

Susana Sanchez Bonachia

Conversion of the Warehouses
at the Muelle de Ribera,
Port of Santa Cruz de Tenerife
**Rehabilitación de los almacenes
en el Muelle de Ribera,
Puerto de Santa Cruz de Tenerife**



Acceso al Puerto y embarque al Ferry a través de los antiguos almacenes en el Muelle de Ribera".

Access to the port and to the Ferry embarkments through the former warehouses at the Quella de Ribera.

El edificio hoy conocido como "Edificio Puerto-Ciudad", en el extremo sur del Muelle de Ribera en la Dársena de Anaga del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se constituye como tal una vez finalizadas las obras de rehabilitación llevadas a cabo, en la década de los 90, sobre un conjunto de edificaciones existentes que fueron proyectadas y ejecutadas allá por los años 50.

La construcción de dicho conjunto de edificaciones se realizó en dos fases; en la primera se construyó un edificio de almacenes que consistía en una estructura con una única fachada orientada al mar, de planta rectangular de 150 m de largo por 20 m de ancho y 6, 80 m de alto, unido a través de su cubierta con la Avenida de Anaga a la cota de ésta, aproximadamente la +8, 50 m, gracias a dos puentes de 11 m de ancho.

El acceso a los barcos, tanto rodado como peatonal, a nivel de avenida, estaba garantizado gracias al bucle de circulación que los dos puentes y el edificio de almacenes formaban, permitiendo a su vez el paso de la vía de servicio a la cota de muelle.

El edificio se dividía simétricamente en dos partes a través de un cuerpo central que albergaba una gran escalera que comunicaba el nivel de cubierta con el nivel de muelle, haciendo a su vez la función de puerta del mismo.

En una segunda fase se ejecutó un nuevo edificio para alojar oficinas de consignatarios de buques y empresas relacionadas con el transporte marítimo. La nueva construcción se dispuso paralelamente a la vía de servicio del puerto, dejando un patio de operaciones ligado a los almacenes entre los dos edificios, que quedaban separados 10 m.

Este edificio quedó también dividido en dos partes por un portalón doble de acceso al patio de operaciones de los almacenes. La longitud de cada parte era de 64 m y su profundidad variaba entre 9 y 2, 5 m. La altura equivalía a una planta salvo en las zonas donde

The building that is now known as the "Port-City Building", lying at the southernmost point of the Ribera Quay in the Anaga Dock in Puerto de Santa Cruz de Tenerife, was given that name as soon as the conversion works had been completed, in the 1990s, on a series of buildings that were designed and built there in the 1950s.

The set of buildings was constructed in two stages, the first of which involved erecting a rectangular warehouse (150 m long, 20 m wide and 6.80 m high) with one single outer wall facing the sea, which was linked by its roof to the Avenida de Anaga at the latter's elevation, approximately +8, 50 m, by means of two 11 m wide bridges.

Both vehicle and pedestrian access to ships, at avenue level, was gained via a loop formed by the two bridges and the warehouse, which also enabled the service road to connect up at the quay elevation.

The building is split symmetrically into two zones via a central part that has a large stairway that links the roof level with the quay level, and this stairway also serves as a door leading to the latter.

At a second stage a new building was constructed for use as offices for the shipping agents and companies associated with maritime transport. The new construction ran parallel to the port service road, leaving an operations yard connected to the warehouses lying between the two buildings, which were 10 m apart.

The second building was also split in two by a double cargo door leading to the warehouse operating yard. Both parts

were 64 m long and their depth ranged from 9 to 2.5 m. It was a single-storey construction except in the zones where the supports for the two bridges were located, where a second floor was formed.

With the passing of time the small offices used by the companies associated with maritime transport were demolished, and the warehouse underwent a series of reconversions to adapt it to new uses.

Until the early 1970s the maritime transport between the islands was mainly carried out by uncomfortable, small-capacity vessels known as "correillos", which moored at the South Breakwater.

It was at about this time that the company Transmediterránea purchased two high-speed ferries, which revolutionised the transport system, making vehicle movement much easier and bringing about a sharp increase in passenger movements by clearly improving the services and the comfort that the company had offered up until that point.

What was then known as the Junta del Puerto decided to move the ferry mooring facilities so that they would be located in front of the warehouse, for the purpose of which they not only constructed the first of several vehicle ramps leading to the vessels, but also converted part of the building into a Harbour Station to cater for the greatly increased number of passengers that were using the ferry.

