



Puertos, ciudades y paisajes. Vivir y trabajar en ciudades portuarias

Ports, Cities and Landscapes. Living and Working in Port Cities

The aim of this article is to bring to light social aspects of the relationship between the inhabitants of cities and their ports and seaboards. It has been prepared on the basis of the experiences of the two largest port cities on the Canary Isles (Spain), namely Las Palmas de Gran Canaria (381,123 inhabitants in 2008; total freight turnover calculated by the Port Authority 24,506,785 Tonnes and 1,317,320 TEU in 2007) and Santa Cruz de Tenerife (221,956 inhabitants in 2008; total freight turnover calculated by the Port Authority 18,750,942 Tonnes and 486,697 TEU in 2007). The landscapes, economies, and lives of the two cities are deeply marked by their respective maritime backgrounds over the past five centuries and both cities currently coexist in close proximity to their ports. Regardless of any defects that they might have, from many perspectives their images and significances have great appeal.

Landscapes and Significances

A city also projects itself by its landscapes. If we take a close look at the ports and harbours and the urban seaboards, we can see that in many cases they simultaneously express what once existed and what is there today. If landscapes are interpreted on that basis they are a pool of cross dimensions: because they contain a mixture of the landscape constructed, a blend of the economic and production landscape, plus the social and cultural landscape. When all this is brought together, it will put across a certain image, an aesthetic and visual and emotional projection.

Behind every landscape – where the inhabitants live their lives – one can pinpoint certain significant elements that predominate and serve to define that reality, which could be of an economic, social, cultural or environmental nature, etc., concealed or revealed to a greater or lesser extent, which impregnate that space. Being aware of these or identifying their hallmarks is thoroughly enlightening when it comes to making decisions that affect them. Even if we are perceiving these landscapes as they are today, they are not merely phenomena of the present, seen as whole entities they are imbued with geography, a past and evolution, as well as constructed space, and at the same time, none of these components plays a role that is of exactly the same importance.

The following aspects could serve to help in extracting the significance of districts or areas or of their landscapes, when these zones lie close to the shore or the ports of a city:

How did these districts or coastal or port areas evolve from a residential and local history perspective? Why are they outstanding? What survives and what memories and legacies linger on where the use of the sea or the shore is concerned? Or... What remains of living and working in the port and harbour or in a way that is associated with it?

Apart from all these questions, the inhabitants of these zones, from their districts, streets or directly from their homes, are also accustomed to having a view of the beach, the shore, the sea, the harbour, the coming and

Este artículo está encaminado a mostrar aspectos sociales de la relación de los habitantes de las ciudades con sus puertos y bordes marítimos. Está elaborado teniendo como base experiencias de las dos ciudades portuarias mayores de las Islas Canarias (España), Las Palmas de Gran Canaria (381,123 hab. en 2008; total de mercancías contabilizadas por la Autoridad Portuaria 24.506.785 Tm y 1.317.320 TEUs en 2007) y Santa Cruz de Tenerife (221.956 hab. en 2008; total de mercancías contabilizadas por la Autoridad Portuaria 18.750.942 Tm y 486.697 TEUs en 2007), ambas están marcadas en profundidad, física, paisajística, económica y vitalmente, por sus respectivas historias marítimas de cinco siglos y actualmente hacen la existencia junto a sus puertos. Independientemente de los defectos que se les pudiera encontrar, desde muchos puntos de vista cautivan por sus imágenes y significados.

Paisajes y significados

Una ciudad también se exterioriza por sus paisajes. Si nos atenemos a los portuarios o a los de bordes marítimos urbanos comprobamos que como en muchos casos son expresión de lo que antes hubo y de lo que ahora hay. Tomado así el paisaje es una agregación de dimensiones cruzadas: porque en él se mezcla el paisaje construido, el económico y productivo además del paisaje social y cultural. Todo reunido proyectará una imagen, una estética y una comunicación visual y emocional dadas.

