

Ein Ineinandergreifen von Stadt und Meer : Neugestaltung des Hafens in Tereriffa durch Herzog & de Meuron

Autor(en): **Herzogs & de Meuron**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **89 (2002)**

Heft 05: **Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66420>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

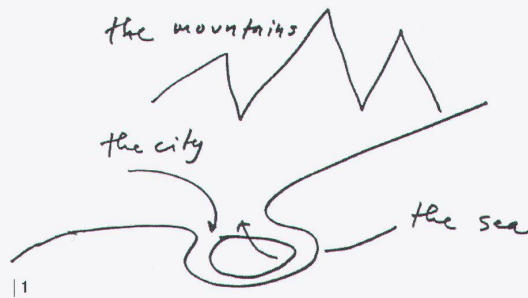
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

...Cutting out a piece from the Atlantic...



Thema

Text: Herzog & de Meuron

35

Ein Ineinandergreifen von Stadt und Meer

Neugestaltung des Hafens in Tereriffa durch Herzog & de Meuron

Ein Verbindungsquai und eine neue Platzabfolge sollen die Beziehung zwischen Stadt und Wasser neu definieren. Das Projekt von H&dM versteht sich als städtebauliche Vision dafür, wie sich Santa Cruz auf eine neue Weise mit dem Atlantik und somit die Insel Teneriffa auf eine neue Weise mit der Welt verbinden könnten.



1 | Herzog & de Meuron, Skizze «...Cutting out a piece from the Atlantic...», 1998

2 | Santa Cruz de Tenerife, heutiger Zustand



Verbindungsquai Santa Cruz de Tenerife

Architekten: H&M

Projektteam: Carlos Bautista, Christine Binswanger, Pierre de Meuron, Maria Rita Diniz, Joao Ferrao, Harry Gugger, Jacques Herzog, Daniel Mallo, Ascan Mergenthaler, Lusio Morini, Astrid Peissard, Camilo Rebelo, Juan Salgado, Manuel Sanchez-Vera, Philipp Schaerer, Peter Sigrist, Peter Taylor
Wettbewerb 1998, 1. Preis, Ausführung geplant ab 2002

3 | Konzept der Landschaftsgestaltung:

Grünzonen zur Verbesserung der Verbindungen des zukünftigen Stadtbezirks im bisherigen Dockareal

4 | Modell der neuen Hafenanlage, Blick von Süden

36

| 3

Herzog & de Meuron projektieren für Santa Cruz de Tenerife einen Verbindungsquai und eine neue Platzabfolge. Das Projekt versteht sich als städtebauliche Vision dafür, wie sich Santa Cruz auf eine neue Weise mit dem Atlantik und somit die Insel Teneriffa auf eine neue Weise mit der Welt verbinden könnten. Die konkrete Umsetzung dieser Idee in einen adäquaten Plan für den neuen Verbindungsquai war die grösste Herausforderung. Gleichwohl war von Anfang an klar, dass dieses Projekt niemals Gestalt annehmen kann, wenn die technischen, funktionalen und wirtschaftlichen Anforderungen nicht mit der gleichen Gründlichkeit berücksichtigt werden.

Die Insel Teneriffa ist Resultat und physischer Ausdruck von Vulkanausbrüchen. Obgleich die Erosion zu einer Abflachung mancher Inselregionen geführt hat, sind die Steilküsten und der abrupte Übergang vom schroffen Land zum offenen Atlantik eine physische Realität, die die Urbanisierung an den Rändern der Insel seit jeher geprägt hat. Teneriffa verfügt nicht über die ausgedehnten, flachen Strände, wie man sie von anderen am Meer gelegenen Städten kennt.

Eine Geste des Einschliessens und Umfassens

Das Element, das die Beziehung zwischen Meer und Land herstellen soll, wird daher nicht in Form horizontaler Schichten gebaut, sondern in Gestalt singulärer Gesten, die mit plötzlichen Naturereignissen vergleichbar sind. Unser Projekt für den neuen Verbindungsquai konzentriert sich auf die Idee einer einmaligen städtebaulichen Geste. Es ist eine Geste des Einschliessens und Umfassens, die ein Ineinandergreifen von Stadt und Meer bewirken wird: Einerseits umfasst die Stadt das Meer, andererseits er-

scheint das Meer wieder in der Stadt, aus der es durch frühere städteplanerische Massnahmen verbannt worden war.

