

# Las transformaciones de los frentes portuarios en el contexto de las Islas Canarias

## Transformation of the City-Ports in the Context of the Canary Islands

### The nodal Vocation of the Canary Islands

A number of authors have argued that the Castilian Spanish conquest of the Canaries in the 15th century was conceived in part as a preparation for the American enterprise<sup>1</sup>. In any event, the Canary Islands became from that time on a necessary port of call for Spanish ships during the colonization of the Americas, both to take on supplies and carry out repairs and to recruit fresh crews<sup>2</sup>. The Canaries have had very close links with America over the centuries, and indeed much of the Islands' culture has a direct reflection in the Americas and vice versa<sup>3</sup>.

During the 16th, 17th and 18th centuries, the guaranteed income that the Canaries enjoyed by virtue of their geographical position was jealously coveted by administrators on the mainland eager to concentrate in Seville (and subsequently in Cadiz) the control and taxation of all trade between Spain and the Americas. However, it is safe to assume that this control was necessarily relative, given the clandestine nature of so much of that trade. We must bear in mind that although Spain imposed quotas on the quantities of sugar, wine or spirits that the Canaries exported to America, during this period the Islands were one of the most important centres of smuggling in the region and a hub for the transport of slaves between Africa, Europe and the Americas<sup>4</sup>. As Millares Cantero has noted, in the early 19th century the Canary Islands were primarily a centre for the redistribution of goods between Spain, Europe and America, and very few products had a local origin or destination<sup>5</sup>.

As trade was liberalized in the centuries that followed, and the Spanish authorities even granted the Islands their own special tax status, the Latin American nations won their independence from Spain, and the Canaries began to focus almost entirely on trade with Europe. During that period of its history, the island of Tenerife had a virtual monopoly on the archipelago's foreign trade, and by way of both Puerto de la Cruz (which exported the produce of the north of the island) and the capital, Santa Cruz, the Canaries became an appendage of colonial Britain, which controlled not only commerce but also the local infrastructure that gradually developed in the archipelago's most dynamic ports.

It was, however, the port of Las Palmas de Gran Canaria that experienced the strongest growth in the 20th century, becoming in a few years the foremost Spanish port – a prominence it maintained, together with Santa Cruz de Tenerife, throughout the century<sup>6</sup>. In both cases this primacy was due not to the annual volume of goods handled (in which respect it occupied no better than a modest sixth or seventh place), but the fuel that had to be imported to meet the demands of an increasingly intense maritime traffic. Despite the competition from other ports in the immediate vicinity (Dakar, Funchal, Casablanca,...), both Las Palmas and Santa Cruz have for many years been at the forefront of the North African region in terms of both capacity and functional efficiency. It is, once again, the nodal role of its ports that gives the Canaries a place in the world<sup>7</sup>.

### La vocación nodal de Canarias

Hay autores que defienden que las Islas Canarias fueron conquistadas a finales del siglo XV por la Corona de Castilla en parte como ensayo previo de preparación de la empresa americana<sup>1</sup>. En cualquier caso, Canarias fue, a partir de entonces, una escala obligada en los viajes que los españoles hicieron durante la colonización de América, tanto para el avituallamiento y reparación de las naves, como para la captación de personal de refresco<sup>2</sup>. Las relaciones de los canarios con América han sido durante estos siglos muy estrechas y, de hecho, buena parte de la cultura canaria tiene un reflejo directo en América y viceversa<sup>3</sup>.