Detrás de cada paisaje – donde los habitantes hacen la existencia – se pueden reconocer significados, predominantes o definidores de esa realidad y que podrán ser naturalistas, económicos, sociales o culturales..., más o menos ocultos y que impregnan dicho espacio. Saber de ellos o identificarlos en sus caracteres, entenderlos en todas sus dimensiones, es iluminador a la hora de tomar decisiones que les afectarán. Los paisajes aunque los estemos percibiendo tal como son hoy sin embargo no son sólo presente, como conjuntos poseen geografía, pasado o evolución y espacio construido, a su vez cada uno de esos componentes cuenta en importancia desigual según cada caso.

Los siguientes aspectos podrán servir para desentrañar significados de barrios o áreas y de sus paisajes que se ubican en bordes litorales o portuarios de una ciudad:

¿Cómo ha sido la evolución habitacional de esos barrios o áreas costeras o portuarias y su intrahistoria local?, ¿por qué destacan?, ¿qué supervivencias o memoria y herencias de uso del mar o del litoral conservan, o del vivir y trabajar en o relacionado con el puerto?

Además los habitantes están habituados desde el barrio, calles o desde sus propias casas tener a la vista las playas, el litoral, el mar, el puerto, los barcos con sus llegadas y salidas, el trájín portuario, almacenes, astilleros, edificios portuarios, grúas, símbolos, el movimiento de operaciones de carga y descarga, los flujos terrestres por el puerto, contenedores... También la lejanía visual, el horizonte, el cielo sin estorbos... ¿cómo les han afectado o afectan los cambios en sus vidas y en su desarrollo local? Y con lo que pueda existir de patrimonio material, cultural o intangible marítimo ¿se ha hecho algo para su puesta en valor?, ¿hay conciencia entre los habitantes y las autoridades?

Ferry y cruceros en el puerto de Santa Cruz de Tenerife
 Ferries and cruise ships in the port of Santa Cruz de Tenerife



Añadido a éstos existen también otros aspectos relevantes especialmente ahora, ya que en el presente se da con frecuencia el polemizar y actuar para la transformación de las zonas litorales y portuarias de ciudades históricas-marítimas en Canarias.

En ellas se da una realidad en la que domina un estilo de vida muy volcado en prácticas de consumo y ocios de masas, a los que les va bien los escenarios próximos al borde de mar. La presencia cercana de puertos de gran producción económica general, con infraestructuras grandes y paisaje de instalaciones portuarias o terminales de contenedores, es sentida por una parte de la población como un estorbo.

Otro punto a considerar es el tópico frecuente de que la ciudad marítima tradicional en Canarias hasta ahora ha estado de espaldas al mar y, en cambio, ha llegado el momento de su recuperación para vivirlo ciudadanamente.

Esta idea en muchas ocasiones ha encerrado intenciones de mensaje de marketing inmobiliario. Se parte del supuesto de que no ha existido relación, o que ha sido poca o mala, entre barrio o ciudad y el mar, cosa que no es enteramente correcta, en todo caso en ocasiones se habrá edificado de espaldas al mar, pero la ciudad en el pasado a través de variadas soluciones y en sus diferentes zonas de borde marítimo sí ha vivido hacia el mar o hacia el puerto, aunque con las limitaciones propias de cada época. En ese sentido somos de la opinión que no es lo más acertado llevar a cabo intervenciones nuevas como si se partiera de la nada. Finalmente, la sociedad de una ciudad portuaria pasa por épocas diversas. En unas se “portuarizó” mucho vitalmente, incluso esa condición se vivía prestigiadamente y abundaban los habitantes o vecinos portuarios; en otras se ha podido “desportuarizar”, tal como en parte ocurre en el presente, porque la actividad portuaria se comienza a sentir lejana o incluso porque como se ha dicho llega a molestar por su funcionamiento junto a o delante de la ciudad. Ambas situaciones a lo largo de la historia en una misma ciudad pueden “ir y venir”.

going of the ships, the hustle and bustle of the harbour, warehouses, shipyards, port facilities and buildings, cranes, symbols, the loading and unloading operations, the land movements through the port, containers, etc. Then, there are the far-off horizons, the unobstructed views over the sea, the uncluttered sky, etc. How have the changes in their lives affected them in their local development? And with respect to what material, cultural or intangible maritime heritage there might be... Has anything been done to confer value upon it? Is there a sense of awareness among the inhabitants and the authorities?

There are also other aspects that are relevant, especially at the present time, because it is currently quite often the case that controversial decisions are taken with respect to transforming the shore lines and coastal strips in the historical maritime cities of the Canary Isles.

