

Exploraciones
EX6

EDICIÓN DIRIGIDA POR
Joaquín Casariego Ramírez Pablo Ley Bosch

Las áreas comerciales complejas

ENSAYOS PARA EL MUNICIPIO DE AGÜIMES EN GRAN CANARIA

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE AGÜIMES

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE LAS PALMAS
DEPARTAMENTO DE ARTE, CIUDAD Y TERRITORIO. SECCIÓN DE URBANISMO

Profesores responsables de la asignatura Urbanística III (4º Curso) y directores de la presente edición

Joaquín Casariego Ramírez

Catedrático de Urbanismo de la ETSA de Las Palmas

Pablo Ley Bosch

Profesor de Urbanismo de la ETSA de Las Palmas

EDITOR

Joaquín Casariego Ramírez - Pablo Ley Bosch

© COPYRIGHT TEXTOS PRINCIPALES

Joaquín Casariego Ramírez - Pablo Ley Bosch - Gonzalo Díaz Meneses - Pedro Romera García - Arsenio Pérez Amaral

DISEÑO GRÁFICO Y PRODUCCIÓN

©Fernando Guerrero C&D, SL

RECOPIACIÓN MATERIAL DE PROYECTOS

Miriam García Torres - Acoraida Castro Gómez - Jorge Marrero González

IMPRESIÓN

Gráficas Zamudio Printek SAL

© 2006 TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

ISBN 84-931120-9-7

DEPÓSITO LEGAL G.C. 407-2006

EXPOSICIONES

PROPUESTAS

- 14 **La conformación de un área comercial compleja: ensayos para el municipio de Agüimes**

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ PABLO LEY BOSCH

- 19 **Sin-lugares para comprar. Diversificación y desintegración del espacio comercial contemporáneo**

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ

- 27 **La producción de referentes colectivos a través del espacio comercial**

PABLO LEY BOSCH

- 34 **El ámbito sensorial y afectivo del consumidor Canario: claves para reformular las estrategias de centros comerciales**

