

### El Guiniguada: de hermoso valle a losa de cemento



Construcción de la carretera de acceso a Las Palmas de Gran Canaria por el centro (1970). Colección documental Álvaro Talavera Herrera [ES 35001 AMC-AT 021]

La construcción de infraestructuras relacionadas con las comunicaciones y el transporte constituye, junto a las vinculadas con el turismo, una de las acciones antrópicas que más incidencia presentan sobre el medio natural grancañario. El establecimiento de vías que faciliten la accesibilidad, sumado a la creciente necesidad de ordenar el cada vez más denso tráfico rodado ha sido el origen de la puesta en marcha de proyectos ideados para hacer más fácil la vida al ser humano. Sin embargo, esos procesos han ejercido una enorme presión sobre el paisaje. Así, las carreteras se alojan en los lechos de los barrancos, se recortan en las laderas las sinuosas y negras trayectorias descritas por las calzadas o emergen entre los valles gruesos pilares de hormigón para sustentar puentes mediante los que crear líneas rectas con las que se acorten las distancias.

Los históricos caminos tradicionales, muchos de ellos creados a partir de las huellas dejadas por el propio caminante o por los ganados, en su origen tuvieron una escasa incidencia sobre el entorno. Aquellos senderos dieron paso –con la irrupción de los vehículos a motor– desde finales del siglo XIX y, sobre todo, a lo largo de la vigésima centuria, a un proceso de construcción de carreteras imparable.



#### El Museo Canario

Dr. Verneau, 2 Vegueta  
35001 Las Palmas de Gran Canaria  
info@elmuseocanario.com  
www.elmuseocanario.com

Esa dinámica ha afectado al medio rural, pero también es perceptible en los núcleos urbanos. Se establece así un tenso equilibrio surgido a partir de la combinación de tres elementos de difícil conciliación: el mantenimiento de la sostenibilidad y de las óptimas condiciones de vida (zonas verdes, nivel de ruido, áreas de paseo, etc.), el respeto a la historia y a la naturaleza, y la implantación de mejoras en la red viaria que aúnen esas rapidez y accesibilidad que se requieren en estos tiempos.

Las obras de la carretera de acceso a Las Palmas de Gran Canaria por el centro emprendidas sobre el último tramo del cauce del barranco Guinguada –de la que presentamos aquí una fotografía datada alrededor de 1970 y conservada en la colección documental Álvaro Talavera Herrera–, pueden ser tomadas como un claro ejemplo de cómo incide este tipo de intervenciones en la construcción del paisaje.

### El barranco Guinguada: “...un hermoso valle...”

“...Era un hermoso valle de gran cantidad de palmas i dragos, higueras i sauces, i agua que corría siempre a el mar de un arroyo llamado Geniguada...”. Con estos términos describía el cronista Pedro Gómez Escudero<sup>1</sup> el aspecto que debía de tener entre los siglos XV y XVI el barranco Guinguada a su paso por la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Esta imagen idílica de un barranco silvestre definido por tantos elementos naturales no fue eterna. El paisaje, al igual que el caudal de aquel “arroyo”<sup>2</sup>, iría cambiando a medida que fue pasando

<sup>1</sup> MORALES PADRÓN, Francisco. *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria; El Museo Canario, 1978, p. 393.

<sup>2</sup> El caudal del Guinguada era muy irregular, sucediéndose etapas de sequía con avenidas torrenciales. Entre estas últimas sobresalen las sucedidas en 1615, 1713, 1879, 1901 y 1950. Véase: ROMERO MARTÍN, Lidia E. “El barranco de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: barranco Guinguada”. En: *Añoranza del viejo Guinguada*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2007, p. 18; y MÁYER SUÁREZ, Pablo. *Lluvias e inundaciones en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (1869-1999)*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2003.

