

XVIII
COLOQUIO DE HISTORIA
CANARIO-AMERICANA

(2008)

Coordinación
Francisco Morales Padrón



Las Palmas de Gran Canaria, 2010

CABILDO DE GRAN CANARIA

Presidente

José Miguel Pérez García

Consejera de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural

Luz Caballero Rodríguez

Directora General de Cultura

Rosa María Quintana Domínguez

Director General de Patrimonio Histórico y Cultural

Ernesto Martín Rodríguez

CASA DE COLÓN

Directora

Elena Acosta Guerrero

© CABILDO DE GRAN CANARIA

1ª edición, 2010

Coordinación editorial: Isabel Grimaldi Peña

Departamento de Ediciones de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural del
Cabildo de Gran Canaria

Diseño cubierta: Montse Ruiz

ISBN: 978-84-8103-615-2

Depósito legal: GC 379-2010

Imprime: Compobell, S.L.

Maquetación y PDF: Canarias7 Digital SL

Colabora:



Gobierno de Canarias

Consejería de Educación,
Universidades, Cultura y Deportes

Viceconsejería de Cultura y Deportes

XVIII COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO-AMERICANA

Coordinador general

Dr. Francisco Morales Padrón

Comité Científico

Dr. Luis Alberto Anaya Hernández
Dr. Antonio de Béthencourt Massieu
Dr. Alberto Darías Príncipe
Dra. Josefina Domínguez Mujica
Dr. Francisco Fajardo Spínola
Dr. Alberto Galván Tudela
Dra. Luz Marina García Herrera
Dr. Manuel Hernández González
Dra. María de los Reyes Hernández Socorro
Dr. Santiago de Luxán Meléndez
Dr. Ernesto Martín Rodríguez
Dra. María Luisa Monteiro Quintana
Dra. María Eugenia Monzón Perdomo
Dr. Juan Francisco Navarro Mederos
Dra. Teresa Noreña Salto
Dr. Francisco Quintana Navarro
Dr. Miguel Suárez Bosa
Dr. Vicente Suárez Grimón
Dr. Antonio Tejera Gaspar
Dra. Elisa Torres Santana

Secretaria General

Dña. Elena Acosta Guerrero

Secretaría Técnica

Mayte Ortega Cruz
Ángeles Pérez Reyes
Dunia Ramos Colomo
Marta Rodríguez Padilla

Organización

Casa de Colón

LA VISIÓN DE GRAN CANARIA EN *CANARY ISLAND ADVENTURE. A YOUNG FAMILY'S QUEST FOR THE SIMPLE LIFE* (1956), DE RICHARD WALTER.....602
M^a Isabel González Cruz

APORTACIONES AL PANORAMA ARTÍSTICO EN GRAN CANARIA A TRAVÉS DE LAS FUNDACIONES CONVENTUALES MASCULINAS EXTINTAS. DOCUMENTOS Y NOTICIAS PARA SU HISTORIA.....615
Rafael Rodríguez y Rodríguez - Matos
Ana Rosa Barry Gómez

HISTORIA ECONÓMICA

TRIGO, CEBADA Y MILLO. SU PRECIO EN LA VILLA DE AGÜIMES DURANTE EL SIGLO XVII.....634
Jesús Emiliano Rodríguez Calleja
M^a Mesalina Rodríguez Sánchez

LOS NAVÍOS DE LA PERMISIÓN CANARIA A INDIAS, 1720-1779 (II): DERECHOS FISCALES DE EXPORTACIÓN657
Sergio Solbes Ferri

EL FANAL DE TARIFA: COMPETENCIA DEL CONSULADO GADITANO. LA APORTACIÓN CANARIA A SU MANTENIMIENTO.....672
María Magdalena Guerrero Cano

LA MADERA COMO EJE COMERCIAL ENTRE AMÉRICA DEL NORTE Y CANARIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....685
Ramón Álvarez Arvelo

