your work is almost that of a doctor's. You try to cure the urban ills.

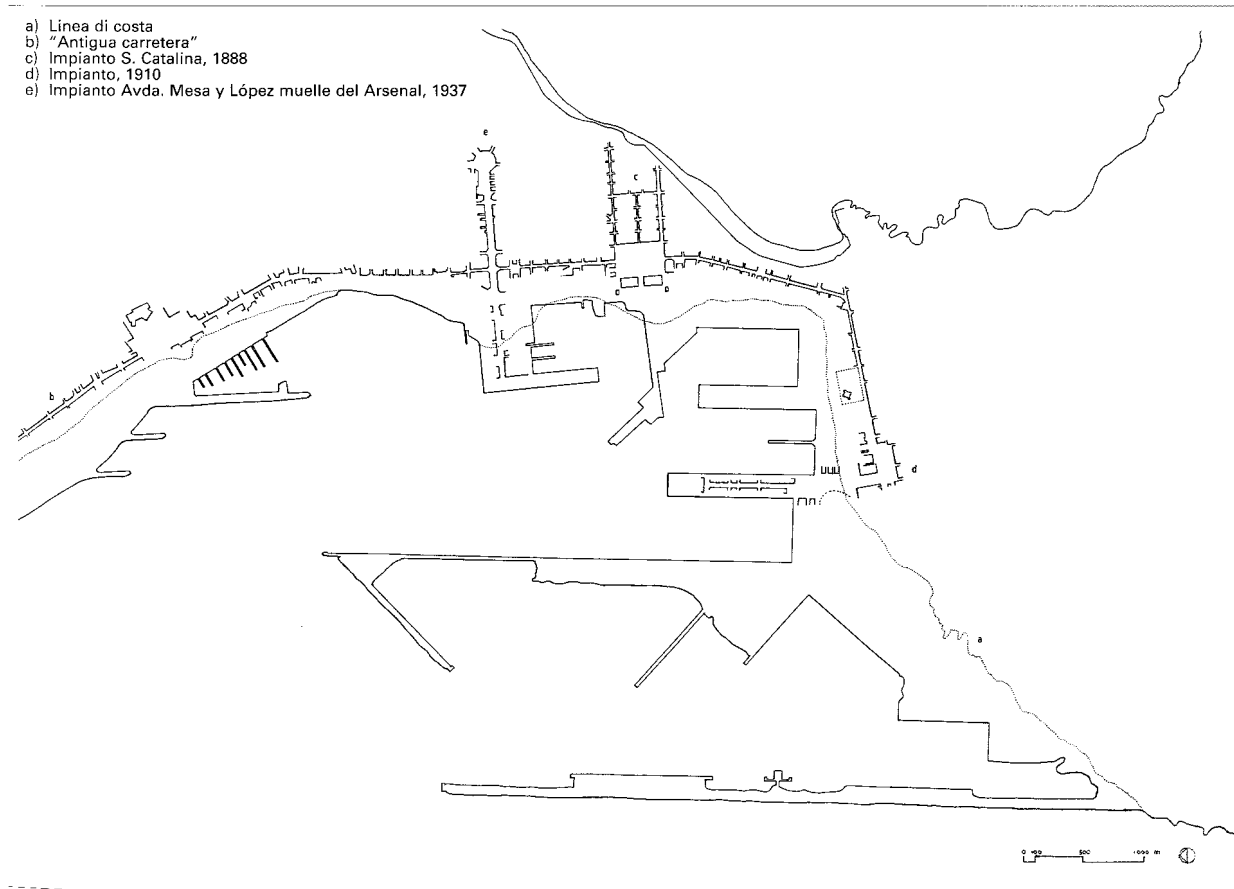
R.- It's something like that and in the fact that the work of the doctor is sad and beautiful. I always say to our students that it's not so much a case of solving problems –that cities will know how to solve or not– but rather of clarifying and defining problems. The problems of public spaces are not solved by avoiding activities but rather by clarifying issues and making life easier. What I mean to do with my interventions is to add clarity to the cities and, if possible, emotion. An uncomplex city would not be a city but places must be interpretable and capable of producing emotions.
- 3 Roberto Collova. “Il viale degli edifici regionale”. Palermo, the ring road. XVII Triennial in Milan, February 1987.