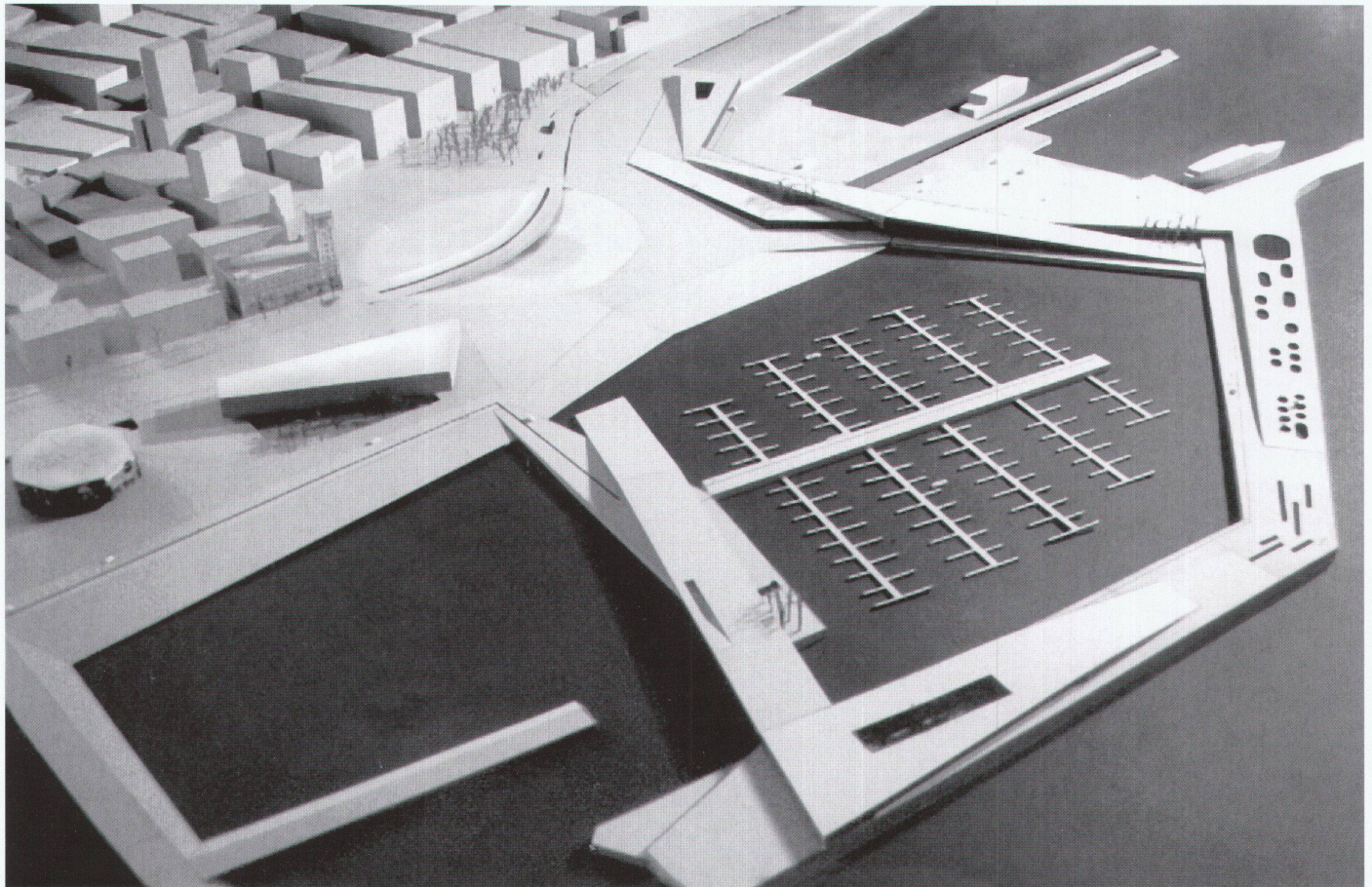
Einschliessen und umfassen bedeutet Erschaffung eines neuen urbanen Raums und nicht bloss eines Objekts oder einer Oberfläche, die dem Küstenstreifen aufgepfropft wird. Der geplante Verbindungsquai ist weder eine aussergewöhnliche Oberfläche noch ein gebautes Objekt vor der heutigen Seefront, sondern ein neuer öffentlicher Raum, wo sich die Menschen treffen können.

Eine Abfolge von öffentlichen Räumen

Nähert man sich ihm von der Stadt her, wird sich das umfasste Wasserbecken «Marina» als ein imposanter offener Raum präsentieren. Es wird Teil einer in sich geschlossenen Aufeinanderfolge von öffentlichen Räumen sein, jeder davon mit einer besonderen Qualität: Plaza Candelaria – Plaza de España – Arena – Marina. Die neue Arena und die Marina werden den Schwerpunkt des städtischen und gesellschaftlichen Lebens von Santa Cruz näher an den Atlantik rücken. Die neue Umfassung ist als eine künstliche Landschaft konzipiert, die die Marina gleichsam aus dem Atlantik herausschneidet. Nähert man sich ihr vom Meer, wird die umfasste Marina an ein verzaubertes Stück Garten erinnern, das der Stadt und den steilen Bergabhängen vorgelagert ist – sie wird den Betrachter anziehen wie eine Oase im Meer.

Die Umfassung und das Wasserbecken

Die neue Umfassung wird aus den bereits bestehenden Deichen gebaut und durch Plattformen, ein- oder zweigeschossigen Flachbauten und Palmen ergänzt werden. Sie ist als eine künstliche



| 4

Landschaft konzipiert, als ein Ort der Begegnung, und nicht so sehr als ein Stück Architektur. Die Flachbauten werden nahtlos in die Umfassung integriert – sie sind ein von Aktivitäten erfüllter und bewohnbarer Teil davon. Einem Halsband vergleichbar, schmiegen sie sich um die Marina. Fussgänger werden auf den Dächern dieser umschliessenden Gebäude spazieren und von dort aus einen herrlichen Blick auf das Meer, die Marina und das dahinter liegende Stadtpanorama geniessen.

Die Gebäude verfügen über Höfe und Rampen, die die obere mit der unteren Ebene verbinden. Restaurants, Läden, Clubs und dergleichen können daher einen gemeinsamen oder einen separaten Zugang von der Fussgängerebene auf dem Dach oder von der Marina auf der unteren Ebene haben. Die Marina selber ist für 600 Motorboote und Segeljachten konzipiert. Ihre technische Ausstattung ist auf dem neuesten Stand, und sie verfügt über Einrichtungen wie Clubs und Spezialgeschäfte für nautische Bedarfsartikel; über die Hafenstrasse gibt es eine separate Zufahrt für Autos.

Die Umfassung, die Flachbauten und die Landschaftsgestaltung (eine Bepflanzung mit Palmen) können schrittweise realisiert werden. Dieser prozessorientierte Ansatz gestattet es, den Bau der neuen Marina den wirtschaftlichen und funktionalen Bedürfnissen entsprechend zu entwickeln.

Zwei geneigte Fussgängerboulevards und die Arena

Die neue Marina-Umfassung wird an ihrem südlichen und nördlichen Ende über geneigte Rampen fortgesetzt, die auf grosszügige Weise die untere Fussgängerebene von Arena und Marina mit der oberen der Avenida Maritima verbinden. Diese breiten

Rampen werden landschaftlich gestaltet und mit Sitzbänken sowie kleinen Kiosken und Pavillons bestückt, von denen aus man das gesamte Hafengebiet überblicken kann. Abgesehen von dieser äusserst attraktiven Funktion als Boulevards haben sie auch eine sehr praktische Funktion: Sie überdecken die grossen Parkplätze am südlichen und nördlichen Ende der Marina.