FISONOMÍA Y DINÁMICA DEL EMPRESARIADO CANARIO EN CUBA695
María Caridad Pacheco González
Alfredo Martín Fádragas

GEOGRAFÍA

DISTRIBUCIÓN DE ALGUNOS HONGOS HIPOGEOS EN LA ISLA DE GRAN CANARIA707
Vicente José Escobio García
Daniel Becerra Romero
Soraya Jorge Godoy
María del Carmen Matos Carrodeaguas

ESTUDIO DE LAS AGUAS SUPERFICIALES DISCONTINUAS EN CANARIAS DURANTE EL SIGLO XX (SOLICITUDES DE APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS ESTACIONALES EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO BAJO LA LEY DE 1879 HASTA 1959)718
Pedro Luis Díaz Cruz

ASPECTOS EN EL DESARROLLO DIFERENCIADO DE LOS ESPACIOS INSULARES MACARONÉSICOS732
Francisco José Sánchez la O
Antonio Santana Santana

LA SEGREGACIÓN SOCIAL DEL ESPACIO DE LA CIUDAD EN EL SIGLO XIX: LA DEMANDA DE VIVIENDA EN CUEVAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA748
Josefina Domínguez Mujica
Ramón F. Díaz Hernández

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES RECIENTES EN FUENCALIENTE DE LA PALMA, EN EL TRÁNSITO DE LA AGRICULTURA AL TURISMO.....	767
Carlos Santiago Martín Fernández	
Juan Israel García Cruz	
Rafael José González González	
Ricardo Martín Díaz	
¿SUBPRODUCTOS O RESIDUOS DE LA CADENA AGROALIMENTARIA EN CANARIAS?.....	782
Irène Dupuis	
 <i>LOS PUERTOS ATLÁNTICOS EN LA HISTORIA</i>	
EL COMERCIO Y LAS RUTAS DEL ATLÁNTICO: EL PUERTO DE LA GUAIRA (SIGLOS XIX Y XX)	797
Catalina Banko	
EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS Y LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LA CIUDAD	809
Natalia Gara Solé Hernández	
DEL MAR A LA TIERRA. LA INVERSIÓN INMOBILIARIA DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (1928-1960).....	821
Daniel Castillo Hidalgo	
TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE DE LA ISLETA	831
Rosario Alemán Hernández	
EL LIBRO DIARIO DE LA JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y LAS PALMAS, 1907-1908	858
Candelaria Castro Pérez	
Mercedes Calvo Cruz	
Sonia Granado Suárez	
IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE LAS PALMAS	878
Ginés de Rus Mendoza	
Manuela González Serrano	
Beatriz Tovar de la Fe	
HAMBURGO – UN EMPORIO ATLÁNTICO EN EUROPA CENTRAL (SIGLOS XV-XXI).....	888
Klaus Weber	
PUERTOS Y ESPACIOS DE EXCLUSIÓN:EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.....	903
Luz Marina García Herrera	
Carmen Rosa Delgado Acosta	
Carmen Gloria Calero Martín	
PUERTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS RENOVADOS: EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	914
Mª del Carmen Díaz Rodríguez	
Luz Marina García Herrera	
Alejandro Armas Díaz	
EL PUERTO DEL ARRECIFE: 606 AÑOS MIRANDO AL ATLÁNTICO	923
Marcial Alexis Falero Lemes	
Antonio Montelongo Franquiz	
EL DESARROLLO PORTUARIO EN LA GOMERA: OTRA ESTRATEGIA DE SUSTRACCIÓN DE BENEFICIOS	930
Luis M. Jerez Darías	

PUERTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS RENOVADOS: EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

M^a del Carmen Díaz Rodríguez

Luz Marina García Herrera

Alejandro Armas Díaz

PRESENTACIÓN

Los puertos y su entorno inmediato son un elemento central en el desarrollo urbano, así como en la imagen de las ciudades costeras. En un contexto insular como el canario, tales infraestructuras constituyen por sus notables dimensiones un referente obligado en el trazado y diseño urbano de sus principales ciudades.

