

Polémica en Gran Canaria

EL TREN VERTEBRADO

Las Palmas, ciudad, se extiende siete u ocho kilómetros a lo largo de la franja costera Nordeste de la isla de Gran Canaria, en dirección Norte-Sur o Sur-Norte, según se venga. En el extremo superior, el Puerto de la Luz; en el inferior, el barrio de San Cristóbal, más marinero desde que la construcción de la autovía al aeropuerto lo redujera a unos pocos metros a partir de la línea de pleamar, los justos para que las cada vez menos barcas de los cada vez menos pescadores «crisotobitas» no tengan que tirarse las noches flotando.

La descripción de arriba permite entender algo el lío formado con la medio proyectada instalación sobre el paseo marítimo —abierto en balconada al puerto y su tráfico—, del tren vertebrado que inventará el ingeniero español señor Goicoechea, quien no necesita esa mayor presentación, creo. Aunque, bien pensado, es oportuno nos remontemos unos años para ahondar en la dentera que produce tan sólo imaginar el vertebrado encima del paseo, bordeando la ciudad de arriba abajo por su lado más cercano al mar.

Lo que va de ayer a hoy

Hace veinte años, Las Palmas no era lo que hoy. El que se

acercara en barco recibía la primera impresión de una ciudad penada de cara a la pared de sus riscos, mostrando el cogote trasquilado por la corrosión marina, que no es cosa de juego por estas latitudes.

Las Palmas daba la espalda al mar por precaución. Durante siglos aleteó sobre ella la amenaza de los ataques piráticos. Pero cesó el peligro de esas incursiones, y Las Palmas siguió de espaldas, ahora para alegría de sus aprensivos ciudadanos. Los «airotos» nocturnos cargados de humedad, que subían por los callejones «de cañón» abiertos a las playas, justificaban ante el canario que el Atlántico fuera el «Mare Tenebrorum» de la antigüedad. A los «airotos» —que se cogían de lleno en las esquinas de tales callejones— se atribuían catarros, pulmonías, lumbagos y jaquecas. La ciudad eludía los «airotos» no mirándose en el mar. Detalle de hospitalidad era advertir al visitante que, en sus paseos por la ciudad, cerrara bien la boca y apretara el paso, encogido dentro de la chaqueta, al cruzar delante de donde, se sabía, acechaba el traicionero vaho marino, a veces, franco ventarrón. Por otra parte, el isleño, producto de una cultura poco ligada a su realidad inmediata, observaba el paso de las estaciones lo mismo que uno de Teruel. Así, en

enero, ni iba a la playa, aunque hiciera un sol que rajara las piedras, «porque es invierno», o ante la evidencia de un Año Nuevo caluroso, «porque el sol de invierno no es bueno».