Die Arena ist eine neue Plaza, die die zentrale Aufeinanderfolge von offenen Räumen zwischen Calle del Castillo, Plaza Candelaria und Plaza de España fortsetzt und sich zur Marina und zum Meer hin weit öffnet. Als ein Ort von eminenten öffentlicher Bedeutung tritt sie gewissermassen die Nachfolge der historischen Burg an, die für Santa Cruz früher nicht bloss einen militärischen, sondern auch einen symbolischen Wert besessen hatte. Ausserdem hatte diese Burg noch eine urbanistische Rolle bei der Artikulation der örtlichen Identität gespielt. Die neue Arena wird diese Rolle der lokalen Identität buchstäblich ausdehnen und eine grosse Zahl von Menschen in Santa Cruz' Alltagsleben willkommen heissen, besonders während des Karnevals oder des Weihnachtskonzerts. So wie der Hafen konzipiert ist als Ort der Kommunikation mit der Welt, so ist die Arena konzipiert als Ort der zwischenmenschlichen Kommunikation, ein Begegnungsort. Ihre runde Form betont ihre allgemeine und öffentliche Funktion.

Das Erschliessungsgebiet Los Llanos und das Bachbett

Das Industrieareal Los Llanos bietet eine hervorragende Gelegenheit für die zukünftige Stadterweiterung. In einem ersten Schritt wird der Raum zwischen der neuen Marina und der Mündung des Barranco de Santos von jeglicher Nutzung als Hafen



38

| 5

befreit. Der Vorschlag für dieses neue Stück Land ermöglicht eine sukzessive Entwicklung von gemischten Nutzungsstrukturen. Die dort zu errichtenden Gebäude sollten unterschiedliche architektonische Stile und Typologien vorweisen – und ausnahmslos auf der Idee der frei stehenden einzelnen Objekte oder Cluster basieren, um eine Bebauung mit einer geschlossenen Seeseite zu vermeiden. Unterschiedliche Architekten mit lokalem, nationalem und internationalem Ruf könnten und sollten sich an der Schaffung eines lebendigen und attraktiven neuen Bezirks von Santa Cruz beteiligen.

Das natürliche Bachbett Barranco de Santos stellt einen interessanten Raum dar, der die urbane Qualität der alten, um das Museumsviertel und die Iglesia de la Concepción gruppierten Stadt nachhaltig verbessern könnte. Der Barranco führt an etwa drei Tagen des Jahres Wasser, in der restlichen Zeit ist das Flussbett ausgetrocknet. Ein neues Konzept der Landschaftsgestaltung und Beleuchtung wird den Barranco in eine attraktive Grünzone verwandeln. Diese wird dann auch die Verbindung mit dem zukünftigen Stadtbezirk im bisherigen Dockareal von Los Llanos verbessern. **H&M** (leicht gekürzt, Red./Übersetzung aus dem Englischen: Fritz Schneider)

Plaza España, Santa Cruz de Tenerife

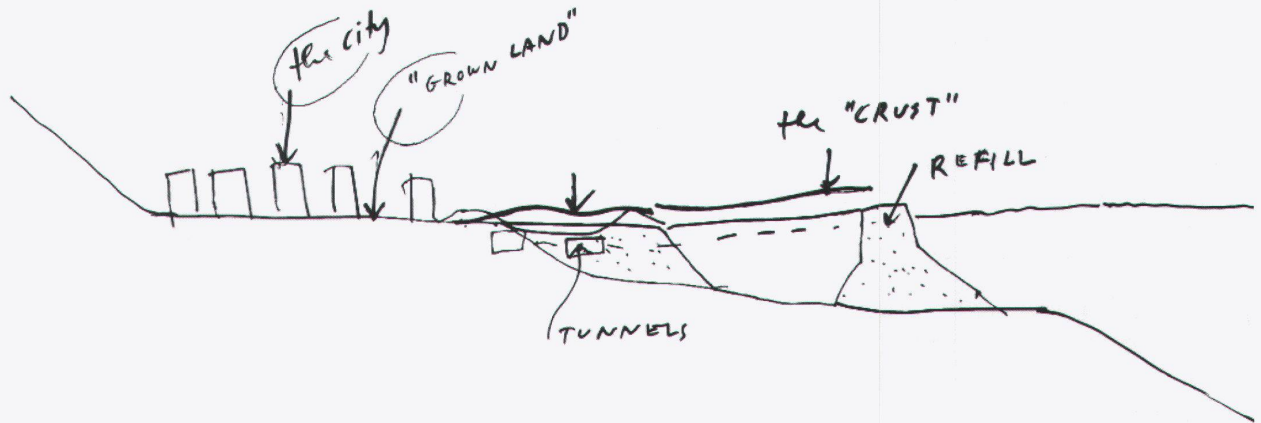
Das gesamte Gebiet der umzugestaltenden Plaza España und der neuen Plaza de las Islas Canarias wird als ein zusammenhängender öffentlicher Raum konzipiert, der auf zwei übereinanderliegenden Ebenen funktioniert: eine untere Ebene, welche den dichten Autoverkehr, die zukünftige Eisenbahn und Parkierungsflächen aufnimmt, und eine obere Ebene, welche die Fuss-

gängerebene der Stadt mit dem neuen Marina-Hafen und dem Meer verbindet. Nichts Neues also, ein Muster, das schon vielerorts mit weniger oder mehr Erfolg angewendet wurde und auch hier als verkehrstechnische Massnahme vor allem von der Politik gefordert wird.

