

Marcos Hernández Acosta

The Ports of Tenerife,
Leaders in the Development
of Recreational Sailing

**Los puertos de Tenerife,
protagonistas en el desarrollo
de la actividad náutico-deportiva**



The Canary Islands show great potential for the development of sailing and sporting activities, thanks to their climate, which allows sailing and sporting activities virtually all year long, the fact that they are an archipelago so that it is possible to visit islands with great contrasts in terms of landscapes and distances allowing them to be reached in medium-range vessels, and the fact that they are a safe area with a correct level of services, and have good communications with the rest of Spain and Europe.

For this reason, in our sailing and sports facilities, apart from the berths occupied by vessels based there, nearly half of the total, they are also occupied by boats visiting from ports of the other islands and, the most significant traffic of all, vessels that are preparing to cross the Atlantic and stop off to take provisions on board, staying an average of thirty days. This latter traffic means that our facilities are fully occupied from September to December.

However, the shortage of sporting ports and therefore of available berths, means that this activity has not fully taken off as yet.

This fact is recognised both by the government of the Canary Islands and the Inter-Island Council, and thus the Draft Special Territorial Plan for the Organisation of Ports and Port Facilities of the Coast of Tenerife, points out that one priority aim is to increase the number of current berths (1,700), one third of which are in the Port of Santa Cruz de Tenerife, increasing nearly threefold to 4,700 by 2011. Even with this major growth, it will barely be possible to cover the berthing demands of this Plan in its most conservative scenario.

This shows that the territorial planning figures for this type of facilities reserve a predominant role for our Ports of General Interest in satisfying the demand for berths for sporting vessels.

In addition to the fact that local planning instruments are pushing forward the development of these facilities, we shall briefly outline those aspects which, either individually or jointly, could make the development of these facilities in our ports an attractive prospect. Minimisation of environmental impact on the coast, as these activities would take place in existing facilities or adjacent areas.



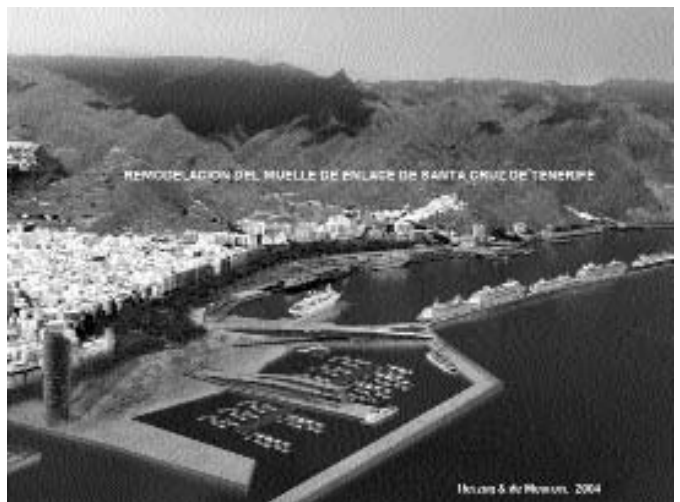
Las Islas Canarias, debido a su clima que permite las actividades náutico-deportivas prácticamente durante todo el año; su condición archipelágica que permite visitar islas con grandes contrastes paisajísticos y distancias asumibles para embarcaciones de mediano porte; por tratarse de una zona segura y con un nivel de servicios correcto y por sus buenas comunicaciones con el resto de España y Europa, cuentan con un gran potencial de desarrollo en la actividad náutico deportiva.

Por ello, en nuestras instalaciones náutico-deportivas, aparte de los amarres ocupados por embarcaciones con base en ellas, que alcanzan prácticamente el 50% de los mismos, se registran ocupaciones por embarcaciones que realizan visitas desde otros puertos de las islas y como tráfico más relevante, el de embarcaciones que van a cruzar el Atlántico y que hacen escala para aprovisionarse, y con estancias medias en torno a los treinta días. Este último tráfico es el que hace que entre Septiembre y Diciembre, nuestras instalaciones registren un 100% de ocupación.

Sin embargo, la escasez de puertos deportivos y por tanto de amarres disponibles hace que esta actividad no despegue definitivamente.