The modified structure allowed for easy access to the port and made embarkation easy at deck-level. It became increasingly used as a Harbour Station over the years when more ferries appeared on the Canaries–Mainland line.

However, it soon became apparent that those facilities did not come up to the standards of quality that their purpose required, so the Junta del Puerto commissioned repair works and alterations to them.

The improvements affected two parts: on the one hand, new Port Authority offices were constructed at the southern end of the building; and on the other hand, modifications were made to the Harbour Station zone lying between the access area and the offices.

The new offices were 2-storey constructions, an intermediate floor being laid and supported on two pillars from the original structure, and the station was modified so that the waiting room area was one single-storey zone taking up the entire height of the building, flooring being laid at the first bay on the west side that forms the back of the building, where the bar, commercial establishments, toilet facilities and a raised area for storage purposes were to be located. The works were performed urgently and with a very small budget, so the solution only met the requirements for a short period of time.

The building's privileged position with respect to both the city and the port is a

Estación Marítima.
Atraque del Bentago Express que actualmente
realiza el trayecto entre Santa Cruz
de Tenerife y Agaete.

The Maritime Station.
The Bentago Express connecting Santa Cruz de
Tenerife to Agaete.



se enganchaba a los apoyos de los dos puentes, donde se obtenía una segunda planta.

Con el paso de los años las pequeñas oficinas de las empresas relacionadas con el transporte marítimo fueron demolidas, y el edificio de los almacenes sufrió diversas transformaciones en función de los cambios de uso.

Hasta principio de los 70 el transporte marítimo de pasajeros interinsular lo protagonizaron los llamados “correillos”, embarcaciones de escasísima capacidad y comodidad, que atracaban en el dique Sur.

Es por estos años cuando la compañía Transmediterránea adquiere dos embarcaciones rápidas, tipo Ferry, que revolucionan este sistema de transporte, facilitando el movimiento de vehículos y provocando un fuerte aumento de pasajeros al mejorar claramente los servicios y comodidades que hasta ese momento ofrecía la compañía.

La entonces Junta del Puerto decide trasladar el atraque de los Ferrys delante del edificio de almacenes, construyendo a tal fin la primera rampa de acceso rodado a embarcaciones, y además transforma parte de los almacenes en Estación Marítima para atender adecuadamente a los numerosos pasajeros que hacían uso del Ferry.

No en vano la estructura permitía un fácil acceso al puerto y embarque a nivel de cubierta a estos barcos. Su uso como Estación Marítima se consolida a lo largo de los años con la aparición de los Ferrys en la línea Canarias-Península.

En poco tiempo, sin embargo, se comprueba que dicha instalación no responde a la calidad y condiciones que su uso impone, por lo que la Junta del Puerto acomete unas obras de reparación y reforma de la misma.

La reforma se divide en dos partes; por un lado unas oficinas de la

propia Junta situadas en el extremo Sur del edificio; y por otro, la zona de la Estación Marítima que se sitúa entre el núcleo de acceso y las oficinas.

Las oficinas se ejecutan en dos plantas, colocando un forjado intermedio apoyado en los pilares de la estructura existente, y la estación se resuelve con toda la altura en la zona de espera, construyendo un forjado en la primera crujía de lado Oeste que hace de trasera del edificio para situar el bar, comerciales y aseos con altillos de almacenamiento.

Las obras se acometen con escasísimo presupuesto y con un planteamiento más bien de urgencia, por lo que la solución obtenida no satisface las necesidades planteadas por mucho tiempo.

Por otro lado no hay que olvidar la posición estratégica que disfruta el edificio respecto de la ciudad y del puerto debido a su proximidad con el escenario urbano de la Avenida de Anaga y Plaza de España, espacio este último de gran carácter alrededor del cual ya se situaban los edificios más representativos de la ciudad, así como los principales establecimientos comerciales y de oficinas.

Es de destacar la cuidada solución dada al encuentro del Muelle de Ribera con la Avenida de Anaga, unos 6 metros más alta, con un paseo peatonal de borde a manera de mirador sobre el puerto y un talud de mampostería de piedra para resolver suavemente el cambio de nivel. El paseo peatonal con un ancho de 13 m y una línea de árboles de gran porte dispuestos en el lado de la vía, se vuelca a la vista del puerto con la suficiente altura como para contemplar la totalidad de la dársena sin obstáculos, divisándose, incluso, el horizonte por encima del espaldón del dique Sur.