GONZÁLO DÍAZ MENESES

- 41 **Puerto y comercio. Del espacio refugio al espacio de ocio**

PEDRO ROMERA GARCÍA

- 46 **Proycción urbanística de un área comercial compleja**

ARSENIO PÉREZ AMARAL

- 50 **Grupo 1** Elías, García y Micle

- 56 **Grupo 2** Concepción, Ruíz y Suárez

- 62 **Grupo 3** Acosta-Verona, Curbelo y Gil

- 68 **Grupo 4** Cabrera, Gómez y Rodríguez

- 74 **Grupo 5** Castro, Marrero y Medina

- 80 **Grupo 6** Martín, Martos y Monzón

- 86 **Grupo 7** Mahbubani, Moreno y Pérez

- 90 **Grupo 8** Ascanio, Fernández y Flores

- 94 **Grupo 9** Alemán, Salcedo y Santana

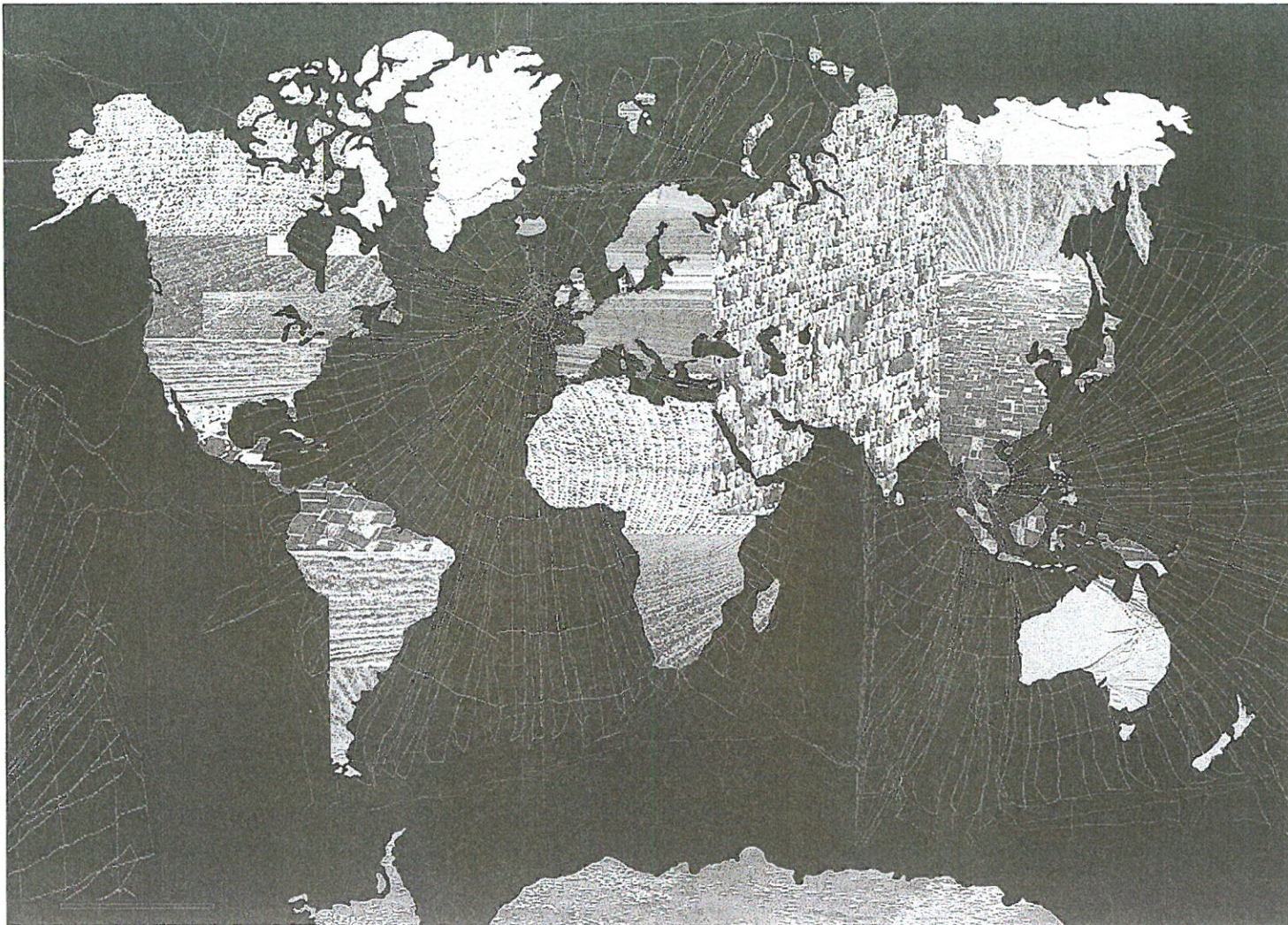
- 96 **Grupo 10** González, González y Ramos

- 98 **Grupo 11** López, Mesa y Ruíz

- 100 **Grupo 12** González, Marrero y Rodríguez

- 102 **Grupo 13** Fernández, Iglesias y Suárez

- 104 **Grupo 14** Melián, Quesada y Ramírez



Mapamundi. Autor: Jorge Carrero Segura. Señalados los puertos más importantes del mundo.

Puerto y comercio. Del espacio refugio al espacio de ocio

PEDRO ROMERA GARCÍA

El concepto y desarrollo de la ciudad portuaria lo conocemos de la historia de cada puerto como la propia historia de la civilización, como transmisión silenciosa de la misma. Su concepto se reafirma en la idea de "puerto" como vida cívica: como puerta de entrada del comercio e ideas entre un asentamiento humano ordenado y mundos más amplios, como conquista del agua. El encuentro entre tierra y mar es casi siempre el producto de varios siglos de colonización, desarrollo y reconstrucción, siendo originalmente descritos los elementos e instrumentos empleados en la teoría de la forma urbana por Ryckwert: "Templum se usa de tres modos: con referencia a la naturaleza, en el cielo; a la adivinación, sobre el suelo; y con referencia a la apariencia, bajo el suelo..."¹. Los puertos modernos son la más reciente expresión de un continuo diálogo entre las defensas del mar, ocupación y configuraciones de comercio en constante mutación.

La inflexión en el desarrollo lineal de la historia se produce en la revolución industrial, significando ésta la quiebra del mundo antiguo, y la progresiva evolución del medio, llevando aparejado la innovación de pensamiento, ciencias, artes y arquitectura, con la constante idea de progreso como punto de partida del inicio de una nueva naturaleza artificial². Era una nueva manera de entender el mundo que nos rodeaba, intervenía el hombre, la naturaleza y la máquina como símbolo de la revolución industrial. La fracción temporal de las ciudades-puerto se asientan en tres tiempos: la ciudad de la época preindustrial, la ciudad de la época industrial y la ciudad postindustrial. Cada uno de estos momentos muestra la relación entre la ciudad y el puerto, entre la ciudad y la industria, entre la sociedad y la técnica, mostrando ante todo el estado cultural del momento. En la ciudad postindustrial, como consecuencia de la crisis del petróleo en los años setenta, se produce un cambio, dejando de lado a la gran industria, y desarrollándose los sistemas de la información y el terciario. Hay un desmantelamiento progresivo de la industria pesada, liberando grandes espacios, que se transforma en pequeñas industrias ubicadas en lugares estratégicos junto a nuevas vías de comunicación.