el tiempo. Así, la acción antrópica asociada al desarrollo urbano contribuyó a que fuera disminuyendo, de una manera paulatina, ese predominio de la vegetación. Sin embargo, todavía en el siglo XIX, cuando la capital grancanaria fue visitada por el naturalista Sabino Berthelot (1794-1880) y el botánico Philip Barker-Webb (1793-1854), el entorno del Guinguada –tal como podemos apreciar en el anexo gráfico con el que los investigadores franceses acompañaron sus *Misceláneas canarias*<sup>3</sup> – todavía presentaba ese predominio del verdor, presidido por la palmera como elemento distintivo, y con la presencia en sus laderas de bancales para el cultivo<sup>4</sup>. Por otro lado, es a través de ese grabado donde mejor podemos apreciar cómo el curso del barranco, ya cerca de su desembocadura, se convertía en la línea divisoria natural entre los dos núcleos de la antigua urbe: Vegueta y Triana.



Vista de la ciudad de Las Palmas (*Histoire naturelle des îles Canaries*). *Miscellanées canariennes* (Plancha 55).

<sup>3</sup> Bajo ese título fue publicada en París en el año 1839 la segunda parte del primer tomo de la *Histoire naturelle des îles Canaries*.

<sup>4</sup> Sobre los bancales del Guinguada, véase: ROMERO MARTÍN, Lidia E. *Consecuencias geomorfológicas del abandono agrícola en la cuenca del Guinguada (Gran Canaria, Islas Canarias). Aplicación a la conservación del patrimonio de bancales* (Tesis doctoral). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2015.



Es ese trecho del Guiniguada inmortalizado en las primeras décadas del Ochocientos el que se convierte hoy en el objeto central de nuestra atención. Fue aproximadamente el espacio representado por el grabador J.J. Williams, es decir, el comprendido entre los aledaños de la ermita de San Roque<sup>5</sup> –dispuesta en primer término de la imagen grabada, en el margen derecho del barranco–, hasta su desembocadura, el que se vio afectado en la segunda mitad del siglo XX por la gigantesca obra ingenieril de la que nos ocupamos. Fue esta extraordinaria intervención la que transformó por completo el perfil de una de las unidades de relieve más emblemáticas de la capital gran Canaria, dejando de ser aquel hermoso valle descrito por el cronista Gómez Escudero para convertirse, parafraseando a María Dolores de la Fe, en una “...grave losa de cemento...”<sup>6</sup>.

### **El barranco Guiniguada: “...grave losa de cemento...”**

Durante la década de 1960 Las Palmas de Gran Canaria experimentó un desarrollo formidable, crecimiento que llevó aparejada una profunda transformación de su fisonomía. Ante una situación marcada por el auge, pero sobre todo a raíz de los cambios que se estaban produciendo (desarrollo de la construcción, incremento del tráfico rodado, aumento de la población, etc.), el equipo consistorial, dirigido entonces por José Ramírez Bethencourt, consideró una exigencia ineludible la redacción de un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) para la ciudad, tipo de documento, por otra parte, contemplado ya en la Ley del Suelo vigente en aquel momento<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Realmente la vía partía aproximadamente a la altura de la que fuera prisión provincial de Las Palmas.

<sup>6</sup> FE, María Dolores de la. “Las catacumbas de San Bernardo”. *El eco de Canarias* (16 de septiembre de 1969), p. 16. Asimismo, el poeta majorero Domingo Velázquez, en su obra *Llanto por el Guiniguada*, se refiere al barranco como un “...gris esqueleto de río...”.


<sup>7</sup> *Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana. Boletín oficial del Estado* (14 de mayo de 1956), pp. 3110-3111. Los planes de ordenación son abordados en el capítulo 1 (Título I).