Eine Kruste, eher Topographie als Architektur

Was ist denn das Neue, das Spezifische, für Santa Cruz de Tenerife Erdachte? Weite Teile der heutigen Plaza de España und der Muelle de Enlace mit den Umschlagsflächen des Hafenverkehrs sind Aufschüttungen, die mit viel Material- und Kostenaufwand im steil abfallenden Bord der Atlantischen Künste verankert wurden. Alles, was nun dort gebaut wird ist sozusagen eine zusätzliche, krustenartige Überlagerung der grösstenteils bereits vorhandenen Aufschüttungen. Was neu gebaut wird, soll oberirdisch einen anderen architektonischen Ausdruck erhalten als die bestehende Stadt, die auf gewachsenem Boden errichtet wurde, eher einen von Landschaft und Topographie: Die neue Plaza de España und die Plaza de las Islas Canarias schieben sich wie eine Landschaftskruste über den unterirdisch angelegten Verkehrsstrom hinweg zum neuen Marina-Hafen und zum Meer. Oberirdisch ist diese Kruste wie eine künstliche Natur gestaltet, die an einen Lavastrom erinnert oder an einen grossen Strand, den neuen Strand von Santa Cruz mit vielen städtischen Einrichtungen und Annehmlichkeiten wie Cafés, Bars, Kiosken, Wartehäuschen, Treffpunkten, sowie Lager und Abstellflächen für die grossen Fest der Stadt.

6



Plaza España, Santa Cruz de Tenerife

Architekten: H&deM

Projektteam: Carlos Bautista, Christine Binswanger, Pierre de Meuron, Roberto de Oliveira, Anja Ehrenfried, Joao Ferrao, Harry Gugger, Jacques Herzog, Astrid Peissard, Manuel Sanchez-Vera

Projekt: 2000/01

Ausführung: geplant ab 2002

- 5 | Modell der neuen Hafenanlage mit Plaza de las Islas Canarias und Plaza de España, Blick von Norden
- 6 | Skizze Querschnitt Stadt/Plaza de España/Hafen
- 7 | Vorstudie für die Plaza de España
- 8 | Modellstudie für die Überführungen
- 9 | «Pixel»-Studie für die gesamte Quaigestaltung

Eruption und Rasterpixel

Alle diese Einrichtungen sind als Pavillons gestaltet, die sich in der Plazakruste einnisten und ganz unterschiedlich geformt sind. Sie haben aber stets eine gewisse Verwandtschaft zu Naturformen, ohne diese nachzuahmen. Die Verwandtschaft bezieht sich etwa auf plastische Phänomene wie Eruption oder Erosion, welche die bizarre Formenwelt der Kanarischen Inseln so eindrücklich prägen. Ein wichtiges gestalterisches Element auf der neuen Plazakruste sind zahlreiche runde Wasserbecken unterschiedlicher Größe, Tiefe und Farbigkeit. Diese Becken sind zum Teil Spielbecken für Kinder und Erwachsene oder Becken für Pflanzen und Tierbiotope. Einzelne Becken sind unterirdisch mit dem Meer verbunden, sodass der Rhythmus der Gezeiten bis in die Stadt hinein spürbar und sichtbar wird.

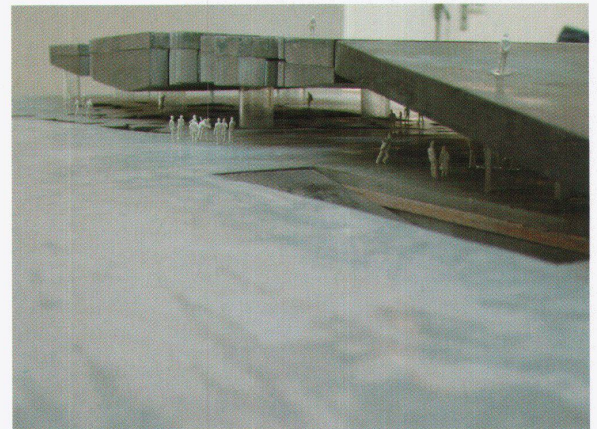
Die gebaute Kruste ist auch übersät mit kleineren runden Öffnungen, welche wie die Pixel eines Rasterbildes durch die unterschiedliche Dichte ihrer Anordnung ganz unterschiedliche Bilder erzeugen und so mehr oder weniger Licht in die Pavillons hinein oder auf die überdeckten Strassen und Parkierungsflächen hinunterlassen.

Nachts tritt künstliches und farbiges Licht durch die Pixelöffnungen der Plazakruste und zeichnet ein Bild dieser künstlichen Strandlandschaft, welches von den ankommenden Flugzeugen wie ein fotografisches Bild wahrgenommen werden kann. Auf der konkreten Ebene der Plaza de España und der Plaza de las Islas Canarias ist dieses neue, vielfältige Licht der Ausdruck für das neue urbane Leben in Santa Cruz, das sich nun endlich bis zum Meer hin ausbreiten kann. **H&deM/Red.**

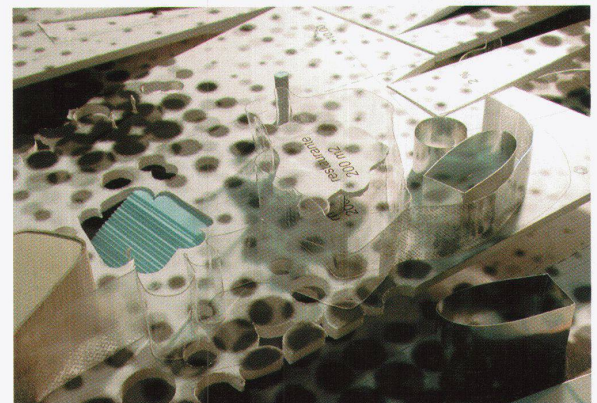
7



8



9



39

As for further original material
visit our website

Trouvez autres textes originaux
sur notre homepage

Altri testi originali si trovano
sulla nostra homepage

Français

Ariane Wilson (pages 16–17)

Le secteur Ville-Port de Saint-Nazaire

De la fierté à l'opprobre, de l'abandon à la renaissance, le port de Saint-Nazaire a suivi le modèle d'évolution des villes portuaires. Mais les facteurs qui ont défini son histoire en font un cas exceptionnel, jusqu'aux choix récents des modalités de sa re-génération.