En aquellos años, el nuevo proyecto de la ciudad que pretende la Revisión del Plan General de Santa Cruz, trata de corregir la excesiva presión que esta pequeña porción de la ciudad sufre por su citado carácter de centro comercial y representativo, por lo que

factor of great importance, because it lies close to the urban zone in the vicinity of the Avenida de Anaga and Plaza de España, which is an area full of charm, owing to the fact that the city's most well-known buildings are located there, as well as the main shops and offices. Mention must be made of the carefully-planned solution that has been devised for the point where the Ribera Quay reaches the Avenida de Anaga, which is about 6 metres higher, skirted by a pedestrian walkway that enables its users to look down on the port and has a masonry slope that gently dips down to the level of the quay. A row of majestic trees graces the 13-metre wide pedestrian walkway on the street side, from which passers-by can gaze down on the port from a sufficient height to be able to enjoy an unobstructed view of the entire dock, and can even see as far as the horizon above the South Breakwater parapet. At that time, one of the main aims of the new General Urban Planning Project for Santa Cruz was to find a solution to the excessive pressure exerted upon this part of the city as a result of its being the major shopping area and the attraction of

its historical buildings, so a project was drawn up to extend the centre outwards in the direction of the old district of Cabo Llanos, thereby enabling the city to grow towards the South. Infrastructure works, mainly affecting the road network, had to be carried out to allow this urban development to take place, and these were largely made possible thanks to the Port transferring ownership of the land at the Los Llanos Dock. The new road layout was supported by the Los Llanos Dock service road, where parking facilities were made available on the surface and at the extension to the pedestrian walkway at the Avenida de Anaga. In a supplementary capacity, a large multi-storey underground car park was also constructed at the Plaza de España, under the Avenida de Anaga, while at the same time, the City Council developed a major urban conversion scheme to restructure the zone in the vicinity of the Plaza de España, with a view to turning the centre into a pedestrian precinct and to restoring the Plaza de España-Alameda del Duque Santa Elena-Plaza de La Candelaria area to its former glory.

The pressure that the urban environment brings to bear on this sector is clear to see. Although in recent years the port facilities had already helped to overcome the urban problems of traffic and parking, there is an increasing trend towards providing infrastructures and services that go beyond roads and parking, making the most of the exceptionally good location of certain port land with respect to city and the potential use to which these zones can be put where compatibility with port activity is concerned. It is thus plain to see that there was great interest in refurbishing and reusing existing buildings, as was the case with the warehouse at the Ribera Quay. Along these lines, in 1990, the Junta del Puerto decided to go ahead with the Ribera Quay Warehouse Conversion Project, with a view to structuring and adapting the existing uses to their required quality and operating conditions. The project was split into two stages. The first, which was carried out in the southern part of the building on a surface area covering 1, 730 m², involved the works to be performed in order to adapt the zones needed for passenger service

facilities for the ferries and transatlantic liners that called at the Harbour Station, offices for the Port operation services, and a major access and distribution centre that would connect up the Avenida de Anaga, the quay platform level and the intermediate level where the supplementary services would be located. The Harbour Station design envisaged a minimum of the following elements: an entrance hall/foyer, waiting room and operating yard plus a bar/cafe/terrace and the users' offices. A splendid lighthouse, made in Paris in 1867, which was originally located in the Borough of Barlovento (Las Palmas), takes pride of place in this spacious zone. The station layout has been arranged in such a way that there are now seven bays on the south side of the building and with the removal of the old flooring, stability being guaranteed by a concrete deck that adds one 6-metre wide floor throughout the length of the rear wall, which means that most of the floor is on two levels. The offices given over to operations, the Customs & Excise and security and the ancillary facilities were designed to be in



direct contact with the quay, while at the same time having little or no contact with the Harbour Station users. They lie at the southernmost point of the former warehouse in a two-tiered arrangement, access to the ground floor being gained from the south wall of the building.

The general layout is organised by placing the work zones close to the east and west walls, leaving the central zone uncluttered thereby facilitating movement and distribution.