El PGOU de Las Palmas de Gran Canaria, ideado por los urbanistas Juan Arturo Guerrero y Vicente Sánchez de León, fue sancionado en 1962 y en él, además de establecerse las normas relacionadas con la edificación y abordarse el régimen jurídico y la regulación de los usos del suelo, tanto urbano como rústico, también se recogía la ordenación de la red general de comunicaciones. Este último aspecto nos interesa de manera especial en esta ocasión, puesto que la construcción de la carretera de acceso a la ciudad por el centro –y la incidencia que ésta tendría sobre el cauce del barranco Guiniguada– estaba ya prevista en la citada planificación. De este modo, los periódicos de la época, al analizar el PGOU, no pasaron por alto esta circunstancia, manifestando que una de las vías principales que se preveía construir en la urbe no era otra que “...la que cubrirá el Barranco Guiniguada...”<sup>8</sup>. En ese mismo sentido se expresó el alcalde Ramírez Bethencourt, quien, en una entrevista concedida al finalizar el año 1962, afirmó que uno de los proyectos más importantes de la ciudad no era otro que “...el techado del Guiniguada desde Barranco Seco hasta el mar, por San Roque...”<sup>9</sup> con el fin de dar forma a una calzada que supusiera un desahogo para la circulación<sup>10</sup>. Esa acción, a la que el regidor denomina de una manera muy gráfica “techado”, constituiría finalmente una de las obras de ingeniería más sobresalientes e impactantes de las emprendidas en Las Palmas de Gran Canaria, razón por la que no es extraño que captara la atención de los ciudadanos y de los fotógrafos. Es precisamente a uno de estos últimos profesionales –quizás Urquijo, Troya o Juan Gregorio,

<sup>8</sup> “Plan General de Ordenación Urbana”. *Diario de Las Palmas* (5 de febrero de 1962), p. 8.

<sup>9</sup> DÍAZ, Martín. “Las Palmas, una ciudad arrollada por la densidad demográfica”. *Diario de Las Palmas* (22 de diciembre de 1962), p. 51.

<sup>10</sup> No hay que olvidar que la construcción de la carretera de acceso por el centro ha de ser inscrita en un proyecto complejo a través del que se trataba de actualizar la red viaria de la capital. Así, ese mismo año de 1962 ya estaba construyéndose la Avenida Marítima. Del mismo modo, en 1964 sería inaugurada la carretera que unía Las Palmas de Gran Canaria con Gando, mientras que el proyecto de la carretera de acceso por el norte estaba previsto que se terminara de redactar en 1965.



fotógrafos vinculados con el ámbito periodístico de la época, o al propio Álvaro Talavera— a quien debemos el documento gráfico que presentamos como pieza destacada este mes de agosto.

### ■ Un nuevo acceso por el centro

El nuevo acceso a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria por el centro fue considerado desde el primer momento como un proyecto de absoluta necesidad para la ciudad. No solo suponía una solución para los problemas que el creciente tráfico rodado creaba en el acceso y en la salida de la urbe, sino que, además, se consideraba que con su construcción se pondría fin a la inseguridad de la vía preexistente. Ésta, con su tortuoso trazado de curvas muy cerradas, se había convertido en un verdadero problema para los conductores y para los peatones que transitaban la zona, siendo habituales allí los accidentes y atropellos.

Como ya ha sido señalado, desde principios de la década de 1960 se contemplaba la puesta en marcha de este plan constructivo. Sin embargo, no fue hasta 1968 cuando éste se puso en marcha de una manera efectiva. Así, en enero del citado año el Consejo de Ministros —a instancias del titular de la cartera de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz—, aprobó el expediente de la carretera C-811 —actual GC-110— punto kilométrico 0-1 de acceso por el centro<sup>11</sup>. La maqueta del proyecto fue presentada un mes más tarde, contándose para la ocasión con la presencia del mencionado ministro en Las Palmas de Gran Canaria<sup>12</sup>. Finalmente, el anuncio del concurso de subasta de las obras —cuyo presupuesto ascendía a 225 millones de pesetas—

<sup>11</sup> “Consejo de ministros”. *Diario de Las Palmas* (27 de enero de 1968), p. 6.