La ville de Saint-Nazaire naît tardivement lorsque, au milieu du XIX^{ème} siècle, Nantes se dote d'un avant-port à l'entrée de l'estuaire de la Loire. La ville nouvelle s'érige selon un grand axe urbain est-ouest à partir de la darse entourée d'édifices publics. Elle devient le deuxième port transatlantique de France et un important site de construction navale. Le divorce entre ville et port se fait brutalement avec l'arrivée des Allemands en 1941 et la construction, sur le site de la Compagnie Générale transatlantique, d'une immense base de sous-marins. Cible des alliés, le monstre de béton si proche du centre résiste aux bombardements alors que la ville entière est rasée. Lors de sa reconstruction, Saint-Nazaire est détournée du port par un nouvel axe nord-sud et séparée par une «coupure sanitaire», bientôt zone hybride, arrière de la ville et arrière du port. Chantiers navals et industries polluantes investissent la base dont la destruction serait trop coûteuse.

Saint-Nazaire s'enfonce dans une crise économique et identitaire. Les projets de revitalisation des années 1980 affichent pour priorité le renforcement du centre ville (le Centre-République arrête l'hémorragie de commerces et inaugure une politique de maîtrise des espaces publics) mais aussi le maintien et le renforcement de l'économie portuaire. L'une des originalités du projet Ville-Port lancé en 1994 est de reconfigurer la zone portuaire sans en faire totalement un terrain de conquête urbaine, ni totalement un secteur de loisirs, un espace public ou un terrain d'investissements de prestige, mais de prendre en compte la mixité de toutes ces fonctions. Le projet retenu de Manuel de Solà-Morales ose une radicale confrontation d'échelles – celle d'infrastructure et celle de quartier – avec, pour médiateur, la dimension de l'espace public.

La base sous-marine qui constituait un «traumatisme physique et mental» devient le nœud d'une diversification économique. Cinq principes essentiels guident l'appropriation de la base achetée par la Ville. La construction d'une rampe d'accès au toit, premier geste symbolique, fait aboutir une rue existante sur une vue dominant mer et ville. Deuxième principe: la transparence, réalisée grâce à la percée de quatre alvéoles qui font entrer la ville dans la base, à la rencontre du port. Troisièmement, pour créer des espaces qui

intègrent la volumétrie de la base, Manuel de Solà-Morales a orchestré une succession de places qui aboutissent à l'aire de stationnement paysagée au pied de la base. La base sert paradoxalement à renouer avec l'histoire d'avant-guerre: elle est largement occupée par un musée consacré à l'époque des paquebots. Enfin, le projet attire des activités en général éloignées de la ville: le multiplex et le supermarché voisins de la base sont théorisés comme «l'implantation d'activités périphériques dans le centre» – discours représentatif d'un souci de densification urbaine et d'équilibrage fonctionnel.

La base ainsi «déverrouillée» retourne la ville vers son port qui ordonne à nouveau la composition urbaine, comme l'affirmation des immeubles de logements emboîtés sous la rampe. Elle sert aussi de tremplin à la mise en valeur des industries portuaires toutes proches. La ville pénètre ainsi dans le port sans pour autant effacer son caractère générique, car la revitalisation de la zone portuaire s'est faite en acceptant la présence d'industries, de contraintes morphologiques et d'éléments à priori opposés.

Herzog & de Meuron (pages 35–39)

Traduction de l'allemand: Jacques Debains

Une interpénétration entre la ville et la mer

Réaménagement du bassin portuaire de Tenerife par Herzog & de Meuron – Un lieu de rencontre et d'ouverture sur l'Atlantique.

Pour Santa Cruz de Tenerife, Herzog & de Meuron projettent un quai d'accès et une nouvelle suite de places. Ce projet veut être une vision urbanistique proposant une nouvelle manière en vue de relier Santa Cruz à l'Atlantique et, par là, l'île de Tenerife au reste du monde. Le plus grand défi posé pour la concrétisation de cette idée était d'élaborer le plan adéquat pour ce quai d'accès. Dès le départ, il était pourtant clair que ce projet ne pouvait prendre forme que si les exigences techniques, fonctionnelles et économiques étaient prises en compte avec le même sérieux.

L'île de Tenerife est le résultat et l'expression physique d'éruptions volcaniques. Même si l'érosion a aplani certaines parties de l'île, des côtes escarpées et une transition abrupte entre un relief sauvage et l'Atlantique sont une réalité physique marquant depuis toujours l'urbanisation sur le pourtour de l'île. Tenerife n'offre pas les vastes plages plates que l'on connaît dans d'autres villes côtières.

Un geste de rassemblement et d'enveloppement L'élément qui doit établir le rapport entre la mer et la terre ne sera donc pas construit sous la forme de couches horizontales, mais à l'aide de gestes singuliers comparables à des événements naturels inopinés. Notre projet pour le nouveau

quai d'accès se concentre sur l'idée d'un geste urbanistique unique. Il s'agit d'un geste de rassemblement et d'enveloppement dont l'effet sera de faire s'interpénétrer la ville et la mer. D'une part, la ville entourera la mer et d'autre part, celle-ci réapparaîtra dans la ville de laquelle elle avait été bannie par les interventions d'urbanisme précédentes.

Rassembler et envelopper signifie créer un nouvel espace urbain et pas seulement un objet ou une surface en surcharge sur la ligne côtière. Le quai d'accès projeté n'est ni un plan horizontal particulier, ni un objet bâti devant le front marin actuel, mais un nouvel espace public où les hommes pourront se rencontrer.