Los nuevos puertos han sido emplazados sólo por el comercio, para la exportación de materiales primarios de lugares remotos, mientras que en los puertos tradicionales se ha vuelto a sus antiguas y ocupadas plataformas del muelle para el desarrollo de iniciativas de renovación urbana. Es una realidad el gran interés en la recuperación e integración de estos espacios portuarios inutilizados, como espacios de la vida ciudadana. Éste es un proceso iniciado a partir de los años sesenta en Europa, y de los años cincuenta en Estados Unidos. Los vacíos dejados por las nuevas situaciones de los puertos, han



Faneuil Hall Market Place, Boston.

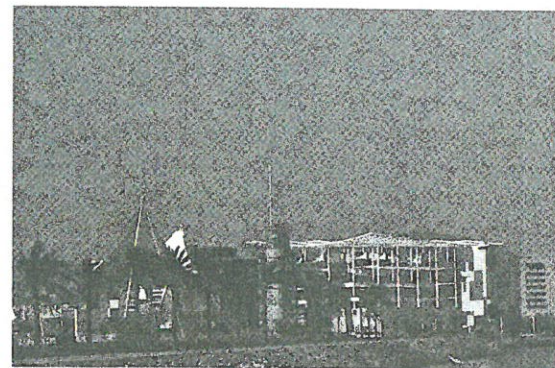


Pier 39, San Francisco.

generado procesos de reflexión entre la ciudad y el puerto, produciendo cambios en la naturaleza de ambas, resultando estratégico en la construcción del frente marítimo de la ciudad. Entre los desafíos de las metrópolis actuales con infraestructuras portuarias, se encuentran dos: por una parte, la ciudad que ha crecido según un modelo basado en la continuidad y ha absorbido dicha infraestructura, impidiendo su articulación con la misma. Por otro lado, están las infraestructuras portuarias autónomas, desconectadas de la urbe, donde el desafío es buscar elementos de vínculo y nuevas formas de intervenir sobre los mismos, siendo objeto de análisis la proliferación en todo el mundo de importantes transformaciones de grandes fragmentos urbanos, debido a la eliminación de la infraestructura portuaria al haberse convertido en obstáculos urbanos, y la implantación en los mismos de grandes superficies comerciales. En este tipo de transformaciones se genera un espacio con dimensiones suficientemente grandes, que configura un nuevo tejido de la ciudad de cierta complejidad, monopolio, superposición, aglomeración, amenidad y multiplicidad.

Este proceso se desarrolla desde el ámbito internacional hasta lo local, iniciando un viaje como el de “un nómada que viaja libremente a través de corredores estratificados del deseo y la ilusión que están latentes en la ciudad”³, pasa por similares períodos que dependen del grado de industrialización de la ciudad y del carácter estratégico del puerto, con ejemplos tan singulares en Estados Unidos como el Faneuill Hall Market Place, el Pier 39 o el Bayside Market Place. El primero está ubicado en la zona portuaria de Boston (EEUU), la apertura fue en el año 1976, siendo un centro pionero de tiendas en el waterfront de Bostón. La propuesta consistió en la recuperación de tres edificios del siglo XIX que habían sido comerciales; sin embargo, en la propuesta del Pier 39, ubicado en la bahía de San Francisco (EEUU), se produjo por la sustitución de un antiguo embarcadero convertido en centro comercial, parque de atracciones y aquarium (la apertura fue en el año 1978 como atracción turística de primer orden). En el caso del Bayside Market Place, ubicado en la zona portuaria de Miami (apertura en el año 1987), se produce por ser el destino turístico número uno y el centro con más ventas de The Rouse Company, especialista en centros “waterfront”.

Entre los ejemplos Europeos destaca el Gunwharf Quays, ubicado en el puerto de Portsmouth (Inglaterra), cuyo inicio fue en 1997 pero la apertura en el año 2001, surge producto de una combinación de retail, oficinas y viviendas en un antiguo terreno militar, donde el emplazamiento del centro comercial posee una parte cerrada y otra abierta con una plaza para mercados, ocio y eventos. En España hay numerosos ejemplos de superficies comerciales en zonas portuarias, destacando el pionero Moda Shopping Port Olimpia, ubicado en Barcelona (apertura en el año 1993), o el interesante proyecto del Maremagnum ubicado en el puerto de Barcelona y proyectado por los arquitectos Albert Viaplana & Helio Piñón con Ricard Mercadé. La apertura fue en el año 1995 en una zo-



Bayside Market Place, Miami.