The access points and the layout inside the building are achieved by an arrangement whereby the different zones on each of the two levels lead off from a central area. There are three entrances to the building, two at quay level and one at roof level.

A steel and glass structure, not unlike a ship's funnel, serves as the entrance at roof level, giving the building a rather maritime air.

The contract for the first stage of the warehouse conversion works was awarded in 1992 to the company Constructora Ferrovia S.A. The estimate for carrying out the works themselves amounted to 1,186,742 euros.

The aim of the second stage is to provide a series of office zones in the northern half of the building, covering a surface area of roughly 1,300 m².

This zone was arranged making use of the nine bays on the north side of the building and embedding a large slab into the east and west walls which created two floors in the area running from the central pillars of each bay, with a view to establishing a transit and distribution zone.

Thirty zones arranged on two levels were thus created, together with two waiting areas, one on each level. Both levels lead directly to the building's central access area. The two levels also lead directly onto the quay through a door at the northern end of the building.

The second stage of the warehouse conversion work was awarded to the company Constructora Obrascón S.A in November 1992. The estimate for carrying out the works themselves came to 847,980 euros.

The modern building was officially opened on 30th April 1994 on the occasion of the 5th Centenary of the City and Port of Santa Cruz de Tenerife.

At present, the Port City Building caters for the users of the vessels that dock daily at the ramps in the zone, such as the Bentago and Bencomo Express belonging to the Compañía Fred Olsen, which covers the Santa Cruz de Tenerife -Agaete route, and the ships owned by the Compañía Armas, Volcán de Tejada and Volcán de Tauce, which connect Santa Cruz with Puerto de la Luz, Volcán de Timanfaya between Santa Cruz - Puerto de la Luz and Arrecife, Volcán de Tamacite linking Santa Cruz-Puerto de la Luz and Morro Jable, and finally Volcán de Taburiente, which links our city with the island El Hierro.

The former warehouses have now established themselves on the Ribera Quay as a sea port for the city and cater not only for the passenger traffic between the islands but also enable the inhabitants of our city to observe the port facility movements from a prominent and exceptional vantage point.

Vista de los antiguos almacenes en el Muelle de Ribera desde su fachada Este.

View of the former warehouses at the Muelle de Ribera seen from the East side.



prevé la ampliación de dicho centro en dirección al antiguo barrio de Cabo Llanos, dando una posibilidad de crecimiento de la ciudad hacia el Sur. Para soportar dicho desarrollo urbano fue necesaria la realización de obras de infraestructura, fundamentalmente viaria, que fueron posibles, en parte, gracias a las cesiones de terrenos hechas por el Puerto en la plataforma de la Dársena de los Llanos.

El nuevo trazado viario se apoya en la vía de servicio de la Dársena de Los Llanos, aportando plazas de aparcamiento en superficie y la continuación del paseo peatonal de la Avenida de Anaga.

Como operación complementaria se construye un importante edificio de aparcamientos subterráneos en la zona de la Plaza de España, debajo de la Avenida de Anaga, y paralelamente al Ayuntamiento se plantea la realización de una gran operación urbanística de reordenación del entorno de la Plaza de España que facilite la peatonalización del centro y devuelva el carácter unitario del escenario Plaza de España-Alameda del Duque Santa Elena-Plaza de La Candelaria.

La presión que el entorno urbano ejerce sobre este sector del puerto es evidente. Aunque en los últimos años las instalaciones portuarias ya habían ayudado a resolver problemas urbanos de circulación y aparcamiento, la tendencia se va acercando más a aportar elementos de infraestructura y servicios más allá de viario o aparcamientos, aprovechando la situación privilegiada de determinados suelos portuarios respecto a la ciudad y los posibles usos compatibles con la actividad portuaria.

El interés, por tanto, de acondicionar y reutilizar edificaciones ya existentes, como era el caso de los almacenes en el Muelle de Ribera, es evidente.

De esta forma, en el año 1990, la Junta del Puerto decide acometer el Proyecto de Rehabilitación de los Almacenes en el Muelle de Ribera, con el objeto de ordenar y adecuar los usos ya existentes a las condiciones de calidad y funcionamiento que éstos exigían.