En general, las áreas portuarias y sus espacios colindantes han sido siempre objeto de proyectos y obras diversas que, al tiempo que atienden las necesidades de transformación de los diferentes servicios portuarios, modifican el aspecto urbano del frente marítimo y, por extensión, el paisaje litoral de la ciudad. El presente análisis pretende examinar y valorar los cambios que desde comienzos de la década de 1990 experimenta la fachada marítima y el espacio portuario de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife; un proceso transformador que abre la ciudad al mar y a su zona portuaria con diversas operaciones que renuevan por completo la apariencia del litoral santacrucero.

En la justificación de unas intervenciones de tan hondo calado se puede afirmar que la “revitalización” es el concepto estrella. En el caso de las ciudades portuarias, la relación espacial entre ciudad y puerto se altera con la introducción de usos distintos a los tradicionales y con nuevas arquitecturas y equipamientos. Cambia también con ellos el perfil de los usuarios, entre los que dominan las clases medias y altas que se benefician de las recientes dotaciones y de la extensión de la ciudad hacia el mar.

En definitiva, se trata de analizar, en el contexto de la reestructuración económica global que experimentan las ciudades en el último tercio del siglo XX, las transformaciones que recientemente se han producido, están ejecutándose o en proyecto en el espacio portuario de Santa Cruz de Tenerife, así como en las áreas próximas o funcionalmente vinculadas al puerto y, en general, en el frente marítimo de la ciudad.

NUEVAS RELACIONES CIUDAD-PUERTO Y NUEVA PUESTA EN VALOR DEL FRENTE COSTERO

En las últimas décadas del siglo XX, las relaciones ciudad-puerto o, con más precisión, las relaciones ciudad-zonas portuarias y ribereñas se caracterizan, tras una etapa de aislamiento y separación, por una tendencia al acercamiento y la integración (Casariego 1999, Sánchez Pavón 2003). Esta tendencia, que constituye hasta ahora el último episodio de las relaciones ciudad-puerto, es un fenómeno generalizado y transnacional que surge a raíz de la extensión de las políticas neoliberales y su plasmación en la competencia interurbana y en las actuaciones públicas de los gobiernos nacionales y locales basadas en la eficiencia económica y en la promoción interna y externa de sus realizaciones. La interacción de tales factores

explica que distintas ciudades afronten durante la segunda mitad del siglo XX la renovación de sus áreas portuarias y costeras, pues se extiende la idea de que un borde costero renovado equivale, entre otras cosas, a competitividad urbana (Talensnik y Gutiérrez 2002). Los ejemplos son ya numerosos¹ en América, Europa, Asia o Australia (Magrinyá y Maza 2005) y, cómo no, tal práctica transformadora se generaliza en las ciudades portuarias españolas a partir de 1980 con los primeros Ayuntamientos democráticos. De este modo, los modelos de Barcelona, Bilbao, Santander... han sido imitados, de una u otra forma, por otras ciudades portuarias, incluidas las de tipo medio, como las insulares de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Muchas investigaciones argumentan que cada cambio en los frentes costeros urbanos se puede asociar a una nueva ronda de acumulación del capital basada en la exploración de nuevas oportunidades para invertir. Por tanto, los procesos de transformación de las zonas portuarias y ribereñas se interpretan como un resultado de la reestructuración económica global y de los cambios que esta introduce en la relación entre ciudad-puerto (Schubert 2007, 102). En esa línea explicativa se sostiene que la intervención sobre los espacios portuarios y costeros es una clara oportunidad para poner en valor extensas superficies urbanas previamente degradadas, que ocupan una posición más o menos central en el contexto urbano. Es sabido que la pérdida de las funciones industriales y el retroceso de otras actividades portuarias conducen a la proliferación de instalaciones abandonadas, infraestructuras inutilizadas y amplias superficies litorales en desuso que pueden ser reutilizadas tras su revalorización. La regeneración del espacio portuario y del frente urbano constituye, por tanto, una estrategia de revitalización que permite introducir en las áreas liberadas de antiguas fábricas, almacenes, depósitos y, en general, de las actividades económicas residuales o molestas, además de nuevos usos comerciales, turísticos, deportivos, de ocio o culturales, grandes posibilidades de desarrollo inmobiliario y la creación, en definitiva, de nuevas áreas centrales (García y Díaz 2002; Magrinyá y Maza 2005).