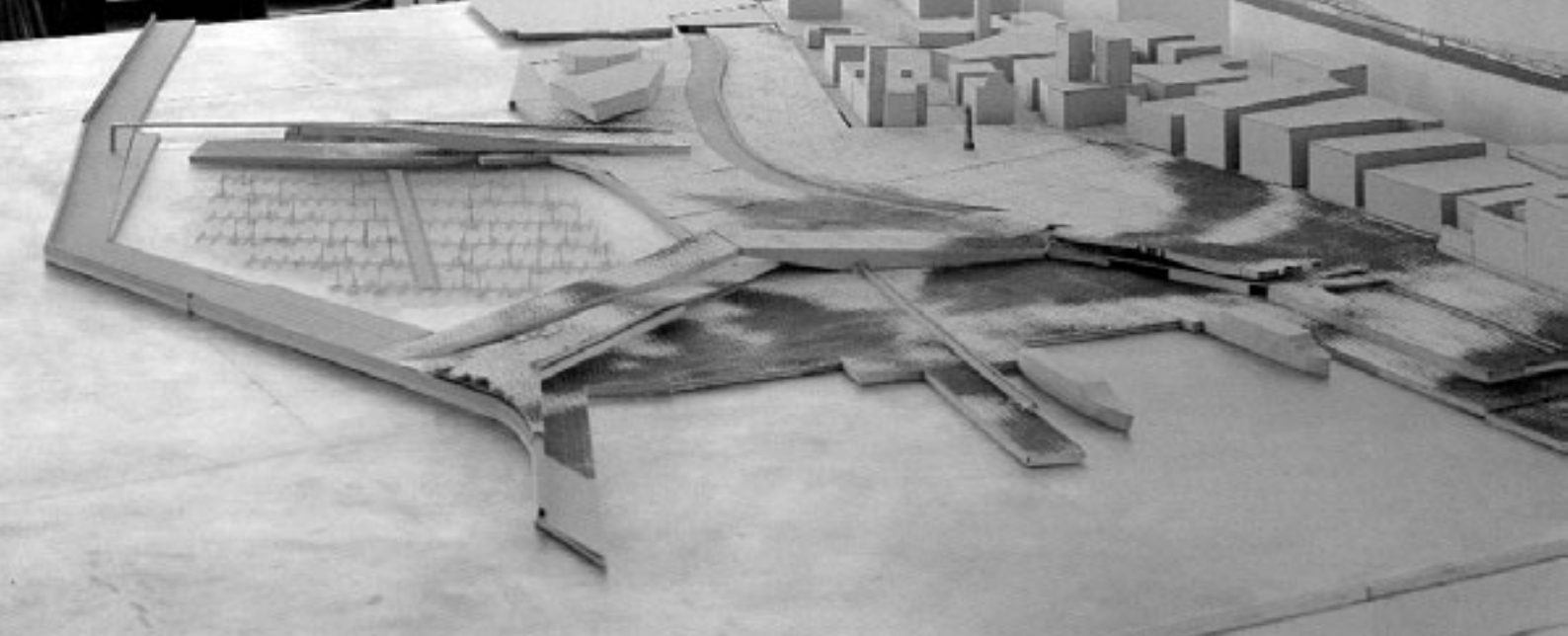
Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, esta renta de situación que Canarias poseía por su condición geográfica fue muy cercenada por los administradores peninsulares, que intentaron concentrar en Sevilla (después en Cádiz) todo el control y la fiscalización del comercio entre España y América. Sin embargo, es de suponer que dicho control fuera necesariamente relativo, dadas las circunstancias de clandestinidad en las que dicho comercio se desarrollaba. Hay que pensar que aunque los españoles ponían coto a la cantidad de azúcar, vino o aguardiente que los canarios exportaban a América, Canarias fue durante esos siglos uno de los centros de contrabando más importantes del área y un nodo de intercambio de esclavos entre África, Europa y América<sup>4</sup>. En palabras de Millares Cantero, a comienzos del siglo XIX, Canarias era sobre todo un centro de redistribución de mercancías entre España, Europa y América, y eran muy escasos los productos con un origen o un destino local<sup>5</sup>.

Joaquín Casariego

Panorámica del puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

Panoramic view of the port of Las Palmas de Gran Canaria.





Cuando en los siglos siguientes, se liberaliza el comercio e incluso se conceden por parte de las autoridades españolas especialidades fiscales para Canarias, las naciones americanas se están independizando de España, de modo que Canarias comienza a focalizar su comercio casi exclusivamente en Europa. Durante ese período histórico, la isla de Tenerife concentra casi totalmente el comercio exterior canario y tanto a través del Puerto de la Cruz, (desde donde se exportan los productos del Norte de la isla) como desde su capital, Santa Cruz, Canarias se va convirtiendo en un apéndice colonial de Inglaterra, país que controla no sólo el comercio canario, sino las infraestructuras locales que gradualmente se van desarrollando en los puertos insulares más dinámicos. Sin embargo, es el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria el que más se desarrolla en el archipiélago durante el siglo XX, convirtiéndose en pocos años en el primer puerto español, y manteniendo, junto al de Santa Cruz de Tenerife, un lugar muy destacado a lo largo de todo el siglo<sup>6</sup>. Primacia, que tanto en un caso como en otro, no se debe a la cantidad de mercancías que anualmente se despachan (aspecto por el que no hubieran pasado de un modesto sexto o séptimo lugar) sino al combustible que se necesitaba importar para responder a las demandas de un flujo marítimo cada vez más intenso. Pese a la competencia con otros puertos del entorno próximo (Dakar, Funchal, Casablanca, ...), ambas infraestructuras se han mantenido durante muchos años a la cabeza de la región norteafricana, tanto en términos de capacidad como de eficacia funcional. Es otra vez el papel nodal de los puertos lo que permite a Canarias tener un lugar en el mundo<sup>7</sup>.

Pero durante los años sesenta y setenta del pasado siglo, Canarias cambió radicalmente de un modelo económico basado en la agricultura y la exportación de ciertos productos, a otro basado casi exclusivamente en el turismo. Las características paisajísticas y climatológicas de las islas, con temperaturas templadas y poco variables a lo largo del año, unidas a la proximidad física de los países centroeuropeos y al desarrollo creciente del transporte aéreo, situaron a Canarias como destino sin competencia en su entorno geográfico<sup>8</sup>. Si unimos esta circunstancia estructural sobrevenida a la incorporación de Canarias (a través de España) a la Unión Europea, puede entenderse el incremento del nivel de vida que los habitantes de Canarias han experimentado en los últimos años y las posibilidades de desarrollo que esta circunstancia abre cara el futuro.