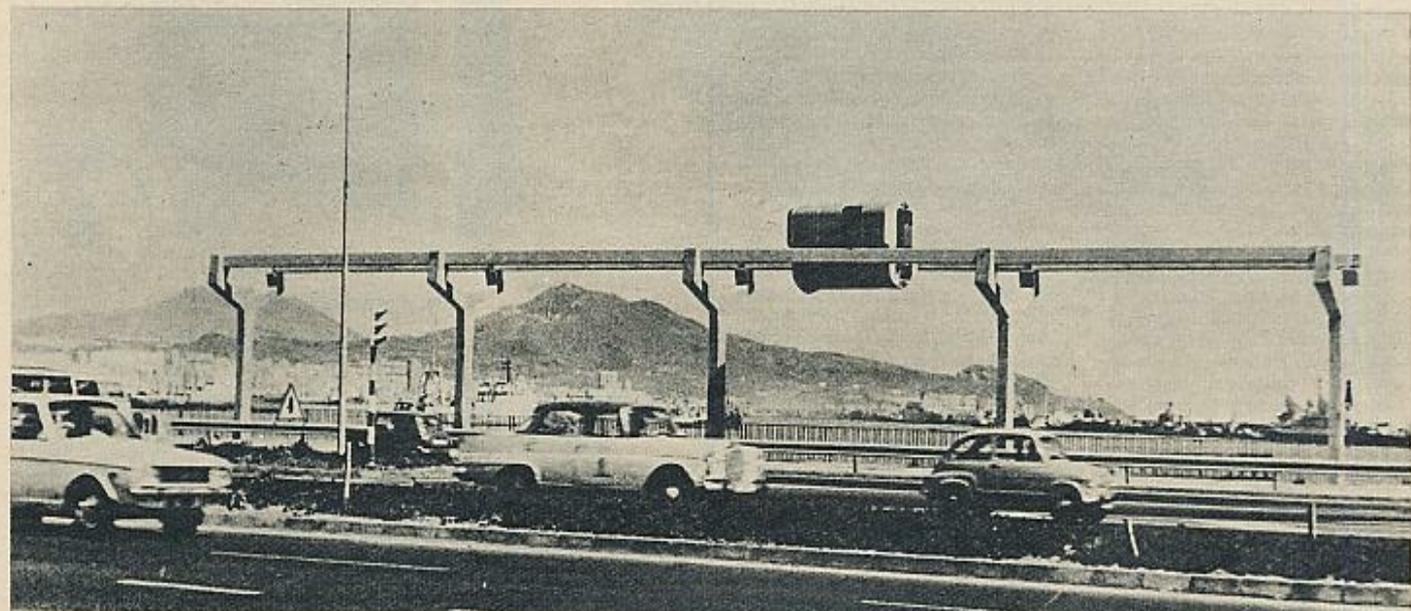
Por aquel entonces no existía el paseo marítimo más que en un proyecto de don Secundino Zuzo, hecho hacia 1944. Y, la verdad, maldita la falta que hacía, ya que toda la ciudad era un paseo. Abundaban las casas terreas, y un edificio de cinco plantas era una exageración. El ritmo de vida, pausado, como se andaba por la calle, sin empujones ni prisas. La intensidad del tráfico no era problema, y muy bien que podía armarse tertulia a media jornada, que con la otra media bastaba para despachar los asuntos al golpito, sin apurarse. Eran suficientes las plazas existentes, porque no se sentía la angustia de vivir oprimido entre moles de cemento, ni constreñido a pisitos en edificios-colmena. Y siempre encontraban los chiquillos un sitio para jugar a la pelota en la calle sin riesgo de atropello. El que quería ver mar se dejaba caer por el parque de San Telmo, allí donde estuvo la estatua de Galdós, obra de Macho; o se acercaba a Las Canteras, que ya contaba con su paseo. La mayor parte de la ciudad era simple prolongación de las viviendas.

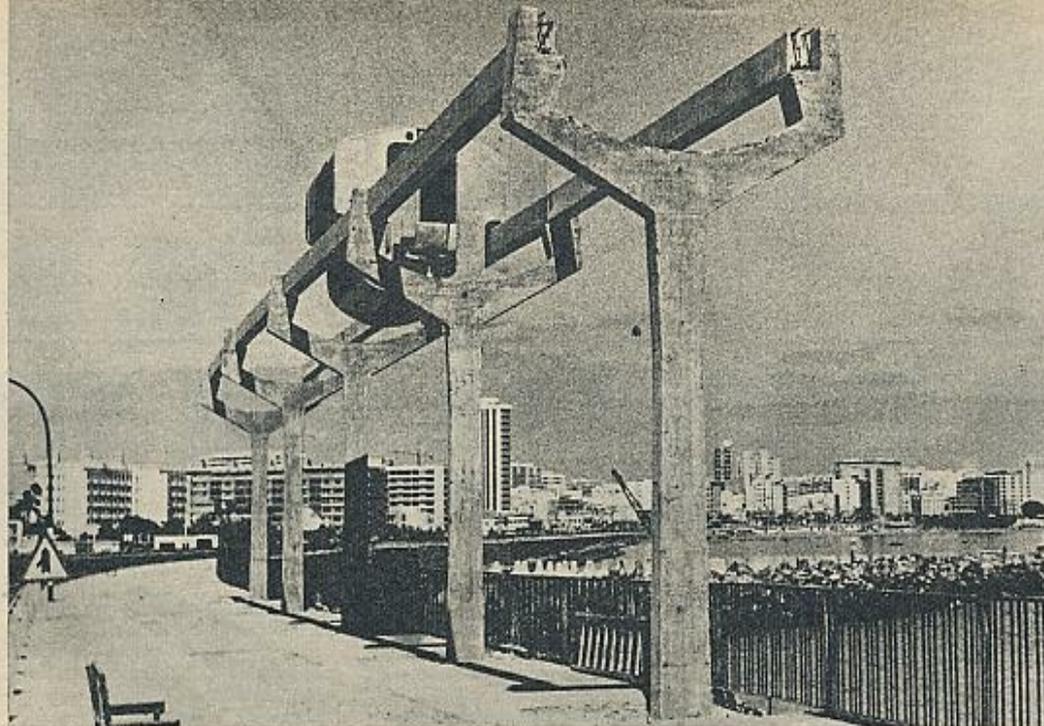
El «boom»