A life style that is heavily orientated towards consumption and leisure for the masses is what predominates in these cities, and the scenarios that lie close to the water's edge in particular lend themselves to such activities. However, part of the population views as a nuisance, the proximity of ports that make a major general economic contribution, with their extensive infrastructures and a landscape of port facilities or container terminals.

Another point to be considered is the frequently quoted platitude about the traditional maritime cities of the Canaries having turned their back on the sea until recently, and that now the time has come to claim it back and experience it civically. This idea has often contained covert property marketing intentions. It is based upon the assumption that there was either no relationship between the sea and the neighbourhoods or city, or that such a relationship that did exist was only slight or poor, which is not entirely correct. Although it is true to say that at times buildings were constructed looking away from the sea, the city in the past did live facing the sea or the port through a variety of solutions and at different zones along the sea front, albeit with the limitations imposed by each era. In this sense, we are of the opinion that the best solution is not to carry out new initiatives starting from scratch.

Finally, society in a port city passes through different periods. In certain eras great emphasis was placed on the port, and port life was lived to the full, with port-orientated residents or inhabitants abounding, whereas in other eras, like the present, the opposite occurred, either because the inhabitants began to feel that the port activity had very little to do with them or because port operations were even felt to be a nuisance, given that they were taking place so close to or in front of the city. Throughout history, both situations have been able to “come and go” in one and the same city.

One can analyse the effects of ports on the landscape of the cities that harbour them from different perspectives. Distinctions are thus made between the landscape of the city at its limits with the port, the landscape of the port at its limits with the urban area, port landscapes (cranes, warehouses, wharfs, ships, silos, tanks, terminals, etc.) by zones, the port as a whole as landscape that is seen from the city or the city as a landscape that encompasses a port.

All these landscapes make a contribution to the image and experiences of a port city.

In one particular case, such as Palmas de Gran Canaria, what can be perceived and felt today when one views the inner port or old harbour of La Luz from the Santa Catalina Wharf looking towards La Isleta, are docks and basins, wharfs and quays, facilities and installations, the port neighbourhood, etc., all of which combine to create a landscape or image that is structurally consistent with a port and urban boundary of half a century ago or more (1960 to 2009). If we add to this storage buildings or other constructions with very old aesthetic qualities, lacking in urban environmental care, run down or semi-abandoned and unkempt fishing boats, etc. the landscape will appear aloof and rejectable. And as the landscape as a whole comes across as being tarnished and dilapidated, the city does not look upon it

Podrían adoptarse distintas perspectivas para un análisis de la incidencia de los puertos en el paisaje de las ciudades que los acogen. Así se diferencian el paisaje de la ciudad en el borde portuario, el paisaje del puerto en el borde urbano, los paisajes portuarios (grúas, almacenes, muelles, barcos, silos, tanques, terminales...) por zonas del mismo, el puerto en conjunto como paisaje que se ve desde la ciudad o la ciudad toda como un paisaje que engloba un puerto.

Todos esos paisajes cuentan y pesan en la imagen y en el vivir de una ciudad portuaria.

En un caso concreto como es el de Las Palmas de Gran Canaria, lo que se percibe y se siente hoy cuando se contempla el puerto interior o antiguo de La Luz desde el muelle Santa Catalina hacia La Isleta, son dársenas, muelles, instalaciones, barrio portuario... que configuran un paisaje o imagen que corresponde en lo estructural a un puerto y borde urbano de hace ya medio siglo o más (1960... 2009). Si además se le suman almacenes o edificaciones con calidad estética vetusta, sin cuidado urbano de entorno, barcos de pesca en estado descuidado o ruinoso, etc. el paisaje se verá ajado y rechazable.

Y es que al estar el conjunto envejecido en diseño paisajístico, la ciudad no lo mira con afecto o no lo quisiera delante. Eso que está ahí se capta como no contemporáneo a una ciudad moderna que se desea y se busca para vivir.