### Las intervenciones sobre los frentes urbanos canarios

Tanto en Las Palmas de Gran Canaria, como en Santa Cruz de Tenerife, las dos ciudades más importantes del archipiélago, la transformación de sus frentes urbanos se había puesto en evidencia desde los años sesenta, un período en que ambas decidieron transformar sus fachadas marítimas y sus bordes, mediante operaciones muy contundentes de cosmopolitización de su imagen y mejora de la accesibilidad viaria. La configuración fragmentaria y monumental de principios del siglo XX fue sustituida por nuevas y potentes edificaciones en altura, presididas por una nueva avenida de borde que conectaba de forma continua los

However, during the 1960s and 70s the Canary Islands experienced radical change, shifting from an economic model based on agriculture and the export of a small group of products to one based almost entirely on tourism. The islands' landscape and climate, with warm temperatures that vary little throughout the year, together with the physical proximity of Western Europe and the increasing expansion of air transport, have made the Canaries a tourist destination with no close competitors in their geographical region<sup>8</sup>. This structural advantage was duly followed by the Canary Islands' entry into the European Union (via Spain), among the results of which are the considerable increase in the standard of living in recent years and the possibilities for development that this offers for the future.

### The Interventions in the Canary Islands' Urban Fronts

In Las Palmas de Gran Canaria and in Santa Cruz de Tenerife, the two most important cities in the archipelago, the transformation of the urban façade first began to make itself felt in the 1960s, a period in which both decided to transform their maritime fronts and their edges by means of far-reaching operations to create a more cosmopolitan image and improve road access. In both cities the fragmentary and monumental configuration of the early 20th century was replaced by potent new high-rise buildings, with a continuous new outer ring connecting their extremes. Though the solutions implemented were not entirely without flaws in either city, it is clear that the urban design ideology underlying both was based on the same commitment to 'modernize' the frontal aspect and access from the sea while enhancing the functionality of the centre.

In any case, not only did those initial operations not compete with the port, they were carried out in parallel with its development. The 'modernization' of the maritime fronts of the Seventies and Eighties sought on the one hand to improve the urban façade and, on the other, to expand and continually upgrade the port infrastructure, and in both cases this has kept on growing up to the present day.

The crisis of the Eighties described in the previous section also affected the ports of the Canary Islands, which immediately identified that empty space as a new opportunity to rethink their fronts and resolve other urban demands.

Though there was no real conceptual difference between the underlying concerns and the possible strategies, particularly in the two largest cities, the contextual conditions, both social and spatial, are distinctive enough to be worth analysing separately. In fact, while in Tenerife there has been a more consolidated tendency to move the industrial port to the south of the island, where it shares its development

extremos de ambas ciudades. Aunque las soluciones no eran exactas en las dos capitales, se puede decir que la ideología urbanística que a ambas subyacía, estaba basada en la misma intención de “modernizar” la visión frontal y el acceso desde el mar, así como elevar el grado de funcionalidad de su centro.

En cualquier caso, aquellas operaciones iniciales no sólo no competían con su puerto, sino se producían paralelamente a su desarrollo. La “modernización” de los frentes marítimos de los años setenta y ochenta, era, por un lado, de mejora de la fachada urbana, y por otro, de ampliación y permanente puesta a punto de las infraestructuras portuarias, que en ambos casos ha continuado creciendo hasta nuestros días. La crisis portuaria de los ochenta, expuesta en el capítulo anterior, también influyó en los puertos canarios, que enseguida vieron aquel espacio vacío como una nueva oportunidad para repensar sus frentes y resolver otras demandas urbanas. Aunque las preocupaciones de fondo y las posibles estrategias no iban a ser conceptualmente distintas, sobre todo en las dos ciudades mayores, las condiciones de contexto, tanto social como espacial, sí obliga a analizarlas por separado. De hecho, así como en Tenerife hay una tendencia más consolidada a trasladar el puerto industrial a la zona sur de la isla y allí compartir su desarrollo con un área industrial y el aeropuerto, dentro de lo que se ha llamado la Plataforma Logística, en Gran Canaria no existe una inclinación clara de integrar en un solo espacio las funciones portuarias y aeroportuarias. La solución de un frente marítimo “sin puerto”, es, por tanto, más acentuada en Santa Cruz de Tenerife que en Las Palmas de Gran Canaria<sup>9</sup>.

### El frente de Santa Cruz de Tenerife

Desde los años ochenta, Santa Cruz de Tenerife ya había comenzado a establecer un ritmo diferente en la mejora de su frente con algunas operaciones de fuerte incidencia funcional y simbólica que se iban a concentrar inicialmente en un espacio de borde ganado a parte de una antigua refinería de petróleo. Un nuevo centro residencial de tamaño y densidad considerables con varios equipamientos de valor arquitectónico estimable (parque marítimo, auditorio, recinto ferial y centro cultural)<sup>10</sup> respondía a esa primera concepción de “borde urbano renovado” a través de una “nueva centralidad”: un modelo muy difundido en el ámbito anglosajón, en las primeras actuaciones realizadas sobre los “waterfronts”. En cualquier caso, una operación que no actuaba todavía sobre la superficie portuaria propiamente dicha, sino sobre un espacio industrial obsoleto, que así mismo ocupaba un pequeño tramo del litoral marítimo<sup>11</sup>. Las siguientes operaciones sobre el litoral tinerfeño son de concepción más blanda, con escaso aprovechamiento privado y más dirigidas a resolver problemas de forma urbana, movilidad y paisaje, con aportación de nuevo espacio libre de uso y disfrute público.