<sup>12</sup> “Programa de la visita a Canarias del ministro de Obras Públicas”. *Diario de Las Palmas* (15 de febrero de 1968), p. 32 El ministro de Obras Públicas en su visita recorrió la isla de Gran Canaria reconociendo el estado de las obras de carreteras, presas, depuradoras de agua, etc.

fue publicado sin pérdida de tiempo en el *Boletín oficial del Estado*<sup>13</sup>, previéndose un plazo de ejecución de 22 meses.

La celeridad con que se iba sucediendo la toma de decisiones auguraba un rápido inicio de las obras. Sin embargo, dos asuntos ralentizaron el comienzo. Por un lado, uno de los escollos que hubo que salvar fue la adjudicación de la contrata. En un primer momento las obras fueron adjudicadas a la oferta de 160 millones presentada por la empresa *Aeródromos y Carreteras*. No obstante, con posterioridad, ante las sospechas de que no era posible llevar a término la construcción con la propuesta presentada, se adjudicó definitivamente la ejecución a la entidad *Cubiertas y Tejados*<sup>14</sup>.

Por otro lado, la segunda cuestión que debieron solventar los gestores del proyecto estuvo relacionada con las expropiaciones que eran necesarias para llevar a término la obra. Éstas afectaban, además de a viviendas particulares, a 23 fincas agrícolas que ocupaban las laderas del barranco y estaban dedicadas, en su mayor parte, al cultivo del plátano. En este orden de cosas, y teniendo en cuenta la enorme superficie afectada, no resulta extraño que el ministro de Obras Públicas, Federico Silva, afirmara en 1970 que habían tenido que enfrentarse a “...problemas expropiatorios de gran importancia...”<sup>15</sup>. Los inconvenientes se presentaron de una manera específica con la Diócesis de Canarias, propietaria de fincas de plataneras en la zona<sup>16</sup>. Finalmente se llegó a un acuerdo y se gestionó la permuta de los terrenos propiedad del obispado con otros de titularidad municipal situados en el entorno de la nueva Avenida

<sup>13</sup> *Boletín oficial del Estado* (15 de febrero de 1968).

<sup>14</sup> “Empiezan las obras del acceso a la ciudad por el Centro”. *La provincia* (4 de mayo de 1969), p. 9.

<sup>15</sup> “Silva Muñoz: Corporaciones e intereses particulares deben colaborar con la Administración”. *El eco de Canarias* (14 de marzo de 1970), p. 24.

<sup>16</sup> “Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas”. *Diario de Las Palmas* (31 de octubre de 1969), p. 22. El alcalde de la ciudad informa en el pleno del ayuntamiento celebrado el 30 de octubre sobre el estado de las enajenaciones.

Marítima (Ciudad del Mar) que se destinarían, en principio, a la construcción de una iglesia.

### ■ Un cauce cubierto de hormigón

Solventados todos los problemas, las obras dieron comienzo en mayo de 1969, iniciándose los trabajos en los alrededores de la, por entonces, prisión provincial y descendiendo hacia la desembocadura del barranco, ya en el entorno del Teatro Pérez Galdós. El proyecto de la carretera de acceso a Las Palmas de Gran Canaria por el centro fue considerada en su momento como "... una de las soluciones de mayor envergadura que se han acometido en la ciudad en todos los tiempos, una verdadera obra grande, no un juego de niños..."<sup>17</sup>. Fue precisamente esta enorme magnitud lo que dilató en el tiempo su conclusión. De este modo, se preveía que la nueva vía estuviera terminada en 1970<sup>18</sup> pero hubo que esperar hasta 1975 para proceder a su inauguración oficial<sup>19</sup>.