Une succession d'espaces publics

Si l'on s'en approche en venant de la ville, «Marina», le plan d'eau délimité par le nouveau quai, se présentera comme un espace ouvert imposant. Il fera partie d'un grand ensemble fait d'une succession de zones publiques ayant chacune une qualité particulière: Plaza Candelaria – Plaza de España – Arena – Marina. La nouvelle Arena et Marina rapprocheront de la mer le centre de gravité de la vie urbaine et publique de Santa Cruz. La nouvelle enveloppe sera conçue comme un paysage artificiel qui, pour ainsi dire, découpera Marina dans l'Atlantique. Si l'on s'en approche depuis la mer, l'enveloppe de Marina rappellera un jardin magique placé en avant de la ville et des pentes montagneuses. Pour l'observateur, elle aura l'attraction d'une oasis dans la mer.

L'enveloppe et le plan d'eau

La nouvelle enveloppe sera constituée par les digues déjà existantes et par des plates-formes faites de volumes bas à un ou deux niveaux complétés de palmiers. Elle sera conçue comme un paysage artificiel, comme un lieu de rencontre et moins comme une composition architecturale. Ces bâtiments bas seront intégrés sans césure à l'enveloppe dont ils formeront une partie accueillant activités et habitants. Tels un collier, ils épouseront la forme de Marina. Les piétons se promèneront sur les toitures de ces bâtiments

enveloppants d'où ils pourront jouir d'une vue magnifique sur la mer, sur Marina et sur la silhouette de la ville en arrière-plan.

Les bâtiments comporteront des cours et des rampes reliant les niveaux supérieur et inférieur. Des restaurants, des commerces, des clubs et des installations similaires pourront donc disposer d'accès communs ou séparés depuis le niveau piétons en toiture ou le niveau inférieur de Marina. Marina sera elle-même prévue pour 600 bateaux à moteur et voiliers. Son équipement technique sera des plus modernes et on y trouvera des installations spécialisées tels que clubs et magasins d'articles nautiques; un accès distinct pour les voitures est prévu depuis la rue du port.

L'enveloppe, les bâtiments bas et l'architecture paysagée (une zone verte avec palmiers) pourront être réalisés par étapes. Ce principe progressif autorisera la construction de la nouvelle Marina en fonction des besoins économiques et fonctionnels.

Deux boulevards piétonniers inclinés et Arena

Par ses extrémités sud et nord, l'enveloppe de Marina se prolongera par des rampes inclinées généreuses reliant le niveau piétonnier d'Arena et de Marina à l'Avenida Maritima. Depuis ces larges rampes paysagées et meublées de bancs, ainsi que de petits kiosques et pavillons, on pourra contempler l'ensemble du bassin portuaire. Outre ce rôle de boulevards attrayants, ces rampes auront aussi une fonction pratique: Elles recouvriront les grands parkings aménagés aux extrémités sud et nord de Marina.

Arena est une nouvelle plaza qui prolongera la chaîne centrale d'espaces ouverts situés entre la Calle del Castillo, la Plaza Candelaria et la Plaza de España et s'ouvrira largement sur Marina et la mer. Lieu d'une importance publique éminente, elle accompagnera en quelque sorte le château fort historique qui, pour Santa Cruz, n'a pas seulement eu en son temps, une importance militaire, mais aussi une valeur symbolique. Ce château fort avait par ailleurs un rôle urbanistique d'articulation pour l'identité du lieu. La nouvelle

Arena élargira littéralement ce rôle d'identification locale et sera la bienvenue pour un grand nombre de gens de Santa Cruz, en particulier pendant le carnaval et les concerts de Noël. Tout comme le port est conçu comme un lieu de communication avec le monde, Arena est conçue comme un lieu de relations entre les hommes, un point de rencontre. Sa forme ronde souligne sa fonction générale et publique.

La zone de desserte de Los Llanos et le lit fluvial

La zone industrielle de Los Llanos offre une excellente occasion pour une extension urbaine future. Dans une première phase, l'espace entre la nouvelle Marina et l'embouchure du Barranco de Santos sera libéré de toute utilisation portuaire. La proposition ayant trait à ce nouveau territoire permettra le développement successif de structures fonctionnelles mixtes. Les bâtiments à y ériger devront présenter divers styles architecturaux et typologies et correspondre sans exception à l'idée d'objets autonomes isolés ou en grappes, ceci pour éviter tout front construit fermé vers la mer. Divers architectes de niveau local, national et international pourront et devront participer à la création de ce nouveau quartier vivant et attrayant dans Santa Cruz.

Le lit naturel du Barranco de Santos représente un espace intéressant qui pourrait améliorer durablement la qualité urbaine de la vieille ville groupée autour du quartier des musées et de l'Iglesia de la Concepción. Hormis environ trois jours par an, le lit du Barranco reste sec et vide. Un nouveau concept d'architecture de paysage et d'éclairage transformera le Barranco en une zone verte pleine d'attrait. Celle-ci améliorera aussi la liaison avec le futur quartier dans l'ancienne zone des docks.

Plaza de España, Santa Cruz de Tenerife

La totalité du territoire de la Plaza de España à réorganiser et de la nouvelle Plaza de las Islas Canarias sera projetée comme un espace public d'un seul tenant fonctionnant sur deux niveaux. Le plan inférieur où l'on trouvera un trafic automobile dense, les futures voies ferrées et une



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^{ème} 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®

ume of the base: Solà-Morales orchestrated a sequence of public spaces ending in a landscaped car park at the foot of the bunker. Paradoxically, the wartime base now recalls pre-war history, as it is largely occupied by a show devoted to the era of ocean liners. Finally, the attraction of activities that tend to settle outside town centres: the multiplex cinema and the supermarket next to the base are “the transplant at the centre of peripheral activities”, characteristic of present concerns about density and functional balance in towns. Thus the base turns Saint Nazaire back towards its port, which determines the structure of the city once more, as shown by the apartment blocks literally encased by the ramp. The base is also the springboard for developing and promoting the adjacent port industries. The town enters the port without destroying its character, as this renewal accepts the presence of industry, formal limitations and apparently conflicting elements.