La más importante de ellas se va a desarrollar en el borde del centro urbano de la ciudad, allí donde desemboca el muelle principal y se sitúan la Plaza de España y los edificios monumentales más significativos. La propuesta, actualmente en ejecución, fue producto de un concurso internacional<sup>12</sup> que finalmente se adjudicó al estudio suizo de arquitectura Herzog y De Meuron e intentaba aprovechar la enorme plataforma portuaria construida delante de la plaza (Muelle de Enlace) para integrar el sistema viario y nuevos parkings con una nueva terminal de cruceros, un gran puerto deportivo y otros servicios portuarios. Funciones que se disponían a través de una serie de piezas entrelazadas de muy baja altura para conectar el mar con la plaza, ahora redefinida mediante una gran lámina de agua con pequeñas edificaciones en su entorno<sup>13</sup>.

Las otras dos operaciones de mayor significación, son de mejora de las playas situadas en el entorno de la ciudad. La primera es la renovación de Las Teresitas, una playa artificial construida durante los años setenta y situada en los uno de los bordes del recinto portuario. Propuesta que, redactada por el arquitecto francés Dominique Perrault<sup>14</sup> y actualmente en ejecución, tiene por objeto principal renunciar a un frente edificado allí previsto y restablecer su uso público. La segunda es la rehabilitación de la Playa de Valleseco<sup>15</sup>, una antigua playa de barrio situada dentro del puerto, para la que se pretende no sólo una mejora sustancial de la zona de baño, sino su integración en una operación más amplia que incluye la depresión del viario y su conexión peatonal con el barrio, así como la disposición de una serie de equipamientos deportivos y de servicios generales.

Primera propuesta para el Muelle de Enlace de Santa Cruz de Tenerife.

First proposal for the connecting quay in Santa Cruz de Tenerife.

with that of an industrial zone and the airport, as part of what has been called the Logistics Platform, on Gran Canaria there is no clear inclination to integrate the island's port and airport functions in a single space. The solution of a 'non-port' seafront is accordingly more pronounced in Santa Cruz de Tenerife than in Las Palmas de Gran Canaria<sup>9</sup>.

### The Front of Santa Cruz de Tenerife

Back in the Eighties, Santa Cruz was already beginning to set a different pace in the upgrading of its front, via operations with a high functional and symbolic impact, initially concentrated in a peripheral area reclaimed in part from a former oil refinery. A new residential centre of considerable size and density with a number of facilities of evident architectural value (maritime park, auditorium, trade fair precinct and cultural centre)<sup>10</sup> embodied that first conception of 'renewed urban edge' by means of a 'new centrality' – a model widely adopted in the English-speaking countries – in the first interventions on the waterfronts. That said, this operation was not yet directed at the port area itself, but at an obsolete industrial space, which also covered a small stretch of coastline<sup>11</sup>.

The subsequent operations on the coast of Tenerife are softer in conception, with little private development, and directed more at resolving questions of urban form, mobility and landscape, with the inclusion of open spaces for the public to use and enjoy.

The most important of these operations is to be developed on the edge of the city's urban centre, where the main pier starts and the Plaza de España and the most significant monumental buildings are located. The scheme, currently under construction, and the subject of an international competition<sup>12</sup>, was eventually awarded to the Swiss architecture studio of Herzog & De Meuron, and seeks to take advantage of the enormous port platform constructed in front of the plaza (the Muelle de Enlace connecting dock) to integrate the road system and new car parks with a new cruiser terminal, a large marina and other port services. These functions are laid out as a series of very low interlocking elements which connect the sea with the plaza, now redefined by means of a large sheet of water with small constructions around it<sup>13</sup>.

The other two most significant operations set out to improve the beaches within the city boundary. The first is the renewal of Las Teresitas, an artificial beach built in the Seventies and located on one side of the port precinct. The main aim of this project, drawn up by the French architect Dominique Perrault<sup>14</sup>, and currently in progress, is to repudiate the built frontage proposed for the site and restore its public use. The second aim is the rehabilitation of the old beach neighbourhood of Playa de Valleseco<sup>15</sup>, situated within the port, which will not only substantially improve

### El frente de Las Palmas de Gran Canaria

Las actuaciones en Las Palmas de Gran Canaria, sin embargo, han tenido un ritmo más lento y las propuestas redactadas, en general, han mostrado más dificultades para llevarse a cabo. Un contexto socialmente más conflictivo y enfrentado, ha impedido que las intervenciones más destacadas hayan podido materializarse en acciones concretas. La ciudad, por otro lado, cuenta con un borde litoral doble (puerto y playa, a uno y otro lado de la ciudad) lo que incrementa el ámbito de las posibles actuaciones, pero hace más compleja una idea de actuación conjunta sobre la globalidad de su frente.

Operaciones puntuales, como el Auditorio Alfredo Kraus, situado en uno de los extremos de la playa (Playa de Las Canteras) o como el Complejo Woermann<sup>16</sup>, construido en medio del pequeño cuello (El Istmo) que conecta la playa con el puerto, fueron posibles por llevarse a cabo en un período de menor conflictividad. Del mismo modo, otras mejoras puntuales, como el entorno del Parque Santa Catalina (plaza, parking y estación de Autobuses), situado a la entrada del puerto, así como el paseo de borde del Barrio de San Cristóbal, en el otro extremo de la ciudad, también se llevaron a cabo. El periodo más tenso, y consecuentemente, menos fecundo, se inicia con la cons-trucción del Centro Comercial “El Muelle”, situado en el entorno del Parque Santa Catalina y justo en el borde portuario. El exceso de volumen y aparatosidad que la edificación va alcanzando mientras se construye, genera un ambiente negativo en relación con la zona que todos los planes urbanísticos señalaban como la más apropiada para desarrollar en primer lugar, léase el entorno del Istmo. Todas las propuestas que habían sido elaboradas para aquella zona, a partir de su designación como “operación estrella” en el Plan Insular de Gran Canaria, no pasaron del papel<sup>17</sup>, y una vez más, se iniciaba un nuevo concurso, en este caso de rango internacional, que tampoco tendría un final feliz.

