

Alfredo Herrera Piqué



# LA CIUDAD DE LAS PALMAS

Noticia histórica de su urbanización

EDICION DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO  
DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



X

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA  
LAS PALMAS DE CANARIA  
N.º Documento 134890  
N.º Copia 298155



**LA CIUDAD DE LAS PALMAS**  
**NOTICIA HISTORICA DE SU URBANIZACION**

Impreso por:  
LITOGRAFIA A. ROMERO, S. A.  
Avda. Angel Romero, s/n.  
Santa Cruz de Tenerife (España)  
Depósito Legal: TF. N.º 345 - 1978  
ISBN 84 - 500 - 2700 - 4

ALFREDO HERRERA PIQUE

# LA CIUDAD DE LAS PALMAS

Noticia histórica de su urbanización

PROLOGO DE  
AGUSTIN MILLARES CARLO



EDICION DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS  
DE GRAN CANARIA CONMEMORATIVA DEL QUINTO  
CENTENARIO DE LA FUNDACION DE ESTA CIUDAD

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
1978





*A mi madre y a la memoria  
de mi padre.*



## PROLOGO

No ha constituido para mí ninguna sorpresa la gratisima lectura del libro que hoy, por inmerecida benevolencia de su autor, intento presentar al público.

La tarea tan airosamente desempeñada por Alfredo Herrera Piqué no creo que se le representara ciertamente fácil, de una parte, por el dilatado período que su exposición abarca, y de otra, por la dispersión misma de los datos, que consignados en fuentes muy diversas, se hacía preciso reunir en el transcurso de una investigación cuidadosa.

Lo apasionante del tema, el cariño del escritor a su ciudad nativa y un fervoroso entusiasmo por el estudio del pasado de ésta, allanaronle la difícil tarea, y hoy podemos «plus devorare quam legere» esta *Noticia histórica de la urbanización de la ciudad de Las Palmas*, la cual se ofrece no sólo a la curiosidad del historiador profesional o del hombre de superior cultura, sino a la de cualquiera que posea una media preparación. Y esto se debe a que Herrera Piqué no ha escatimado esfuerzo para cimentar su obra en un conjunto de noticias, en su mayoría de primera mano, colegidas en el tenaz esfuerzo que los avezados saben cuán necesario es poner en indagaciones como la suya, y ha logrado, además, presentar los resultados de tal esfuerzo en una prosa fluida, sobria y castigada, que se deja leer con agrado y creciente interés «de la cruz a la fecha», como dicen. Ni debe ello extrañar a quienes sepan que Alfredo Herrera Piqué, periodista experimentado, y uno de los primeros, por cierto, en poner su pluma al servicio de los ideales autonomistas de nuestras Islas,

celoso promotor, además —pese a las reiteradas sanciones que en el pasado tuvo que sufrir— de las libertades democráticas, hombre de espíritu profundamente liberal, director que fue de la revista *Sansofé*, y actualmente de la titulada *Aguayro*, importante y difundida publicación que patrocina la benemérita Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria con el noble propósito de divulgar la cultura de las Islas, está como pocos preparado para una labor de publicista, que en centenares de artículos y en crecido número de conferencias pronunciadas hasta en los más apartados rincones de su tierra natal, para dar a conocer a nuestra sociedad las raíces e identidad isleñas, y rematar dignamente una empresa tan llena de problemas, que las más de las veces excede del campo estrictamente histórico para adentrarse en los arduos predios de lo socioeconómico, de lo artístico, de lo literario, cuando no de lo filosófico.

Oportunísima contribución al medio siglo de existencia de nuestra ciudad considero este libro, que será, sin duda posible, recibido con unánime aplauso. Los hombres de la generación de quien suscribe las presentes torpes líneas introductorias, leerán, no sin emoción, muchas de sus páginas, en las que rememorarán tantas y tantas cosas, tantos detalles ya sepultados en lo más recóndito de la memoria, que ahora vienen dócilmente y en fuerza del fascinante atractivo del pretérito, a situarse en los lugares adecuados. Plumas más autorizadas que la mía se ocuparán con el detenimiento que ella merece de esta enjundiosa *Noticia histórica*, cuya aparición debemos todos acoger con satisfacción.

AGUSTIN MILLARES CARLO  
De la Real Academia de la Historia

Tafira Alta,  
junio de 1978.

## PREFACIO

El contenido de este libro es más modesto de lo que su título puede hacer pensar. Su pretensión es la de ofrecer un escueto panorama del desarrollo urbanístico de Las Palmas de Gran Canaria, desde sus comienzos hasta el siglo actual. En realidad se trata de una visión impresionista, en la medida en que aquí se realiza un montaje de retazos históricos sobre determinados momentos —eso sí, los más relevantes— de la urbanización de esta ciudad. Cualquier aspiración de alcanzar la exhaustividad en la exposición del tema queda, por consiguiente, muy lejos de la intención y de lo objetivamente conseguido por el autor, que ha situado su atención en tres etapas trascendentales en el desenvolvimiento de Las Palmas: su primitiva urbanización; el despertar de la ciudad y su primera expansión (a partir de la mitad del siglo XIX), y, finalmente, la urbanización moderna, desde fines de dicho siglo.

Contemplé hace ya bastante tiempo la idea de reconstruir el desarrollo urbano de Las Palmas con motivo de la lectura de un texto de Ortega y Gasset, a través del cual el filósofo español alentaba al lector interesado a ocuparse en el estudio de la morfología de las ciudades. Ello coincidió con un momento de divulgación de las corrientes de crítica en torno a la ciudad moderna, las cuales me llevaron a interesarme por el urbanismo contemporáneo. Recuerdo que aquel propósito se lo comuniqué a Manuel Hernández Suárez, secretario de la revista *El Museo Canario*, y desde hace más de diez años he venido publicando en diarios y revistas locales un ya amplio número de trabajos dedicados a la ciudad de Las Palmas. El primero de ellos se

ocupó, precisamente, de la originaria urbanización de la ciudad, y vio la luz en la prensa de Las Palmas en cuatro artículos aparecidos en el mes de mayo de 1966. Varios de esos trabajos han sido parcialmente recogidos aquí, como parte de un conjunto que intenta proporcionar al lector una imagen unitaria. He de añadir que mi interés por el tema se reflejó en mi trabajo de final de carrera (1968) en la Sección de Periodismo de la Universidad de La Laguna, que estuvo dedicado a la situación urbana de la ciudad de Las Palmas a mitad del siglo XIX a través de la prensa de la época.

No es preciso recordar que el amplio y detallado estudio sobre la evolución de las ciudades canarias hasta el siglo XVIII, que el profesor e historiador Antonio Rumeu de Armas insertó en su obra «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias», constituye mucho más que un punto de partida para el desarrollo del tema. Para evitar repeticiones inútiles y citas superfluas me permito remitir, con carácter general, al lector interesado a esta importante obra de la historiografía canaria contemporánea. Allí encontrará una simpática descripción de la ciudad de Las Palmas en los siglos XVI al XVIII.

En este sentido me parece, igualmente, innecesario dejar sentado que la documentación y las fuentes —tanto de obra impresa, como no impresa— aquí utilizadas son inéditas, bien en el exacto e íntegro sentido de este vocablo, bien en cuanto sirven de sustentación al tema desarrollado. La utilización de un vasto material documental ha sido posible, especialmente, gracias a la insustituible cooperación del personal del Archivo, Biblioteca y Hemeroteca de *El Museo Canario*, para el que las más cálidas palabras de gratitud quedarían cortas. He de agradecer, asimismo, al Archivo Histórico Provincial de Las Palmas las facilidades concedidas. Y, naturalmente, mostrar mi agradecimiento al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria que ha posibilitado esta edición, la cual se ha hecho coincidir con el quinto centenario de la ciudad.

Este trabajo —acompañado de una profusa e indispensable documentación gráfica— integra la primera monografía específicamente dedicada a la ciudad de Las Palmas que ha salido a la luz. Por primera vez se ha intentado una sucinta reconstrucción de la urbanización primitiva y, también entre otros aspectos, se ofrece una visión general de la planificación de esta capital. También por vez primera se aporta una información sobre el primer padrón nominal de habitantes de Las Palmas, así como sobre otros elementos insoslayables para la comprensión urbanística de la ciudad. Entre el material gráfico aquí

publicado llamamos la atención del amable lector acerca del plano de Laureano Arroyo del que ya dio noticia el autor hace cuatro años y cuya imagen gráfica se ofrece por vez primera a los estudiosos e interesados. Este documento es de capital importancia para la historia urbana de Las Palmas pues constituye su primera planificación científica. Por supuesto, las páginas que siguen apenas constituyen un modesto intento para la roturación de un tema muy amplio, variado y complejo —tanto por su extensión cronológica como por su carácter interdisciplinario— que queda a la espera de más completos y profundos análisis futuros. Por mi parte, como canario, como nacido en Las Palmas de Gran Canaria, significaría mi mayor satisfacción haber sabido honrar a mi ciudad —es decir, ser honrado con esta ciudad y con sus habitantes— y haber sido capaz de trasladarles una, por lo menos, adecuada y exacta información sobre su desenvolvimiento urbano en medio milenio de existencia.





## INDICE

### PRIMERA PARTE

Págs.

- I. LA PRIMERA URBANIZACION.—Las calles.—Las plazas.—Las casas.—Edificios civiles y religiosos.—Régimen jurídico de la vivienda.—Población.—Servicios y abastecimientos.—La economía de la ciudad.—Ordenanzas.—Los más antiguos planos de Las Palmas.—Fortificaciones.—Ocupación e incendio de Las Palmas al finalizar el siglo XVI. 21
- II. UN EXTENDIDO PARENTESIS.—La ciudad en el plano de Pedro Agustín del Castillo.—Antiguas descripciones de Las Palmas.—Arquitectura colonial. 77
- III. REFORMAS URBANAS A FINES DEL SIGLO XVIII.—Nuevo Hospital de San Martín.—La Sociedad Económica de Amigos del País.—Reformas urbanas.—El proyecto de muelle de Las Palmas.—Abastecimiento de agua: la fuente de Morales.—Empedrado de calles. 119
- IV. LA PRIMERA PARTE DEL SIGLO XIX.—Arquitectura neoclásica en Las Palmas.—La ciudad en las litografías de Williams.—El primer padrón nominal de habitantes.—Estructura socioeconómica de la población, grupos de edades, establecimientos, hospitales y conven-

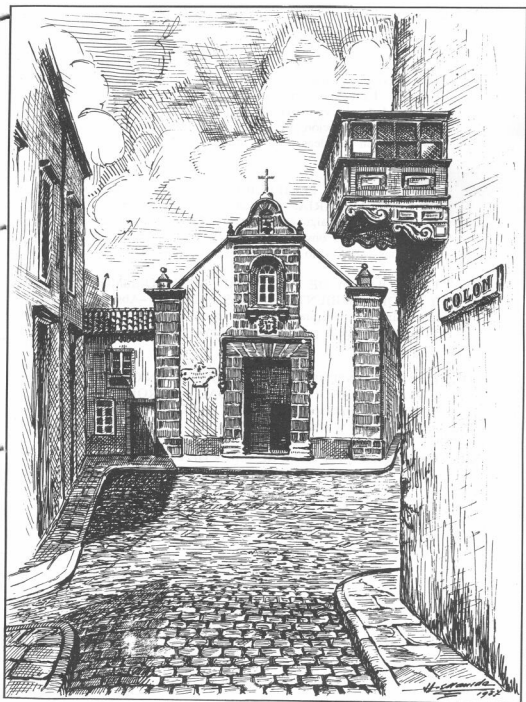
tos.—La desamortización y su influencia en los cambios urbanos.—Incendio del Ayuntamiento: final de la historia antigua de la ciudad.