Este hecho es reconocido tanto por el Gobierno de Canarias como por el Cabildo Insular, y así, en el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos e Instalaciones Portuarias del Litoral de Tenerife, se señala como objetivo prioritario el pasar de los 1.700 amarres existentes en la actualidad, un tercio de las mismas en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, a 4.700 triplicándolos prácticamente en el año 2011. Incluso con este importante crecimiento apenas se llega a cubrir la demanda de atraques de este Plan en su escenario bajo.

Esto indica que las figuras de ordenación del territorio para este tipo de instalaciones reservan para nuestros Puertos de Interés



Muelle en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife (R. Bruttomesso).

Proyecto de Remodelación del Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Herzog & De Meuron).

Dock at the port of Santa Cruz de Tenerife.

Project to redesign of the Quelle de Enlace in the Port of Santa Cruz de Tenerife (Herzog & De Meuron).



Vista aérea del Puerto de la Gomera.

Vista aérea del Puerto de La Palma.

Aerial view of the Port of Gomera.

Aerial view of the Port de La Palma.



General un papel preponderante en la satisfacción de la demanda de amarres para embarcaciones deportivas.

Además de que desde los instrumentos de ordenación del territorio se impulsen el desarrollo de estas instalaciones, enumeramos sintéticamente aspectos que individualmente o combinados pueden hacer interesante el desarrollo de estas instalaciones en nuestros puertos.

- Minimización de impactos ambientales sobre la costa al desarrollarse en instalaciones existentes o en áreas adyacentes.
- Aprovechamiento de espacios portuarios obsoletos para otros usos.
- Creación de áreas portuarias accesibles y abiertas a la ciudad.
- Fachada marítima más amigable.
- Mayor y nuevas áreas de actividad económica, pequeñas reparaciones, abastos...
- Posibilitar actividades náutico-deportivas que enriquezcan la oferta turística de las islas.

Por el contrario, pueden presentar los inconvenientes siguientes: Primero y más importante, es la coordinación de los movimientos de estas embarcaciones para la entrada y salida del puerto, con los buques que acceden al mismo, en tanto en cuanto, no cuenten estas marinas con acceso directo.

Riesgo de que desarrollen actividades ilícitas: tráfico de drogas, contrabando, inmigración ilegal, riesgo de acciones terroristas, al ser instalaciones colindantes con otras dedicadas a actividades portuarias/comerciales, en algunos casos zonas de operaciones de cruceros de turismo especialmente sensibles a la seguridad.

Por último, estas instalaciones pueden plantear problemas a otras actividades portuarias cuando sus accesos terrestres no estén correctamente diseñados, la dotación de aparcamientos de vehículos sea insuficiente, etc.

Instalaciones náutico deportivas en los puertos de interés de Tenerife

La configuración y ubicación de las dársenas de embarcaciones menores en los puertos de San Sebastián de La Gomera (ya en servicio) y de Santa Cruz de La Palma y de La Estaca en la isla de El Hierro, (ambas en construcción) es prácticamente idéntica, situándose al fondo de la dársena donde los calados y ancho de dársena son menores, y por tanto son inhábiles o con restricciones importantes para la operatividad de los buques que acceden actualmente a estos puertos.

En el Puerto de Los Cristianos existe una pequeña instalación que convive con la actividad pesquera.

En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el de mayor importancia de la provincia, encontramos diversas instalaciones, algunas en construcción y otras en proyecto aún, que responden, entendemos, a las diversas motivaciones existentes para que se localicen estas instalaciones en Puertos de Interés General.

Por un lado, las instalaciones que ocupan espacios que no pueden dedicarse a las actividades portuarias comerciales, ya sea por su obsolescencia para estos tráficos, por condiciones de agitación o por infrutilización para otras actividades. Dentro de esta categoría se encuentran: Marina Tenerife, Marina Valleseco (en construcción), y otras instalaciones de menor importancia.

Instalaciones adyacentes al Puerto inhábiles para usos portuarios. En este caso el interés reside en que al estar situadas junto al puerto, no producen ningún efecto adicional sobre la dinámica Litoral, y si se diseñan adecuadamente pueden convertirse en una fachada más amable del Puerto. En nuestro caso, la marina Parque Marítimo Anaga, que se sitúa en el extremo Nordeste del Puerto responde plenamente a este criterio.