El concurso, en el que participaron seis arquitectos de rango internacional, a saber, Rafael Moneo, Ben van Berkel, Kasuyo Sejima, Cesar Pelli, Carlos Ferrater y John Grisham, fue convocado y resuelto, pero ya desde su convocatoria, pendía sobre él la amenaza de su anulación, por cuanto había argumentos legales para hacerlo, pero además, porque desde ciertos sectores sociales y profesionales, habían surgido, durante su desarrollo, protestas y manifestaciones públicas contra las soluciones que los invitados habían presentado. La propuesta ganadora, que finalmente no fue una, sino una mezcla entre la de Pelli y Ferrater, tampoco pudo llevarse a cabo, ya que el concurso fue legalmente anulado, imposibilitándose así cualquier acción desde esta última iniciativa.

### Los frentes de las otras capitales insulares

En las otras capitales insulares, la infraestructura portuaria ha seguido creciendo y desarrollándose, mientras algunas operaciones de borde marítimo no portuario también han sido frecuentes. Pero propuestas más ambiciosas de transformación del recinto portuario con fines urbanos, resultado de concursos abiertos y muy divulgados, tampoco han pasado aquí del debate teórico: no ha sido fácil un acuerdo general sobre las operaciones de mayor calado y capacidad transformadora de sus frentes.

Mientras los muelles han seguido creciendo, ninguno de los proyectos que resultaron de los concursos internacionales convocados para Arrecife (Lanzarote) en los últimos años, han podido materializarse. Si pueden ser destacadas algunas operaciones de mejora del borde urbano (paseos, jardines y playas), algunas de ellas diseñadas por el conocido artista lanzaroteño Cesar Manrique. Aunque sin tanta proliferación de proyectos, algo similar podría ser señalado para Puerto del Rosario, la capital de la isla de Fuerteventura.

En las capitales de las islas occidentales, la situación no es muy diferente. La especial orografía de su territorio insular, ha dirigido más la atención a encajar y mejorar la infraestructura portuaria y aeroportuaria, que a renovar sus frentes. Garantizar unas comunicaciones fluidas con el resto del archipiélago, es todavía una aspiración básica no totalmente lograda, y ello sitúa en segundo lugar cualquier otro objetivo. En cualquier caso, ninguna de las propuesta premiadas en los recientes concursos convocados para mejorar el frente marítimo de Santa Cruz (La Palma) o el puerto de La Estaca (El Hierro), ha dado pasos en la dirección de una ejecución inminente.

the bathing area, but also integrate this into a larger operation that includes the routing of the road system below grade and its pedestrian connection with the neighbourhood, and the provision of a range of sports facilities and general services.

### The Front of Las Palmas de Gran Canaria

The actuations in Las Palmas de Gran Canaria have had a relatively slower rhythm, and in general the proposals put forward have encountered more difficulties in their path. A more divided and conflictive social context has prevented the proposed high-profile interventions from being translated into concrete actions. At the same time, however, Las Palmas has a double coastal edge – port and beach, on either side of the city – which increases the scope of possible actuations, though it makes the idea of a coordinated actuation on the front as a whole more complex.

Operations such as the Auditorio Alfredo Kraus, at one end of the Playa de Las Canteras beach, or the Woermann complex<sup>16</sup>, in the middle of El Istmo, the little isthmus connecting the beach to the port, were possible in their day because they were constructed in a period of less conflict. Meanwhile, other one-off improvements, such as the Parque Santa Catalina area (plaza, parking and bus station) at the entrance to the port, and the boulevard on the edge of the Barrio San Cristobal neighbourhood, at the other end of the city, have also been implemented without much difficulty. The tensest and thus the least fertile period begins with the construction of El Muelle shopping centre, in the Parque Santa Catalina development, just on the edge of the port. The excessive volume and ostentation with which the building is being constructed is generating a negative atmosphere in relation to the zone that all the Master Plans have identified as the most appropriate for development in the first instance, namely the environs of El Istmo. None of the proposals drawn up for this area since its designation as the ‘star operation’ in the Island Plan for Gran Canaria ever got off the drawing board<sup>17</sup>, and yet another competition was held – this one international – which was also to have a less than happy ending.

The new competition, which invited proposals from six architects of international standing – Rafael Moneo, Ben van Berkel, Kasuyo Sejima, Cesar Pelli, Carlos Ferrater and John Grisham – was convened and decided, but right from the start there hung over it the threat of annulment, partly because there were legal arguments against it, and also because during its course certain social and professional groups organized protests and public demonstrations against the schemes submitted by the invited architects. The winning proposal, which in the end was not a single scheme but a hybrid mix of the Pelli and the Ferrater, could not be implemented because the competition was declared legally void, prohibiting any action on the basis of this latest initiative.

One exception to this situation has been the Joan Busquets project for the waterfront of the historic centre (now under construction) in which the Catalan architect reconnected the spatial relation of the architecture and the main road system, eliminating the old two-level road crossing solution and proposing a new open space with boulevards, plazas, and gardens.