143

## SEGUNDA PARTE

- V. EL DESPERTAR DE LA CIUDAD A MITAD DEL SIGLO XIX.—Conciencia de una aportación.—La renovación urbana.—El estado de las calles.—Tres edificaciones importantes.—Problema de la vivienda y expansión de la ciudad.—El barrio de Arenales.—La carretera al Puerto de la Luz.—Comunicaciones de Las Palmas con el resto de Gran Canaria.—Primeros proyectos para el Puerto de la Luz y urbanización de la Isleta.—La primera expansión moderna. 177
- VI. EL ULTIMO TERCIO DEL XIX. EL PUERTO DE LA LUZ.—El plano de López Echegarreta.—Descripciones viajeras.—El Puerto de la Luz.—La urbanización del Puerto. La segunda expansión moderna. 205
- VII. INTRODUCCION DE LA TECNOLOGIA MODERNA EN LAS PALMAS. LA PRESENCIA MERCANTIL EUROPEA.—La energía eléctrica.—Inversiones europeas.—El Puerto y las compañías británicas.—El turismo. Precedentes. Las Palmas, estación invernal.—Abastecimiento de agua.—Los poetas y la ciudad.—Arquitectura modernista.—Arquitectura racionalista. 221
- VIII. LA PLANIFICACION MODERNA DE LAS PALMAS. LA EXPANSION CONTEMPORANEA.—Planificación de Laureano Arroyo.—Plan de ensanche.—Proyectos de Avenida Marítima.—Proyecto de Barriada Carló.—La Ciudad Jardín.—Ordenación de Zuazo.—La apropiación de la ciudad por los propietarios del suelo.—La Ciudad Alta.—La tercera expansión moderna: desarrollo contemporáneo. 255

IX.	LA CIUDAD DE LAS PALMAS Y LA CARTA DE ATENAS.—La ciudad y la región.—La ciudad y la historia.—Las condiciones de habitación.—El entorno de la ciudad.—La vivienda y el espacio urbano.—Separar vivienda y circulación, peatón y automóvil.—Salvar la comunicación de ideas.—La zonificación. Zonas de esparcimiento.	291
X.	EL URBANISMO PERIFERICO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Habitat y estructura social.—Identidad y desarraigo en el barrio.—El mecanismo de la edificación.—Consecuencias: problemas, problemas, problemas.—El barrio en la sociedad de consumo.	305
XI.	LA ECOLOGIA DE LA CIUDAD. METABOLISMO Y MEDIO AMBIENTE DE LAS PALMAS.—Absorción: alimentos y agua.—Costes y consumo de agua.—Eliminación: aguas residuales y basuras.—El medio ambiente.	313
XII.	EL FENOMENO DE LA URBANIZACION EN GRAN CANARIA. LAS PALMAS, CIUDAD METROPOLITANA.—Zonificación y ordenación territorial.—Macrocefalia urbana y área metropolitana.	323
XIII.	Capítulo Final: LA COMPRESION DE LA CIUDAD. PARA UNA INTERPRETACION DE LAS PALMAS.	335
	Abreviaturas	344
	Indice de ilustraciones	345



PLAZA Y ERMITA DE SAN ANTONIO ABAD.  
Dibujo de Tomás Avellaneda, 1937

PRIMERA PARTE



I

LA PRIMERA URBANIZACION





Cada año, en el amanecer del solsticio de verano, la ciudad de Las Palmas celebra un nuevo aniversario. Este año de 1978 cumple su medio milenio. Como pensada por un filósofo heleno, esta ciudad surgió del agua y del fuego. De un fuego —muy lejano a las plásticas hogueras de San Juan— que brotó del encuentro exterminador entre la lanza hispana y el magado isleño, y, al propio tiempo, del insondable mar atlántico, elemento fundamental en la fundación y en el desenvolvimiento histórico y actual de la urbe. En la frontera de las milenarias entrañas volcánicas y el azul de las playas atlánticas, junto a las impetuosas aguas aborígenes del Guiniguada, nació el Real de Las Palmas que, en breve tiempo, pasó de campamento guerrero a floreciente villa, en la cual lo europeo se superpuso al sustrato neolítico y africano.

Pues en la superficie geográfica que luego ocuparía la ciudad existieron posiblemente establecimientos aborígenes. Antiguas crónicas hablan de casas o viviendas que aquí habitaron los canarios prehispanicos, en una zona —el litoral este de Gran Canaria, desde Gando a la Isleta— con numerosa presencia aborígen, de la que han llegado hasta hoy bastantes huellas arqueológicas. Con entera seguridad, en la Isleta había una necrópolis integrada por numerosos túmulos que todavía se conservaban a fines del siglo XIX<sup>1</sup>. Sin embargo, la ciudad de Las Palmas tuvo indiscutiblemente su raíz en el establecimiento conquistador de Juan Rejón, iniciado, según todos los indicios históricos, el 24 de junio de 1478. Por supuesto, no se fundó entonces la ciudad. Simplemente, se puso su primera piedra: la ciudad es, en general, un hacerse, un continuo forjarse en el espacio y en el tiempo; un desenvolvimiento que adopta e integra elementos naturales, huma-

---

<sup>1</sup> De las características somáticas y étnicas de estos primeros habitantes de Las Palmas y de los enterramientos de la Isleta nos dejó evidencia científica y gráfica el etnólogo y antropólogo R. Verneau en «*Sur les anciens habitants de la Isleta*» (*Extrait des Bulletins de la Société d'Anthropologie*), París, 1882.

nos y técnicos, desarrollo del que sucesivas generaciones se hacen partícipes y solidarias. El establecimiento de Las Palmas como cabeza urbana de Gran Canaria fue ratificado en 1485, culminada la conquista de la isla por los españoles. Y ese mismo año se crearon en la naciente villa organismos administrativos y religiosos que instrumentaron tal decisión.

Las Palmas fue la primera ciudad fundada por Castilla en las Islas Canarias. Ello explica, por un lado, que aquí se establecieran las instituciones político-administrativas que habrían de regir el Archipiélago y, por el otro, el relativamente rápido crecimiento de la urbe en su primera etapa de expansión.

Fue, también, la primera ciudad que fundaron los españoles en el Atlántico en el momento histórico inmediatamente anterior a su expansión por las tierras americanas, descubiertas para Europa pocos años después. La distancia cronológica que medió entre nuestra fundación urbana y el descubrimiento del Nuevo Continente fue muy escasa. Aquel hecho trascendental de los comienzos de la Edad Moderna tuvo la natural influencia en la nueva forma de vida que se iniciaba en las Islas. El propio Descubridor había hecho un alto en el Archipiélago<sup>2</sup> —concretamente en las islas Gran Canaria y Gomera—, desde donde partió para culminar su gran aventura. Esta inicial vinculación ultramarina de Canarias se mantendrá durante siglos en una proyección

---

<sup>2</sup> Es históricamente indiscutible el paso de Cristóbal Colón por las islas Gran Canaria y Gomera en el viaje del Descubrimiento de América. En este primer viaje las carabelas se hallaron a la vista de Canarias hacia el 7 de agosto de 1492. El martes 8 de agosto —se dice en la Relación del primer viaje recogida por el P. Bartolomé de las Casas— «hobo entre los pilotos de las tres carabelas opiniones diversas donde estaban, y el Almirante salió más verdadero, y quisiera ir a Gran Canaria por dejar la carabela Pinta, porque iba mal acondicionada del gobernario y hacía agua, y quisiera tomar allí otra si la hallara; no pudieron tomarla aquel día».

Ni aquel día ni los dos siguientes les fue posible tomar tierra en Gran Canaria, a la que estaban entonces muy próximos, se afirma en la *«Historia del Almirante»*, atribuida a Hernando Colón, hijo del Descubridor. Se dirigieron, entonces, a la Gomera, llegando al anochecer del domingo 12 de agosto. «La Pinta» había quedado en el litoral grancanario. El día 24 partió Colón desde la Gomera a Gran Canaria y el día siguiente aportó a esta última isla. Aquí permaneció una semana, durante la cual fue reparada «La Pinta», a la que se colocó un timón nuevo, mientras que en «La Niña» se substituyó una vela latina por otra redonda, para darle más seguridad en la navegación.

El viernes 1 de septiembre las carabelas salieron hacia la Gomera, desde donde partieron en la mañana del día 6 de dicho mes para protagonizar la gran epopeya del Descubrimiento.

americana de las Islas en la navegación, el comercio, la emigración y el lenguaje.

La fundación de Las Palmas dentro del proceso conquistador

La cuestión de si Cristóbal Colón tomó puerto en la bahía de las Isletas o en Gando durante su estancia en Gran Canaria carece por entero de importancia. Cabe pensar que procediendo del norte y teniendo necesidad de hallar el puerto más próximo para reparar la nave averiada, acudiera antes a las Isletas que a Gando.

No pudiendo tomar puerto, al regreso de la Gomera estaría Gando más próximo en su posible ruta, pero este punto de la isla era un lugar desierto en el que no encontraría medios para reparar la nave averiada.

Asimismo en su calidad de jefe de una expedición marítima de Castilla debió conocer de antemano que en Canarias la autoridad real tenía su sede en la ciudad de Las Palmas y en una situación normal a la hora de tener que elegir entre Gando o las Isletas debería de haber optado por el puerto más próximo a Las Palmas. Al respecto hemos de señalar que la tradición sobre la estancia de Cristóbal Colón en la ciudad de Las Palmas durante el primer viaje no es ni mucho menos reciente, sino que se remonta a varios siglos atrás. En un manuscrito de la segunda mitad del siglo XVIII, al que más adelante nos referiremos en varias ocasiones, se da como cierto este hecho.

Lo indudable es que Colón estuvo en Gran Canaria y la Gomera, o cuando menos en las costas de ambas, en el viaje del Descubrimiento. Por otra parte, para la Historia lo que de verdad cuenta es la trascendencia de los hechos, no su mera inmanencia. Y la trascendencia histórica de este primer viaje de Colón radica en el descubrimiento de América por los europeos y la nueva relación iniciada entre dos partes de la Humanidad hasta entonces incomunicadas. Al respecto, en lo que se refiere a Canarias, tal trascendencia hemos de entenderla en cuanto al papel de plataforma interatlántica tomado desde entonces por las Islas y a los estrechos lazos que inmediatamente desarrollaron éstas con las tierras americanas.

En sus otros viajes al continente descubierto el Almirante recaló siempre en nuestro Archipiélago. En Gran Canaria estuvo, además, en el segundo —después de haber salido de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 «... llegamos a la Gran Canaria donde tomamos puerto», se dice en la relación de Las Casas— y en el cuarto y último. En este cuarto viaje llegó a la isla el 20 de mayo de 1502 según se lee en la «Historia del Almirante». Partió de Gran Canaria hacia América varios días después, el 25 ó el 26 de mayo, según las relaciones de Hernando Colón y Las Casas, respectivamente.