En cambio, las renovaciones en curso de ejecución de los paisajes urbano-portuario en las entradas oficiales a las ciudades para pasajeros llegados al puerto, en las dos capitales de Canarias, la de Las Palmas de Gran Canaria en el área del muelle de Santa Catalina y de la plaza de las Islas Canarias o la de Santa Cruz de Tenerife en el muelle de Enlace y la plaza de España (proyecto de Herzog & De Meuron), pueden ser consideradas realizaciones en el camino de lo acertado.

with affection and does not want to have it standing in front. What lies there is perceived as being uncontemporary through the eyes of a modern city that is looking forward in the quest for life and future.

By contrast, the modernisations and modifications that are being made to the urban-port landscapes at the official entrances to the cities for passengers who are arriving at the harbours in the two capitals of the Canarias, Las Palmas de Gran Canaria in the Santa Catalina Wharf zone and the Plaza de las Islas Canarias zone, or Santa Cruz de Tenerife in the Enlace Wharf zone and the Plaza de España (as designed by Herzog & De Meuron), may well be regarded as realisations that are set firmly on the right track.

Major Ports of the Canary Isles and their Maritime Cities

During the 19th and 20th Centuries, the construction of public works in ports came to be partially or completely financed by the State. Port infrastructures were highly rated by local members of society and their creation was a source of pride for the city concerned. Furthermore, the port, which was constantly growing, came to constitute the outward sign that the city was progressing. The community leaders and pressure groups in these societies were forever crying out for more port growth, more docks, basins, breakwaters, wharfs, esplanades, equipment and facilities, invariably with new plans for enlargement and extension.

To triumph as a port city before the international container-transport revolution and before the tourist boom in the Canarias, both of which took place in the second half of the 20th Century, meant being a major port city





Grandes puertos de Canarias y sus ciudades marítimas

Durante los siglos XIX y XX las obras portuarias en España pasaron parcial o totalmente a ser financiadas por el estado. Las infraestructuras portuarias se valoraban muy bien por parte de toda la sociedad local y su logro proporcionaba orgullo a la ciudad. Además el puerto, siempre en crecimiento, llegaba a constituir la “postal” de progreso de la ciudad. Las “fuerzas vivas” de estas sociedades pedían constantemente más crecimiento portuario, dársenas, diques, muelles, explanadas y equipamientos. Siempre con nuevos planes de ampliación.

Triunfar como ciudad portuaria con anterioridad a la revolución internacional del transporte por contenedores y antes de la etapa del “boom” del turismo en Canarias, ambos de la segunda mitad del siglo XX, era ser una potente ciudad-puerto de servicios, pasaje, comercial e industrial. Una ciudad que tuviera puerto importante delante y que diera trabajo, al mismo tiempo que se le pudiera contemplar y vivirlo, producía a los habitantes un sentimiento de afecto, satisfacción y engrimiento, además hacia el exterior era demostración de modernidad y prestigio. Fue tiempo en que la ciudad se fundía con el puerto y el puerto penetraba en la ciudad.

La aparición del tráfico por contenedores desde los años de ‘70 provocó, en muchos casos de puertos en el mundo, el abandono total o parcial de zonas portuarias históricas (dársenas y muelles), en beneficio de nuevas explanadas de grandes dimensiones para terminales de contenedores y puertos profundos, ahora alejados de las ciudades o de los barrios portuarios originales. A partir de entonces, barrios y áreas que habían tenido una intensa vida económica y social portuaria se convertían en inactivos y degradados.

En Canarias ésto se hace visible por ejemplo en el lado sur del barrio de La Isleta y en el área de la antigua dársena del puerto de refugio de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria. Esa franja urbano-portuaria llega hoy como área vaciada o casi de función portuaria potente tras una tendencia de retroceso económico de aproximadamente de veinticinco años.

Hoy el caso de Las Palmas de Gran Canaria es el de una ciudad que tiene en su relación con el puerto, como gran problema, la elevada saturación y atascos diarios en la circulación del tráfico rodado entre la ciudad y su puerto, a través del sistema viario próximo al mismo, que se halla sobrepasado especialmente en la parte del istmo de Guanarteme y en el nudo del túnel Julio Luengo. Por otro lado, si el puerto comercial pretenda ampliarse en dirección sur, se producirá una

for passage, as well as commercial and industrial services. A city with an important port lying before it, providing work which could at the same time be viewed and experienced, imbued its citizens with a sense of affection, satisfaction and pride, while at the same time serving as a showcase to the exterior as proof of modernity and prestige. Those were the times when the city blended in with the port and the port made inroads into the city.