### The Fronts of other Island Capitals

In other island capitals the port infrastructure has continued to grow and develop, and there have also been a number of non-port seafront operations. Here too, however, more ambitious proposals for transforming the port precincts for urban purposes, the result of highly publicized open competitions, have not progressed beyond theoretical debate: it has not been easy to reach general consensus on the more radical operations with a real capacity to transform their fronts.

While the harbours have continued to grow, none of the projects submitted to the international competitions for Arrecife (Lanzarote) in recent years have been able to get

## Conclusiones

La fiebre transformadora que sobre los frentes urbanos de agua, se produjo en América del Norte y en Centro Europa durante la última etapa del siglo XX, no afectó por igual a todas las ciudades marítimas, especialmente a las ciudades de tamaño mediano y pequeño. La necesidad de trasladar las infraestructuras portuarias fuera de las fachadas urbanas, debido a los cambios estructurales sufridos por el transporte marítimo mundial, y la oportunidad de ocupar los espacios urbanos abandonados, no han sido aprovechadas siempre de forma inmediata por todas las ciudades: las urbes menos agresivas y dinámicas, han tardado tiempo en decidir el futuro de su frente.

El Archipiélago Canario que a lo largo de su historia mostró siempre una vocación nodal muy acusada, desarrollada a partir de la conquista de América por su posición estratégica en medio de las rutas intercontinentales, tuvo en los puertos sus dispositivos más eficaces, especialmente durante el siglo XX, como punto de escala y avituallamiento marítimo internacional. Y aunque la reciente crisis del transporte marítimo también afectó a sus puertos, estos han mantenido siempre una cierta actividad, que en unos casos se ha mantenido en paralelo a una cierta renovación de sus frentes (caso de Santa Cruz de Tenerife) y en otros (el resto de las capitales insulares), con sólo transformaciones menores de orden puntual o epidérmicas, sin repercusiones significativas en la estructura de las ciudades.

off the ground. It is possible, however, to point to a number of operations to improve the urban edge (promenades, gardens and beaches), some of them designed by the famous Lanzarote artist Cesar Manrique; and – albeit without such a proliferation of projects – something similar has been happening in Puerto del Rosario, the capital of the island of Fuerteventura.

The situation in the capitals of the western islands is not very different. The distinctive orography of the terrain here has meant that more attention has been devoted to integrating and improving their port and airport infrastructure than to renewing their fronts. Ensuring fluid communications with the rest of the archipelago is still a basic and not wholly realized aspiration and relegates any other purpose to secondary importance. In any case, none of the winning proposals in the recent competitions to improve the seafront of Santa Cruz (La Palma) and the port of La Estaca (Hierro) has taken any steps in the direction of imminent execution.

## Conclusions

The fever to transform the urban waterfront that gripped North America and Western Europe during the latter part of the 20th century did not affect all maritime cities equally, and was especially uneven among small and medium-sized cities. The need to move port facilities out of the urban façade as a result of worldwide structural changes in sea transport presented the opportunity to occupy the urban spaces thus left vacant – an opportunity that has not always been immediately exploited in every case: the less dynamic and less aggressive cities have taken longer to decide on the future of their waterfronts.

Throughout its history the Canary Islands have always manifested a very marked nodal vocation, developed from the conquest of the Americas on thanks to the archipelago's strategic location at the hub of the intercontinental sea routes, with the islands' ports being the most effective mechanism, especially during the 20th century, as stopovers provisioning international maritime traffic. And though the recent crisis in sea transport has also affected the Canaries' ports, they have maintained a certain level of activity, in some cases in parallel with a degree of renewal of their fronts (Santa Cruz de Tenerife) and in others (the capitals of the other islands) with only very localized or superficial changes that have had no significant repercussions for the structure of the city.



Complejo Woermann. Las Palmas de Gran Canaria.  
The Woermann complex in Las Palmas de Gran Canaria.

Propuesta para la Playa de Valleseco en Santa Cruz de Tenerife.  
Proposal for Playa de Valleseco in Santa Cruz de Tenerife.

Nuevo centro de Santa Cruz de Tenerife con el área residencial, el Recinto Ferial a la izquierda y el Auditorio en construcción a la derecha.

The new centre of Santa Cruz de Tenerife with the residential sector, the trade fair precinct on the left and the Auditorium currently under construction on the right.



