

# *La reutilización de los espacios portuarios obsoletos<sup>1</sup>*

EDUARDO CÁCERES MORALES \*

\* Profesor Titular de Urbanística.  
E. T. S. Arquitectura.  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

### 1.- Transformación tecnológica y cambio urbano

Los cambios tecnológicos que produjeron en la segunda mitad del siglo XIX, especialmente con la aparición de la máquina de vapor, tuvieron una trascendencia decisiva en la industria que se transmitió igualmente al campo de la tecnología de los transportes. Esto fue claramente significativo en el caso de los ferrocarriles y los vapores. Y, por tanto, fue igualmente significativa la aparición secuencial de las infraestructuras de apoyo, como lo fueron las estaciones de ferrocarriles y la adecuación de los puertos que, en este caso concreto, aparte de ver aumentado su tráfico, tenía nuevas exigencias derivadas de la mayor envergadura de los vapores (ahora de casco metálico) y la necesidad de establecer depósitos de combustible, estaciones de carboneo.

El transporte de mercancías que debe cambiar de sistema (de tierra a mar, es decir, de ferrocarril a vapor) en los trayectos intercontinentales, hacía especialmente sensibles ciertas áreas urbanas por las que debía pasar ese cordón umbilical.

La ciudad de finales del pasado siglo y principios de este se encuentra pues, atravesada y rodeada por una nueva muralla, después de haber destruido las medievales, que está constituida por la red ferroviaria con sus estaciones, normalmente periféricas a la ciudad central y representativa y que, en el caso de las ciudades portuarias, se extiende hasta crear una barrera entre la ciudad histórica y el mar.

En el primer tercio del siglo XX, y concretamente después de la segunda guerra mundial, se producen nuevamente cambios tecnológicos importantes en el transporte marítimo que conduce a una transformación importante en este tipo de instalaciones. En primer lugar, se produce una expansión sin precedentes en las instalaciones portuarias y, en segundo lugar, una diversificación funcional significativa. En efecto, la mayor dimensión de los buques, que ahora utilizan combustible líquido,

unido a la separación de lo que es el transporte de mercancías y su zona de almacenaje con respecto a lo que es el transporte de pasajeros con la aparición de estaciones marítimas; la separación, así mismo, de las labores de abastecimiento de combustible de, por ejemplo, aquellas otras de simple localización de las flotas pesqueras, enormemente tecnificadas etc., determinan, todo ello, la ampliación de las superficies de maniobra y la separación de las dársenas.

En esos momentos el fenómeno de separación del ámbito del puerto con respecto a la ciudad es radical. Se produce una segregación material, con barreras físicas que determinan un territorio con competencias autónomas respecto al gobierno de la ciudad. E incluso desde los aspectos estrictamente visuales, es imposible ver el mar en muchas ciudades marítimas, tal es la importancia, dimensión y segregación que tal actividad produce en la estructura física de este territorio.

Después de los años sesenta se da un nuevo paso: de una parte la presencia de grandes buques petroleros de enorme longitud y el almacenamiento de combustible líquido de alta peligrosidad, recomienda la separación de las instalaciones de atraque y suministro en lugares más alejados de la ciudad; de otra, la aparición del sistema de contenedores que exige grandes superficies para las operaciones de almacenamiento así como para la maquinaria de estiba y desestiba. Todo ello lleva aparejado el alejamiento "hacia afuera" de las instalaciones portuarias.

En los puertos localizados en los estuarios de ríos se trasladan hacia la desembocadura, en otros casos se modifica incluso la posición del puerto.

La consecuencia más inmediata para la ciudad de este fenómeno de transposición territorial, es la presencia en las inmediaciones de lugares centrales en la misma, de importantes áreas que dejan de tener una funcionalidad estrictamente portuaria.

El fenómeno, sin embargo, es más general. También desde los años sesenta las grandes estaciones de ferrocarril en el centro urbano empiezan a molestar y se sustituyen por apeaderos combinados con el sistema de ferrocarril metropolitano. Y, por otro lado, los cambios tecnológicos en las telecomunicaciones produce una dispersión, a la vez que expulsión, de las industrias de los centros urbanos. La industria ya no necesita una localización concreta; el fenómeno de desconcentración (separación de los centros de producción de los de distribución y estos de los de administración y gestión) unido, como se ha dicho, al de dispersión geográfica para buscar una mejor accesibilidad con respecto a los grandes corredores de tráfico y transporte, pone de manifiesto la inespecificidad espacial de las funciones industriales con respecto a la ciudad existente.