Aquello no podía durar. El «boom» turístico y demográfico trajo la especulación, forzando una tremenda expansión de los servicios de la noche a la mañana. En poco más de una docena de años cambio de punta a cabo la fisonomía ciudadana. Mastodontismo arquitectónico para compensar los disparados y disparatados precios del suelo; multiplicación de las necesidades de transporte, con timidas respuestas, anuladas por la acción combinada del incremento galopante del parque automovilístico y la imprevisión infraestructural; migración campesina masiva engrosando barrios periféricos, y el cinturón de chabolos, a las que se vino a unir el cierre de la emigración a Venezuela en 1956. En fin: prisas, aumento de infartos y aparición del «surmenage»; ruidos a todas horas: de obras, de coches, de gente; escasos espacios libres, pocas plazas... En resumen: una ciudad insostenible.

El turismo, claro, varió los hábitos. El canario llegó a perdonar al Atlántico viejas faenas, aunque sus aguas fueran menos limpias gracias a los petroleros y a la costumbre de tirar de las cisternas de los retretes. Pero también comenzó el canario, metido en la vorágine de la ciudad-ciudad, víctima del «progreso», a echar de menos espacios libres,

Las razones para hacer las pruebas en el paseo se fundamentaban en que así podrían verlas todas y opinar sobre la conveniencia estética del citado tren...





Las protestas contra el tren vertebrado no van exactamente contra el tren mismo, sino contra su ubicación en el recién estrenado paseo marítimo. En oposición a esta última opinión se ha dicho que las «Y» del tren vertebrado no estropean el paisaje, que puede verse a través de ellas...

JOSE A. ALEMAN

panorámicas amplias que le liberaran algo de tanto cemento y tanta tensión. Perdido el miedo a las ancestrales supersticiones climatológicas, reparó en lo absurdo de que una ciudad marítima viviera de espaldas al mar.

Una avenida que resultó para un tren

Las Palmas, alargada, con sólo un par de calles que la recorrieran en toda su extensión, demandaba con urgencia nuevas vías. Y se le robaron terrenos al mar. Primero, el dique de contención; luego, el relleno, y en seguida, la venta de solares edificables y la construcción del paseo marítimo al que nos referimos, muy parecido al que proyectara don Secundino Zuazo en los años de su semidesierto isleño.

El paseo fue un regalo. Para los conductores, el desahogo de tanto atasco, y para la ciudad, en general, un enriquecimiento de sus perspectivas urbanas, ya que, por fin, Las Palmas daba la cara al mar. Cada domingo, una multitud lo recorre siguiendo paso a paso las regatas de vela latina, deporte popularísimo.

Poco duró el contento, porque en seguida se descubrió una nueva especulación: la del paisaje. Sin tiempo para cogerle gusto, van y anuncian lo del tren vertebrado: el paseo, que me lo quieren jalonar cada diez metros de pilotes en forma de «Y», por entre cuyos brazos alzados se deslizaría el tren vertebrado aéreo del señor Goicoechea. La promotora solicitó permiso para una demostración a lo largo del litoral, y le fue concedido mediando

la promesa de que si la prueba resultaba satisfactoria y los ciudadanos conformes, podría prolongarse la instalación hasta el Sur turístico; en caso contrario, pues, se desmontaba el tinglado y aquí no ha pasado nada.

Las protestas no se hicieron esperar. La oposición no iba contra el tren, sino contra su ubicación en el recién estrenado paseo. La contraofensiva tampoco se hizo esperar, y hago favor al lector de sus argumentos, a excepción de uno, el que me parece refleja mejor la ausencia de criterio bajo la que vienen pereciendo muchas ciudades españolas, particularmente las turísticas, al convertirse la especulación del suelo en elemento autónomo y entrar en danza poderosos intereses, ante los que los Ayuntamientos se inhiben, a veces por temor, a frenar la sacrosanta expansión económica para la que todos los beceros son pocos.