When container traffic first made its appearance in the 1970s, this led to many ports in the world totally or partially abandoning the historic port zones (docks and wharfs), which gave way to extensive yards to cater for container terminals and deep-water harbours, located away from the cities and the original dockland districts. From that moment on, the neighbourhoods and areas that had hitherto enjoyed an intense economic and social port life went into decline and became inactive and dilapidated.

This state of affairs can be seen in the Canary Isles, for example, on the southern side of the district of La Isleta and in the area where the old dock basins lay in La Luz harbour, in Las Palmas de Gran Canaria. This urban-port strip has now been almost entirely cleared away and has virtually ceased to have any port functions after a gradual economic decline over the past twenty-five years.

The case of Las Palmas de Gran Canaria is now one of a city whose greatest port-city relationship problem is the heavy road traffic that affects the zone between the city and its port, with the daily traffic jams on the road system in the area, which is stretched to the limit especially on the isthmus of Guanarteme and the Julio Luengo Tunnel. Furthermore, whenever the commercial port tries to grow southwards it will come into conflict with the city, because this would mean the port area attempting to encroach on the space belonging to the sea front.

Where Santa Cruz de Tenerife is concerned, the major problem lies in its relationship with the port and the sea, the location of its docks and basins and land zones beyond that take up virtually all of the coastal strip, together with its limited geographical potential for major future development as a port for general traffic, and difficulties in doing so while maintaining a positive relationship with the city where landscape and functions are concerned. Controversy rages as to whether or not to partially or completely retain the current port structure layout that runs for around 11 Km in front of the city and which serves as a hindrance to the relationship between the city and the sea for leisure and

new kinds of business activities. Major restructuring, fraught with social disputes, is gradually being carried out in order to reshape the city and port layout. If the whole plan is completely developed, this will mean transferring most of Santa Cruz's port activity to another area on the island (plans for an industrial port and a logistics platform at Granadilla, in the south of Tenerife).

Another Potential Future

Faced with the options of throwing the port on top of the city by carrying out the enlargements that the former requires, or, partially or completely transferring the port that is currently right next to the city, plans have been set in motion to open up to the experiences recently gained in Europe, which involve a reappraisal of the idea of constructing the City with the Port (this being the idea that has the backing of such organisations as RETE 2001 with headquarters in Venice or Internationale Villes et Ports, whose headquarters are in Le Havre).

At the moment, disused docks and wharfs, large tracts of land devoid of activity, maritime and building heritage emblazoned with port significance, a collective memory of port activities, etc., are all latent opportunities that authorities, urban planners, businessmen and citizens who show interest in "the port area" would like to channel towards a modern transformation of the port waterfront and its landscape. The quest for a harmonious coexistence between the port and city with positive solutions and proper management to cope with the functional, environmental and landscape risks that ports cause with their activities, is the vital challenge to be faced up to at present for many medium-sized port cities with a strong maritime flavour and personality - like those studied here on the Canaries -, and we believe that such ports would no longer continue to thrive if they were to entirely or almost completely get rid of what forms an integral part of their history. We feel that it is advisable to follow the guidelines of constructing the city with the port.

By way of conclusion, reference must be made to certain measures of a social nature that would have beneficial effects:

– Overcoming difficult or conflictive situations involving landscape, environmental or functional clashes between the city or districts on the one hand, and the port, on the other hand.

– Drawing up policies for revitalising the economy and making landscape, urban and social improvements to the old and traditional neighbourhoods bordering on the port.

– Enhancing an awareness about the port and maritime background or the history of communications (educational service, guided tours, Research and Study Centre, etc.).

– Conferring value upon and lending support to the city's maritime and port heritage (even by reconstructing former landmarks) to inject new life into the port and maritime identity of the different places.

– Developing a policy of informative communication aimed at local society using rigour and education with respect to the strengths and weaknesses of its port, its importance to the city's economy, island or region, to international traffic and the world port networks.

– Encouraging the idea of transforming suitable disused port areas into promenades, squares or vantage points overlooking the harbour, to promote sporting and recreational activities associated with the sea, cycle lanes, tourist attractions, restaurants and shops, etc.