Es destacable el hecho de que aunque las ciudades emprenden la renovación de formas diferentes, con intervenciones y gestiones acordes con la situación política, económica y social de cada urbe, en cambio el resultado final es semejante, pues responde a estándares internacionales ya ensayados (Talensnik y Gutiérrez 2002). De hecho, se imitan esquemas o modelos de real o imaginario éxito y de ahí que se repitan las mismas o parecidas imágenes de promoción, apoyadas con frecuencia en el uso de la arquitectura posmoderna (auditorios, museos, hoteles, centros comerciales, grandes torres cerca del mar...).

Ahora bien, lo importante es que la réplica va mucho más allá de la mera apariencia. La transformación de la relación ciudad-puerto incorpora dos procesos básicos y simultáneos: la reorganización espacial y la reimaginación de la ciudad (Armas 2007), propiciada por su cambio de imagen. Lo que no implica que se consiga reforzar la identidad urbana, ni la identificación de los ciudadanos con unos espacios diseñados a partir de soluciones tipológicas globales. En cambio, las nuevas formas sí que encierran, tras unos determinados objetivos comunes, otros procesos y tendencias que se reproducen en ciudades distantes y de contextos sociales diferentes. Entre los más extendidos destacan: “la concentración de usos terciarios, el refuerzo y ampliación del área urbana destinada a los negocios, la elitización social, la rehabilitación de edificios degradados y la revalorización financiera basada en operaciones de gran riesgo” (Casariego 1999, 104).

Las operaciones renovadoras consiguen una cierta legitimación y consenso social mediante la extendida estrategia de introducir propuestas que tienen por finalidad mejorar el espacio

público existente a través de su saneamiento o bien la creación de nuevo espacio de tales características.

En Santa Cruz, la transformación urbana de su litoral se sustenta en un doble ámbito espacial: por un lado, en el sector de El Cabo y Los Llanos, situado al sur del núcleo fundacional, donde desde comienzos de la década de 1990 ha surgido un nuevo centro urbano sobre una parte importante de los terrenos anteriormente ocupados por barrios populares, por la refinería de petróleo y por otros usos industriales molestos para la ciudad, y cuyo proceso de cambio, aún en curso pero muy avanzado, ha sido analizado en un trabajo previo (García y Díaz 2002). Por otro, el frente litoral ocupado por las instalaciones portuarias propiamente dichas que están en contacto de forma discontinua con la ciudad a lo largo de más de 10 km. La dársena de Los Llanos y el “Muelle de Enlace”, al pie de la Plaza de España, y la dársena norte, en contacto con el barrio de San Andrés y la playa de Las Teresitas, son sus dos extremos de referencia.

EL PROYECTO PUERTO-CIUDAD DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

El inicio de la compleja operación de renovación del frente costero de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife se remonta a octubre de 1991, cuando el gobierno del Ayuntamiento de la ciudad y la Autoridad Portuaria firmaron un primer protocolo en el que se enumeraban los problemas a tratar y los objetivos a alcanzar.

Las primeras actuaciones centradas en El Cabo-Los Llanos —con una clara vocación urbana ya que refuerzan la función residencial del casco urbano, a la vez que la comercial, administrativa y ocio-cultural— se materializan en un nuevo tejido urbano apoyado en la construcción de la vía de penetración sur a la ciudad (actual Avda. de la Constitución) y donde se levantan el parque marítimo César Manrique, el parque urbano El Palmetum y algunos de los edificios “escenario de modernidad” como el recinto ferial, el auditorio y otras edificaciones de nueva arquitectura de carácter privado o público (torres gemelas, centros comerciales, hoteles y sedes de la Administración local y autonómica).