Durante esta última estancia en Gran Canaria, Cristóbal Colón escribió una carta dirigida al padre fray Gaspar Gorricio, religioso de Santa María de las Cuevas, de la Cartuja de Sevilla. El texto de la misiva es el siguiente:

*Reverendo y muy devoto Padre. El vendaval me detuvo en Cádiz hasta que los moros cercaron a Arcila, y con él salí al socorro, y fui al puerto. Después me dio Nuestro Señor tan buen tiempo que vine aquí en cuatro días.*

*Ahora será mi viaje en nombre de la Santa Trinidad, y espero de ella la victoria. Acuérdesse V.R. de escribir a menudo a D. Diego, y acuerde a Micer Francisco de Riverol el negocio de Roma que no le escribo por la prisa.*

*Al Padre Prior y a todos los Devotos Religiosos me encomiendo.*

*Todos acá estamos buenos a Dios Nuestro Señor gracias. Fecha en Gran Canaria... Para lo que V.R. mandare.*

Como observamos, el propio Almirante la localizó en la isla de Gran Canaria, si bien cuando la carta fue reencontrada hace siglo y medio el papel se hallaba roto y comido y no se pudo leer el dato concreto de la fecha. Sin embargo, por la información que su autor nos ofrece en la carta y por los datos que Hernando Colón recogió

de las islas llamadas realengas —Gran Canaria, La Palma y Tenerife— fue, por consiguiente, una de las primeras manifestaciones de la vocación universalista que por entonces despertaba entre los españoles que se lanzaron a conocer y dominar nuevas tierras, llevados de un afán de aventura, de la ambición de grandes riquezas y de su acendrado espíritu religioso en el ánimo de propagar la fe católica.

Se desarrolló la recién nacida villa con un carácter colonial, como residencia de los potentados conquistadores, de los beneficiados en los repartimientos de tierras y aguas, de los comerciantes de distintas procedencias, de los religiosos —pioneros, también, en el nuevo poblamiento: el obispo Frías había sido uno de los financiadores de la conquista de Gran Canaria y uno de los económicamente compensados por su realización— y de los artesanos y nuevos pobladores, a los que se habían concedido libertades y franquezas mercantiles, las seculares franquicias isleñas.

sobre el cuarto viaje de su padre, puede afirmarse que aquélla fue escrita entre el 20 y el 25 de mayo de 1502, durante los días que pasó en dicha isla antes de navegar por última vez hacia América.

Esta carta fue descubierta, junto a otras catorce también autógrafas de Cristóbal Colón, merced a la diligencia del benemérito estudioso *Martín Fernández de Navarrete* (Cfr. «*Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*». Madrid, 1825, Tomo I, p. 330 y ss.), en el primer cuarto del siglo XIX. Fueron halladas en el archivo del duque de Veraguas y se hallaban en deplorable estado.

La transcripción de los quince documentos fue realizada por Tomás González, maestrescuela de la iglesia de Plasencia, quien por entonces se había ocupado en la ordenación del archivo de Simancas. Cuatro de las cartas redescubiertas y transcritas estaban dirigidas al mencionado Gaspar Gorricio, del monasterio de Santa María de las Cuevas, en donde primeramente sería inhumado el cuerpo del Descubridor al morir en 1506. Las once restantes las había dirigido el Almirante a su primogénito y heredero Diego Colón.

Las quince se corresponden con la última fase de la vida de Cristóbal Colón. La de fecha más antigua es de 4 de abril de 1502, cuando finalizaba la preparación de este último periplo. La siguiente es la enviada de Gran Canaria. Y la más próxima a ésta de entre las posteriores es la remitida desde Jamaica el 7 de julio de 1503.

En la carta redactada en Gran Canaria, Colón menciona el cerco que por aquellos días sufría, de parte de los marroquíes, un enclave portugués en la costa atlántica de Marruecos, Arcila, al sur de Tánger. La segunda parte de este primer párrafo de la carta resulta confusa. En cambio, la frase siguiente informa con claridad del tiempo invertido por sus naves en llegar a la isla. Y, atendiendo a lo que seguidamente añade el gran marino, Colón consideraba que el viaje se iniciaba realmente a partir de las Canarias.

El párrafo que leemos a continuación menciona a su primogénito Diego Colón y al genovés Francisco de Rivarol, un hombre que tuvo grandes vinculaciones e intereses con Gran Canaria. Evidentemente, además de trasladar las novedades del viaje al padre Gaspar, la finalidad de la carta consistía en reiterar al religioso la atención



Planta del sitio de Canaria:

11a //

Embalsada por el dho defensor  
 en 25 Agosto 1599



Casco urbano de Las Palmas en el siglo XVI, según el plano de Prospero Casola (reproducción a línea del que se guarda en el Archivo de Simancas. Museo Canario).

Asentados muchos de ellos en el Real —otros en diferentes villas, como Telde y Gáldar—, los conquistadores y los sostenedores financieros de la empresa concluida se aseguraron el dominio económico de la isla merced a los repartimientos de las mejores tierras. Los supervivientes de la población autóctona fueron excluidos de la propiedad privada de sus antiguos terrenos de sementeras y pastos. Se gestó rápidamente una aristocracia local que, de inmediato, fundamentó su preponderancia económica en la producción y comercio del azúcar. Según relatan los historiadores, los conquistadores Pedro de Vera y Jáimez de Sotomayor instalaron, respectivamente, los primeros ingenios de azúcar a ambos márgenes de la entrada del barranco Guinguada en la ciudad. Simultáneamente, las superficies que rodeaban al Real se repartieron y parcelaron, poniéndose en cultivo para el abastecimiento local de hortalizas y frutas. La primera etapa del desarrollo de la ciudad estuvo en buena parte sustentada en el florecimiento de la producción y comercio del azúcar de caña.

Paralelamente a la infraestructura económica se fue desarrollando el orden institucional de la colonia, centralizado en el Real.

que debía prestar al hijo del Almirante y en alentar la diligencia de Rivarol sobre un concreto negocio que compartiría con Colón.

Diego —nacido de la unión de Cristóbal Colón y Felipa Moniz de Perestrello— contaba por entonces unos veinticuatro años de edad. Su padre no descuidaba su atención para con él, como demuestran las menciones de que le hizo objeto en cada una de las cartas dirigidas a Gorrício y en más de una decena destinadas a su caro primogénito en los últimos tiempos de la vida del Descubridor.

Micer Francisco de Rivarol o Riberol (ver *Leopoldo de la Rosa Olivera: «Francisco de Riberol y la colonia genovesa en Canarias»*, Anuario de Estudios Atlánticos, 18, Madrid-Las Palmas, 1972, p. 132 y ss.)—banquero y armador en Génova; prestamista, comerciante y arrendador del estanco del jabón en Sevilla— tenía amistad con Cristóbal Colón, a quien, en concreto, había anticipado fondos —en unión de otros prestamistas italianos— para la financiación del cuarto viaje.

La familia Rivarol —«los Riberoles»— fue de las más destacadas de la colonia genovesa en Gran Canaria. Aún hoy conservan este apellido varias familias isleñas. Y acaso el más relevante de sus miembros fue Francisco de Rivarol, que residía en Sevilla ya a fines de la octava década del XV y que en 1484 contribuyó a la conquista de Gran Canaria. Fue de los primeros en establecer ingenios de azúcar en esta isla: el ingenio de los Riberoles. Aquí tuvo varios intereses, llegando a obtener la vecindad en Gran Canaria en 1511, según ha documentado Francisco Morales Padrón. Las relaciones amistosas y financieras de Colón con Rivarol fueron muy estrechas y el prestamista genovés aparece mentado en otras varias de las cartas conocidas de Colón.

Estos son los personajes que ocuparon al Almirante en su breve carta gran-canaria, en la que no deja de aparecer el viejo tópicos de no poder extenderse más debido a la prisa, que igualmente repite en la carta fechada en Jamaica. Por lo demás, el autor no deja de encomendarse al prior y religiosos de la cartuja sevillana y, a modo de despedida, manifiesta su buen estado de salud y el de su tripulación.

Inmediatamente se constituyó en la villa de Las Palmas el primer Cabildo o Ayuntamiento insular<sup>3</sup>, en el año 1485. Alboreando el siglo XVI fue establecida en Las Palmas la Inquisición para las islas que tuvo su sede en una ciudad en la que convivían judíos conversos, flamencos, genoveses, florentinos y portugueses, además de moriscos y esclavos africanos. La importancia político-administrativa de la urbe —que desde 1515 ostentaba el pomposo título de «Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Las Palmas»— fue confirmada con la creación de la Real Audiencia de Canarias en 1526, establecida en Las Palmas un año antes de que fuera promulgada la Audiencia de Nueva España.

Esta misma importancia que pronto había adquirido la ciudad cristalizó de inmediato en el orden religioso. En el propio año 1485 fue trasladado el Obispado de Canarias —el viejo Obispado de San Marcial del Rubicón— a Las Palmas, en donde la mitra canariense tuvo su sede desde entonces. La traslación fue acompañada, años después, del ambicioso proyecto arquitectónico para la catedral. La recia amplitud de construcciones como la misma catedral —que se ha calificado de primera gran empresa arquitectónica hispana fuera del territorio peninsular—, el Ayuntamiento del XVI o la plaza mayor son definidos símbolos —la semiótica de lo que se llama *arquitectura del poder*— de la textura que se pretendió proporcionar a la ciudad en sus primeros tiempos. El ser la primera ciudad levantada por el Reino de Castilla en las Canarias contribuyó, como ya indicamos, al primer desarrollo de Las Palmas, si bien la importancia y el desenvolvimiento general de la villa en una prolongada etapa histórica están íntimamente unidos, como igualmente apuntamos, a la entidad de la agricultura insular, así como de su comercio, y, en este último aspecto, a los esquemas de las relaciones mercantiles en el Atlántico (norte de Europa e Indias). El, en términos relativos, notable crecimiento de Las Palmas en sus primeros decenios de existencia aparece manifestado por su originaria expansión urbana, la cual al finalizar el primer tercio del siglo XVI casi dibujaba el perímetro que mantendría hasta la mitad del siglo XIX.

---

<sup>3</sup> La noticia más antigua, y por lo tanto la más próxima a la época, sobre la constitución del primer Cabildo o Ayuntamiento de Gran Canaria, nombrado por Pedro de Vera, nos la ofrece Abreu y Galindo, quien nos informa que el Concejo estuvo integrado por doce regidores y dos jurados («*Historia de la conquista de las siete Islas de Gran Canaria*». Santa Cruz de Tenerife, 1848, p. 149 y ss.).

## LA PRIMERA URBANIZACION

Un intento de enmarcar históricamente la primera urbanización de la ciudad de Las Palmas nos obliga a ofrecer una muy breve referencia de su fundación y núcleo originario. El nacimiento de esta urbe se halla directamente relacionado con la empresa conquistadora de la isla Gran Canaria que, al igual que Tenerife y La Palma, se encontraba a finales del siglo XV habitada por muy antiguas poblaciones que habían permanecido dueñas de sus destinos durante milenios. En aquel tiempo poseían títulos de señorío sobre las tres islas mencionadas Diego de Herrera e Inés Peraza, que los cedieron en octubre de 1477 a los monarcas castellanos. Con ello la conquista de dichas islas pasó a ser empresa de la corona de Castilla. Inmediatamente se iniciaron los preparativos de la expedición para conquistar Gran Canaria, de los que fueron parte principal los referentes a la financiación de la aventura.

La reina de Castilla otorgó varias providencias relativas a la organización y medios de la expedición. Entre ellas se encuentra una dada en Sevilla el 13 de mayo de 1478 —apenas poco más de un mes antes de la llegada de las fuerzas de Rejón a Gran Canaria—, en la cual se confirma una capitulación del secretario del Consejo Real, encargado de llevar adelante la armada a esta isla. Meses antes se había dado otra providencia acerca de la distribución de fondos entre los capitanes de las fuerzas expedicionarias.