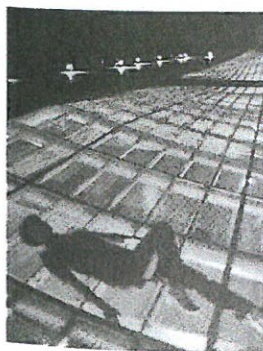
Gunwharf Quays, Portsmouth.



Maremagnum, Barcelona.

ÁFRICA	AMÉRICA DEL NORTE	AMÉRICA DEL SUR	ASIA	EUROPA	OCEANÍA					
Argelia Argel Annaba Béjaïa Skikda	Canada Bellefleur Bahwood Charlottetown Chatham Churdill	Estados Unidos Anácoras Baltimore Bellingham Boston Brenton Charleston Corpus Christi Dauin Everett Freeport Galveston Houston Jacksonville Kailama Long Beach Los Angeles Milwaukee Morgan City New Orleans New York, New Jersey Oakland Palm Beach Paspo Philadelphia/Camden Port Arthur Portland Sacramento Saint Paul San Diego San Francisco Seattle Tacoma Tampa Vancouver	Argentina Buenos Aires Bahia Blanca Comodoro Rivadavia Rosario	China Hong Kong E. Á. U. Dubai	Alemania Hamburgo Bremen/Bremerhaven Cuxhaven Duisburg Kiel Rostock	Finlandia Helsinki Kemi Kokkola Kotka Nowsaït Oulu Porï	Grecia Dionisiopolis Holanda Amsterdam Delft Rotterdam	Noruega Oslo Polonia Gdynia Sopot/Gdansk	Australia Adelaida Brisbane Darwin Fremantle Geraldton Hobart Sydney	
Costa de Marfil Abidjan	Corner Brook Dalhousie Georgetown Halifax Hamilton Montreal Mulgrave Newcastle North Sydney Pictou Prince Rupert Quebec Saint John Stephensville Summerside Sydney Thunder Bay Toronto Vancouver	Brasil Itajaï Maceió Rio Grande Salvador Santos Vitória	Filipinas Filipinas	Bélgica Antwerp Ghent Zeebrugge Oostende	Francia Bordeaux Boulogne-sur-mer Brest Caen Cherbourg Dunkerque Le Havre Lille Marseille Nantes/Saint-Nazaire Paris Rouen	Islandia Reykjavik Italia Ancona Alghero Bari Brazz Cagliari Catania Gesa Genova Gioia Tauro La Spezia Lipari Livorno Mazara Messina Monfalcone Napoli Palermo Parigi Pescara Pisa Porto Empedocle Portofino Pozzallo Ravenna Salerno Savona Trieste Ugento Venezia	Portugal Lisboa Setúbal Sines	Rumania Constanza Rusia Novorossiysk San Petersburgo Ufa/Luga Vladivostok	Nueva Zelanda Auckland Lyttelton Tauranga Timaru	
Nigeria Lagos	República Sudafricana Ciudad del Cabo Durban East London Mossel Bay Port Elizabeth Richards Bay Salisbury Bay	Chile Arica San Antonio Valparaíso	India Calcutá Jawaharlal Nehru Gujarat Pipavav Bombay	Dinamarca Aalborg Aarhus Aarhus Koldingborg	Chipre Chipre	España Barcelona Alcázar Almería Algeciras Cádiz Bilbao Cartagena Ceuta La Coruña Gijón Huelva Las Palmas Málaga Marín-Porto de S. Pedro Pasajes Tenerife Santander Sevilla Tarragona Valencia Vilagarcía	Gran Bretaña Ayr Barrow Barns Belfast Cardiff Colchester Dover Edinburgh Fleetswood Goole Greenwich Hull Immingham Ipswich Larne Liverpool Londra Llwydport Newport Plymouth Port Talbot Southampton Swansea Tottenham Wharfedale	Eslovenia Ljubljana	Serbia Belgrado Suecia Falkenberg Göteborg Halmstad Helsingborg Malmö Norrköping Örebro Västerås	Ucrania Mánipol Odesa
Uruguay Montevideo	Méjico Altamira Mazatlán Topolobampo Veracruz	Colombia Cartagena Santa Marta	Indonesia Tanjung Priok	Israel Ashdod Haifa	Japón Kebe Kawasaki Kisarazu Kitakyushu Nagoya Sakata Yokohama	Kuwait Kuwait	Melasia Bintulu Kuching Malaca Rajang	Pakistan Karachi	Singapur Singapur	Sri Lanka Colombo
Venezuela La Guaira Puerto Cabello		El Salvador Acajutla Cutzaco	Panamá Panamá	Perú Callao Chimbote Port of Ilo Iquitos Matarani Paita	Trinidad y Tobago Trinidad y Tobago	Uruguay Montevideo	Venezuela La Guaira Puerto Cabello			