## Notas

1. Las coincidencias y diferencias entre uno y otro sistema vienen expuestos en García-Gallo, Alfonso (1976) *Los Sistemas de Colonización de Canarias y América en los Siglos XV y XVI*. 1er Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
2. Guimerá Ravina, Agustín (1976) *¿Por qué Comercia Canarias con Indias en el Siglo XVI? Incentivos y Obstáculos*. 1er Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
3. Para un estudio en profundidad de las relaciones comerciales entre Canarias y América, véase Morales Padrón, Francisco (1955) *El Comercio Canario-Americano. Siglos XVI, XVII y XVIII Sevilla*.
4. Lobo Cabrera, Manuel, *El Comercio Canario. Estado de la Cuestión*. Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
5. Sobre el siglo XIX, véase Millares Cantero, Agustín, *Reflexiones Acerca del Comercio Exterior Canario y la Burguesía Mercante Isleña (1778-1852)* Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
6. Hay varios textos de interés sobre los dos puertos canarios más importantes. Sobre el de Tenerife la obra consultada ha sido: Cioranescu, Alejandro (1998) *Historia de Santa Cruz de Tenerife* (4 volúmenes). Caja de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife. Sobre el de las Palmas de Gran Canaria se han consultados básicamente dos: Martín Galán, Fernando (2001) *Las Palmas Ciudad y Puerto* Fundación Puertos de Las Palmas y Delgado Aguiar, Gerardo (1992) *Transporte y Comunicaciones Marítimas en Gran Canaria*, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, CIES, Las Palmas de Gran Canaria.
7. Burriel de Orueta, Eugenio L. (1974) *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria* Boletín Nº 18 del CIES.
8. Casariego Ramírez, Joaquín; Guerra Jiménez, Elsa (2002) "Efectos Espaciales del Turismo en las Pequeñas Comunidades Insulares. El Caso de las Islas Canarias" en Casariego Ramírez, Joaquín; Ley Bosch, Pablo *La Construcción del Espacio Turístico*, DACT (Sección de Urbanismo), ETS de Arquitectura. Las Palmas de Gran Canaria.
9. Un análisis y explicación de las estrategias

portuarias a nivel insular pueden encontrarse en los Planes Insulares vigentes de Tenerife y Gran Canaria.

10. El Auditorio y el Recinto Ferial son obras de Santiago Calatrava, mientras que el Parque Marítimo fue diseñado por el artista canario Cesar Manrique y el Centro Cultural el Tanque por AMP.
11. Para una interpretación del papel de este centro en el contexto de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, puede consultarse García, Luz Marina; Díaz, Carmen (2000) *Renovación Urbana y Nueva Centralidad en Santa Cruz de Tenerife*. Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna.
12. Las propuestas presentadas al concurso, pueden consultarse en Casariego, J.; Guerra, E.; Ley, P.; Palop, J. (1999) *Waterfronts de Nuevo. Transformaciones y los Frentes Urbanos de Agua*. Especiales de Urbanismo Nº 1. Ay. de Las Palmas de Gran Canaria.
13. Una descripción detallada de la propuesta para el Muelle de Enlace, puede encontrarse en el monográfico sobre Herzog y de Meuron de la revista *El Croquis*, número doble 109-110, publicado en 2002.
14. El proyecto de Las Teresitas, puede encontrarse en el monográfico sobre Dominique Perrault publicado en el número 104 (2001) de la revista *El Croquis*.
15. Tanto las propuestas premiadas como la ganadora del concurso de la Playa de Valleseco, pueden consultarse en el Número 6 de la revista *Future Architectures*, publicado en 2007.
16. El complejo Woermann, proyectado por los equipos de arquitectos Ábalos-Herreros y Casariego-Guerra, puede encontrarse en algún número de los publicados en casi todas las revistas de arquitectura punteras durante los años 2004 y 2005. El complejo fue seleccionado para la exposición sobre arquitectura española ON-SITE, organizada por el MoMa de Nueva York en la primavera de 2005. Existe catálogo.
17. Peter G. Rowe, Joaquín Casariego Ramírez, Elsa Guerra Jiménez y Liz Meléndez San Miguel (2001) *Environments of Opportunity: Redevelopment on the Waterfront of Las Palmas de Gran Canaria, Spain*. Harvard University, Graduate School of Design, Department of Urban Planning and Design.

## Bibliografía General

- Bruttomesso, Rinio (1993) *Waterfronts. Città d'Acqua*, Venice.
- Hall, Peter (1992) *Le Aree Portuali: Una Nuova Frontiera Urbana*. Casabella Nº 589. Milán.
- Hoyle, B. S.; Pinder, D. A.; Husain, M. S. (1993). *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Wiley.
- Marshall, Richard (2001). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. Taylor & Francis.
- Morris, A. E. J. (1979) *Historia de la Forma Urbana*. Gustavo Gili.

## Bibliografía Canarias

- Burriel de Orueta, Eugenio L. (1974) *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria* Boletín Nº 18 del CIES.
- Casariego Ramírez, Joaquín; Guerra Jiménez, Elsa (2002) "Efectos Espaciales del Turismo en las Pequeñas Comunidades Insulares. El Caso de las Islas Canarias" en Casariego Ramírez, Joaquín; Ley Bosch, Pablo *La Construcción del Espacio Turístico*, DACT (Sección de Urbanismo), ETS de Arquitectura. Las Palmas de Gran Canaria.
- Casariego, J.; Guerra, E.; Ley, P.; Palop, J. (1999) *Waterfronts de Nuevo. Transformaciones e los Frentes Urbanos de Agua*. Especiales de Urbanismo Nº 1. Ay. de Las Palmas de Gran Canaria.
- Cioranescu, Alejandro (1998) *Historia de Santa Cruz de Tenerife* (4 volúmenes). Caja de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife.
- García, Luz Marina; Díaz, Carmen (2000) *Renovación Urbana y Nueva Centralidad en Santa Cruz de Tenerife*. Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna.
- García-Gallo, Alfonso (1976) *Los Sistemas de Colonización de Canarias y América en los Siglos XV y XVI* 1er Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Guimerá Ravina, Agustín (1976) *¿Por qué Comercio Canarias con Indias en el Siglo XVI? Incentivos y Obstáculos*. 1er Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Lobo Cabrera, Manuel, *El Comercio Canario. Estado de la Cuestión*. Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Martín Galán, Fernando (2001) *Las Palmas*



*Ciudad y Puerto* Fundación Puertos de Las Palmas y Delgado Aguiar, Gerardo (1992) *Transporte y Comunicaciones Marítimas en Gran Canaria*, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, CIES, Las Palmas de Gran Canaria.