La capitulación confirmada recoge el espíritu de la época, que sentaba el objetivo de conquistar tierras de infieles poniendo de relieve una justificación y una finalidad de orden religioso: se habla de la armada que había de ir a *«la Isla de la Grande Canaria, para sojuzgarla a su Corona Real, é para expeler, con el favor de Dios, toda superstición y heregías que allí y en algunas otras yslas de infieles usan los canarios y otros paganos»*. En este sentido, se insiste en la voluntad de sus Altezas de *«sojuzgar a los dichos infieles que de verdad en lo temporal deben ser sujetos a su Corona Real, y en lo espiritual son de la Metrópoli de Sevilla»*. Se hace referencia, asimismo, a las sumas que sustentaban la empresa, entre ellas los fondos de *«la Indulgencia otorgada por nuestro muy Santo Padre para la conversión de los infieles de Canarias, e para edificación de las Iglesias e Monasterios...»*, así como a las aportaciones de Frías a quien se concedía el aprovechamiento exclusivo de la orchilla de la isla (*«dejarán en manos del dicho Señor Obispo el coger e sacar de la orchilla que hay en las dichas yslas»*).



Además, se establecía un orden de beneficios sobre el botín o presa.

Por último, otro aspecto destacable de la capitulación es el referente al poblamiento de Gran Canaria y al proyecto de edificación de la catedral en esta isla, cuestión decidida, como se observa, desde antes del sometimiento y del traslado de la sede episcopal: «...en quisieron (los Reyes) que en la dicha Isla de la Grande Canaria, según mandamiento de la Sede Apostólica, se edificase Iglesia Catedral, e la dicha Isla se poblase de personas católicas sus naturales, e que para seguridad de Eclesiásticos e Religiosos e de Seglares, se fortaleciesen los Puertos de la dicha Isla, con tales edeficios e fábricas, que permansciesen allí seguros los que ende poblasen, e non pudiesen rescibir daño de los adversarios de la dicha Corona de Castilla, o de otras algunas gentes advenedizas; para las cuales fábricas tan complideras se llevan dende agora muchas ferramientas é pertrechos...».

En junio de ese año los Reyes Católicos decidieron acometer tal iniciativa enviando una armada bajo el mando del capitán Juan Rejón. Cuando éste, después de desembarcar —según es tradición— en el litoral de la Isleta el 24 de junio de 1478, decidió emplazar el campamento fortificado de sus fuerzas expedicionarias en un montículo situado junto a la desembocadura del riachuelo Guinguada, colocó el germen de lo que luego sería ciudad de Las Palmas. Este campamento, que se llamó el Real de Las Palmas, permitía una ventajosa comunicación marítima por su proximidad a la bahía de la Isleta, mientras que el Guinguada lo abastecía de agua y le marcaba una línea de acceso al interior de la isla. Desde el Real se dirigió la conquista de Gran Canaria, jalonada durante siete años por durísimas batallas. Finalizada la conquista, el gobernador y también conquistador Pedro de Vera confirmó allí el establecimiento de la villa capital, que comenzó a extenderse por las superficies contiguas a las dos márgenes del Guinguada.

Es bien conocido que el núcleo originario de la ciudad se constituyó en torno a la actual plaza de San Antonio Abad, en el mismo lugar que, según parece, había ocupado el campamento conquistador. Sin embargo, una reconstrucción de los primeros decenios de existencia de Las Palmas se hace muy dificultosa, en la medida en que los archivos que habrían podido aportar amplia y precisa información sobre el tema se perdieron por diversas causas, que van desde el saqueo de la ciudad por la armada holandesa en 1599 hasta el incendio de las Casas Consistoriales en 1842. Ha llegado hasta el presente, no obstante, una fuente de primerísima importancia: el Archivo de Protocolos Notariales, cuyos primeros actos documentales conservados en cuanto

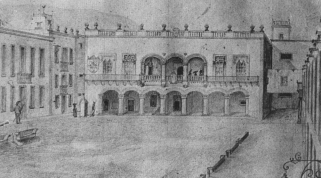
se refiere a Las Palmas datan del segundo decenio del siglo XVI, una época todavía temprana de esta ciudad. En cuanto que en aquellos tiempos muchas de las actividades de la vida cotidiana —compraventas y arrendamientos de casas y terrenos, de esclavos, de animales o de explotaciones agrarias; donaciones, dotes, testamentos; contratos de transportes, contratos de compañía, fletamentos, censos, reconocimientos de deuda, manumisiones, etc.— eran reflejadas por las escrituras públicas, la documentación del mencionado archivo es sumamente valiosa y permite extraer variadas informaciones sobre la vida de la ciudad en esa primera etapa, quizás la más oscura del pasado de Las Palmas <sup>4</sup>. En lo que toca al tema de la primitiva urbanización de esta urbe, especialmente los contratos de compraventa y arrendamiento de casas ofrecen datos sobre calles, plazas y edificios notables, detalles que permiten componer un cuadro aproximado del estado en el que se encontraba aquélla dentro del período de formación del casco histórico. Asimismo, el archivo documental de la Inquisición constituye una fuente de fundamental importancia, tanto para esa época como para los siglos siguientes.

Podemos afirmar que aquel casco primitivo que —integrado por los barrios de Vegueta y de Triana— constituyó la urbe hasta la mitad del siglo XIX, se formó en los primeros cuarenta o cincuenta años de existencia de Las Palmas. El primigenio núcleo de Vegueta, cuyas calles y callejuelas partían desde la pequeña plaza de San Antón, tuvo un desenvolvimiento espontáneo y ostensiblemente irreflexivo. Al levantarse la primera iglesia catedral de Santa Ana —situada en el naciente del actual templo— el centro de la villa se trasladó al poniente, dirección acentuada pocos años después, en 1500, al trazarse la nueva plaza pública de la ciudad, la Plaza de Santa Ana e iniciarse las obras de la nueva catedral de Canarias. En dicha plaza se ubicaron los edificios civiles y religiosos más importantes. Esta parte del barrio ya siguió un desarrollo más reflexivo, al igual que el barrio de Triana.

La ciudad comenzó a edificarse sobre los solares adjudicados a los conquistadores y colaboradores de la conquista en el primer re-

---

<sup>4</sup> La documentación antigua del Archivo ha sido catalogada por don Benjamín Artilles, don Guillermo Camacho Pérez Galdós y por su actual director, don Joaquín Blanco, entre otros técnicos, a base de la elaboración de completas y exactas fichas que facilitan ampliamente la información documental.



El antiguo edificio (primera mitad del siglo XVI) de las Casas del Cabildo y Audiencia, en la Plaza de Santa Ana.

①

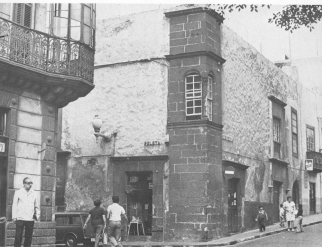
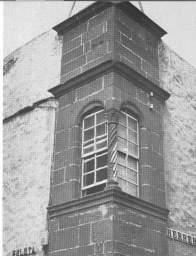
Vista de la Catedral de Santa Ana.  
(Foto del autor).

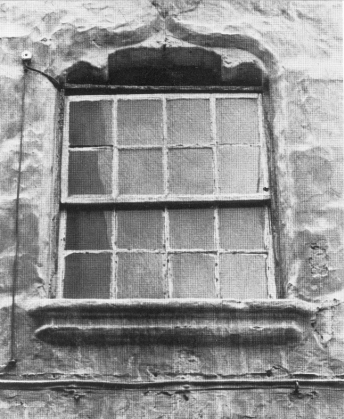




2

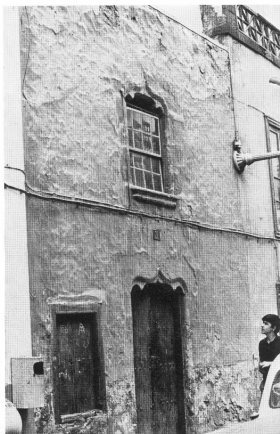
Antigua edificación en el barrio de Vestueta, esquina de las calles Herrero y Pelota.  
(Foto: Alamo Montañés).





Arco conopial en una antigua casa  
de Las Palmas, calle General Mola.  
(Foto: Alamo Montañés).

④





Fachada de la Casa Matos, en la calle León y Joven. (Foto del autor).



Nave lateral de la Catedral de Santa Ana. (Foto: Alamo Montañés).



partimiento realizado por el gobernador Pedro de Vera <sup>5</sup>. En el primer cuarto del siglo XVI el barrio de Vegueta había alcanzado, prácticamente, sus límites históricos. Cabe hacerse una representación de su contorno más antiguo situándolo sobre el perímetro que tuvo el barrio hasta los comienzos del siglo XX. Para una mejor composición de lugar podría trazarse una línea que enlazara los siguientes puntos: calle de la Carnicería, ermita de la Vera Cruz, actual calle Reyes Católicos, ermita de San Marcos (placetilla de los Reyes), convento de Santo Domingo, calle que hoy lleva el nombre de Sor Brígida Castelló, Casas Consistoriales y margen derecha del Guiniguada.

El monasterio dominico, de origen muy antiguo, no constituía un punto aislado en el sudoeste de la ciudad. Por el año 1524 existían casas en sus cercanías y, por lo menos, una calle. Por entonces se donó al convento un trozo de tierra cercano a su iglesia; al señalar los linderos se hacía referencia a tierras del bachiller Pedro de Góngora, casas de Fernando Moro y «toda la calle» hasta la acequia. Este era, como indicamos, uno de los extremos del barrio; al respecto, hay que señalar que la calle sor Brígida Castelló sólo estuvo edificada durante siglos en su lateral norte.

En el límite norte del barrio las casas llegaban hasta el Guiniguada, sin que existiera una calle ribereña. En muchos documentos se mencionan casas situadas junto al barranco o lindando en su parte trasera con «el río», como se le llamaba en una época en que el agua corría frecuentemente, y a veces portando gran caudal, por su cauce.

Simultáneamente a la expansión del barrio, en su núcleo más antiguo se realizaban ciertas modificaciones, consistentes en el cierre de callejuelas próximas a la plaza de San Antón. En 1522 fue cerrada una de estas callejas, siendo dividida y concedida su superficie a los propietarios de las casas colindantes. En contrato celebrado en el mes de julio de aquel año, uno de los intervinientes se comprometía a ceder al otro la parte que le correspondía en la pequeña vía y se obligaba a cerrar una puerta de su casa, la cual se abría a aquélla. Meses más tarde, este segundo contratante, de nombre Diego Ruiz y clérigo de Santa Ana, vendió una casa «con una

---

<sup>5</sup> Los repartimientos de tierras y la subsiguiente distribución de la propiedad hubieron de influir en la morfología urbana del casco originario, como después la división y la titularidad privada del suelo urbano y urbanizable constituyeron un factor fundamental en los tipos de urbanización que de facto se desarrollaron.

*callejuela que agora me fue adjudicada*»<sup>5</sup> bis, sin duda, la antes citada. Sobre este particular abunda otro documento que menciona la calle en la que vivía Juan de Herrera, personaje propietario de ingenios y asociado en los negocios con Constantín de Cairasco. Se trata de una testificación ante el Santo Oficio, en la cual se dice que «enfrente de San Antón solía estar una calleja que luego se cerró en cuya callejón vivía Juan de Herrera»<sup>6</sup>.