Sin duda alguna, el aspecto más controvertido del proyecto estuvo constituido por el hecho de que la mayor parte de la nueva vía se asentara sobre el Guinguada. Para ello fue necesario canalizar el cauce para garantizar que, ante una posible crecida, el barranco desaguara de manera adecuada en el mar. Para llevar a cabo esa canalización fue necesario crear una estructura de hormigón armado de una longitud aproximada de un kilómetro. Durante meses, especialmente a lo largo de 1970 y 1971, los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria vieron avanzar, sobre el cauce del

<sup>17</sup> "Empiezan las obras del acceso a la ciudad por el Centro". *La provincia* (4 de mayo de 1969), p. 9.

<sup>18</sup> A.O. "En octubre de 1974 habrá nuevo acceso por el Centro". *La provincia* (2 de mayo de 1970), p. 10. A pesar de todo, en 1970 tan solo se habían cubierto 35 metros de barranco.

<sup>19</sup> "Inaugurados el desdoblamiento Las Palmas-Gando y el acceso por el Centro". *La provincia* (14 de enero de 1975), pp. 6-7

barranco hacia el mar, las cuatro enormes bóvedas, de 5 metros de ancho cada una, sobre las que se asentaría el firme de la calzada. Son precisamente estos arcos los que figuran en la fotografía que sirve como punto de partida para este texto.



Canalización del barranco Guinguada (1970)

Detalle de las bóvedas de hormigón armado (ES 35001 AMC/AT-021)

Al margen de que todos consideraran que la nueva carretera era una necesidad ineludible, el impacto que esa imagen produjo en la población no puede ser minimizado. A medida que iban progresando las obras crecía el asombro ante la "desaparición" del Guinguada, levantándose algunas voces preocupadas por el futuro de las palmeras centenarias que eran arrancadas y que se identificaban desde antaño con la imagen del barranco capitalino<sup>20</sup>. Artículos de opinión en la prensa local –como el titulado "¿Va a desaparecer el Guinguada?" publicado en *El eco de Canarias*<sup>21</sup>–, se sumaron a otras apreciaciones vertidas por personalidades de la cultura como María Dolores de la Fe, muy crítica ante la "...tremenda, pesada

<sup>20</sup> "Obras de acceso al interior por el Centro". *El eco de Canarias* (16 de octubre de 1969), p. 12.

<sup>21</sup> RIVERO DÍAZ, Luis. "¿Va a desaparecer el Guinguada?". *El eco de Canarias* (18 de mayo de 1969), p. 19.

y grave losa de cemento...” que cubriría el cauce<sup>22</sup>; o Claudio de la Torre, que añoraba los recuerdos de aquel barranco<sup>23</sup>; o Néstor Álamo, que se lamentaba de que se hubiera convertido en “...losa de armadísimo cemento...” en lugar de en alegre jardín<sup>24</sup>.

Las reacciones se suscitaron incluso en forma de cómica viñeta, como la publicada en el periódico *La provincia* el 9 de mayo de 1970:



En ella, aquellas llamativas bóvedas de hormigón que habían sido inmortalizadas por el fotógrafo, ahora transformadas en dibujo, son observadas por los viandantes. Tal debió de ser la aparatosidad y magnitud de la obra que éstos se preguntaban si ese centro por el que se iba acceder sería realmente el “centro de la Tierra”.

La incidencia que tuvo sobre la población de la ciudad ver cómo

<sup>22</sup> FE, María Dolores de la. “Las catacumbas de San Bernardo”. *La provincia* (16 de septiembre de 1969), p. 16.

<sup>23</sup> TORRE, Claudio de la. “En la muerte del barranco”. *Diario de Las Palmas* (5 de noviembre de 1970), p. 12. Carta remitida a Néstor Álamo y publicada en la prensa.