– Millares Cantero, Agustín, *Reflexiones Acerca del Comercio Exterior Canario y la Burguesía Mercante Isleña (1778-1852)* Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.

– Morales Padrón, Francisco (1955) *El Comercio Canario-Americano. Siglos XVI, XVII y XVIII* Sevilla

– Revista *El Croquis* N° 104 (2001) Monográfico sobre Dominique Perrault

– Revista *El Croquis* N° 109-110 (2002) Monográfico sobre Herzog y de Meuron.

– Revista *Future Arquitecturas* N° 6 (2007) Concurso de la Playa de Valleseco.

– Riley, Terence (2005) *On-Site: New Architecture in Spain*. The Museum of Modern Art. New York

– Rowe, Peter G.; Casariego, Joaquín; Guerra, Elsa; Meléndez, Liz (2001) *Environments of Opportunity: Redevelopment on the Waterfront of Las Palmas de Gran Canaria, Spain*. Harvard University, Graduate School of Design, Department of Urban Planning and Design.

#### Notes

1. The correspondences and differences between the two systems are set out in García-Gallo, Alfonso (1976): *Los Sistemas de Colonización de Canarias y América en los Siglos XV y XVI* Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
2. Guimerá Ravina, Agustín (1976): *¿Porqué Comercio Canarias con Indias en el Siglo XVI? Incentivos y Obstáculos*. I Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
3. For an in-depth study of the trading relations between the Canaries and the Americas, see Morales Padrón, Francisco (1955): *El Comercio Canario-Americano. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla.
4. Lobo Cabrera, Manuel (1985): *El Comercio Canario. Estado de la Cuestión*. V Coloquio Canario Americano. Cabildo Insular de Gran Canaria.
5. For the 19th century, see Millares Cantero, Agustín (1986): *Resting texts* have dealt with the two most important Canary Islands ports. For Tenerife the work consulted was Cioranescu, Alejandro (1998): *Historia de Santa Cruz de Tenerife (4 volúmenes)*. Caja de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife. For Las Palmas de Gran Canaria, the two major works consulted were Martín Galán, Fernando (2001): *Las Palmas Ciudad y Puerto*. Fundación Puertos de Las Palmas and Delgado Aguiar, Gerardo (1992): *Transporte y Comunicaciones Marítimas en Gran Canaria*, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, CIES, Las Palmas de Gran Canaria.
7. Burriel de Orueta, Eugenio L. (1974): *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Boletín no.18 del CIES.
8. Casariego Ramírez, Joaquín; Guerra Jiménez, Elsa (2002): 'Efectos Espaciales del Turismo en las Pequeñas Comunidades Insulares. El Caso de las Islas Canarias', in Casariego Ramírez, Joaquín; Ley Bosch, Pablo: *La Construcción del Espacio Turístico*, DACT (Sección de Urbanismo), ETS de Arquitectura. Las Palmas de Gran Canaria.
9. An analysis and explanation of port strategies in the Canaries can be found in the current Island Plans for Tenerife and Gran Canaria.
10. The Auditorium and the trade fair precinct are by Santiago Calatrava, the Parque Marítimo was designed by Canaries artist Cesar Manrique, and the Centro Cultural El Tanque by AMP.
11. For an interpretation of the part played by this centre in the context of Santa Cruz de Tenerife, see García, Luz Marina; Díaz, Carmen (2000): *Renovación*

- Urbana y Nueva Centralidad en Santa Cruz de Tenerife*. Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna.
12. The schemes submitted to the competition can be consulted in Casariego, J.; Guerra, E.; Ley, P.; Palop, J. (1999): *Waterfronts de Nuevo. Transformaciones de los Frentes Urbanos de Agua*. Especiales de Urbanismo no.1. Ay. de Las Palmas de Gran Canaria.
  13. There is a detailed description of the proposal for the Muelle de Enlace in the monograph on Herzog and de Meuron in the magazine *El Croquis*, double issue 109-110, published in 2002.
  14. The project for Las Teresitas is featured in the monograph on Dominique Perrault published in issue no. 104 (2001) of the magazine *El Croquis*.
  15. Both the runner-up projects and the winner of the competition for Playa de Valleseco, can be consulted in issue no. 6 of the magazine *Future Arquitecturas*, published in 2007.
  16. The Woermann complex, designed by the Ábalos-Herreros and Casariego-Guerra architecture teams, can be found in virtually any contemporary architecture magazine from the years 2004 and 2005. The complex was selected for the ON-SITE exhibition on Spanish architecture organized by the MoMa in New York in the spring of 2006. There is a catalogue (ISBN 0-87070-499-0).
  17. Peter G. Rowe, Joaquín Casariego Ramírez, Elsa Guerra Jiménez and Liz Meléndez San Miguel (2001): *Environments of Opportunity: Redevelopment on the Waterfront of Las Palmas de Gran Canaria, Spain*. Harvard University, Graduate School of Design, Department of Urban Planning and Design.