Comienza entonces un proceso urbano muy característico y que ha dominado el final de los años 70 y toda la década de los 80. La reconversión de las grandes áreas obsoletas de las ciudades, sea en el ámbito de los transportes, sea en el de la industria.

La operación no es nada ingenua y en ella tiene mucho que ver el capital financiero. Es lo que ha denominado con mucho acierto el profesor Francesco Indovina, la hora de la "ciudad ocasional". Transcribo uno de sus párrafos mas significativos:

"Las nuevas reglas que se han afirmado en estos años: la urbanística concertada, la desregulation, el uso de la concesión, la política de la emergencia, las grandes obras y cualquier otro mecanismo que resultaba de haber modificado de hecho la gestión del territorio y el gobierno de la transformación.(...)

Se puede observar que la contradicción de la dinámica demográfica de las grandes ciudades ha modificado en parte el tipo de operaciones. Ya no estamos más frente a las grandes operaciones especulativas fundadas sobre la edificación residencial (económicas, cooperativas, etc.), cierto que toda-

vía estas se continúan haciendo, pero en menor medida. La nueva filosofía urbana, como pomposamente se le suele llamar, es aquella de la recualificación, de la recomposición, del completamiento. Términos que incentivan la imaginación y sugieren la idea de operaciones de cualidad y modesta dimensión. Nada más lejos de la realidad. La cualidad se da casi siempre por descontada, y se deriva automáticamente del proyectista pero no hace referencia a una verificación intrínseca. Por otra parte la cualidad es del proyecto y no de la que puede aportar a la ciudad. Pero lo más importante, sin embargo, es la dimensión de la intervención, no en vano se habla de "grandes obras", porque de eso se trata. Puede ser la disponibilidad de un área industrial obsoleta que permite introducir un gran proyecto que, obviamente, es una gran ocasión para la ciudad ( terciario avanzado, parque tecnológico, centro de exposiciones, hoteles,etc.) o puede ser un área pública que ha perdido su función original (un mercado, un matadero, una estación ferroviaria, un puerto, etc.) que activa otro gran proyecto y, obviamente, una gran ocasión para la ciudad (terciario avanzado, parque tecnológico, centro de exposiciones, hoteles etc.)o puede ser una infraestructura que solicita procesos de revalorización y es otra ocasión (terciario avanzado, parque tecnológico, centro de exposiciones, hoteles etc.).

En la experiencia de estas ciudades, pero no sólo en ellas, el proceso de recualificación, recomposición y completamiento se presenta como el éxito de una gran operación. Esta constituye una combinación muy intrincada de público y privado, no en el sentido obvio de que cada transformación del territorio y de la ciudad es el éxito de una interacción entre decisión pública y operatividad privada, sino en el sentido de que la intervención de transformación es el éxito de intervenciones públicas y privadas, que las decisiones pueden ser privadas y la operatividad pública, que los recursos pue-

den ser variablemente combinados, pero que en cualquier caso están presentes relevantes inversiones públicas directas o en infraestructuras.”<sup>2</sup>

Dentro de este contexto se encuadran todas las operaciones que, fundamentalmente en Europa, pero en general en todo el mundo se están operando en las ciudades portuarias.

Los ejemplos mas significativos, por lo llamativos, se encuadran en Holanda con el caso del Environmental Assessment Statement para el “Nieuw Oost” del Puerto de Amsterdam que implica la creación de mas de 30.000 viviendas en cerca de 2.000.000 de metros cuadrados construidos para oficinas, industria limpia, servicios públicos y zona de congresos y museos; o el caso del “Kop van Zuid” del puerto de Rotterdam de una dimensión similar.

Però el más espectacular de todos, evidentemente, es el caso de los Docklands de Londres, una enorme extensión de terrenos de los antiguos muelles londinenses y que ha significado toda una experiencia económica financiera y de política urbanística de la llamada “desregulación” dentro del más desaforado neoliberalismo propiciado por Mrs. Thatcher.

## 2.- El caso de Las Palmas

La ciudad de las Palmas, localizada en el Noreste de la isla de Gran Canaria fue, hasta bien entrado el siglo XIX, una pequeña ciudad de no más de 15.000 habitantes con funciones básicamente administrativas y burocráticas y, en una cierta medida, una infraestructura de exportación de productos agrícolas de alto precio en Europa, como lo fueron del siglo XVII al XIX, la caña de azúcar, el vino o, por último, la cochinilla.

La ciudad contaba con un pequeño y mal diseñado puerto de atraque (el malecón-puerto de San Telmo, al final de sus murallas) que no resistía los embates del tiempo Sur y que la mayor parte del tiempo era inhábil para las operaciones marítimas.