El proyecto se divide en dos fases. La primera, que se desarrolla en la mitad Sur del edificio sobre una superficie de unos 1.730 m², contempla las obras a realizar con objeto de adecuar los espacios necesarios para unas instalaciones al servicio de los pasajeros de Ferrys y Trasatlánticos que se concentran en la estación marítima, unas oficinas que acojan los servicios de explotación del Puerto, y un gran núcleo de accesos y distribución que permita las conexiones entre el nivel de la Avenida de Anaga, el nivel de plataforma del muelle y el nivel intermedio de servicios complementarios.

El diseño de la estación marítima considera como elementos mínimos un hall, sala de espera y patio de operaciones, un bar cafetería y las oficinas de usuarios. El amplio espacio queda presidido por un espléndido faro, hecho en París en 1867, que funcionó en el municipio palmero de Barlovento.

La organización de la estación se hace empleando siete crujías del lado Sur del edificio y sustituyendo un forjado existente con insuficientes garantías de estabilidad por una losa de hormigón que añade una planta alta de 6 m de ancho a lo largo de toda la fachada trasera, lo que provoca que la mayor parte de la planta se resuelva en doble altura.

Las oficinas de explotación, comisaría y seguridad e instalaciones

complementarias se diseñan considerando su contacto directo con el muelle y, sin embargo, su poca o ninguna relación con los usuarios de la estación marítima. Ocupan el extremo del ala Sur del antiguo almacén y se disponen en dos niveles produciéndose el acceso a la planta baja desde la fachada sur del edificio.

El espacio general se organiza adosando las zonas de trabajo a las fachadas Este y Oeste y liberando la zona central que permite de este modo la circulación y distribución.

Los accesos y la distribución en el edificio se garantizan mediante un núcleo que resuelve en cada nivel la distribución de los distintos paquetes de espacios que aparecen en las dos plantas. Los accesos desde el exterior se permiten en tres puntos; dos a nivel de muelle y uno a nivel de cubierta.

El acceso a nivel de la cubierta se conforma mediante una estructura de acero y cristal que asemeja la chimenea de un buque, dotando el edificio de un familiar aire marinero.

Las obras de rehabilitación de los almacenes en primera fase se adjudican en abril de 1992 a la empresa Constructora Ferrovia S.A. El presupuesto en ejecución material de las obras ejecutadas asciende a 1.186.742 euros.

La segunda fase responde al objetivo de ubicar una serie de espacios en la mitad Norte del edificio destinados al uso de oficinas. La superficie afectada es de aproximadamente 1.300 m².

La organización de esta zona de oficinas se resuelve empleando las nueve crujías del lado Norte del edificio existente y adosando una losa a las fachadas Este y Oeste que deja libre en doble altura el espacio comprendido entre los pilares centrales de cada crujía, a efectos de generar una zona de circulación y distribución.

Se generan 30 espacios distribuidos en dos niveles, así como dos espacios de espera situados uno en cada nivel. En ambos niveles se comunica con el núcleo central de accesos al edificio. Además existe comunicación directa con la plataforma del muelle a través de una puerta en el extremo Norte del edificio.

Las obras de rehabilitación de los almacenes en segunda fase se adjudican en noviembre de 1992 a la empresa Constructora Obrascón S.A. El presupuesto en ejecución material de las obras ejecutadas asciende a 847.980 euros.

El moderno edificio se inaugura el 30 de abril de 1994 con motivo del V Centenario de la Ciudad y Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En la actualidad el Edificio Puerto Ciudad acoge a diario a usuarios de los barcos que utilizan las rampas existentes en la zona como son el Bentago y Bencomo Express de la Compañía Fred Olsen que realizan el trayecto Santa Cruz de Tenerife-Agaete, y los barcos de la Compañía Armas, Volcán de Tejada y Volcán de Tauce, que comunican Santa Cruz con el Puerto de la Luz, Volcán de Timanfaya entre Santa Cruz-Puerto de la Luz y Arrecife, Volcán de Tamacite entre Santa Cruz-Puerto de la Luz y Morro Jable y finalmente Volcán de Taburiente que comunica nuestra ciudad con la isla de El Hierro.

De esta forma los antiguos almacenes en el Muelle de Ribera se han consolidado hoy como puerta marítima de la Ciudad acogiendo tanto el tráfico interinsular de pasajeros como a aquellos habitantes de nuestra ciudad que disfrutan observando desde esta posición privilegiada el movimiento en las instalaciones portuarias.