La reconversión ciudad-puerto, pero también puerto-puerto, se sostiene en otras muchas acciones ligadas entre sí y que afectan a amplias zonas del área de servicio del puerto, como son los aparcamientos subterráneos de la Plaza de España, la remodelación de los accesos y la repavimentación de las avenidas Marítima y de Anaga (Memoria Informativa del Plan Especial del Puerto 2007, 3). (Figura 1).

El proyecto contempla intervenciones a lo largo de todo el litoral, desde la dársena de Los Llanos —que deberá sustituir su función de muelle de contenedores por otra acorde con su posición central entre El Cabo-Los Llanos y la Plaza de España— hasta la dársena norte —que diversificará su función pesquera e industrial, incorporando un puerto deportivo o incluso un hotel que acompañen al centro de investigación (Instituto Oceanográfico) ya existente—.

Por tanto, se procede a una reconversión parcial o total de los usos actuales. La Memoria distingue las siguientes tres áreas funcionales:

- a) Los ámbitos que mantienen su consideración de espacios destinados a actividades portuarias, debiendo distinguirse entre los industriales, los de pasaje y los que acogen usos compatibles con la ciudad.²

- b) Los que, con carácter temporal, deben mantener sus funciones portuarias, al menos hasta la puesta en funcionamiento del puerto de Granadilla, para reconvertirse posteriormente en usos de carácter urbano total o parcial.³
- c) Los ámbitos que deben reconvertirse para usos urbanos desde la propia revisión del planeamiento.⁴



Figura 1. Sectores del litoral de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en transformación.

Fuente: Asociación Internationale Villes et Ports (AIVP): "Santa Cruz de Tenerife: 10 km. para una recomposición ciudad-puerto". Elaboración propia.

La operación de reciclaje de superficies y la "refuncionalización" ya realizada, en marcha y en proyecto, define muy bien el carácter recreativo-turístico-cultural de la transformación urbana que se lleva a cabo en el antiguo espacio portuario y en el borde marítimo de la ciudad.

Las operaciones previstas tienen dimensiones espaciales y económicas ambiciosas, que se justifican porque con la reforma se pretende, entre otros objetivos, "mejorar la integración del Puerto y la Ciudad, en primer lugar articulando y ordenando aquellos espacios que por su localización y características permiten una mayor apertura de la ciudad, tanto hacia el mar como hacia el propio puerto; y en segundo lugar minimizando los impactos que se deriven de la actividad portuaria, tales como los producidos por el tráfico pesado, o el impacto visual de las distintas instalaciones" (Memoria Informativa del Plan Especial 2007, 16).

Ahora bien, sin duda en este sector del litoral el "proyecto estelar" es el "Muelle de Enlace" (17,38 ha) que cuenta con un Plan especial⁵ para el cual la Autoridad Portuaria convocó en 1997 un concurso internacional de ideas, de carácter restringido a cinco equipos, para el mejor uso de este espacio y de las zonas adyacentes (unos 100.000 metros cuadrados). El proyecto debía traducir la idea central de conseguir la interpenetración de la ciudad y el mar, empeño que la Memoria Informativa del Plan Especial recoge al recordar la ubicación del Muelle de Enlace y su carácter de hito a la entrada de la ciudad. La propuesta ganadora, del estudio de arquitectos suizo Herzog & Meuron, "ordena el frente marítimo en el tramo comprendido entre la desembocadura del Barranco de Santos y la actual Estación Marítima, ... resaltando la nueva visión de la zona... como centro neurálgico de la Ciudad..." (Memoria Informativa del Plan Especial 2007, 25).

El proyecto ganador contempla, como requisito del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad (pendiente de aprobación en febrero de 2007), la inexistencia de “barreras visuales que impidan las vistas desde la ciudad hacia el mar y... el objetivo último de integración Puerto-Ciudad” (Memoria Informativa del Plan Especial 2007, 24).