En la medida en que fue desde un principio sede de los organismos y edificios administrativos y religiosos más importantes, el barrio de Vegueta fue considerado en esta primera etapa de la vida de Las Palmas y acaso por mucho tiempo más, como el centro de la ciudad. A título de curiosidad recojo una indicación que en tal sentido entraña una sentencia de la Inquisición, en el año 1524: «...que mandaba y mando que publicamente caballera en un asno, desnudas las espaldas, con una corça en la cabeza, sea açotada por las calles y plaças públicas de esta ciudad y de Triana...»<sup>7</sup>. A escala más modesta que una lady Godiva, la pobre mujer sentenciada fue castigada con la flagelación y obligada a desfilar semidesnuda por las vías de la ciudad y también de Triana, que, en este caso, se consideraba como un barrio añadido. Este punto de vista es corriente en documentos oficiales, incluso en el siglo XVII.

Justamente, lo que constituyó el sector histórico de Triana —comprendido entre unas coordenadas que se trazaban desde el Guinguada a la actual plaza de San Bernardo, por un lado, y el convento de San Francisco a la ribera del mar, por el otro— se hallaba en proceso de urbanización hacia el segundo decenio de la expresada centuria. Era un momento en el que se trazaban y se abrían nuevas calles. Lo podemos comprobar, por ejemplo, a través de un contrato de compraventa celebrado en 1516, en el que se convenía la venta de un pedazo de tierra plantada de viña en «la banda de Triana»; se trataba de un cercado que lindaba por una parte con «la calle nueva que se a de hazer dentro de la dicha tierra»<sup>8</sup>. En el mismo año se vendió un terreno situado en

<sup>5</sup> bis A.H.P., Prot. 735, fs. 465 v. y 689.

<sup>6</sup> Archivo de la Inquisición, Museo Canario, Volumen VI, folio 150 v.

<sup>7</sup> W. DE GRAY BIRCH: «Catalogue of a Colletion of Original Manuscripts formerly belonging to the holy office of the Inquisition in the Canary Islands and now in the possession of the Marquis of Bute», Edinburgh and London, 1903.

<sup>8</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 83.

la vega de San Francisco, lindante con «*la calle Real nueva que se hizo en la dicha tierra*»<sup>9</sup>.

Al propio tiempo, se parcelaban solares destinados al emplazamiento de nuevas edificaciones. Parcelaciones y construcciones se llevaban a efecto conforme a las normas dadas por el Concejo municipal. Sobre tal extremo nos ofrece información un otorgamiento de censo, igualmente documentado en 1516, que hace referencia a un solar situado en la calle de Triana, «*en el terrero del Consejo*», solar que había de tener iguales dimensiones que los otros que se habían repartido en aquella superficie<sup>10</sup>. Entre otras condiciones, el censatario se obligaba a construir una casa baja, de igual altura de las que ya estaban edificadas en la misma vecindad.

Este último documento tiene particular interés porque nos ofrece testimonio de la existencia de disposiciones municipales que ordenaban la urbanización y la edificación en aquella etapa del primer crecimiento de Las Palmas. Nos revela, también, que aquella parte de Triana era de propiedad pública y que el Consejo distribuía solares de igual superficie para los vecinos que quisieran levantar nuevas casas; además, éstas habrían de guardar la altura previamente marcada, que en el presente caso parece ser la baja de las llamadas casas terreras.

Esta parte del barrio de Triana siguió una pauta de trazado en cuadrícula que en muy reducida escala podría hacernos recordar al que se desarrolló en las ciudades americanas siguiendo las normativas de planificación promulgadas en tiempos de Carlos V.

Si en Vegueta se concentraron los edificios más importantes de la ciudad, en Triana sólo cabe citar en esta época al monasterio de San Francisco, fundado en el siglo XV, en cuyas proximidades establecieron sus haciendas destacados personajes de la conquista. Por otra parte, como factor que influyó en la morfología del barrio, hay que tener presente el camino real que llevaba al puerto de las Isletas<sup>11</sup>, el cual se iniciaba en la terminación de la calle de Triana.

<sup>9</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 44 v.

<sup>10</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 89 v.: «...el qual solar ha de ser del tamanno e segund que los otros solares que se han repartido en el dicho terrero...».

<sup>11</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 13.

## LAS CALLES

El trazado, disposición y anchura de las calles que integraron esta primera urbanización es el mismo que, con las excepciones indicadas y las escasas modificaciones posteriores, conservó la ciudad durante varios siglos. Es el que puede observarse en los dos planos más antiguos que se conocen de Las Palmas, de fines del siglo XVI, y el que en buena parte mantiene su actual casco histórico.

La denominación de las calles de la época obedecía a motivaciones diferentes. Los vecinos las identificaban por el nombre de una persona allí residente; por el de un grupo de artesanos en ellas establecidos; por la presencia de una representación racial o extranjera; por la existencia de un edificio público o construcción representativa; o por la propia situación de la vía en el medio natural o urbano. Respetivos ejemplos de estos criterios son las calles de los *Barrera*, de la *Herrería*, de los *Portugueses*, de los *Remedios*, de la *Acequia* y de la *Mar*.

En ocasiones el apelativo fue efímero y desapareció cuando la anécdota o la circunstancia concreta identificadora dejó de formar parte de la calle. Pero otras veces las calles se independizaron de la casuística originaria de su denominación conservando ésta por mucho tiempo, incluso hasta el presente. En relación con tal particularidad podemos detenernos en el nomenclátor de las calles de la época, si bien con objeto de contribuir a una fijación cronológica segura haremos solamente referencia a vías cuyos nombres aparecen citados por entonces.

Calles como *Herrería* y *Triana* tenían este nombre desde los primeros decenios de la vida de la ciudad. La primera debió recibir el suyo por la presencia de varios talleres de herreros: en ocasiones se le da el nombre de «Herrerías» o de calle de «los Herreros»<sup>12</sup>, y se menciona a profesionales de esta actividad que allí residían. Era una calle de paso que llevaba directamente al acceso al barrio de Triana. La calle de este último nombre<sup>13</sup>, a cuyo proceso de urbanización se hizo antes referencia, alcanzaba en su edificación, por lo menos a fines del siglo XVI, hasta donde se encuentra, por su nacimiento, el actual calle-

<sup>12</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 17, 688 y 777. En la calle de la Herrería estuvo antes de 1524 el Peso de la Harina (cfr. A.H.P., Prot. 736, f. 80).

<sup>13</sup> Citada en 1514: A.H.P., Prot. 733, f. 128.

jón de *Munguía* <sup>14</sup>, y por el poniente más allá de la esquina con la actual calle *Perdomo*.

Un nombre muy antiguo es el de la calle de la *Acequia*, citada a comienzos del XVI. Por allí transcurría un tramo de la acequia que suministraba al barrio de Vegueta y en ella estuvo situada la cárcel por el año 1505 <sup>15</sup>.

También en 1505 aparece citada <sup>16</sup> una «calle ancha que va a la mar», asimismo nombrada como «calle ancha que va de la Audiencia a la mar». En aquel año se emplazaba allí una sinagoga a la que asistían judíos conversos. Su descubrimiento sirvió de pretexto a un proceso incoado por el Tribunal del Santo Oficio.

La carnicería de la ciudad dio su nombre a la calle en la que estuvo ubicada <sup>17</sup>. En el llamado «Fuero de Gran Canaria» (R. C. de 20 - XII - 1494) se disponía que hubiese «*carnicería e matadero de las carnes fuera de la villa*». Aunque la concreta prescripción se cumpliera en toda su extensión, posiblemente la rápida extensión del casco primitivo dejó a dicho establecimiento prácticamente dentro del mismo. Por detrás de esta vía, al naciente, se encontraba la *calle de la mar* <sup>18</sup>.

Un documento del año 1527 menciona la «calle de la *Mancebía*» <sup>19</sup>, que seguramente recibía su nombre de un lupanar en ella establecido. De acuerdo con una disposición <sup>20</sup> dada durante el reinado de Isabel la Católica, la renta de aquél engrosaba las finanzas del Concejo. En 1516 la renta de la mancebía fue rematada en sesenta mil maravedises de moneda isleña <sup>21</sup> por el pregonero Juan Bernal <sup>22</sup>. (En ese mismo año la renta del bodegón del puerto de las Isletas se remató en doce mil quinientos maravedises <sup>23</sup>, la renta del almotace-

<sup>14</sup> Abierto a fines del siglo XVIII.

<sup>15</sup> Inquisición, Vol. I, f. 39 v.

<sup>16</sup> Inquisición, Vol. I, f. 49.

<sup>17</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 220.

<sup>18</sup> A.H.P., escribano Diego de San Clemente; se menciona esta calle con motivo de un contrato de arrendamiento de una casa, celebrado el día 7 de enero de 1518.

<sup>19</sup> Inquisición, I, f. 31.

<sup>20</sup> R.C. de 2 - V - 1503.

<sup>21</sup> 500 maravedises de moneda isleña equivalían a 365 maravedises de moneda castellana o a una dobla de oro.

<sup>22</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 30, 31 y 32. Bernal traspasó luego dicha renta a dos venteros, que garantizaron el pago de su precio pignorando a dos esclavas: una mujer y su hija de ocho años.

<sup>23</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 29.

nazgo en siete mil maravedises <sup>24</sup> y la renta del Peso del Concejo de la isla en ciento cuarenta mil maravedises <sup>25</sup>, cantidades destinadas a los propios del Cabildo). Parece que la mancebía desapareció al final de la década tercera del siglo XVI <sup>26</sup>, si tenemos en cuenta lo dicho por Pedro Agustín del Castillo, quien relata que por esos años y en ocasión de la epidemia de cólera que hacía estragos en la isla en el lugar que aquélla ocupaba fue levantada la ermita de la Vera Cruz en rogativa para que cesara aquel mal. En 1528 el Cabildo había suprimido la cobranza de la cantidad mensual que recibía de cada mujer de las matriculadas en el lupanar <sup>27</sup>.

Cabe, en fin, citar los nombres de otras calles como la de los *Portugueses* <sup>28</sup>, la de *Nuestra Señora de la Concepción* <sup>29</sup>, la calle de los *Camelleros* <sup>30</sup>, la calle de los *Barreras* <sup>31</sup>, la que «baja desde las casas de Gaspar de Palenzuela a la *Real de Triana*» <sup>32</sup>, la calle «ancha que va de la carnicería a Triana» <sup>33</sup>, la calle del «corcobado» <sup>34</sup>, la que va a la Vera Cruz <sup>35</sup> y la «que dicen de Machicao» <sup>36</sup>.

## LAS PLAZAS

La «polis», la ciudad antigua —ha escrito un filósofo de la historia— surgió cuando el caserío cerró un espacio central que sirvió para encuentro y comunicación de los vecinos. Este espacio rodeado de casas es la plaza, el ágora, que implicó un paso cualitativo de la ciudad con respecto a la simple aldea rural. La plaza vertebró a la ciudad y es el recinto de la convivencia pública de los ciudadanos.

<sup>24</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 33 v.

<sup>25</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 34 v.

<sup>26</sup> Todavía en 1526 se la menciona en un documento de donación de una casa situada en frente de la misma.

<sup>27</sup> AGUSTIN MILLARES TORRES: «*Anales de las Islas Canarias*», tomo I, Mss. en el Archivo de El Museo Canario.

<sup>28</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 188 v.

<sup>29</sup> A.H.P., Prot. 739, f. 9.

<sup>30</sup> A.H.P., Prot. 738, mencionada en ocasión de un arrendamiento de casas en 10 - XI - 1527. También es citada en el testamento de Juan de Marcel (A.H.P., Conventos, 2 - 19 - 1547).

<sup>31</sup> A.H.P., Prot. 736, f. 390 v. a 395.