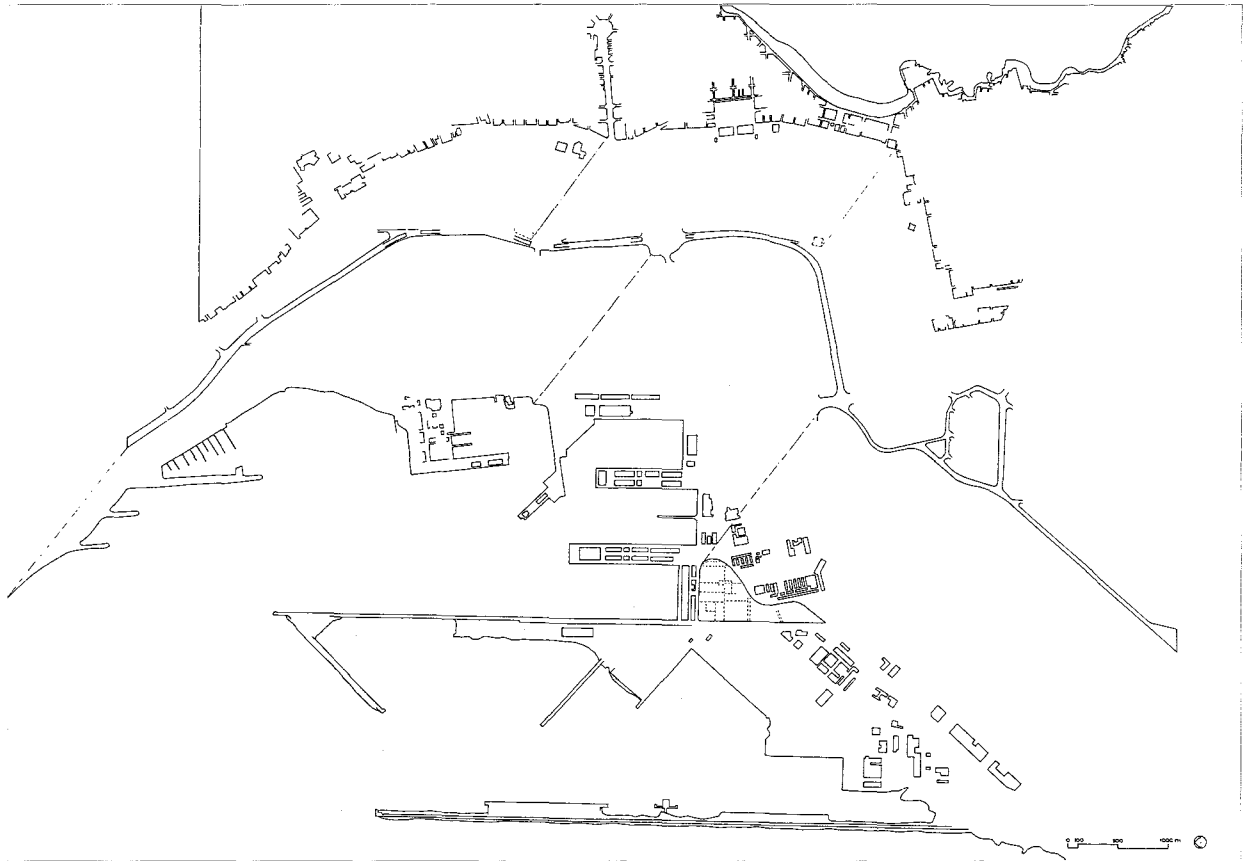


1. CARTA DI BASE: REDISEGNO DELLA CARTOGRAFIA

2. CITTÀ, COSTA NATURALE, COSTA ARTIFICIALE

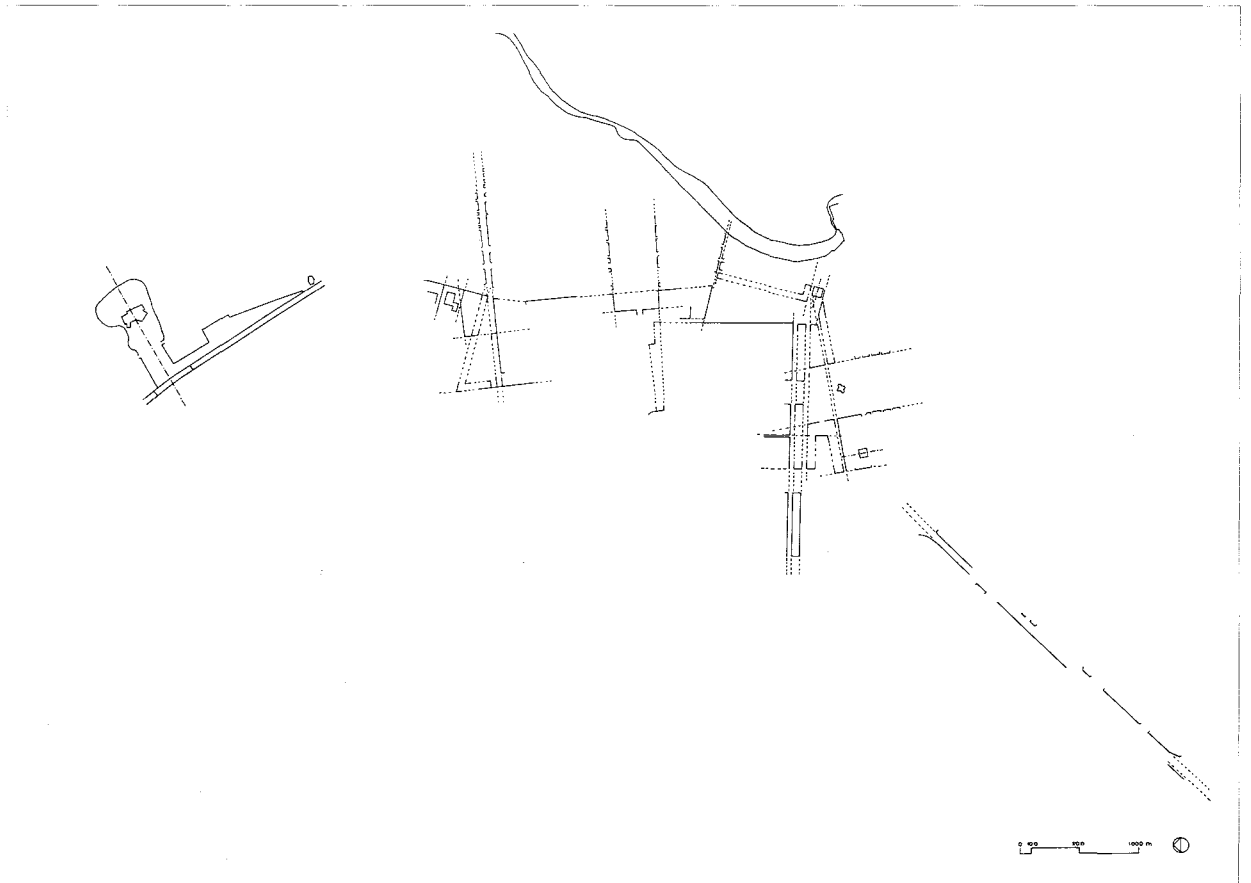
- a) Linea di costa
- b) "Antigua carretera"
- c) Impianto S. Catalina, 1888
- d) Impianto, 1910
- e) Impianto Avda. Mesa y López muelle del Arsenal, 1937