Y por último las instalaciones que se proyectan para que sean el

- Use of obsolete port areas for other purposes.
- Creation of port areas accessible and open to the city.
- A more attractive seafront.
- New and larger areas of economic activity, small repairs, ships' supplies...
- Allowing sailing and sports activities that can enhance the offering of tourist activities for the islands.

On the other hand, it may also present the following drawbacks:

Firstly, and most important, is the co-ordination of the movements of these vessels in and out of the port, with ships that also have access to the port while these marinas do not have a direct access.

The risk of illicit activities being carried out: drug trafficking, contraband, illegal immigration, risk of terrorist activity, as these facilities are located next to others that are dedicated to port/commercial activities, some of which are areas in which tourist cruisers that are especially sensitive to security issues are operating. Finally, these facilities can raise problems for other port activities when their land accesses are not correctly designed, the number of parking areas is insufficient, etc.

Sailing and Sporting Facilities in the Ports of Interest of Tenerife

The configuration and location of the wharves for smaller vessels in the ports of San Sebastián de la Gomera (already in service) and that of Santa Cruz de la Palma and those of La Estaca on the island of El Hierro, (both under construction) is practically identical. They are at the end of the dock where the water is shallower and the dock narrower, and are therefore unsuitable, or offer serious restrictions for the operations of the ships that currently have access to these ports. In the Port of Los Cristianos there is a small facility that coexists side by side with fishing activity.

In the Port of Santa Cruz de Tenerife, which is the most important of the Province, we can find different facilities, some under construction and others still at the planning stage, which we believe respond to the different reasons why such facilities are located in Ports of General Interest:

On the one hand, the facilities that occupy areas that cannot be used for commercial port activities, either because they have become obsolete for such traffic, because the sea is too rough, or because they are underused for other activities. Within this category we can find: Marina Tenerife, Marina Valleseco (under construction), and other less significant facilities.

Facilities adjacent to the Port which are unsuitable for port uses. Here, the attraction lies in the fact that they are located next to the port, do not cause any additional effect on the dynamics of the coast, and, if properly designed, could

become a much more pleasant waterfront for the Port. In our case, the Parque Marítimo Anaga marina, located to the far northeast of the Port fully matches this criterion.

Finally, the facilities that are planned as the centre of port-city actions, which will make it possible to bring the port and the sea closer to the city. This is the case of the Marina del Atlántico, part of the project for reshaping the Muelle de Enlace docks by architects Herzog & De Meuron.

Marina del Atlántico

(An action that is part of the project for reshaping the Muelle de Enlace docks - Herzog & De Meuron)

Planned Actions

The Herzog and De Meuron proposal was the winning entry in the competition called by the Port Authority in 1998. Some of the most outstanding features of the rules of the competition were to propose solutions for integrating the city and the port, resolving the interaction of the activities and conditions pertaining to the port by opening the city to the sea, ceding and providing the appropriate leisure and commercial facilities, which, linked up through the accesses, pedestrian and vehicle connections, and the systems of free areas, together make up the basic structure for planning and developing the future waterfront of Santa Cruz de Tenerife.

From the outset, this project clearly went way beyond the port area and aimed, without renouncing port uses in the Anaga and Llanos docks, to turn the front of the Plaza de España into a citizens' leisure area in direct contact with the sea, first with the Marina del Atlántico, and subsequently with the open sea along the boulevards on top of the planned buildings.

The most significant elements of the planned actions are:

- The Marina del Atlántico, the area around which the entire project revolves, which will have 650 berthing areas. To achieve this, there are plans to build the Marina building, which will house all the services, as well as shops, restaurants and car parks.

- Muelle de Enlace Building, with a total built area of 100,000 m², which includes a cruiser passenger terminal for ships using Tenerife as their turnaround port, a ferry terminal, office areas, shops and restaurants.

- Underground car park area, with a total of 1,265 parking spaces. The gently sloping roof of this area, developed as a plaza, will help to bridge the current difference in level between the city and the port terraces.