<sup>24</sup> ÁLAMO, Néstor. “Miserere al Guiniguada”. *Diario de Las Palmas* (5 de noviembre de 1970), p. 12.

el cauce del barranco iba desapareciendo de manera paulatina a medida que avanzaba la construcción debió de ser, a tenor de lo referido, notable<sup>25</sup>. Ante su mirada se mostraba un nuevo paisaje construido por el hombre. Un paisaje de hormigón cimentado sobre el progreso de las comunicaciones que, en su momento, remedió uno de los problemas circulatorios que se planteaban en la ciudad. No obstante, con el paso del tiempo y las transformaciones viarias experimentadas en Las Palmas de Gran Canaria, se plantea como una solución susceptible de ser revertida o, al menos, transformada, con la finalidad de recuperar ese espacio para el disfrute de la población, mejorando la forma de integrarlo en el contexto urbano. De hecho las primeras voces profesionales contra el resultado obtenido no se hicieron esperar. Ya en 1975, incluso antes de que se procediera a la inauguración oficial de la carretera, el arquitecto Sergio Pérez Parrilla –con el aplauso de otros facultativos como Enrique Roig, Faustino García Márquez o Carmelo Suárez– planteó la opción de recuperar parte del cauce como zona verde y de servicios, desviando las calzadas por pasos dispuestos bajo el nivel de las calles laterales, a ambos lados de las bóvedas de canalización<sup>26</sup>.

El soterrado de las vías de tráfico rodado propuesto en una fecha tan temprana ha sido el motivo central de otras propuestas posteriores<sup>27</sup>.

En este sentido, merece ser destacado el costoso proyecto redactado en 2005 por el arquitecto barcelonés Joan Busquets. Esta propuesta

<sup>25</sup> En este sentido, también fue muy impactante para la población el derribo de los dos puentes que salvaban el cauce del Guiniguada. El Puente de Piedra o de Verdugo fue demolido en noviembre de 1970, mientras que el Puente de Palo desapareció en junio de 1971.

<sup>26</sup> “Una solución humana para el Guiniguada”. *La provincia* (12 de enero de 1975), p. 5.

<sup>27</sup> Entre éstas no hay que olvidar la propuesta de José Miguel Alonso Fernández-Aceytuno, proyecto en el que se abordaba de manera integral todo el curso del barranco. Véase: CORRAL TORRES, Isabel; BRITTO JINORIO, Orlando. *El paisaje como objetivo (1982-2004)*. Las Palmas de Gran Canaria: Centro Atlántico de Arte Moderno, 2017.

contemplaba, entre otras cosas, “desenterrar” el Guiniguada y recuperar el espacio para la ciudadanía. En 2006 fue ejecutada parte de esta idea en el área de la desembocadura, quedando el proyecto paralizado desde entonces. Más recientemente, en 2018, el arquitecto José Antonio Sosa, incidiendo en la recuperación de este espacio, ha propuesto nuevamente “destapar” el Guiniguada seccionando aquellas cuatro bóvedas construidas entre 1969 y 1975, eliminándolas parcialmente y haciendo emerger de nuevo el cauce del barranco<sup>28</sup>.

“...Estaba allí, bajo las piedras que hoy encarcela el asfalto”<sup>29</sup>. Todas las iniciativas planteadas desde 1975 no olvidan que el barranco siempre ha estado allí, aunque invisible, y tienen muy presente su “redescubrimiento”. Todavía en 2019, cincuenta años después de que comenzaran las obras de “techado”, el Guiniguada sigue ahí, oculto y convertido en un “...río de coches que raudo pasan...”<sup>30</sup> sobre aquella estructura abovedada de hormigón que captó el fotógrafo a principios de la década de 1970.

<sup>28</sup> HERRERA, Daniel. “El Guiniguada, ayer y hoy”. *Canarias7* (6 de mayo de 2018), pp. 12-13. MONTERO, Amparo: [Entrevista a Vicente Boissier]. *La provincia* (12 abril de 2018) pp. 4-5. No obstante, no todas las voces hablan en el mismo sentido. Así, el arquitecto Vicente Boissier es partidario de “destapar” el barranco sólo en su desembocadura. Se inclina por eliminar el tráfico y recuperar los espacios para la ciudadanía.

