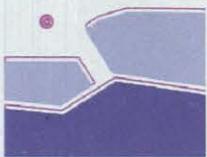


Concurso para la ordenación del muelle de enlace de Santa Cruz de Tenerife

CONCURSO DE IDEAS



La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que gestiona los puertos comerciales de interés general -es decir del sistema portuario del Estado- en la provincia occidental de las Islas Canarias: Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de La Gomera y La Estaca, tiene que

atender, en su planificación territorial, al contacto inevitable de puertos con antecedentes históricos de más de un siglo, con las ciudades desarrolladas en su entorno inmediato y originadas, como consecuencia de la actividad y posición estratégica de los mismos, hasta devenir en capitales de las respectivas Islas.

En el caso de Santa Cruz de Tenerife, puerto de la capital de la Provincia, este contacto se produce en un frente litoral de 10 km., en el que las importantes profundidades de la costa, el perfil acantilado del borde y la intensa dinámica de sus tráficos (13 M. de Tm. y 1.5 y 1.5 millones de pasajeros al año) establecen poderosos condicionantes morfológicos.

Los problemas de operatividad portuaria y la necesidad de garantizar la seguridad en su ámbito; el carácter de frontera con sus requerimientos de control, aduanero y policial, en el tránsito de mercancías y personas; la presión derivada del crecimiento inmobiliario, de la concentración de servicios administrativos y

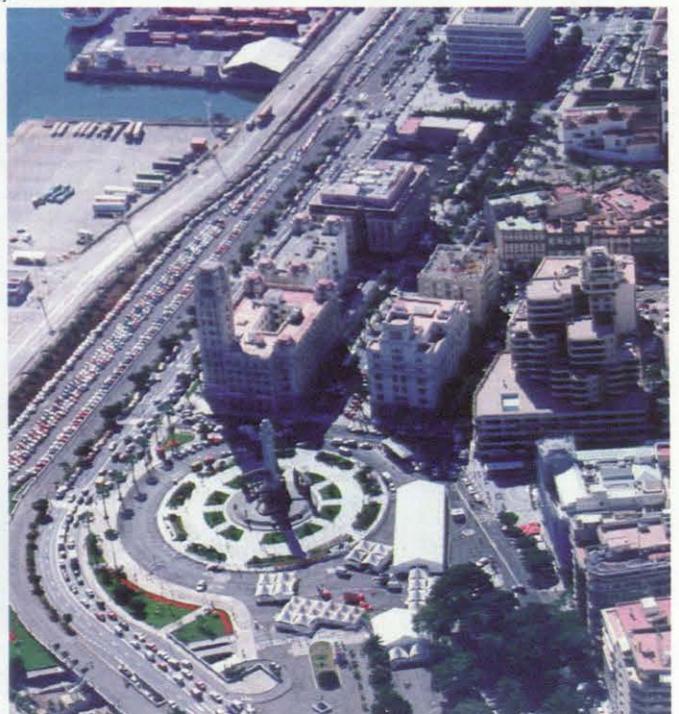
comerciales -consecuencia de la capitalidad- que convierten el borde marítimo en denso centro de gravedad de actividades y tráficos, son la causa original del establecimiento de una línea urbanísticamente conflictiva que ha limitado a la ciudad la utilización del único frente marítimo accesible de su territorio.

La Plaza de La Candelaria representó históricamente el punto natural de encuentro, entre una ciudad que creció a partir de este punto y en el que confluían, también, la gran mayoría de los tráficos portuarios, cuyas dársenas se ubicaban hacia el Norte, dando lugar al desarrollo comercial y administrativo de su entorno, manteniendo hacia el Sur el contacto directo de la ciudad -progresivamente deteriorada y objeto de una intensa recuperación posterior- y el mar.