Herzog & de Meuron (pages 35–39)
English Translation: HdEM/Michael Robinson

City and sea engaging with each other

Herzog & de Meuron’s proposal for redesigning the Tenerife harbour area – a place of encounter and opening towards the Atlantic

Herzog & de Meuron are proposing a new quay to act as a connection – the Link Quay – and a new sequence of squares for Santa Cruz de Tenerife. Our project is intended as a new urban development vision for the way Santa Cruz is joined up with the Atlantic – and thus the island of Tenerife with the world. Translating this idea into an appropriately concrete plan for the new Link Quay was the greatest challenge we faced, but is was also clear from the outset that this whole project cannot evolve without addressing the technical, functional and economic requirements equally thoroughly.

The island of Tenerife is the result and physical expression of volcanic eruptions. Although erosion has flattened many regions of the island, the steep cliffs and the abrupt transition from the precipitous land to the open Atlantic are a physical reality that has always shaped urban development on the edges of the island. Tenerife does not have the extensive flat beaches familiar from other maritime towns.

An enclosing and embracing gesture

The element intended to establish the connection between sea and land will therefore not be built in the form of horizontal layers, but as a series of single gestures comparable with sudden natural events. Our project for the new Link Quay concentrates on the idea of a unique urban development gesture. It is an enclosing and embracing

gesture that will cause the city and the sea to engage with each other: on the one hand the city embraces the sea, and on the other hand the sea reappears in the city from which it had previously been banished for urban development reasons.

Enclosing and embracing means creating a new urban space and not merely an object or surface that is just grafted on to the shoreline. The planned Link Quay is neither an extraordinary object nor an object built off the current sea front, but a new public space where people can meet.

A sequence of public spaces

If you approach the Link Quay from the town, the enclosed Marina will appear as an impressive open space. It will be part of a complete sequence of public spaces, each of them with a particular quality: Plaza Candelaria – Plaza de España – Arena – Marina. The new Arena and the new Marina will shift the centre of gravity of urban and social life in Santa Cruz closer to the Atlantic. The new enclosure is conceived as an artificial landscape that effectively cuts the Marina out of the Atlantic. If you approach by sea, the enclosed Marina will be reminiscent of a piece of magic garden placed in front of the town and the steep mountain slopes – viewers will see it as an oasis in the sea.

The enclosure and the Marina

The new enclosure will be built from the existing dikes, supplemented with platforms, one- or two-storey low-rise buildings and palm trees. It is conceived as an artificial landscape, a place where people can meet, and not so much as a piece of architecture. The low buildings will be incorporated seamlessly into the enclosure – they are a habitable part of it that will be filled with activities, nestling around the Marina like a necklace. Pedestrians will walk on the roofs of these enclosing buildings, enjoying a wonderful view of the sea, the Marina and the urban panorama behind.

The buildings will have courtyards and ramps linking the upper and lower levels. Restaurants, shops, clubs etc. can thus have a common or a separate entrance from the pedestrian level on the roof or from the Marina on the lower level. The Marina itself is designed for 600 motor-boats and sailing yachts. It will have state-of-the-art technical equipment, and there will be clubs and special shops for nautical equipment; there will be separate access for cars from the harbour road.

The enclosure, the low-rise buildings and the landscape design (planted with palm trees) can be realized in phases. This incremental approach makes it possible to develop the construction of the new Marina in accordance with economic and functional needs.

Two inclined pedestrian boulevards and the Arena

The new Marina enclosure will be continued on both the south and the north ends by inclined ramps which generously connect the lower pedestrian level of the Arena and the Marina and the upper pedestrian level of Avenida Maritima. These broad ramps will be landscaped and deco-

rated with benches and little commercial kiosks and pavilions, providing a fine view of the whole harbour area. Besides this very attractive function as pedestrian boulevards, they also have a very practical function: they conceal large parking spaces on both the south and the north ends of the Marina.

The Arena is a new plaza which continues the main sequence of open public spaces between Calle del Castillo, Plaza Candelaria, Plaza de España, and opening up to the Marina and the sea. It is a very important location, and to an extent succeeds the historic castle which had both a military and a symbolic value for Santa Cruz. The castle also played a part in defining local urban identity. The new Arena will literally expand this role of local identity, drawing large numbers of people into the daily life of Santa Cruz, especially at carnival time or for the Christmas concert. The Arena is a place where people communicate, the port communicates with the world. The Arena is conceived as a vessel for people. Its round shape emphasizes its general and public function.

Los Llanos development and the stream bed

The Los Llanos industrial site offers an outstanding opportunity for future urban expansion. The first step will be to eliminate any signs of port use from the space between the new Marina and the estuary of the Barranco de Santos. Our proposal for this new piece of land is a phased development of mixed use structures. These new buildings should have different architectural styles and typologies – all based on the idea of free-standing single items or clusters in order to avoid closing the sea front. Different architects of local, national and international stature could and should participate in creating a lively and attractive new quarter for Santa Cruz.

The natural bed of the Barranco de Santos is an interesting space that could make a lasting improvement to the urban quality of the old town grouped around the museum quarter and the Iglesia de la Concepción. The Barranco has water in it for about three days a year, but the bed of the stream is dry and empty for the rest of the year. A new landscape design and illumination plan will transform the Barranco into an attractive green area. This will then also enhance link with the former Los Llanos dock area.

Plaza de España, Santa Cruz de Tenerife

The whole Plaza de España, which is to be redesigned, and the new Plaza de las Islas Canarias will be planned as a coherent public space functioning on two levels placed one above the other: a lower level to accommodate the heavy car traffic, the planned railway and the parking facilities and an upper level linking the pedestrian level of the town with the new Marina and the sea. Nothing new then, just a pattern that has already been used in a lot of places with greater or lesser degrees of success, and also required as a transport measure here, mainly for political reasons.