Tabla de puertos del mundo. Autor: Jorge Carrero Segura.



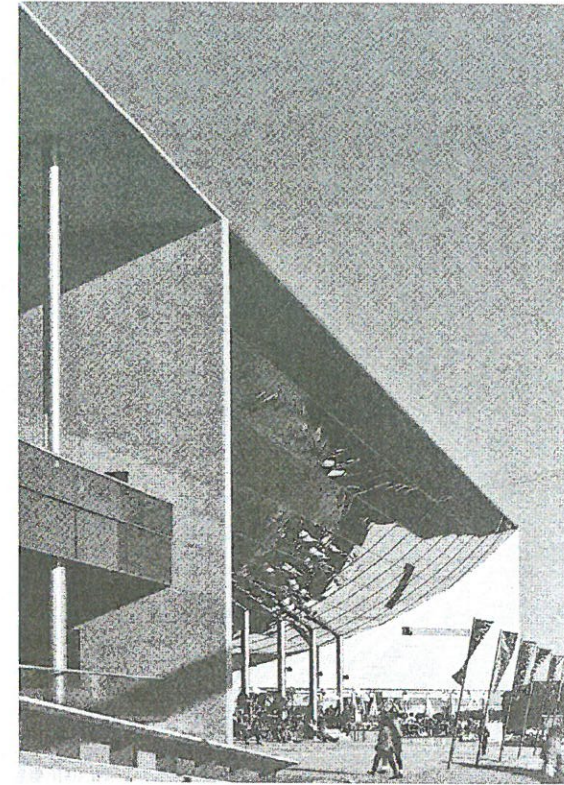
"Sonidos: El mar latente", Puerto de Onahama Japón. Taiko Shono.

na ocupada anteriormente por una industria marítima a continuación de las Ramblas. Entre los ejemplos más recientes destacan el Puerto de Ocio Getxo, ubicado en el puerto de Bilbao (el inicio de la actividad fue en el año 1998), el Puerto Marina Shopping, ubicado en Benalmádena (2000), el Panoramis, ubicado en Alicante (2000) donde produce la recuperación de una zona ocupada por industria y almacenes, ofreciendo un nuevo encuentro de la ciudad con el mar, y para finalizar, el Muelle ubicado en Las Palmas de Gran Canaria, con inicio de la actividad en el año 2003 después de la recuperación de una parte del frente marítimo asociado al intercambiador de transportes.

Todos estos ejemplos son proyectos generadores de actividad urbana que hacen evidente la comprensión de la ciudad, ya no como un hecho ligado sólo al proyecto urbano, sino como un hecho físicamente estratificado, en el que se superponen diversas actividades que producen un paisaje interiorizado de grandes recursos técnicos, donde adquieren relevancia la movilidad, la escala y la situación en la ciudad-puerto. Se disponen proyectos arquitectónicos que modelan el territorio, teniendo como argumento principal el gran tamaño, representando para la cultura consumista los espacios del progreso y del individualismo...

Para entender y analizar el encaje de estos nuevos espacios urbanos, denominados espacios de ocio, aquellos proyectos y operaciones urbanas, han cambiado la estructura espacial de las ciudades-puerto donde se han dispuesto introduciendo nuevas estrategias⁴. El valor de los puertos, sus espacios comerciales⁵, las infraestructuras, el paisaje, la presencia del agua y el sentido en la ciudad actual permite interpretarla desde un marco reflexivo, con nuevas miradas hacia esos lugares, donde los edificios comerciales y la ciudad, en antiguos espacios portuarios o del litoral, definan un patrimonio susceptible de ser colonizado, y estar sometido a ejercicios de transformación que los conviertan en nuevos hallazgos. El carácter de los espacios comerciales en los puertos como lugares de percepción, comunicación e intercambio debe ser donde la sensibilidad humana quede impregnada en los distintos trayectos de los escenarios portuarios, posibilitando nuevas relaciones más allá del límite tierra-agua.