<sup>32</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 509 v.

<sup>33</sup> A.H.P., Prot. 739, f. 322.

<sup>34</sup> A.H.P., Prot. 736, f. 195.

<sup>35</sup> A.H.P., Conventos 2 - 19, año 1547.

<sup>36</sup> Ibid.

Durante siglos la plaza desempeñó un papel cívico importante en villas y ciudades. Las Palmas no fue una excepción a este principio general. En el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna, la ciudad de Las Palmas nació y se organizó en una plaza, la de San Antonio Abad, y a lo largo de varias centurias vivió en sus plazas: la Mayor de Santa Ana, la plaza principal, religiosa, oficial, colonial; la conventual de Santo Domingo; la plazuela del Puente y la Alameda, románticas y decimonónicas; el Parque de San Telmo, del despertar moderno de la ciudad, y, todavía hoy, el Parque de Santa Catalina, en cuyo colorido y alegre recinto la ciudad se abraza con el mundo entero.

No tardó mucho el primitivo emplazamiento castrense en convertirse en la primera y principal plaza de la recién nacida villa. Pronto la empalizada defensiva del Real se vio sustituida por edificios cívicos y religiosos de rango. Próxima a esta primera placita surgió la de los Alamos a la que asomaban la más tarde llamada iglesia vieja de Santa Ana, primera sede de la catedral, y el hospital de San Martín.

La plaza originaria no fue durante mucho tiempo la principal de la villa. En este papel fue suplantada, alboreando el siglo XVI, por la plaza de Santa Ana, en cuyo recinto se levantaron los principales edificios de gobierno y religiosos que durante siglos ha tenido la ciudad. Allí, en su naciente, se inició la construcción de la catedral de Canarias, un ambicioso templo que, inacabado, se abrió al culto hacia 1570. Junto a la catedral se hallaban las Casas Obispaes, posiblemente en lugar semejante al que ocupan las actuales, en solares cedidos al obispo Muros en época temprana de la ciudad. Varios documentos testimonian la presencia de la sede episcopal en esta plaza en los primeros decenios del siglo <sup>37</sup>.

Igualmente, cumpliendo lo ordenado en el denominado «Fuero de Gran Canaria» <sup>38</sup>, en la plaza de Santa Ana se ubicaron las Casas del Cabildo. El emplazamiento de su primera sede en este lugar por aquellos mismos años se halla cumplidamente documentado: en papeles del Tribunal de la Inquisición se menciona «*la plaza principal delante de la Iglesia e de las Casas Obispaes e Casas del Cabildo de dicha*

---

<sup>37</sup> Entre los de fecha más antigua, el vecino Francisco de Mesa arrendaba una casa tienda de las tres que tenía en la plaza mayor, que era la que poseía junto a las Casas Obispaes (A.H.P., Prot. 735, f. 113).

<sup>38</sup> En la R.C. de 20 - XII - 1494 se disponía que, como era costumbre, «*haya Casa de Concejo, é Carcel, e Casa Diputada e parte en que estén los escrivanos, e auditorio para las Audiencias de los Alcaldes, e todo esto esté en la Plaza, e en lugar conveniente*».

*ciudad*»<sup>39</sup>. Se carece de una descripción del edificio en el cual estuvo instalado el Cabildo isleño antes de que, en los años treinta se levantara su nueva sede: una hermosa construcción precedida de arcadas en su planta baja y presidida por artísticos ventanales góticos y balastrada corrida en la superior. El Cabildo ya se hallaba en la plaza mayor antes de que se fundara la Audiencia de Canarias que después compartió este segundo edificio con el organismo municipal.

Además de centro cívico y religioso, la plaza de Santa Ana era también modesto lugar de comercio. Se hallaban allí establecidas varias tiendas<sup>40</sup> y una pescadería<sup>41</sup>. Y junto a las Casas Obispaes se hallaba la cilla del trigo<sup>42</sup>. Además, esta plaza era el punto principal para el abastecimiento de agua de los vecinos. A comienzos del siglo se construyó en ella una fuente o pilar de cantería de San Lorenzo, que recibió el agua del heredamiento de la ciudad, procedente del centro de Gran Canaria. La plaza mayor tuvo su pilar —dibujado en los planos de Torriani y Pedro Agustín del Castillo— hasta la última década del siglo XVIII.

Otra de las plazas antiguas de Las Palmas era la de Santo Domingo, protagonizada por el convento de San Pedro Mártir. En el límite sur de la ciudad estaba una explanada en donde se quemaban en la hoguera las víctimas de la Inquisición, que desde entonces tomó el nombre del Quemadero, de la Cruz o plaza de la Horca<sup>43</sup>. Y en el límite septentrional surgió, al construirse a finales del siglo el convento de San Bernardo, una nueva plaza que llevó dicho nombre. Añadamos, finalmente, la llamada plazuela vieja, junto a la vieja iglesia de Santa Ana, hoy llamada plaza del Pilar Nuevo.

No es difícil representarse el deficiente estado de aquellas calles y plazas de tierra, tanto después de la lluvia como en los días secos del estío. No obstante, el factor inglés Thomas Nichols, que residió

<sup>39</sup> Inquisición, vol. VI, f. 48. Otro escrito del mismo año, 1526, y del mismo volumen (f. 210) nos testimonia también: «...en la plaza principal delante de la Iglesia Catedral e Casas Obispaes e Casa de Cabildo della...».

<sup>40</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 113 y 748 v.

<sup>41</sup> A.H.P., Prot. 734, f. 181.

<sup>42</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 748 v.

<sup>43</sup> A. MILLARES TORRES: «Historia de la Inquisición en las Islas Canarias», Las Palmas, 1874, tomo I, p. 92. También se desarrollaban tales manifestaciones en la plaza de Santa Ana. Por otro lado, esta última era escenario de corridas de toros en el XVI y posiblemente el nombre del Toril por el que aún se conoce a la calle próxima al barranco estaría ligado en su origen con tales espectáculos.



siete años en Canarias —cinco en las cárceles de la Inquisición— dedicó en 1526 un piropo a la ciudad y a la comodidad de sus calles: «*La ciudad no sólo es hermosa, sino que sus habitantes son cuidados y bien vestidos. Y después de la lluvia o del mal tiempo puede uno caminar llanamente en zapatos de terciopelo, porque el suelo es arenoso, el aire muy templado, sin calor o frío excesivo*»<sup>44</sup>. Curiosamente, esta es de las primeras referencias descriptivas de la ciudad de Las Palmas aparecida en una crónica impresa.

Los dos barrios de la villa se comunicaban a través de un único puente sobre el cauce del Guiniguada. La existencia de un solo puente en aquella época se deduce de la utilización del artículo determinado, en varios documentos<sup>45</sup>, para referirse a dicha vía. Posiblemente en la década de los treinta se hizo un puente nuevo de haberse cumplido una real cédula que ordenaba en 1533 la construcción de aquél a cuenta de los bienes de propios tomados por el licenciado Ruiz de Melgarejo<sup>46</sup>.

Así era la urbanización de Las Palmas en el primer tercio del siglo XVI, y, con pocas modificaciones, así se mantuvo durante mucho tiempo después. Aunque no dejaran de promoverse iniciativas para la urbanización y poblamiento de otros lugares que forman hoy parte del casco urbano de la ciudad. En efecto, una disposición real del año 1526<sup>47</sup> daba licencia para que se pudiera poblar el puerto de las Isletas. A su tenor cualquiera persona que quisiera habitar y edificar una casa en aquel lugar podía hacerlo, para lo cual el gobernador y Regimiento de la isla deberían señalarle solares de los terrenos del Concejo. Los terrenos se otorgarían en censo —justo y moderado, para alentar el poblamiento—, que iría a engrosar los propios y rentas públicas.

Aparte de contribuir, aunque fuera moderadamente, a dichos fondos, la finalidad de la disposición radicaba en conseguir que en el puerto de las Isletas, separado cinco kilómetros del casco primitivo, se desarrollase una población en la que encontrarán provisiones, avituallamiento y acogida los viajeros y tripulantes que por aquél reca-

<sup>44</sup> THOMAS NICHOLS: «*A pleasant description of the Fortunate Ilandes called the Ilands of Canaria*». Londres, 1583. Traducción española en «*Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*», por ALEJANDRO CIORANESCU, La Laguna, 1963, p. 108.

<sup>45</sup> A.H.P., Prot. 738, f. 37.

<sup>46</sup> A. MILLARES TORRES: «*Anales*», t. I, f. 240.

<sup>47</sup> *Libro Rojo de Gran Canaria*, introducción, notas y transcripción por PEDRO CULLEN DEL CASTILLO, Las Palmas, 1947; documento XLVIII.

laban, ya que el único establecimiento allí existente —el viejo bodegón— vendía «*muy caros los mantenimientos*»<sup>48</sup>.

A pesar de tales incentivos y de la cercanía al puerto, la urbanización y poblamiento de la Isleta —en el punto más extremo del nordeste de la isla y aislada por las cadenas de dunas de Guanarteme y Santa Catalina— no se llevó a término y hubo de esperar hasta el siglo XIX. De haberse poblado la Isleta en el XVI acaso los planteamientos urbanísticos de la ciudad antigua de Las Palmas habrían sido diferentes, si es que cabe guardar un lugar para la hipótesis.

## LAS CASAS

La primitiva edificación de Las Palmas se hizo de casas de una o dos plantas. Si contemplamos el plano de Torriani, todas aparecen cubiertas de tejas rojas. Pero si es verosímil que en los primeros tiempos las casas tejadas alternaran en Las Palmas con las de azotea, el documento gráfico del cremonés, a pesar de su indudable meticulosidad, resulta harto sospechoso en este aspecto<sup>49</sup>.

La más antigua edificación de Las Palmas debió corresponderse con las de las villas española de la época, si bien, dada la presencia de italianos, portugueses, flamencos y gentes de otros orígenes, ciertos modos y detalles arquitectónicos reflejarían formas y estilos de otras procedencias. Un estilo *gótico* aparece presente en la construcción más antigua de la ciudad y pervivió posteriormente a través de un detalle generalizado en puertas y ventanas: el *arco conopial*. En el presente es perceptible en numerosas casas de los barrios históricos, y también en la edificación antigua de ciudades como Telde. En Las Palmas actual se conservan portadas góticas tan hermosas como la de la Casa de Colón —en el centro de la fachada que asoma a la calle de este nombre— y la de la llamada casa Matos, en la calle León y Joven.

Una característica común en la arquitectura rural y urbana de Gran Canaria, la culminación de paredes y fachadas en punta de diamante, también se utilizó en Las Palmas y todavía es perceptible en casas y construcciones antiguas.

<sup>48</sup> Ibid.

<sup>49</sup> Torriani representó tejadas no solamente todas las edificaciones de Las Palmas, sino también las de todas las demás villas del Archipiélago cuyos planos confeccionó.

Gozando de amplitud de espacio para su emplazamiento, las casas de la época disponían de holgadas huertas y corrales. Pero a pesar de contar con extensas superficies libres la edificación se realizó en fachada continua, con separaciones de pared medianera; a excepción de los edificios religiosos y de las Casas Consistoriales, no se concibió la casa de construcción abierta y dispuesta en varias fachadas.

Casas y corrales tenían sus propios pozos, contruidos profundizando en un subsuelo que proporcionaba agua a escasos metros. Contratos de venta y arrendamiento aludían frecuentemente a casas con pozo, huerta y corral. Seguramente en esta primera etapa de la urbanización muchas viviendas de rápida y sencilla construcción alternaron con varios palacetes y casas señoriales de conquistadores, terratenientes y altos funcionarios, como la casa de Santa Gadea<sup>50</sup> o la que avanzado el siglo construyó en el barrio de Triana Bernardino de Lezcano, defendida con cañones que él había traído de España<sup>51</sup>.