El crecimiento del espacio urbano-portuario sobre el mar en la década de los años veinte determina la desaparición del Castillo de San Cristóbal (baluarte principal del sistema defensivo de la Ciudad, de cuyos castillos y baterías, absorbidos implacablemente por el Puerto, quedan escasos pero valiosos vestigios) y que junto a la Plaza de la Candelaria, principal punto de cita ciudadano, surja la Plaza de España como puerta de entrada desde el mar.

El ensanche desde los años treinta de la primera alineación del Dique-muelle primitivo y más importante, y la construcción, en los años setenta, de una nueva dársena comercial, a partir de

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife en la actualidad. A la derecha, vista de la Plaza de España y sus edificios adyacentes.





Perspectiva del Muelle de Enlace y su proximidad con la Plaza de España.

este ámbito y hacia el Sur, dando lugar a una explanada de 360x120 m., tangente a la Plaza de España -MUELLE DE ENLACE -, significó la ocupación definitiva por las instalaciones portuarias del frente costero de la ciudad, hasta entonces accesible.

Por otra parte, y como ocurre con casi todos los puertos con historia del mundo, los cambios en las modalidades del transporte marítimo y sus demandas sobre el espacio portuario han hecho que determinadas zonas de estos, por sus pequeños calados, la escasez de sus espacios o la poca o nula capacidad de expansión, se vuelvan zonas muertas, con usos marginales, necesitadas de una profunda reconversión para hacerlos compatibles con un entorno urbano, de elevada categoría y dignidad, con gran concentración de comercios y servicios de alta renta inmobiliaria.

Con estos antecedentes y frente a tales circunstancias y con el objetivo principal de permitir la prolongación natural de la ciudad, recuperando para sus ciudadanos el mar "perdido", haciéndolo compatible con la actividad portuaria en ambas dársenas, que todavía debe perdurar, y enfocado todo ello con el claro compromiso de hacer viable económicamente las inversiones urbanísticas a que diera lugar la reconversión del área, mediante la definición de espacios para usos comerciales, recreativos, de oficinas y hoteleros, la Autoridad Portuaria planteó una solución mediante la convocatoria de un concurso de ideas entre arquitectos-urbanistas de renombre mundial.

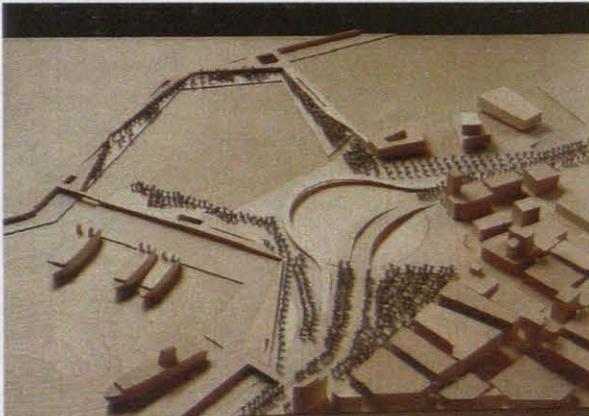
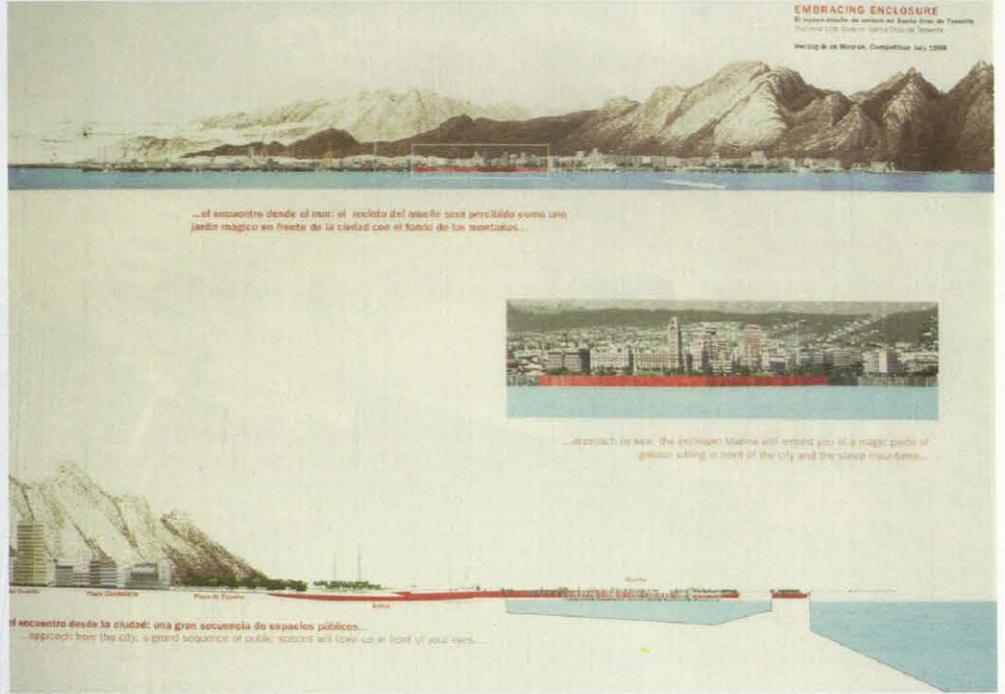
Para ello, en el mes de julio de 1997, y una vez definidas las bases que habrían de regir el concurso, invitó a participar a:

- Arata Isozaki & Associates (Japón)
- Office for Metropolitan Architecture - O.M.A (Rotterdam)
- Foreign Office Architects Ltd (Londres)
- Herzog & De Meuron Architekten (Basilea)
- Cruz y Ortíz Arquitectos (Sevilla)

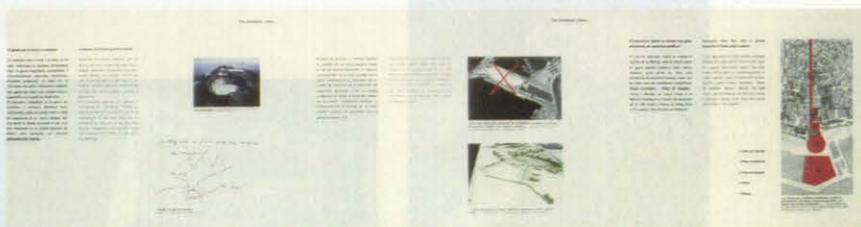


Foto aérea de Santa Cruz de Tenerife y su Puerto.

HERZOG & DE MEURON ARCHITEKTEN



Proyecto ganador



FALLO Y CONSIDERACIONES DEL JURADO

El Premio recayó en la propuesta presentada por **HERZOG & de MEURON**, "por adaptarse con una solución muy satisfactoria a los requerimientos establecidos en la convocatoria del concurso, por la interpretación de los problemas y necesidades en la ciudad y ámbito de la intervención, y por la claridad, rotundidad y versatilidad de la idea en cuanto a su implantación en el lugar".

Asimismo, el Jurado quiso hacer constar el interés de las ideas de los restantes trabajos presentados en los siguientes aspectos:

FOREIGN OFFICE: "Valorar la precisión y calidad del trabajo globalmente realizado así como los contenidos y formalización de la articulación de la trama de la ciudad y los espacios portuarios. A su vez, subrayar el tratamiento vegetal vinculado a la integración de la ordenación planteada, y finalmente la aportación de ideas sobre gestión económica y viabilidad de la operación planteada.