El argumento de referencia lo contienen las páginas de publicidad que la promotora ha insertado últimamente en la prensa. En ellas, bajo la leyenda «una imagen vale más que mil palabras» (¿dónde habré oído yo eso?), se ofrecen unas fotos de las primeras «Y» instaladas, coronadas por uno de los módulos o vértebras del tren; al fondo, entre los pilotes, la silueta de un buque entrando en puerto. El mensaje es claro: el artilugio no tapa la vista del mar y el puerto más que un poquito, que bien merece la pena sacrificar. Se quiere desvirtuar así los argumentos basados en la estética urbana, «demostrando» que la estructura no es un muro a cal y canto, sino una serie de pilotes, estorbo,

como mucho, para el isleño que, caminando por el paseo un día de regatas, se mande de morros contra ellos de tan embebido que viene el hombre en las maniobras sobre las olas de su bote favorito. Olvidan, con toda clase de complicidades, la condena en urbanismo de la llamada «compartimentación del paisaje», y que compartimentar un paisaje, un espacio libre, una panorámica marítima y portuaria, es, justamente, el entuerto del tren con ese «poquito» que tapa. Es como si tuviéramos una nube en un ojo: no impide la total visión, pero molesta. Psicológicamente, la campaña vista por un recluso a través de los barrotes de su celda.

Sospechosa insistencia

La promotora solicitó permiso para hacer sus pruebas en el paseo, y le fue concedido. La promotora explicó que quería hacerlas precisamente en ese paseo para que no quedara ningún canario sin presenciarlas y dar su parecer con conocimiento de causa. La promotora dio palabra de que si ese parecer era negativo, acataría la expresión de la «soberanía popular», la que tan alajada creíamos de nuestras costumbres.

Los hechos posteriores vinieron a poner las cosas en su sitio, a mostrar que, desde luego, la promotora no iba a renunciar por las buenas a la cómoda tradición de que el parecer del contribuyente no cuenta para nada: a pesar de todos los pesares, a pesar de las protestas y de los pareceres en contra, la promotora

siguió adelante. Ello nos hace sospechar si no prevería la reacción contraria, y entonces, para atenuarla, planteó el asunto como una simple prueba a someter, en última instancia, al generoso sufragio prometido. A ver si cuelea, vamos. De esta manera, la gente —de la que se piensa sigue chupándose el dedo— se estaría quieta mientras destrozaban el paseo, esperando cándidamente que al final sacarían las supuestas urnas del cuarto trastero y... ¡hala!, a decir «sí» o «no» al tren. Una vez hecha la obra, a ver quién le mete la piqueta. Y al tiempo, como la nube en el ojo: el que la lleva, termina acostumbándose a ella. Pero la reacción contraria no dejó lugar a la burda política del hecho consumado, y la promotora se quitó la careta siguiendo en sus trece, contra tirios y troyanos, apoyada en el «laissez faire» del Ayuntamiento, que tiene la responsabilidad del «urbanicidio».

Pero aún sigue en pie una pregunta: ¿por qué se quiere hacer el tren en el paseo? Si las opiniones contrarias no van contra la prueba ni contra el tren en sí, ¿por qué la promotora no decide hacer la experiencia en otro sitio, que los hay? Logicamente, es lo mejor, ya que no tendría que soportar críticas ni gastarse los cuartos que le viene costando la campaña publicitaria para convencernos de que aquello va a quedar bonito.

Los malpensados del lugar dieron la respuesta: «Siendo evidente que a la promotora le importan tres pepinos lo que pensemos los canarios, y al Ayuntamiento lo que se haga con el paseo, tanta insistencia en que se instale allí y nada más que allí no indica otra cosa que la idea de aprovechar el escaparate que es el paseo». Abierto, como dijimos, al puerto, siempre cabe la posibilidad de que en otra escala del «Christina» lo vea Onassis —tiene que verlo, por fuerza, aunque no lleve gafas— y se le ocurra adquirirlo para no fatigarse del lecho a la playa en su isla de Skorpis. Y quien dice Onassis... Pasa tanta gente por este puerto, que, quién sabe.

Desde luego, si no es esta la intención, si lo que se pretende no es la promoción de ventas del cachivache, muy bien que podría la promotora recoger la sugerencia, porque mejor escaparate que éste no va a encontrar. Es difícil dar con una ciudad marítima en que su municipio permita lo que aquí se está haciendo en un paseo orientado al puerto.

Y ya termino. No sé si habré escrito mil palabras. Ni si éstas valen más o menos que una imagen. Por si acaso, junto a estas líneas van dos imágenes.