Sin embargo, a mediados del siglo XIX, habrá un cambio significativo; determinadas circunstancias lo propician: de un lado, la política expansionista de Alemania, y especialmente del Reino Unido, en Africa; de otro, la presencia del ministro de Ultramar, de origen canario, Fernando León y Castillo, que propicia desde Madrid el convertir a Las Palmas en un puerto de abastecimiento y paso para los vapores ingleses y, por último, la Ley de Puertos Francos de 1852, que permite a los puertos canarios, (como compensación a los costes de lejanía) estar exentos de fiscalidad en la entrada y salida de productos.

A partir de 1850, por tanto, se ve como inevitable el traslado del puerto hacia el Norte, a unos 7 kilómetros, a una zona prácticamente desértica, pero con una bahía que permite la construcción de un recinto portuario con garantías.

En efecto, en 1853 se realiza el proyecto de carretera que comunica la ciudad con la Isleta, cuyas obras concluirían en 1861. Al mismo tiempo, comienzan a realizarse diversos proyectos del puerto que culminara en uno definitivo del ingeniero Juan León y Castillo, hermano del ministro, que comprendía dos espigones: uno en la dirección Norte Sur de 700 metros lineales y otro, más pequeño, de cierre, Este-Oeste.

Después de múltiples avatares, las obras comienzan de forma rigurosa en 1883 y se acabarían (haciendo plenamente operativo el puerto, aunque se utilizase desde antes) en 1903. Lo construye la Swanston Company, prueba de los intereses ingleses en la empresa.

Aun antes de terminar el puerto están ya instaladas en el recinto portuario (contraviniéndose expresamente las leyes españolas respecto a posesiones extranjeras) diversas compañías navieras, casi todas ellas de origen británico.

Las expectativas que produce el puerto, no solo como estación de abastecimiento sino como lugar de exportación de bananas y tomates, que tuvo su auge a principios de

siglo (también propiciado por los británicos) crea igualmente una demanda de suelo para localizar viviendas para la población obrera y locales de almacenaje.

En 1890 se promueve por parte del Ayuntamiento, y efectuado por el arquitecto municipal Laureano Arroyo, un Plan de Ensanche de la ciudad en la Vega de Santa Catalina. Es, de hecho, una ciudad nueva, separada materialmente de la ciudad tradicional por un desierto de arena de 5 kilómetros y que se realiza según las más estrictas reglas de colonización: una retícula que bordea toda el área portuaria. Unas 100 Has para una población "obrero" hipotética de 30.000 habitantes.

La nueva ciudad ira creciendo y dotándose progresivamente de servicios: Hospital (inglés por supuesto, Queen Victoria Hospital) Mercado, Hoteles, Iglesia, Telégrafo y Teléfono y un pequeño ferrocarril que la unirá con la ciudad vieja de la que todavía será subalterna. Porque la nueva ciudad, al margen de los buenos deseos del planificador, se irá construyendo de una forma totalmente mercantilista, suprimiendo los espacios verdes y reduciendo al mínimo el espacio no edificable. En definitiva, poco a poco se irá definiendo como ciudad almacén: de mercancías y de personas de bajo nivel adquisitivo.

La existencia de este espacio edificado y las presiones que se ejercen sobre él, limitarán la expansión del área portuaria hacia el Oeste, constriñiéndolo a expandirse hacia el Norte y Noreste, es decir, hacia la Isleta. En 1910 el puerto está plenamente consolidado y ya hay varias compañías marítimas que lo utilizan sistemáticamente.

Materialmente se ha formado una franja de unos cien metros de profundidad alrededor de la bahía donde se localizan todas las instalaciones portuarias, desde las estaciones de carboneo hasta las oficinas de las casas consignatarias

Progresivamente, y a pesar de las crisis que se producirán con la primera y segunda guerra mundial, el puerto en las tres

décadas siguientes seguirá realizando obras de ampliación, con la prolongación del dique mayor hasta alcanzar la longitud de 2.527 metros de longitud (1927 - 1935) y la construcción de diques perpendiculares (1937), así como áreas de servicio que empiezan a tener una cierta autonomía respecto de la ciudad de Santa Catalina, y que llegan a tener unas 15 has. (las aguas abrigadas llegarán a las 180 has.). Ello es mas evidente con la aparición del combustible liquido obliga a crear un área específica para el almacenamiento, en la parte mas al Norte del área portuaria.