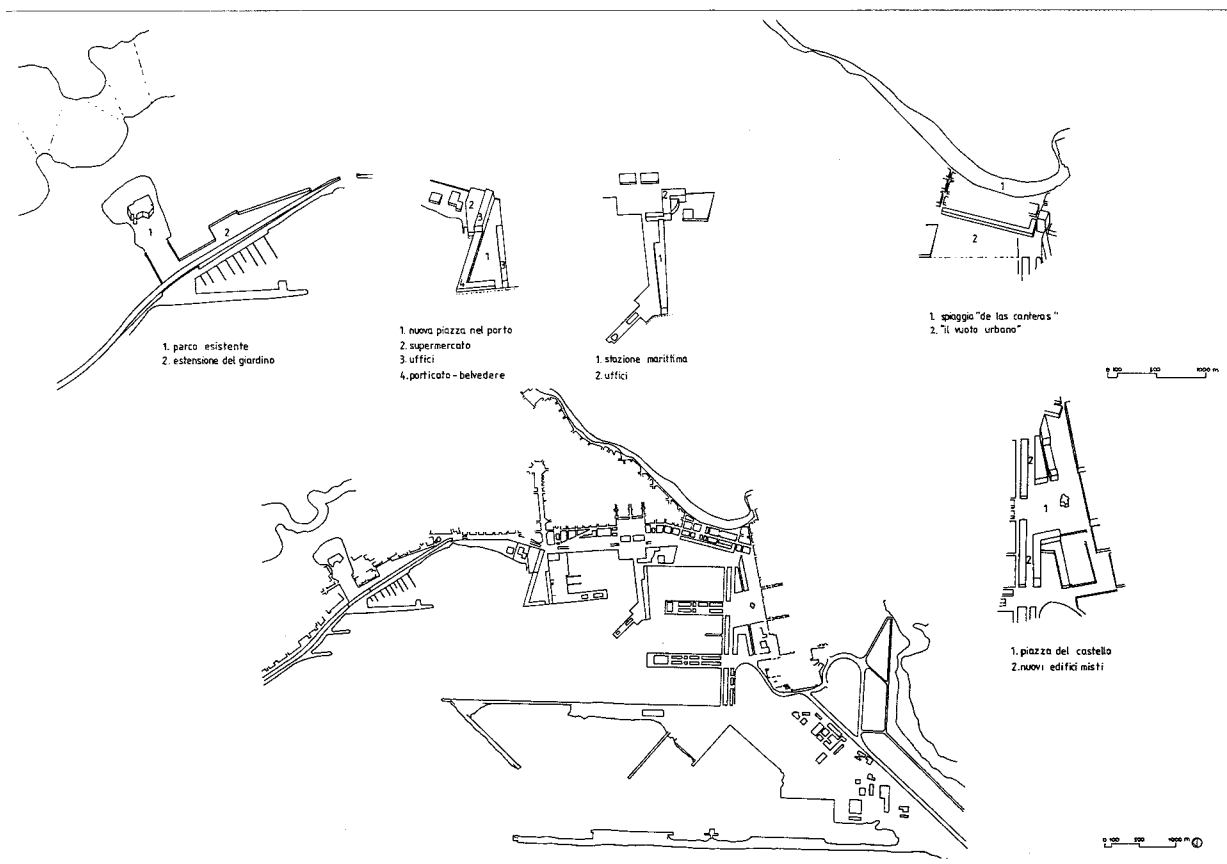




3. LA CITTÀ, LA STRADA, I PORTI

4. LA CITTÀ NEL PORTO: TRACCIATI PER I NUOVI EDIFICI E GLI SPAZI PUBBLICI





5. MAPA DEGLI INTERVENTI

6. PROPOSTA: PLANIMETRIA GENERALE