Aquí, secuencias entremezcladas de imágenes, citas, aportaciones de otras disciplinas, y textos interpretados, "todo proyecto es una contextura de imágenes y pensamientos, que supone un anticipo de la realidad. No tenemos por lo tanto, que considerarlo en una doctrina de la imaginación pura"⁶, tratan de aproximarnos al espacio de ocio mediante un corto viaje por diversos lugares de intercambio, tratando de explorar el papel que los centros comerciales en los puertos ocupan ahora en nuestra forma de pensar, máxime en el cambiado mundo que hemos encontrado y hecho nosotros mismos en los años del pasado fin de siglo, tratando cómo inventar el futuro de los mismos. Por lo tanto, un recorrido en el que se pone a prueba la capacidad de la arquitectura, el urbanismo y el paisaje para dar forma, de una manera más propositiva y actual, a la compleja metamor-



Panoramis, Alicante.

fosis de estos nuevos espacios públicos del comercio, “las áreas de impunidad son precisamente lugares en los que se produce de forma excepcional esa condición ambigua, cuya definición como espacios públicos o espacios naturales es imprecisa” ⁷. La interpretación de los espacios portuarios para el ocio estará establecida por la fusión de lo natural y lo artificial, un artificio, que nos permita construir un mapa que irradie a los proyectos nuevas referencias, nuevos símbolos, nuevos procedimientos y técnicas, “la disolución de los límites disciplinares entre arquitectura, arte, jardín y pensamiento, la organización de la experiencia como secuencias narrativas, la primacía de lo visual y el movimiento, también en lo inmaterial e invisible, la construcción de un espacio público y una arquitectura reflejo de las nuevas sensibilidades...” ⁸ como destellos de un sueño que trata de imaginar nuevas arquitecturas y espacios libres para las áreas de ocio de los puertos.



El Muelle, Las Palmas de Gran Canaria.

Notas

- 1 RYCKERT, JOSEPH. *La idea de ciudad*. Hermann Blume editores. Madrid. 1985. Pág. 37
- 2 AAVV. *Nuevos territorios. Nuevos paisajes*, en “La mirada larga” de EDUARD BRU. Ed. Actar. Barcelona. 1997. Pág. 7
Respecto a la naturaleza artificial se expone lo siguiente: “Se hace progresivamente evidente que el reparto de papeles entre lo artificial, lo construido, esto es, la casa, la ciudad y su supuesto marco, lo dado, lo natural, ha perdido su supuesta estabilidad. Sucede así por diversas causas:
La creciente artificialización de todo el entorno físico, desde lo urbano a lo rural (prácticamente incluidos también los territorios vírgenes), banaliza la diferenciación entre lo natural (entendido como aquello no manipulado), y lo artificial, fenómeno común a culturas y asentamientos antiguos, como, por ejemplo, los mediterráneos.
Los grandes medios de transporte físico veloz trivializan las nociones de interioridad o exterioridad respecto a un lugar, ciudad o territorio, dada la opcionalidad de la transmutación del punto de vista...
Aparecen nuevas pautas de lectura de la realidad, influidas por los nuevos medios tanto de transporte como de organización de la información”.
- 3 YATSUKA, HAJIME. “*El espíritu de la hospitalidad*”. El Croquis 44+58. Pág. 15
- 4 UMBERTO, ECO. *La estructura ausente*. Editorial Lumen. Barcelona. 1989
- 5 Es objeto de análisis e investigación en la asignatura de los profesores de Urbanística III de la E.T.S. de Arquitectura de Las Palmas de Gran Canaria, D. Joaquín Casariego y D. Pablo Ley, el valor del espacio comercial en la franja-corredor GC-1 y la antigua carretera general Vecindario-Carrizal hacia el puerto de Arinaga. Se genera una casuística especial al tratarse de un territorio comercial disperso entre el Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria y el Puerto de Arinaga
- 6 BACHELARD, GASTON. *La poética del espacio*. Fondo de Cultura Económica. Madrid. 1965. Pág. 265
- 7 ABALOS, IÑAKI / HERREROS, JUAN. “*Una nueva naturalidad (7 micromanifiestos)*”. Revista 2G nº 22, Abalos & Herreros. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 2002. Pág. 28
- 8 ABALOS, IÑAKI / HERREROS, JUAN. Op. Cit. Pág. 26