El espacio resultante estaría finalmente dotado con los usos típicos de este tipo de intervenciones en el frente costero, detallados previamente. En este caso el contexto local se identifica por la escala de la intervención y por el mantenimiento de destacados referentes espaciales de carácter institucional (Cabildo Insular, edificio de Correos), públicos (Plaza de España y de La Candelaria, así como la alameda del Duque de Santa Elena) o privados (edificios de la Avenida Marítima) que actúan de testigos de la fachada costera de este tramo de la ciudad de Santa Cruz. En consecuencia, los elementos urbanos previos, fruto del desarrollo histórico, se inscriben en un escenario en construcción que se apoya en un nuevo frente de agua que, después de casi cinco décadas, se recupera aunque con unas características radicalmente diferentes a las originales.⁶

El primer tramo reordenado del contacto ciudad-puerto se inauguró oficialmente el 24 de julio de 2008, aunque con algunas obras pendientes (parking, restaurantes...) y con algunas atracciones (murallas del Castillo de San Cristóbal) no abiertas al público. Se estrenó la ampliación de la Plaza de España, cuyo componente más espectacular es el lago central y el géiser de agua. Estos elementos forman parte de la gran plaza de nueva creación entre la actual torre de los Caídos, el bar Atlántico y la alameda del Duque de Santa Elena. Asimismo, el “gran parque”⁷ se divide en otras cuatro zonas de esparcimiento: una nueva plaza frente al Cabildo, la propia Plaza de España, la de Candelaria y la Alameda (*El Día* 2004).

Con lo ejecutado y lo previsto, la ciudad mirará de nuevo al mar. Habría que recordar en este sentido, sobre todo para las generaciones más jóvenes, que antes del crecimiento de las infraestructuras portuarias y de su segregación del medio urbano —antes, en definitiva, del distanciamiento entre la ciudad y su puerto—, en Santa Cruz el paseo al borde del mar o por los muelles transitables, así como la práctica de la pesca, eran actividades comunes entre los vecinos de este y otros sectores de la ciudad que para ello solo debían acercarse al paseo litoral situado al pie del Cabildo y de la Plaza de España, es decir, a espacios públicos de disfrute colectivo y mixto. Por entonces, el contacto ciudad-puerto-mar era una realidad, que ahora se reconquista bajo las normas o esquemas que imprime la posmodernidad y que no siempre garantizan por igual su libre uso y deleite por parte de todos los ciudadanos.

REFLEXIONES FINALES AL HILO DE LAS ACTUACIONES EJECUTADAS Y PREVISTAS

Situado el contexto en el que se produce el cambio de las relaciones ciudad-puerto-frente de agua y descrita someramente cómo se materializa dicha transformación en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, queda para terminar el apunte de algunas reflexiones sobre las consecuencias de las actuaciones emprendidas y previstas. Se trata de un primer balance que intenta establecer las conexiones entre los procesos globales y los efectos en sus concreciones locales.

Una de las primeras cuestiones que hay que introducir en la reflexión para su debate es el papel que desempeñan las autoridades en estos procesos. No es un tema de fácil respuesta, pues depende mucho de las políticas adoptadas por los diversos gobiernos locales y por las propias autoridades portuarias, pero es evidente que se trata de un aspecto clave en cualquier investigación, dada la capacidad de acción y el alcance espacial, económico y social que

tienen las decisiones de los gestores públicos en la estructura urbana. Dentro del marco de “rentabilidad” que rige la acción pública durante las últimas décadas, los ciudadanos demandan información, transparencia y respeto por los principios democráticos. La bondad de las acciones debe medirse no solo por los resultados formales, funcionales, e incluso económicos que se consigan, sino también por el cómo se produce la toma de decisiones y su repercusión en los diferentes colectivos ciudadanos. En este sentido, parece que “la participación de los ciudadanos para decidir los futuros escenarios urbanos ha terminado por ser considerada por los tecnócratas, y buena parte de los políticos, como un hecho molesto” (Díaz Orueta 2006, 46).