Asimismo, el Jurado recomienda a las Administraciones

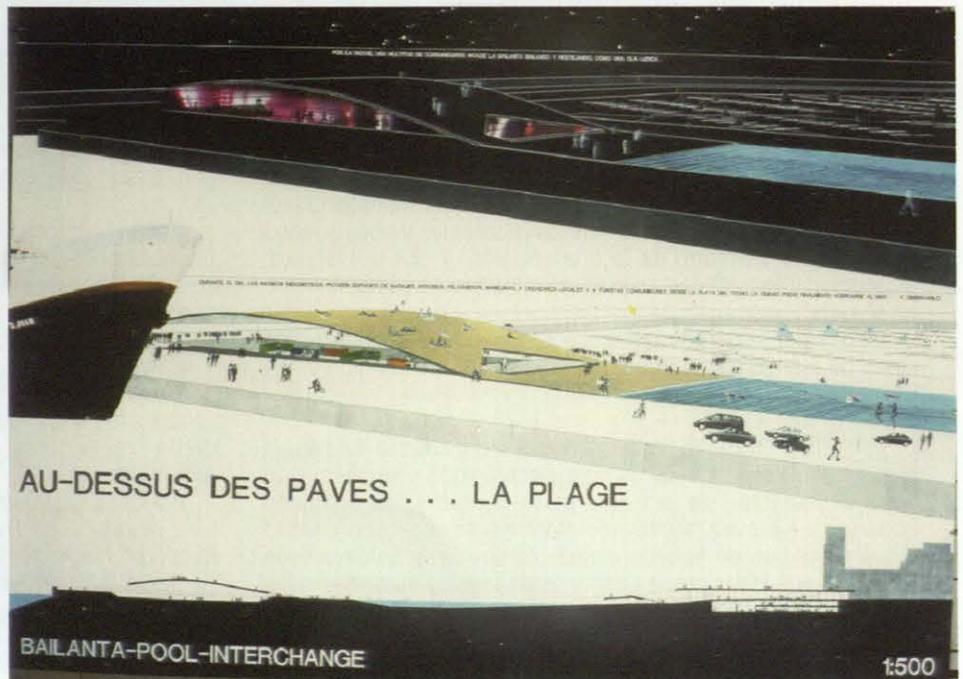
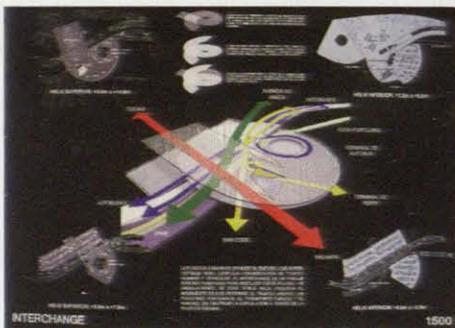
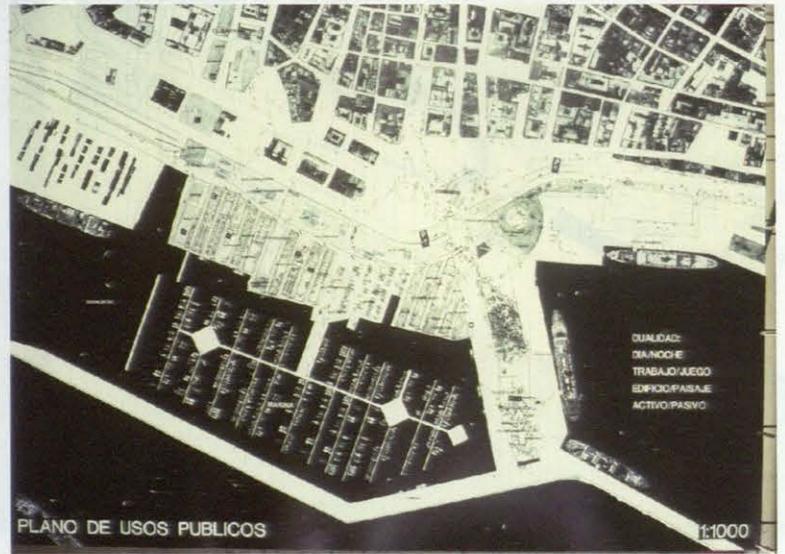
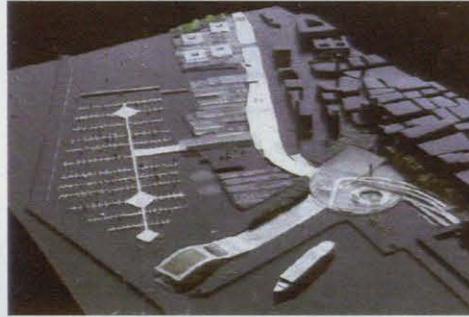
Públicas implicadas el considerar su participación y colaboración en el desarrollo y en la transformación futura del frente portuario."

