

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 89 (2002)  
**Heft:** 05: Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities

## Werbung

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

surface de parking et un plan supérieur qui reliera le niveau piétonnier de la ville au nouveau port Marina et à la mer. Rien de nouveau donc; un modèle qui a été utilisé en maints endroits avec plus ou moins de succès, mais aussi exigé ici, avant tout par les politiques, comme solution pour la circulation.

Une crôte plutôt topographie qu'architecture. Où est la nouveauté, la spécificité élaborée pour Santa Cruz de Tenerife? De larges parties de la Plaza de España actuelle et de la Muelle de Enlace avec les aires de manutention du port sont des territoires remblayés à l'aide de matériaux très divers coûteusement ancrés sur la côte en forte déclivité du rivage atlantique. Tout ce qui est construit là est pour ainsi dire une couverture, une sorte de crôte venant doubler ces remblais déjà existants. Ce qui sera nouvellement bâti devra donc avoir une autre expression architecturale que la ville actuelle érigée sur le sol naturel et se présentera plutôt comme un paysage et une topographie: La nouvelle Plaza de España et la Plaza de las Islas Canarias se glisseront comme une crôte paysagée au dessus du flot de circulation souterrain vers le nouveau port Marina et la mer. En superficie, cette crôte sera organisée comme une nature artificielle rappelant une coulée de lave ou une grande plage, la nouvelle plage de Santa Cruz avec nombre d'installations urbaines et de lieux d'agrément tels que cafés, bars, kiosques, pavillons, points de rencontre, ainsi que remises et aires de dépôt pour les grandes fêtes de la ville.

#### Eruption et grains de lumière

Tous ces aménagements seront conçus comme des pavillons insérés dans la crôte de la plaza et différemment mis en forme. Ils auront pourtant toujours une certaine parenté avec des formes naturelles, sans pourtant imiter ces dernières. Cette parenté se rapporte plutôt à des phénomènes plastiques tels qu'éruption ou érosion qui marquent si fortement le monde aux formes bizarres propre aux îles Canaries. De nombreux bassins circulaires de grandeurs, de profondeurs et

de tonalités différentes seront un élément de composition important dans la crôte de cette plaza. Une part de ces bassins servira de patageoires pour les enfants et les adultes ou formera biotopes pour la flore et la faune. Certains bassins seront souterrainement reliés à la mer, de sorte que le rythme des marées deviendra sensible et visible jusque dans la ville.

La crôte construite sera également semée de petites ouvertures rondes qui, tels les grains d'une photo agrandie, formeront des images différentes selon la densité de leur répartition et laisseront entrer plus ou moins de lumière dans les pavillons, les rues couvertes et les surfaces de parking.

La nuit, la lumière artificielle et colorée s'échappera de ces grains ouverts dans la crôte de la plaza et, lors de l'arrivée en avion, une image de ce paysage de plage pourra être perçue comme une vue photographique. Au niveau concret des Plaza de España, et de las Islas Canarias, cette lumière inédite et variée exprimera la nouvelle vie urbaine de Santa Cruz qui pourra enfin s'étendre librement vers la mer.  
H&DM/Red.

Annette Spiro (pages 40-43)  
Traduction française : Paul Marti

## De la baie à l'espace urbain

Un projet de Paulo Mendes da Rocha pour la baie de Montevideo

D'après la représentation de Paulo Mendes da Rocha, la relation entre la ville, le port et l'eau serait à l'avenir inversée à Montevideo et la ville recevrait un nouveau centre. Lors d'un séminaire international d'architecture à Montevideo, l'architecte brésilien élabore une organisation nouvelle et surprenante de la baie. Une intervention unique qui modifie sa forme et redéfinit les paramètres du développement urbain. Le projet, caractéris-

tique de l'architecture de Paulo Mendes da Rocha, surprend en raison des moyens inhabituels qu'il met en œuvre. Il propose une vision de l'espace qui est au fond l'instrument authentique de l'architecte.

Lorsque vous avez faim à Montevideo, vous montez dans le premier autobus à destination d'«Aduana». Vous vous retrouverez devant un des grands grills à charbon de bois, au centre de la ville, au port de Montevideo. Peu de villes ont autant intégré leur port que la capitale de l'Uruguay. Il est une partie intégrante du corps urbain.

Durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, Montevideo croît en raison d'une immigration massive et devient le plus grand port d'exportation de viande, de textile et de cuir. Ceci et la situation sur la voie navigable internationale vers le Rio de la Plata en font un des ports les plus importants du continent. La topographie est plane et la baie n'a en moyenne que deux mètres de profondeur. Le port et le chenal doivent donc constamment être dragués. La petite baie s'ouvre sur le grand estuaire du Rio de la Plata. Le dispositif orthogonal de l'ancien centre ville et du port se développe sur une bande de terre en position avancée. Les extensions urbaines du siècle précédent furent réalisées le long de la côte et autour de la baie. Les quartiers plus récents et la vie urbaine s'orientent toutefois davantage sur la vieille ville que sur la baie. Le problème est manifeste: parce que l'on est obligé de contourner toute la baie, celle-ci est dégradée au rang d'obstacle et l'accès à l'ancien centre ville devient un goulet d'étranglement.

#### La baie : un nouveau centre

C'est dans ce contexte que Paulo Mendes da Rocha conçoit, avec un groupe d'étudiants et alors qu'il est hôte d'un séminaire d'architecture, son projet pour la baie de Montevideo. La situation de départ livre la solution du problème; l'obstacle présumé devient l'élément de liaison central de la ville. Les mesures sont simples et efficaces. Paulo Mendes da Rocha modifie la forme du rivage. Trois fronts rectilignes font de la baie circulaire une place carrée formée d'eau.



**Lista QUB:** Modulares Schrank-Wandsystem mit Schallschutz  
design: greutmann bolzern  
www.lista-qub.ch  
Lista AG, CH-8586 Erlen  
++41 (0)71 649 21 11

**LISTA**  
MAKING WORKSPACE WORK®