Una de las objeciones más serias esgrimidas sobre el resultado último de estas intervenciones es la creciente confusión entre la creación de espacios públicos y espacios colectivos (Magrinyá y Maza 2005), puesto que efectivamente no se trata de lo mismo. La reconversión del puerto en ciudad, la renovación y mejora de los espacios urbanos litorales y todas las acciones que afectan a los espacios portuarios, peri-portuarios o vinculados al puerto, implican reemplazar las actividades tradicionales por nuevos usos terciarios o residenciales (Domínguez Roca 2006). Ahora bien, la mezcla de actividades no implica un uso socialmente mixto de los espacios. El frente de la Plaza de España se diseña con usos que, en su mayoría, son socialmente excluyentes, pues exceptuando las plazas y paseos, los restantes como son la marina deportiva para embarcaciones de recreo, el hotel previsto junto al edificio del Cabildo Insular o los demás establecimientos comerciales y de recreación proyectados son espacios colectivos controlados por operadores privados.

Así pues, las propuestas de reforma urbana de los espacios portuarios y litorales, y en general en todo el tejido urbano, tienden cada vez más a prestar una creciente atención al aspecto físico de la ciudad, a la generación de escenarios urbanos con una función basada en el consumo de propios y extraños, y al debilitamiento de los espacios públicos en el sentido auténtico del término y con todas sus consecuencias. En definitiva, el nuevo “modelo urbano” que se aplica como un manual del “buen hacer” en las ciudades (Díaz Orueta 2006, 46) conlleva una homogeneización física y funcional, un creciente debilitamiento de los espacios públicos y, lo más importante, la desatención de las cuestiones sociales.

BIBLIOGRAFÍA

- ARMAS DÍAZ, Alejandro: “En torno a la mercadotecnia urbana: reorganización y reimaginación de la ciudad”, *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. XII, núm. 712, 2007. Disponible: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-712.htm>.
- ASOCIACIÓN INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (AIVP): “Santa Cruz de Tenerife: 10 km. para una recomposición ciudad-puerto”, lunes 25 de mayo de 2008, Disponible en: http://www.aivp.org/article2123_spanish.html
- AUTORIDAD PORTUARIA DE S/C de Tenerife: Memoria de Información del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en tramitación. 2007. Disponible en: http://www.puertosdetenerife.org/Portal.aspx?p_ObjId=4647&p_POBJId=4628&VerDet=true
- AUTORIDAD PORTUARIA DE S/C de Tenerife. Gabinete de prensa. 2008. Proyecto Puerto-Ciudad. Disponible en <http://www.mgar.net/pciudad.htm>
- CASARIEGO, Joaquín et al.: “*Waterfronts de nuevo: transformaciones en los frentes urbanos de agua*”, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 1999.
- DÍAZ ORUETA, Fernando: “Globalización, espacio urbano y fragmentación social. Los muros de la ciudad”, en PONCE HERRERO, Gabino (ed.): *La ciudad fragmentada. Nuevas Formas de hábitat*, publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante, 2006, pp. 43-63.
- DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J.: “Contenedores y turistas: reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XXI”, *Revista Geografía, Espacio y Sociedad*, vol. 1, núm. 1, 2006. Disponible en <http://ulpgc.es/ges/index.php>
- EL DÍA: “Un parque con la extensión del García Sanabria rodeará la Plaza de España”, 23 de febrero de 2003.
- EL DÍA: “Herzog y De Meuron entregan el proyecto de la Plaza de España”, 3 de enero de 2004.
- EL DÍA: “De plaza a parque”, 7 de octubre de 2007. Disponible en <http://www.eldia.es/2006-10-07/santacruz/santacruz0prn.htm>
- EL DÍA: “La Plaza de España se inaugura hoy sin parking ni servicios de restauración”, 24 de julio de 2008. Disponible en <http://www.eldia.es:80/2008-07-24/tenerife/tenerife3.htm>
- GARCÍA, Luz Marina y DÍAZ, M^a del Carmen: “Renovación urbana y nueva centralidad en Santa Cruz de Tenerife”, en PUMARES, Pablo et al. (coord.): *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*, Universidad de Almería, 2002, pp. 515-526.
- GARCÍA, Luz Marina y SABATÉ, Fernando: “Megaproyectos, Reorganización Territorial y Participación Ciudadana: El Proyecto de Puerto Industrial en Granadilla (Tenerife, Canarias)”, *Actas del XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Casa de Colón, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.
- LA OPINIÓN: “El Puerto de Santa Cruz planifica su crecimiento futuro”, 27 de febrero de 2008. Disponible en http://www.laopinion.es/secciones/noticia.jsp?pRef=3057_2_130722_Tenerife-puerto-Santa-Cruz-planifica-crecimiento-futuro
- MAGRINYÁ, Francesc y MAZA, Gaspar: “Tinglados de Bar-cel-ona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)”, *Geo Crítica Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, vol. IX, núm. 193, 2005. Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>
- SÁNCHEZ PAVÓN, Bernando: “El futuro de las relaciones puerto-ciudad”, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidade da Coruña, documento 6/2003. Disponible en <http://www.udc.es/iuem>