Posiblemente, en el primer siglo de existencia de la ciudad se daría un cierto porcentaje de renovación en una edificación levantada, en parte, durante los acuciantes e improvisados primeros tiempos de la villa. Citando ejemplos conocidos, este fue el caso de la sede del Cabildo y la Audiencia, del Obispado y de la propia Catedral. Con posterioridad, las sólidas casas de Las Palmas de los siglos XVII y XVIII, junto a alguna del XVI, han permanecido en pie por varias centurias y en la actualidad se conserva un número notable entre las de antigua construcción.

## EDIFICIOS CIVILES Y RELIGIOSOS

Durante su inicial desenvolvimiento —en los cuatro primeros decenios desde su fundación— Las Palmas vio levantar un relativamente elevado número de edificaciones religiosas, acaso muy superior al que demandaban las exigencias espirituales de los habitantes de la villa. Entre las más antiguas se hallaban el convento de San Francisco,

---

<sup>50</sup> Citada documentalmente (Archivo de Protocolos) en 1526, escribano Cristóbal de San Clemente, 5 - XII - 1526. Al parecer, dicha mansión estuvo situada en el naciente de la calle del Reloj, entre las de Doctor Chil y Espíritu Santo. Hay menciones de la «calle de Santa Gadea» o «camelleros».

<sup>51</sup> A. MILLARES TORRES: «Historia general de las Islas Canarias», t. V, Las Palmas, 1894.

la iglesia de San Antón y la iglesia vieja de Santa Ana. A éstos se sumaban alrededor de una decena de templos, incluyendo en esta cifra a las pequeñas ermitas del extrarradio. Alguno era, como la catedral, de concepción grandiosa. Mientras que otros eran tan humildes como aquellas varias ermitas alejadas del centro urbano. Al igual que el templo catedralicio —la interminable *obra de Santa Ana*—, todos se fueron construyendo lentamente, prolongando su edificación durante decenios. Así, en los años veinte se hallaban en construcción las iglesias de Santo Domingo, San Roque, la Concepción, San Marcos, Espíritu Santo y San Francisco, para la que se trajo una cruz en el año 1524<sup>52</sup>.

Dentro de la primera mitad del siglo XVI la arquitectura civil tuvo en Las Palmas una notable representación en el edificio consistorial, muestra de una presencia renacentista en la ciudad que no olvidó un respeto a los detalles góticos.

En un período cuyo límite extendemos, convencionalmente, hasta el año 1530 existían en Las Palmas los edificios religiosos y civiles siguientes:

*Iglesia de San Antón.* Situada en el mismo núcleo originario de la ciudad. De las primeras edificaciones que se levantaron en la villa, fue la primera parroquia de Las Palmas, puesta bajo la advocación de Santa Ana. La actual ermita de San Antonio Abad fue reconstruida en 1757 - 1758.

*Convento de San Francisco.* También de los más antiguos edificios. Construido en los tiempos de la conquista de Gran Canaria, en terrenos cedidos por el conquistador Juan Rejón —el fundador de Las Palmas— a religiosos franciscanos que le acompañaron en la empresa<sup>53</sup>. Fue de los principales centros religiosos de la ciudad. En 1518 se construía su iglesia, cuyas obras se encargaron al maestro sevillano Pedro Llerena<sup>54</sup>, arquitecto de la catedral de Santa Ana. De su capilla mayor fueron patronos los genoveses residentes en la ciudad, que en ese año se comprometieron a costear las obras de aquélla, a cambio de que allí fueran inhumados los fallecidos de dicha colonia<sup>55</sup>. Una de

<sup>52</sup> A.H.P., Prot. 736, f. 201.

<sup>53</sup> FRAY JOSE DE SOSA: «*Topografía de la Isla Fortunada Gran, Canaria*». Santa Cruz de Tenerife, 1849, p. 25.

<sup>54</sup> A. MILLARES TORRES: «*Anales*», t. I, fol. 199.

<sup>55</sup> *Ibid.*

las dos acequias que suministraban agua a la ciudad pasaba junto al convento y regaba sus huertas <sup>56</sup>.

*Hospital de San Martín.* Fundado, igualmente, en los primeros años de la villa, se instaló antes de finalizar el siglo XV en casas cedidas por Hernando de Vera, hijo del conquistador de triste recuerdo. Allí permaneció durante tres siglos. Era un edificio de dos plantas con cubierta de tejas que ocupaba parte de lo que hoy es solar de la proyectada, en el siglo XVIII, iglesia del Sagrario. Un angosto callejón lo separaba de la catedral y su fachada daba a la plaza de los Alamos o de las Gradas <sup>57</sup>.

*Primera iglesia de Santa Ana.* Situada en el solar que hoy ocupa la parte posterior de la actual catedral. Fue el primer templo catedralicio de la sede episcopal, desde su edificación, hacia 1490, hasta la apertura al culto de la segunda catedral. Después quedó como parroquia matriz de la ciudad. Era un templo de paredes y columnas de piedra, y techumbre de madera <sup>58</sup>. Tenía cinco capillas, contando la mayor. Su fachada, con dos puertas, era frontal a la pequeña plaza de los Alamos, mientras que su nacimiento correspondía a un lateral de la plazuela vieja. La «iglesia de abajo» —como también se la llamó, en contraposición a la «de arriba», la catedral— fue demolida a fines del XVIII.

*Iglesia de Nuestra Señora de los Remedios.* Fue erigida en el año 1499 <sup>59</sup>. Se levantó en un pequeño promontorio, junto a la margen izquierda del Guinguada, en terreno cedido para tal finalidad por el gobernador Lope Sánchez de Valenzuela <sup>60</sup>. Su emplazamiento se correspondería en la actualidad con el extremo sur de la calle San Pedro.

<sup>56</sup> Sosa, p. 25.

<sup>57</sup> Además de los Vera, entre los fundadores de este hospital estuvo, al parecer, el conquistador Juan de Herrera, que fue enterrado en la pequeña iglesia de dicho establecimiento. Al haber existido anteriores desavenencias de Herrera con los patronos del hospital se trató de que sus restos no continuaran inhumados en la capilla, por lo que su viuda, Francisca Núñez, solicitó dotar la capilla de Ntra. Sra. de las Angustias de la catedral, en donde se enterraría el que en vida había sido su esposo.

<sup>58</sup> ISIDORO ROMERO Y CEBALLOS: «*Diario y Relación de los viajes...*», mss. en el Archivo del Museo Canario (Las Palmas de Gran Canaria), p. 51.

<sup>59</sup> *Manuscrito anónimo de la segunda mitad del siglo XVIII*, que, según don PEDRO TARQUIS RODRIGUEZ, se conservaba en la Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife antes de ser trasladada a su actual local de la Plaza del Príncipe. Parte de su texto, hoy inlocalizable, fue copiada por el benemérito investigador, a cuya sincera amabilidad hemos de agradecer la consulta y utilización de los datos preservados. Hemos entregado una copia del texto mecanografiado al Archivo del Museo Canario.

<sup>60</sup> PEDRO AGUSTIN DEL CASTILLO: «*Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*». Santa Cruz de Tenerife, 1848, p. 236.

Documentalmente citada en 1517, en relación con unas casas cercanas a «Santa María de los Remedios»<sup>61</sup>.

*Catedral de Canarias.* Comenzó a edificarse a fines del siglo XV y principios del XVI después de que pasara a ocupar la silla episcopal don Diego de Muros, obispo que concibió inmediatamente el proyecto de levantar un templo que sirviera dignamente como basílica catedralicia. A tal objeto se preocupó de disponer de amplios terrenos al poniente de la catedral entonces existente. El templo, la primera gran obra arquitectónica de Castilla fuera de territorio peninsular, se edificó en un estilo gótico tardío. Empezó a construirse por el frontis principal y no por la cabecera, contrariando así lo que había sido norma en la edificación de las catedrales góticas. Esta iniciativa respondió a la intención de mantener disponible para el culto la iglesia vieja de Santa Ana, situada justamente en donde habría de emplazarse la cabecera del nuevo templo. El primer arquitecto<sup>62</sup> de la catedral fue Diego Alonso Montaude, quien seguramente confeccionó el primer proyecto de la obra y bajo cuya dirección se iniciaron los trabajos de cimentación y el alzado de los muros más antiguos. En las primeras décadas del siglo se levantó la fachada con dos torres ochavadas<sup>63</sup> —los «caracoles»—, afirmación ésta deducible del hecho de que en 1520 el Cabildo eclesiástico encargara en Flandes dos campanas para las torres<sup>64</sup>. Montaude permaneció pocos años en su desempeño. Por lo menos otros cuatro maestros (Pedro de Llerena, Juan de Palacios, Martín de Barea y Pedro de Narea) estuvieron al frente de las obras en esta fase de la construcción del templo en el siglo XVI. Hacia 1520 se habían levantado también las primeras capillas laterales y en 1527 se encargaba un órgano a Flandes. En 1531 se concluía la pila bautismal, siendo inaugurada con el bautizo de un niño al que se le puso el nombre de Juan<sup>65</sup>. Pero las obras no llevaban un ritmo rápido, ni siquiera continuado. En 1536 estaban suspendidas desde hacía bastante tiempo. El 10 de enero de ese año el Cabildo catedralicio, considerando que

<sup>61</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 255.

<sup>62</sup> Sobre los maestros que en el XVI dirigieron las obras consúltese el estudio de JESUS HERNANDEZ PERERA: «Sobre los arquitectos de la Catedral de Las Palmas», Revista «El Museo Canario», 1960.

<sup>63</sup> Para tener una idea de cómo eran estas torres puede contemplarse la llamada torre amarilla de la Basílica de Teror, Gran Canaria, que se inspiró fielmente en las de Santa Ana.

<sup>64</sup> A. MILLARES TORRES: «Anales», t. I.

<sup>65</sup> Ibid.

no sería posible concluir el templo proyectado por la falta de recursos y por la pobreza del país, y conviniendo que lo que estaba hecho era grandioso y muy suficiente para la población de entonces, acordó disponerlo y cerrarlo de forma que pudiese servir al culto <sup>66</sup>. El acuerdo, que resultó trascendental para la obra, terminó de cumplirse en toda su extensión treinta años más tarde, cuando el templo fue cerrado por una pared construida a la altura del crucero, la cual lo dejó reducido a la mitad hasta fines del siglo XVIII. Por otro lado, en 1555 el Cabildo decidió que las bóvedas no se hiciesen de cantería, sino de yeso y mampostería, excepto los arcos cruceros <sup>67</sup>. Si el acuerdo de 1536 motivó que el templo quedara inacabado, esta última resolución contribuyó a disminuir la belleza del interior, al limitar la utilización del material más noble. Hacia el año 1567 la media catedral se hallaba concluida <sup>68</sup> y en los finales de esta década el templo fue cerrado por la pared levantada a la altura del crucero, ejecutándose así el acuerdo de 1536 y quedando la catedral dispuesta para las celebraciones del culto. El interior de la catedral del XVI es el mismo que podemos contemplar en la actualidad, con sus esbeltos pilares cilíndricos que al alcanzar la bóveda se despliegan en forma de palmera, prolongándose en arcos y nervaduras que culminan la crucería de las tres grandes naves. La fachada del XVI no se correspondía con los valores arquitectónicos del interior, lo que fue consecuencia de la intervención de distintos arquitectos —con diferentes proyectos— en el extendido período de la construcción; como elementos arquitectónicos de mayor interés, la protagonizaban las mencionadas torres de sillería amarilla, emplazadas entre el cuerpo central del frontis y los dos laterales, todos, igualmente, de sillería y planteados en correlación con las tres naves. La obra de Santa Ana se reanudó pasados dos siglos, aunque en los años posteriores a 1570 (y en los siglos siguientes) se hicieron nuevas capillas, altares y otras dependencias. Entre estas obras posteriores, en 1589 se realizó la puerta mayor o imafrente, proyectada por Próspero Casola y labrada por el cantero Bartolomé Díaz <sup>69</sup>.