Se produce, sin embargo, una especial contradicción: si bien por una parte el recinto portuario se va ampliando y mejorando, en una ciudad que llega a tener los 120.000 habitantes a finales de 1940, la actividad económica sufrirá una recesión progresiva que culmina con la desaparición, tras la segunda guerra mundial (como continuación de la guerra civil española 1936 - 1939) de toda la presencia británica.

A pesar de la crisis apuntada, en los años sesenta, con el repunte de la economía mundial y ciertas circunstancias políticas (entre otras cierta normalidad en la vida política española: relaciones diplomáticas con EEUU y entrada en la ONU) la instalación portuaria vuelve a tener un auge importante, cuestión que se refuerza por la guerra árabe israelí de 1967 que obliga los barcos petroleros a tomar la ruta de Sudáfrica y abastecerse en este lugar de alimentos y combustible.

La dimensión de estos supertanques, que llegan hasta las 120.000 toneladas de registro bruto, incentiva las ampliaciones del dique mayor y a las fuertes inversiones del Banco Mundial.

De otra parte, la actividad del puerto se diversifica con la presencia de las flotas pesqueras de la Unión Soviética, Cuba, Corea, etc. que operan en el banco Sahariano y que tienen en Las Palmas su base de descanso y avituallamiento.

Y, a partir de 1975, comienza el transporte por el sistema de contenedores que exige una mayor superficie de maniobra y que llega a tener una importancia decisiva.

La superficie total de las áreas de servicio es en la actualidad de 180 has. (viales, depósitos y áreas de maniobra) con más de 10.000 metros lineales de atraque y un área específica para el almacenamiento y suministro de combustible.

Las actividades que se desarrollan en el puerto son ya muy variadas: comerciales, pesqueras, tráfico de viajeros, escala, aviación y reparaciones e incluso militar (en 1940, uno de los espigones pasa a ser Base Naval de la Armada)

La presencia de diverso tipo de barcos (contenedores, petroleros, pesqueros, ferries....) obliga a zonificar y funcionalizar las diversas partes del puerto. Pero, así mismo, las áreas de servicio se extenderán hacia el Norte, (entre ellas una gran urbanización industrial ligada a la actividad portuaria), liberando progresivamente las áreas del Oeste de la Bahía que se irán incorporando a la ciudad, aunque no sin cierta polémica.

### 3.- Las áreas obsoletas y su nuevo rol en la ciudad

Todo el puerto interior, con la sucesión de muelles, desde Sta. Catalina hasta el de la Luz y León y Castillo, que hasta hacía poco cumplía todas las funciones, tanto de pasaje como de carga y descarga, se ha ido quedando obsoleto a medida y en función del traslado de actividades hacia el nuevo puerto exterior.

Se produce una reutilización de la dársena interior para acomodar a las flotas pesqueras y para el pasaje interinsular, mientras que la dársena exterior se utiliza para el cabotaje nacional e internacional.

Del mismo modo, se traslada el muelle de abastecimiento de combustible y el área de almacenes y cisternas del muelle de León y Castillo al dique Reina Sofía y al área industrial de la Península del Nido.

Esta relocalización de actividades en el puerto ha dejado importantes áreas sin utilidad directa para los trabajos portuarios, especialmente zonas de almacenaje y pequeños astilleros localizados en torno a Santa Catalina. Y se plantea así, la posibilidad de su recuperación para otros usos más acordes con la vida urbana justamente en la zona de frontera entre la ciudad y el puerto o entre la ciudad y el mar.

Si se hiciera un análisis histórico de los sucesivos planes y planos de la ciudad se podría comprobar como, en una primera fase, existía un espacio mixto donde se confundían las actividades portuarias y las urbanas en una perfecta simbiosis. Los muelles eran los únicos elementos que penetraban en el mar como obra artificial y el resto de actividades se desarrollaban en la franja litoral.

Posteriormente y a partir de los años de posguerra, se comienza a ver el área portuaria como un espacio segregado, física y funcionalmente, de la ciudad, aunque todavía se podía intuir un cierto grado de coherencia morfológica entre ambos espacios como para permitir una lectura integrada entre ellos.

Es a partir de los años sesenta cuando la segregación se hace radical. La autonomía que tiene la Junta de Obras del Puerto para ejecutar transformaciones físicas de estos espacios al margen del Ayuntamiento (incluso con la realización de edificios residenciales dentro de la jurisdicción portuaria), la penetración que se hace del mar con grandes superficies y las exigencias de control de acceso a estas instalaciones, tanto de carácter aduanero como de seguridad; hacen que el espacio portuario se construya al margen y con independencia de la ciudad. Aparecen vallas de obra construida que impiden la visión del recinto y coetáneamente una cintura viaria de acceso restringido que envuelve todo este ámbito.