SCHUBERT, Dirk: “¿Un nuevo ciclo? La ciudad portuaria de Hamburgo y la transformación de zonas portuarias y costeras”, SÁINZ GUERRA, José Luis (coord.): *La remodelación de la ciudad Europea*, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, 2007, pp. 99-113.

TALESNIK, Daniel y GUTIÉRREZ, Alejandro: “Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar”, *Eure*, Santiago de Chile, vol. 28, núm 84, 2002. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400002&lng=es&nrm=iso

TOBAL CONESA, Cristófol: “Nuevas perspectivas en la Geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad”, *Biblio 3w. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, núm. 24, 1997. Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/b3w-24.htm>

NOTAS

- ¹ Así como los estudios de caso. Véanse las referencias bibliográficas en Tobal Conesa (1997) y los volúmenes monográficos de *Geoforum* vol. 20, núm. 20 de 1989 y de *Urban Studies* (sobre competitividad urbana), vol. 36, núms. 5/6, de 1999.
- ² Muelle de Enlace y Dársena de Anaga-Muelle Norte (puerto de pasajeros); El Bufadero-Dársena del Este (puerto comercial-industrial); Cueva Bermeja (puerto comercial-industrial).
- ³ Dársena de Los Llanos y La Hondura (puerto industrial, mientras sea necesaria su permanencia).
- ⁴ Palmetum-Parque Marítimo-Auditorio; Muelle de Enlace (espacios de la Marina, Plataforma de Espectáculos y ampliación de la Plaza de España); equipamientos náuticos de Anaga y área deportiva y docente La Alegría; Litoral de Valleseco y de San Andrés.
- ⁵ El Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el 20 de enero de 2006, acordó aprobar definitivamente el proyecto del Plan Especial del Muelle de Enlace (Memoria Informativa del Plan Especial del Puerto 2007, 31).
- ⁶ El ex presidente del Gobierno de Canarias, D. Adán Martín, destacó que se trata de “un proyecto histórico que se convertirá en la plaza de los próximos siglos, al guardar los elementos que poseen los espacios públicos que han desafiado el paso del tiempo: belleza, funcionalidad y los materiales precisos” (*El Día* 23/02/2003).
- ⁷ El presidente del Cabildo de Tenerife, D. Ricardo Melchior, hace una interpretación más allá de lo formal de la modificación del conjunto Plaza de España, plaza de la Candelaria y de la Alameda, señalando que “la actuación [...], casi de las mismas proporciones que el parque García Sanabria, lo cual demuestra su importancia, será otro parque a la entrada de Santa Cruz” (*El Día* 07/10/2007).