– Supporting the holding of special events that will encourage people to go and live there and to sense and love the port and harbour.

– Enhancing all the positive aspects of the port in the city.

All these things must be done in conjunction with the port authorities and the governors of the city and the island.

confrontación social con la ciudad, porque ésto implicaría situar espacio portuario en el borde marítimo de la misma.

El caso de Santa Cruz de Tenerife tiene como gran problema, en su relación con el puerto y el mar, el de la ubicación de sus dársenas y zonas terrestres anejas que ocupan la casi totalidad de la franja costera y el de sus limitadas condiciones geográficas para un futuro desarrollo potente como puerto de tráfico general, en situación de buena relación paisajística y funcional con la ciudad.

Se polemiza con dureza si mantener o no, entera o parcialmente, la configuración actual de la estructura de puerto extendido a lo largo de unos 11 km delante de la ciudad y que frustra la relación entre la ciudad y el mar para ocio y nuevos negocios. Una recomposición de gran envergadura, llena de polémica social, se viene paulatinamente ejecutando para alcanzar una nueva configuración de ciudad y puerto.

De llevarse a cabo hasta sus últimas consecuencias provocará el traslado de buena parte de la actividad portuaria de Santa Cruz a otra zona de la isla (proyecto de puerto industrial y de plataforma logística en Granadilla, sur de Tenerife).

Otro futuro posible

Frente a opciones de "echarle encima" el puerto a la ciudad por ampliaciones necesarias o de traslado, total o parcial, del puerto que hoy está pegado a la ciudad, se está abriendo paso en experiencias recientes en Europa el represtigiar la construcción de la Ciudad con el Puerto (en esa línea se posicionan organizaciones como RETE 2001 con sede en Venezia o Internationale Villes et Ports con sede en Le Havre).

Hoy dársenas y muelles en desuso o casi, grandes espacios vaciados de actividad, patrimonio marítimo y edificado y con sello portuario llamativo, memoria de actividades portuarias, etc. son oportunidades latentes que autoridades, urbanistas, empresarios y ciudadanos interesados por "el lugar portuario" desearían canalizar hacia una transformación moderna del frente portuario y su paisaje. La búsqueda de una cohabitación armónica entre puerto y ciudad con buenas soluciones y gestiones ante los riesgos funcionales, medioambientales y paisajísticos que originan los puertos con sus actividades, es el desafío actual clave para muchas ciudades portuarias de tamaño medio y de personalidad fuerte con sabor marítimo - como las aquí estudiadas de Canarias -, que no prosperarían más por despojarse enteramente o casi de lo que han sido por historia. Nos parece preferible seguir esa orientación de construir la ciudad con el puerto.

Para concluir se indican algunas medidas de naturaleza social que producirían efectos favorables:

– Solucionar situaciones problemáticas o conflictivas de choque paisajístico, ambiental o funcional entre ciudad o barrios y puerto.

– Desarrollar políticas de revitalización económica y mejoramiento urbano, paisajístico y social de los barrios populares de borde portuario.

– Fomentar el conocimiento de los puertos y la historia marítima o de las comunicaciones (servicio pedagógico, visitas guiadas, Centro de Investigación y Estudio, Aula del Mar, etc.).

– Poner en valor y reforzar el patrimonio marítimo y portuario de la ciudad (incluso reconstruyendo hitos desaparecidos) para revitalizar la identidad portuaria y marítima de los lugares.

– Hacer una política de comunicación informativa hacia la sociedad local con rigor y pedagogía en lo referente a fortalezas y limitaciones de su puerto, importancia del mismo en la economía de la ciudad, isla o región, en el tráfico internacional y en las redes mundiales de puertos.

– Fomentar el uso compatible en áreas del puerto para paseos, plazas o balconadas al puerto, prácticas deportivas y recreativas, carril-bici, actividades de turismo, restauración o comercio, etc.

– Fomentar celebraciones de eventos especiales que atraigan a la ciudadanía a vivir, sentir y amar el puerto.

– Prestigiar los aspectos positivos de lo portuario en la ciudad.

Ello todo en cooperación institucional entre los gobiernos del puerto, la ciudad y la isla.