A crust, more like topography than architecture. And so what is the new, the specific thing that has been devised for Santa Cruz de Tenerife? Large parts of the present Plaza de España and the Muelle de Enlace with the transshipment areas for the port are made ground, anchored in the steep cliffs of the Atlantic shoreline with a great deal of expense, in terms of both materials and money. Everything that is being built there now is effectively an additional, crust-like overlay on the made ground that was largely there already. All the new building above ground level will look different architecturally from the existing town, which was built on existing, settled ground: it will look more like landscape and topography, with the new Plaza de España and the Plaza de las Islas Canarias thrusting away like a landscape crust over the streams of transport that have been placed underground to the new Marina and the sea. Above ground level, this crust is designed like artificial nature, reminiscent of a lava flow or a large beach, a new beach for Santa Cruz with many urban facilities and pleasant features like cafés, bars, kiosks, shelters, meeting-places, and also storage facilities for the town's great festivals.

Eruption and halftone pixels

All these structures are designed as pavilions parked on the Plaza crust and shaped in a variety of ways. But they always relate to natural forms, without imitating them. The relationship is based on three-dimensional phenomena like eruption or erosion, which are such a striking feature of the bizarre formal world of the Canary Islands. One important design element on the new Plaza crust are the many round pools in different sizes, depths and colours. Some of these pools are for children and adults to play in, or for plant and animal biotopes. Some of them are linked with the sea below ground level, so that the rhythm of the tides can be sensed and seen in the heart of the town as well.

The built crust is also covered with small round apertures that create different images because they are arranged with differing degrees of density, like the pixels in a halftone image, and also letting more or less light down into the pavilions or the covered roads and parking areas.

At night, artificial coloured light comes through the pixel apertures in the Plaza crust and draws a picture of this artificial urban landscape that will look like a photograph as you approach by plane. On the concrete level of the Plaza de España and the Plaza de las Islas Canarias this new, diverse light expresses the new urban life in Santa Cruz, which can now at last stretch luxuriously out to the sea.

Annette Spiro (pages 40-43)
Translation from German: Michael Robinson

From the Bay to the Urban Space

Paulo Mendes da Rocha's design for Montevideo Bay

Paulo Mendes da Rocha's idea would turn the relationship in Montevideo between city, port and water into precisely the opposite of what it now is and the city would acquire a new centre. The Brazilian architect designed a surprising urban restructuring of Montevideo Bay at an international architectural seminar in that city: a single, radical intervention to reset the urban development parameters. The design is surprising because of the unusual resources deployed – a spatial vision, essentially the architect's authentic tool – and characteristic of Paulo Mendes da Rocha's architecture.

If you feel hungry in Montevideo you get on the next bus labelled "Aduana". You will end up at one of the large charcoal grills in the middle of the city, by Montevideo harbour. Few cities have assimilated their harbour like the capital of Uruguay. It is like part of the city's body

Montevideo grew as a result of massive immigration in the second half of the 19th century and became the country's largest export harbour for meat, textiles and leather. This and its position on the international shipping route to the River Plate made the port one of the most important on the continent. The topography is flat and the bay is on average only two metres deep, meaning that the port and the shipping channel have to be constantly dredged. The little bay opens on to the enormous bay formed by the River Plate estuary. In front of it, on a spit of land, is the rectangular old town and port complex. The urban expansion in the last century was along the coast and round the bay. But the newer districts and urban life are directed more at the old town than the bay. The problem is obvious: because you are forced to make your way around the whole bay, it is degraded to the status of an obstacle and the point of access to the old town becomes a bottleneck.

The bay as a new centre

Against this background, Paulo Mendes da Rocha designed the project for Montevideo Bay with a group of students as the guest of an architectural seminar in 1998. He found the solution in the problem posed by the starting position; the presumed obstacle becomes the central linking element for the city. The proposed measures are simple and effective. Paulo Mendes da Rocha changes the shape of the shoreline. Three straight fronts change the circular bay into a square full of water. A fleet of boats carries passengers across the bay, thus relieving road traffic. For an architect from the city of São Paulo, which has twenty million inhabitants, this is less a Utopia than a compelling necessity. He extends the port by using the existing channel, bordering it with a long pier and thus doubling both the shoreline and the number of berths for boats. Three sides of the "water square" are lines with gardens, squares, theatres, cinemas, hotels, cafés and restaurants. On the fourth side the bay opens up to the River Plate. A little island in the western part of the bay is transformed into a theatre: "I thought of a theatre as soon as I saw this island, a Venetian space, entirely artificial. If you change this island, if you complete a few stones sticking up out of the water without any real shape of their own then you are strengthening the territory. If you transform this island into a theatre the whole stretch of water becomes a square you can walk on, even if you need a boat to do it. Like the markets on the Yangtze Kiang or like festive Venice, where there are so many boats that you don't really know who's on the water and who's in the square."¹

Form as a resource

The surprising thing about this project sketch is not just how simple and effective it is, but also the "tool" it operates with: form. The random shape of the bay is replaced by a geometrical figure, an amazing thing to do for urban planning on this scale.

Mendes da Rocha "makes" the form first. Nothing else can happen without it. So here form is not the result of a strategy, but to the extent the strategy itself. Thus the approach differs from other recent urban development tendencies in that he does not create form-generating parameters, but form itself. But his method is just as clearly different from the classic master-plan with its extensive morphological statements. It is also not confrontation between nature and what is built, of the kind we know from Modernism and as proposed by Le Corbusier in his design for Montevideo – in his sketch the arms of a system of co-ordinates thrust out into the bay in the form of gigantic structures. Paulo Mendes da Rocha's design seems like a counter-thesis to this. His proposal definitely does not concentrate on the mass of the built city, but on the empty space, on the bay area that cannot be built on. At the centre is a space and not an object.