OMA: "Destacar el concepto urbano integral de la solución. Especialmente valorar la propuesta denominada en su proyecto como "Código de Barras" para el área urbana de la Dársena de Los Llanos."

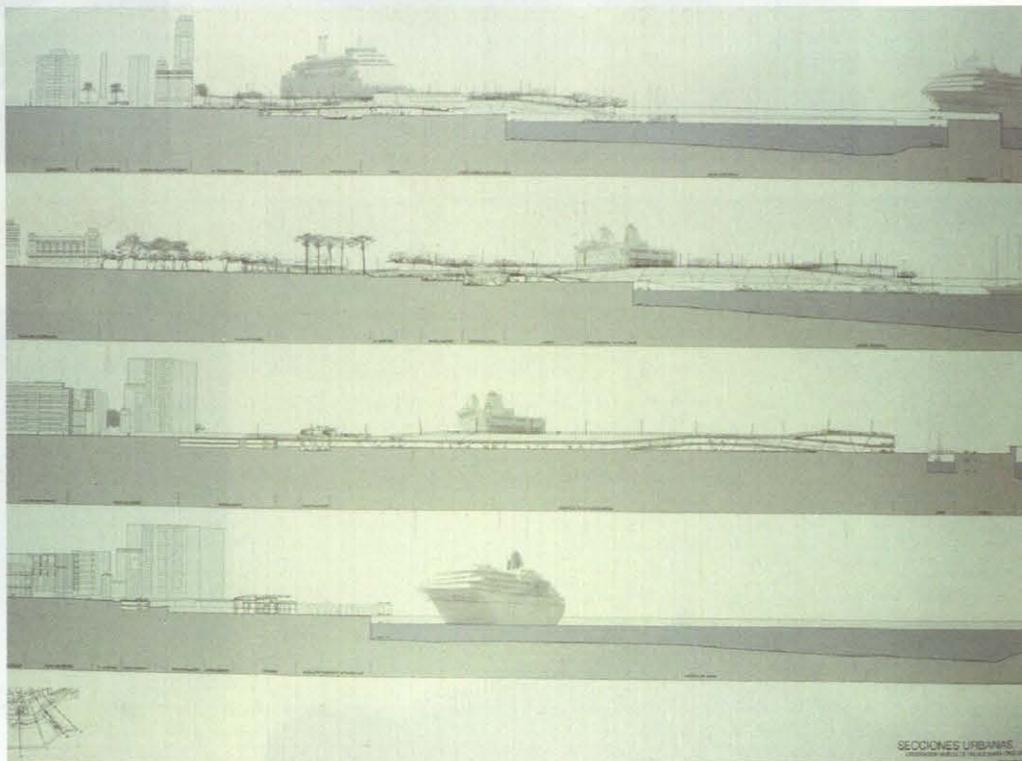
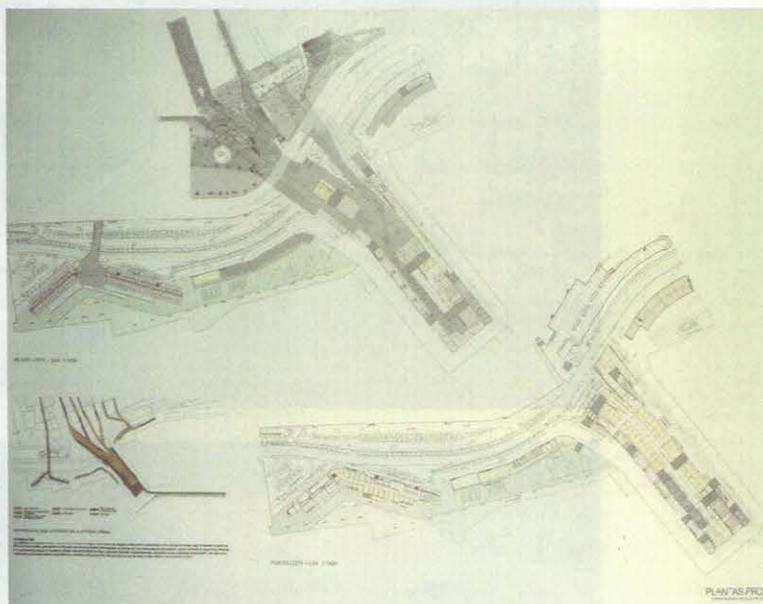
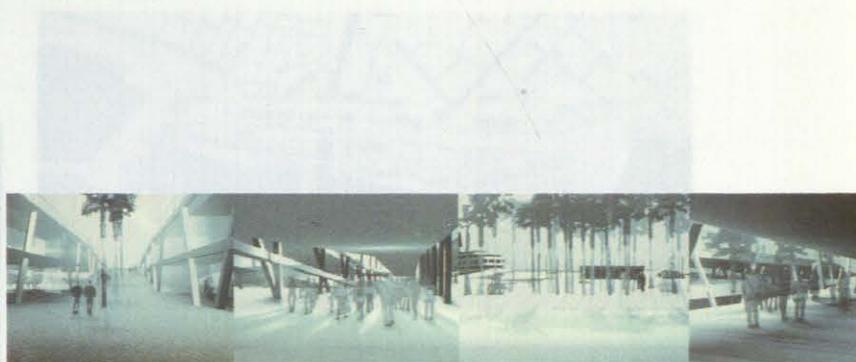
CRUZ Y ORTIZ: "Significar el respeto por los significados portuarios; por la simplicidad de la solución que precisamente remite a la concepción de la obra portuaria, y por la flexibilidad de la operación, así como la calidad de los diseños arquitectónicos."