- The Carnaval area, a new terrace to be built within the Llanos dock, which will be the new venue for carnival-related events, concerts, etc, which are currently held in the Plaza de España.

In addition to the projects mentioned above, led by the Port Authority, there are other no less important ones led by other

competent bodies such as the remodelling of the Plaza de España and the Via Territorial project, which will run through a tunnel within the current project.

All these actions require a major reorganisation of the port's activities, for which the Port Authority has already made some large investments, such as the building of a Ferry jetty, and the enlargement of the Llanos Inner Seawall, in order to build up the terrace on which the Marina Building will be located. Other projects are in the pipeline, such as the tunnel to take the Port service road underground, which will make it possible to lengthen and extend the pedestrian area from the Plaza de España up to the Marina, and other significant buildings.

In addition to this, the project for all these actions has involved significant co-ordination and negotiation between all the competent administrations: Port Authority, City Council, Inter-Island Council and the Government of the Canary Islands, to fit it into other projects and place it within the scope of the Municipal planning instruments, which are currently close to being approved, and which will allow these projects to begin this year.

núcleo de actuaciones puerto ciudad, permitiendo acercar el Puerto y el mar a la ciudad. Este es el caso de la Marina del Atlántico, que se integra en el Proyecto de Remodelación del Muelle de Enlace de los arquitectos Herzog & De Meuron

Marina del Atlántico

(Ejecución integrante del Proyecto de Remodelación del Muelle de Enlace- Herzog & De Meuron)

Actuaciones previstas

La propuesta de Herzog y De Meuron resultó ganadora en el concurso convocado por la Autoridad Portuaria en el año 1998. Como aspectos más destacados en las bases del concurso se establecía proponer soluciones de integración de la ciudad y del puerto, resolviendo la interacción de las actividades y condiciones propias de éste con la apertura de la ciudad al mar, a través de la sucesión y dotación de adecuados equipamientos de ocio, lúdicos y comerciales, que enlazados por los accesos, conexiones peatonales y rodadas, y los sistemas de espacios libres, configuren, en conjunto, las directrices para la ordenación y desarrollo del futuro frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife.

Se trata, por tanto, de un proyecto que desde el principio rebasaba el ámbito portuario y con claro objetivo de, sin renunciar a los usos portuarios en las Dársenas de Anaga y Los Llanos, convertir el frente de la plaza de España en un área de esparcimiento ciudadano en contacto directo con el mar, primero con la Marina del Atlántico, y después con el mar abierto en los paseos sobre las edificaciones proyectadas.

La actuación proyectada comprende como elementos más significativos:

- La Marina del Atlántico, espacio sobre el que pivota toda la actuación y tendrá 650 amarres. Para la misma se proyecta el Edi-



ficio de la Marina, donde se localizarán todos los servicios, además de áreas comerciales y de restauración y aparcamientos.

→ Edificio Muelle de Enlace, con una superficie edificada total de 100.000 m², que incluye una estación marítima de cruceros, para los buques que operan con Tenerife como puerto base, una estación de Ferries, área de oficinas, áreas comerciales y de restauración.

→ Área de aparcamientos subterráneos, con un total de 1265 plazas, cuya cubierta inclinada con suave pendiente y urbanizada como plaza permite salvar el desnivel actual entre la ciudad y las explanadas portuarias.

→ El área del Carnaval, nueva explanada a realizar dentro de la Dársena de Los Llanos, que sustituirá como lugar de celebración de los actos del carnaval, conciertos etc, que actualmente se celebran en la Plaza de España.

Además de los proyectos anteriores dirigidos por la Autoridad Portuaria, son no menos importantes los dirigidos por otros organismos competentes tales como la Remodelación de la Plaza de España y el Proyecto de Vía Territorial, que en el ámbito del proyecto discurrirá en túnel.

Todas estas actuaciones requieren una importante reordenación de las actividades portuarias, para lo cual la Autoridad Portuaria ha realizado ya importantes inversiones, como la construcción de



un Pantalán para Ferries, y la ampliación del Dique Interior de los Llanos, para generar la explanada donde se ubicará el Edificio de la Marina. Quedan pendientes otras como el soterramiento de la vía de servicio del Puerto, que permitirá la extensión y la continuidad del espacio peatonal desde la Plaza de España hasta la Marina y demás edificaciones señaladas.