<sup>29</sup> HERNÁNDEZ, Orlando. “Otra vez el barranco”. *El eco de Canarias* (7 de noviembre de 1981), p. 4.

<sup>30</sup> LANTIGUA, M. “El Guiniguada (recordando el pasado)”. *El eco de Canarias* (20 de marzo de 1979), p. 15.

## Descripción ISAD(g)

### Área de identificación

**Código de referencia:** ES 35001 AMC/AT-0021

**Fondo/Colección:** ÁLVARO TALAVERA (A.T.)

**Sección:** Fototeca

**Serie:** Fotografías urbanas

**Código de clasificación:** 1.1

**Título:** Cauce del barranco Guiniguada y construcción de la carretera del Centro (Las Palmas de Gran Canaria)

**Fechas:** [1970]

**Volumen y soporte:** 1, 18x24, B/N. Copia en papel. Soporte secundario de papel.

**Nivel de descripción:** Unidad documental simple

### Área de contexto

**Nombre del productor:** Talavera Herrera, Álvaro

### Área de contenido y estructura

**Alcance y contenido:** Cauce del barranco Guiniguada y construcción de la carretera del Centro. Primer plano de las obras de encauzamiento del barranco (Las Palmas de Gran Canaria)

### Área de documentación asociada

**Unidades relacionadas:** formando parte de esta misma colección documental se encuentran diversos documentos relacionados con el aquí descrito:

- 28 fotografías (copias en papel): ES 35001 AMC/AT 008-013 y 019-040

- Dossier de prensa relativo a la construcción de la carretera de acceso por el centro (ES 35001 AMC/AT-1078)



## Bibliografía

BARKER-WEBB, Philip.; BERTHELOT, Sabin. *Histoire naturelle des iles Canaries*. Miscellanées canariennes. París: Béthune, 1839.

CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José. “Aportaciones para el estudio de los puentes del Guiniguada”. En: *Miscelánea: homenaje al Doctor Ramón López Caneda*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2006, pp. 75-88.

CORRAL TORRES, Isabel; BRITTO JINORIO, Orlando. *El paisaje como objetivo (1982-2004)*. Las Palmas de Gran Canaria: Centro Atlántico de Arte Moderno, 2017.

GUERRA DE LA TORRE, Ezequiel; GUITIÁN AYNETO, Carlos; NADAL PERDOMO, Ignacio (ed.). *Fuente Morales: aula didáctica e interpretación del paisaje*. Materiales para el profesor. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2004.

HERRERA PIQUÉ, Alfredo. *Las Palmas de Gran Canaria*. Madrid: Rueda, 1984.

LÓPEZ GARCÍA, Juan Sebastián (coord.). *Arquitectura y urbanismo en Canarias, 1968-1998: XXX aniversario de la E.T.S. de Arquitectura*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1999.

LÓPEZ GARCÍA, Juan Sebastián. “Las Palmas de Gran Canaria: los puentes del Guiniguada y las cuatro estaciones del obispo Verdugo”. En: *Añoranza del viejo Guiniguada*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2007, pp. 35-52.

MARTÍN GALÁN, Fernando. *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto: cinco siglos de evolución*. Santa Cruz de Tenerife: Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas, etc, 1984.

MÁYER SUÁREZ, Pablo. *Lluvias e inundaciones en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (1869-1999)*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2003.

MORALES PADRÓN, Francisco. *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, El Museo Canario, 1978.

ROMERO MARTÍN, Lidia E. “El barranco de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: barranco Guiniguada”. En: *Añoranza del viejo Guiniguada*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2007, pp. 9-24.

ROMERO MARTÍN, Lidia E. *Consecuencias geomorfológicas del abandono agrícola en la cuenca del Guiniguada (Gran Canaria, Islas Canarias). Aplicación a la conservación del patrimonio de bancales* (Tesis doctoral). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2015.

**Autor de la ficha:** Fernando Betancor Pérez  
(Archivero de El Museo Canario)