Además, los miembros del Jurado: Jacques Hondelatte, José Luis Mateo, José Ramón Navarro y Ramiro Cuende Tascón, quisieron hacer constar la felicitación a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife por el proceso ejemplar, poco común, seguido en este tipo de operaciones de cambio de uso en espacios portuarios.

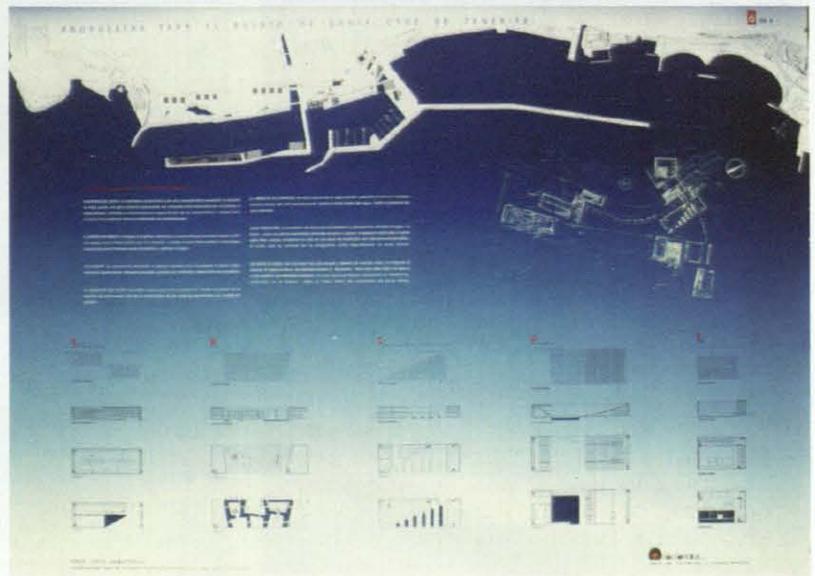
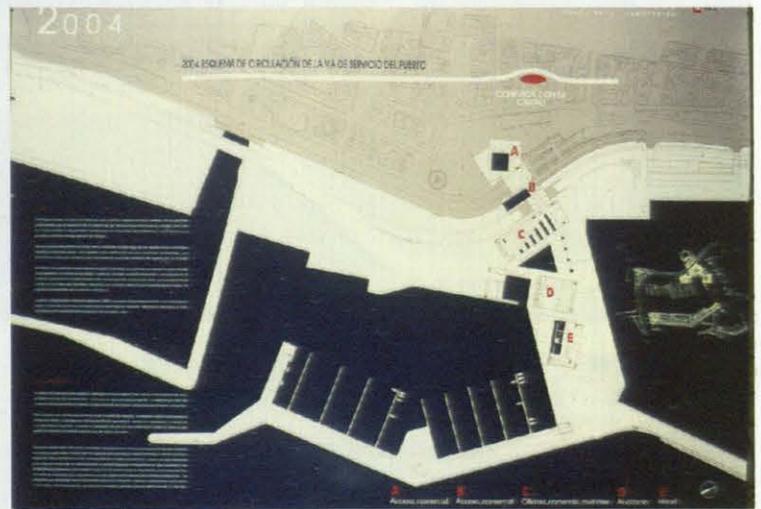
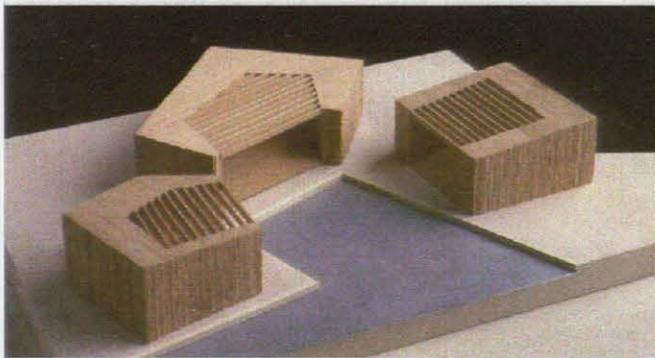
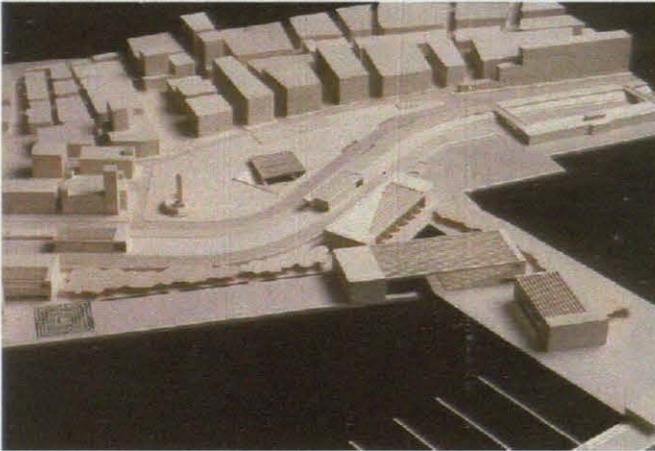
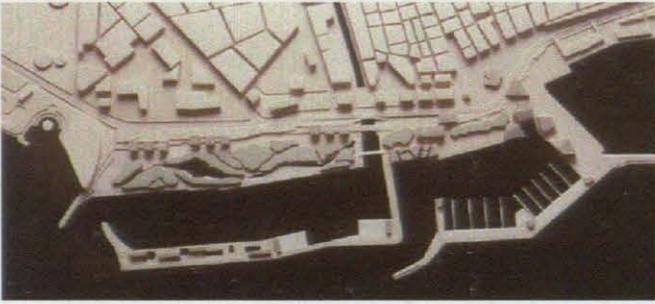
OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE (OMA)