Además, el proyecto de todas estas actuaciones ha supuesto esfuerzos muy importantes de coordinación y negociación entre todas las administraciones competentes: Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, Cabildo Insular y Gobierno de Canarias, para su encaje con otros proyectos y para su plasmación en los instrumentos de Planeamiento Municipal, al día de hoy próximo a su aprobación y que permitirá el comienzo de estos proyectos en este mismo año.

El puerto y la ciudad de Santa Cruz de Tenerife
The Port and the City of Santa Cruz de Tenerife



Parámetros de las marinas de Puertos de Tenerife Parameters of the Marinas Owned by Puertos de Tenerife

Puerto de San Sebastián de la Gomera Port of San Sebastián de la Gomera

Superficie de tierra **Surface area** 4.241,00 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** 1.310,00 m²
Plano de agua **Water surface** 10.125,00 m²
Edificio Marina **Marina Building** 92.30 m²
nº de atraques **Berthing Places** 283

Puerto de La Palma Port of La Palma

Superficie de tierra **Surface area** 9.000,0 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** 1.550,00 m²
Plano de agua **Water surface** 22.400 m²
Edificio Marina **Marina Building** -----
nº de atraques **Berthing Places** 182

Puerto de la Estaca (El Hierro) Port of La Estaca (El Hierro)

Superficie de tierra **Surface area** 7.400,00 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** 1.118,00 m²
Plano de agua **Water surface** 20.100,00 m²
Edificio Marina **Marina Building** -----
nº de atraques **Berthing Places** 220

Isla de Tenerife

Puerto de Los Cristianos Port of Los Cristianos

Dársena dedicada a barcos de excursiones y refugio pesquero

Wharf for pleasure craft and fishing haven

Superficie de tierra **Surface area** 2.750,00 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** -----
Plano de agua **Water surface** 11.200 m²
Edificio Marina **Marina Building** -----
nº de atraques **Berthing Places** 30

Marina Tenerife (Dársena de Pesca) Tenerife Marina (Fishing docks)

Superficie de tierra **Surface area** 11.000,00 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** 960,00 m²
Plano de agua **Water surface** 13.500,00 m²
Edificio Marina **Marina Building** 116,30 m²
nº de atraques **Berthing Places** 203

Marina del Atlántico

Principales características **Main characteristics**

Aparcamientos **Car parks** 4.200 m²
Comercial + Restauración **Shops + Restaurants** 3.800 m²
Marina Seca **Dry Marina** 2.400 m²
Usos Marina **Marina Uses** 1.240 m²
Total Superficie Edificio **Total Building Surface area** 16.000 m²

Total atraques **Total Berths** 650

Hobby Náutica Hobby Náutica

Superficie de tierra **Surface area** 3.800,00 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** 240,00 m²
Plano de agua **Water surface** 3.500,00 m²
Edificio Marina **Marina Building** 215,30 m²
nº de atraques **Berthing Places** 48.

Marina Club Náutico Sailing Club Marina

Superficie de tierra **Surface area** 25.700 m²
Superficie de pantalanos **Jetty surface** 635,00 m²
Plano de agua **Water surface** 6.300,00 m²
nº de atraques **Berthing Places** 60

Marina de Valleseco Valleseco Marina

Proyecto de Ampliación de la Dársena de Abrigo de la Escuela
Enlargement plan of the sheltering seawall of the Civilian Navy Training School

Superficie de tierra **Surface area** 13.000,00 m²
Plano de agua **Water surface** 35.000,00 m²

Parque Marítimo de Anaga (En proyecto) Anaga Maritime Park (planned)

Viales y aparcamientos **Roads and car parks** 46.000 m²
Zonas verdes **Green areas** 4.800 m²
Plazas públicas **Public squares** 12.000 m²
Comercial y oficinas **Shops and offices** 16.055 m²
Agua abrigada **Sheltered waters** 99.000 m²
Marina Seca y admin. **Dry Marina and admin.** 4.600 m²
nº de atraques **Berthing Places** 498