Pero la transformación funcional de la que hablamos ha provocado, como hemos dicho, espacios internos sin un uso direc-

to. Y son precisamente estas superficies las que ofrecen hoy en día mayores posibilidades de intervención puesto que son las áreas desplazadas de utilización por el nuevo sistema de containerización.

Básicamente son dos los sectores que quedan en condiciones para producir en ellos una intervención urbanística: el comprendido entre el muelle de León y Castillo y el muelle de Ribera Norte, y el comprendido entre este último y la Playa de las Alcaravaneras.

En realidad se trata de áreas muy fragmentadas, construidas en parte o, como ya se ha mencionado, utilizadas como soporte de elementos de comunicación viaria de conexión urbana y territorial, pero que se han convertido de manera muy rápida, y siguiendo la tendencia, en "áreas de oportunidad".

La propia Autoridad Portuaria ya ha propuesto la reutilización de parte de ellas, a través de un Plan Especial, para la localización de un Centro Mundial de Comercio (un World Trade Center) con ventajas fiscales en su utilización, pero que simultáneamente supone una importante operación financiera e inmobiliaria que se realizaría al margen del municipio; aunque el propio municipio, tímidamente, haya dado la bienvenida a la iniciativa.

El problema estriba en que mientras estas y otras iniciativas se producen (aún no consolidadas por falta de capital inversor y soportes legales) la ciudad carece de un proyecto urbano capaz de incorporar ese trozo de ciudad. En primer lugar porque existe una cierta apatía e incapacidad político-municipal para contemplar proyectos de largo alcance, pero, en segundo lugar, porque tampoco se detecta socialmente que este problema sea un tema colectivo.

El tema de la recualificación de las partes deterioradas de la ciudad y la idea de una nueva imagen urbana globalizadora y unitaria, está lejos de ser una cuestión importante para ciudadanía. Se está más

preocupado por los problemas de simple crecimiento (especulación inmobiliaria) o de carácter comercial (localización de grandes superficies comerciales de bienes de consumo), debido, entre otras cuestiones, al carácter marcadamente de servicios que tiene la estructura económica urbana.

Sin embargo, conviene llamar la atención sobre algunos aspectos, sobre las condiciones concretas de una supuesta intervención urbanística en estas áreas que, evidentemente, pueden resultar complejas y que indudablemente pasan por la realización de diversos estudios que hagan viable y creíble la propuesta, pero que entendemos como mínimos si lo que se pretende es un resultado general satisfactorio y que podemos resumir en los siguientes puntos:

- Establecimiento en términos funcionales de una nueva relación ciudad-puerto.

- Papel a desempeñar por estas áreas en la futura estructura urbana general.

- Oportunidad de erigirse o no en áreas de nueva centralidad.

- Escala de la intervención en términos cuantitativos.

- Características morfológicas y arquitectónicas de la intervención.

- Estudio y resolución de problemas de tráfico generados por el nuevo puerto y revisión crítica del sistema viario actual en función de su actitud como elemento integrado en el tejido urbano y no como elemento de barrera y frontera entre la ciudad y el mar.

- Futuro a desempeñar por otras instalaciones portuarias ligadas al área de defensa que ocupan una posición estratégica en uno de los grandes ejes comerciales de la ciudad y en un punto importante del litoral.

- Estudio general del frente marítimo de la ciudad desde la perspectiva de gran espacio libre que puede implicar un nuevo orden urbano y donde convivan y puedan convivir viejas y nuevas actividades relacionadas con la utilización del tiempo libre, el deporte, el paisaje y otros usos vincula-

dos a la residencia, los servicios y los grandes equipamientos urbanos.

-Coordinación entre los distintos agentes públicos y privados para producir una gestión eficaz que impida disfuncionalidades entre distintas áreas urbanísticas competenciales.

En general, se trata de una operación compleja que contempla una parte privile-

giada de la ciudad, su frente marítimo, y la reorganización funcional y morfológica que ello comporta. Es, efectivamente, una oportunidad, pero no para aprovecharla con fines particulares (por muy "públicos" que aparenten ser) ni para olvidarse de que detrás está la ciudad que es de todos.

---

## NOTAS

- 1 Este artículo fue presentado en el curso de invierno titulado "Puertos y Ciudades Portuarias en España", celebrado en febrero de 1994 en la Facultad de Geografía e Historia de esta Universidad.
- 2 FRANCESCO INDOVINA. "La città occasionale" FRANCO ANGELI. Edit. Milano 1993.