FOREING OFFICE ARCHITECTS



CRUZ Y ORTIZ ARQUITECTOS



PROCEDIMIENTO DEL CONCURSO

El objeto del concurso consistió en seleccionar entre los diferentes trabajos presentados aquella propuesta que, a juicio del Jurado, resultara más idónea y sirviera de referencia como directriz para la posterior ordenación y desarrollo de la plataforma propiedad de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, ubicada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, entre la estación marítima de la dársena de Anaga y la desembocadura del Barranco de Santos en la dársena de Los Llanos, conocida como Muelle de Enlace.

Los trabajos presentados al concurso, dentro del ámbito determinado, debían proponer soluciones de integración de la ciudad y del puerto, resolviendo la interacción de las actividades y condiciones propias de éste (accesos, conexiones viarias, vía de servicio - tránsito de vehículos pesados -, trazado de infraestructuras, muelles próximos - fines específicos de cada uno de ellos -, terminal de pasajeros, embarque y desembarque, carga y descarga, etc.), con la apertura de la ciudad (Avenida de Anaga, Plaza de España y Avenida Marítima) 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, configurasen, en conjunto, las directrices para la ordenación y desarrollo del futuro frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife.

Durante los meses posteriores hasta diciembre del 97 los equipos participantes recibieron la documentación técnica y administrativa necesaria para la realización de los trabajos. Asimismo, cada equipo se desplazó a Tenerife, donde fueron atendidos por los responsables directos del desarrollo del concurso, para conocer "in situ" el lugar y circunstancias de la zona, además de poder contrastar los objetivos y despejar cuantas dudas pudiera haber establecido la documentación remitida.

En junio del 98 y según lo estipulado en el calendario del concurso, fueron admitidos por parte de esta Autoridad Portuaria, los trabajos de todos los equipos, exceptuando el del participante Arata Isozaki y Asociados, el cual declinó su participación por problemas profesionales que le impedían cumplir el plazo establecido. Los trabajos presentados comprendían, de conformidad con las bases, documentación gráfica y escrita, así como las maquetas correspondientes.

De este modo, el 8 de julio de 1998, atendiendo a las determinaciones establecidas en las bases, se reunió el Jurado, compuesto por:

- Luis Suárez Trénor, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en calidad de presidente del Jurado.
- Adán Martín Menis, presidente del Cabildo Insular de Tenerife.
- Miguel Zerolo Aguilar, alcalde del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- Manuel Fernández del Castillo Massieu, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, director de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- Jacques Hondelatte, arquitecto Grand Prix de Architecture de Francia, en sustitución de Jean Nouvel, arquitecto designado por la Autoridad Portuaria y en delegación del mismo.
- José Luis Mateo Martínez, arquitecto designado por los concursantes.
- José Ramón Navarro Vera, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, en sustitución y delegación de D. José Antonio Fernández-Ordóñez, en representación del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Ramiro Cuende Tascón, arquitecto, en representación de la Demarcación en Tenerife del Colegio de Arquitectos de Canarias.

El arquitecto Virgilio Gutiérrez Herreros actuó como secretario, designado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y en calidad de Asesor de la misma en la organización del concurso. ■



Herzog, ganador del Concurso, con el presidente de la autoridad portuaria, Luis Suarez Trenor, el presidente del Cabildo, Adán Martín Menis y el alcalde de Santa Cruz, Miguel Zerolo Aguilar.



Rem Koolhaas representando a O.M.A., explicando su proyecto.



Alejandro Zaera representando a Foreing Office Architects.

El representante de Cruz y Ortiz Arquitectos, Antonio Ortiz, explicando su proyecto