---

<sup>66</sup> *Extracto de las Actas Capitulares de la Catedral de Canarias, por JOSE DE VIERA Y CLAVIJO, acuerdo de 10 - I - 1536. (En el Archivo del Museo Canario hay dos copias manuscritas por G. CHIL Y NARANJO y A. MILLARES TORRES, respectivamente).*

<sup>67</sup> *Extracto de las Actas Capitulares (en adelante E.A.C.), 11 - III - 1555.*

<sup>68</sup> E.A.C., 11 - I - 1567.

<sup>69</sup> E.A.C., 17 - IV - 1589 y 14 - XI - 1589.

*Hospital de San Lázaro.* Lazareto de la ciudad y del Archipiélago, emplazado durante el XVI en terrenos situados a la altura de la actual calle Murga, aislado del casco urbano. Su origen es muy antiguo y una traslación de documento realizada en 1600 permite aseverar que ya existía al iniciarse el siglo XVI. Citado documentalmente en 1522, en ocasión de mencionarse a Alonso de Covarrubias, «*mayoral de la Casa de San Lázaro*»<sup>70</sup>, en 1527 se edificaba una de las dos sedes que tuvo en dicho siglo. Este último extremo puede deducirse del testamento del conquistador Francisco de Carrión<sup>71</sup>, que en una de sus cláusulas legaba una dobla para la casa, en fabricación, del Hospital de San Lázaro. En el plano de Torriani aparecen los dos edificios de este hospital, el «*viejo*» y el «*nuevo*».

*Convento de San Pedro Mártir.* Fundado por los dominicos en el sudoeste de la ciudad. En su origen se hallaba una ermita dedicada a Santo Domingo. Construcción de dos plantas, su iglesia lindaba con la plaza de Santo Domingo. En el año 1524 la iglesia estaba construyéndose; entre otros detalles, quedaba por edificar su capilla mayor<sup>72</sup>.

*Casas Obispales.* Situadas en la Plaza de Santa Ana, junto a la obra de la catedral. Poseían una amplia huerta, que se extendía tras el respaldo de la edificación. Comenzado el último cuarto del siglo, en tiempos del obispo Cristóbal Vela (1575 - 80), tuvieron una nueva sede, edificada igualmente en dicha plaza, construcción que fue incendiada no muchos años después durante el ataque holandés.

*Casas del Cabildo y Audiencia.* Igualmente, como hemos visto, las casas consistoriales estuvieron desde muy antiguo en la plaza mayor. Durante el tiempo en que, a partir de 1535, fue gobernador Agustín de Zurbarán, se levantó un hermoso edificio, cuya estampa nos es perfectamente conocida a través del plano de Pedro Agustín del Castillo y de varios dibujos y copias posteriores. Este edificio, de planta cuadrangular y patio central, albergó al Cabildo de la isla y a las salas de la Real Audiencia de Canarias hasta que fue destruido por el fuego en 1842.

*Ermitas.* Desde los tiempos de la fundación de la ciudad se levantaron varias ermitas, emplazadas en los alrededores de la villa o en la

<sup>70</sup> Reconocimiento de deuda ante el escribano C. San Clemente en 25 - I - 1522.

<sup>71</sup> Recogido, en forma resumida, por A. MILLARES TORRES, en «*Anales*», t. I, f. 211 v. y 212.

<sup>72</sup> A.H.P., Prot. 736, f. 127.

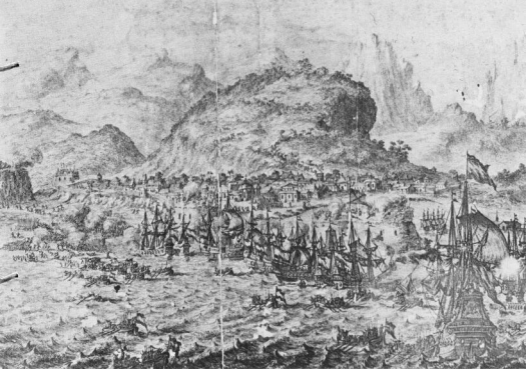




Fachada gótica en la calle Colón, Barrio de Vegueta. (Foto del autor).

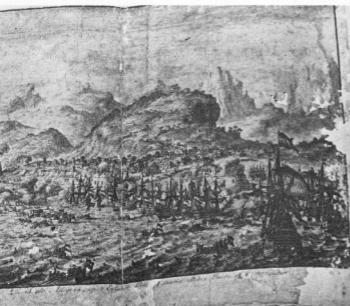


Castillo de la Luz. (Foto: F. Rojas).



Grabado que representa el ataque a Las Palmas por la gran armada holandesa de Van der Does en 1599. Archivo del Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

9



Handwritten text in Spanish, likely a historical account or a list of ships, written in a cursive script. The text is arranged in several columns and appears to be a detailed record of the event depicted in the engraving.



Mapa de Africa del geógrafo Guillermo Blaeuw (siglo XVII). En la esquina superior, a la derecha del lector, aparece una estampa de Las Palmas, junto a otras ciudades del continente africano. (Foto: A. Cochetoux. Institute Français de l'Afrique Noire, Dakar).

Imagen de Las Palmas que ilustra el mapa de Blaeuw. La estampa se inspira en un grabado holandés relativo al ataque naval de la armada de Van der Does. (Cortesía de D. Juan Méndez).

10





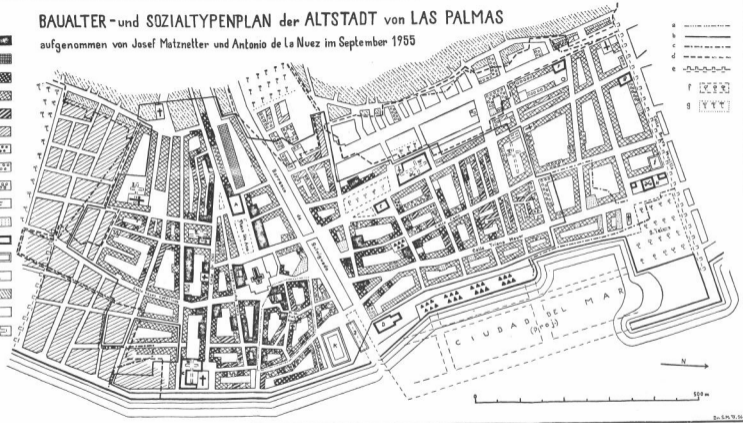
También inspirada en un grabado holandés, esta es la estampa de Las Palmas que circuló en la Europa del siglo XVII.

# BAUALTER- und SOZIALTYPENPLAN der ALTSTADT von LAS PALMAS

aufgenommen von Josef Matznetter und Antonio de la Nuez im September 1955

- 1 [Symbol]
- 2 [Symbol]
- 3 [Symbol]
- 4 [Symbol]
- 5 [Symbol]
- 6 [Symbol]
- 7 [Symbol]
- 8 [Symbol]
- 9 [Symbol]
- 10 [Symbol]
- 11 [Symbol]
- 12 [Symbol]
- 13 [Symbol]
- 14 [Symbol]
- 15 [Symbol]
- 16 [Symbol]
- 17 [Symbol]

- a [Symbol]
- b [Symbol]
- c [Symbol]
- d [Symbol]
- e [Symbol]
- f [Symbol]
- g [Symbol]



Ubicación de grupos sociales en la antigua ciudad de Las Palmas, según Josef Matznetter y Antonio de la Nuez (J. Matznetter: «Las Palmas und Santa Cruz de Tenerife, La Laguna», Viena, 1957).

bahía de las Isletas. En este último lugar se edificó un pequeño santuario, que luego se llamó de la Luz, que se cree que databa de los mismos tiempos de la conquista de Gran Canaria. También muy antigua, posiblemente edificada en el siglo XV, era la ermita de Santa Catalina, ubicada en el sector que tomó su nombre, al poniente del camino de las Isletas. De origen remoto es, igualmente, la ermita de San Telmo, de la que fue patrono el importante gremio de mareantes de Las Palmas<sup>73</sup>. Separada de ésta, hacia el norte, se encontraba la ermita de San Sebastián, que dio nombre a los cultivos de sus alrededores —la «*vegueta de San Sebastián*»<sup>74</sup>—; se hallaba en construcción en 1526. Próxima a ella se levantó la ermita del Espíritu Santo<sup>75</sup>, mientras que al norte del casco urbano estaba la iglesia de Nuestra Señora de la Concepción<sup>76</sup>, que, asimismo, dio nombre al «*terrero*»<sup>77</sup> que la rodeaba. Próxima a la margen derecha del Guinguada y alejada, al poniente, de la villa se levantó la ermita de San Roque, que se construía por el año 1523<sup>78</sup>. En esos años veinte se edificó al sur de la villa la ermita de San Marcos; para que fueran concluidas sus obras el Cabildo eclesiástico donó una cantidad, con la esperanza de que ello sirviera a que, por la intercesión del santo, se aplacara el Señor y desapareciera la endémica pestilencia que asolaba a la ciudad en aquellos años<sup>79</sup>. También tuvo un carácter votivo, como hemos visto, la construcción de la ermita de la Vera Cruz, cuyo origen se relaciona con aquel mal. Además de este sentido expiatorio que motivaba la erección de tantas ermitas, hay que señalar que éstas se iban construyendo, como otros templos, muy lentamente, a lo largo de años merced a las sucesivas donaciones de los fieles. Así, a través de una disposición testamentaria fechada en 1527, que encargaba donar pequeñas cantidades para contribuir a la obra de varios templos, sabemos que en ese año proseguía la construcción de los de Nuestra Señora de la Concepción, Santo Domingo, San Roque y San Marcos<sup>80</sup>.

*Fortaleza de las Isletas.* Emplazada en el lugar que actualmente

<sup>73</sup> Citada documentalmente en 1524 (A.H.P., Prot. 736, f. 9).

<sup>74</sup> A.H.P., Prot. 734, f. 227.

<sup>75</sup> A.H.P., Prot. 740, f. 19 y 20. Edificándose en 1530.

<sup>76</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 91.

<sup>77</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 56.

<sup>78</sup> A.H.P., Prot. 736, f. 50.

<sup>79</sup> E.A.C., IV - 1526. En el año siguiente, el Cabildo ordenó adquirir madera para techar la iglesia (E.A.C., 19 - II - 1526).

<sup>80</sup> Prot. 738, f. 126 y 127 v.

conserva, defendía la bahía y puerto de la Luz. Su origen se remonta a los primeros momentos de la ciudad y a principios de los años noventa del siglo XV, en donde se pusieron los cimientos de una fortaleza que luego sería ampliada y equipada, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, en distintas épocas. Durante cerca de un siglo fue la única fortificación existente en Las Palmas.

Esta era la edificación cívica y religiosa que se singularizaba en aquel tejido urbano cuya red viaria tenía una orientación este-oeste en el barrio de Vegueta y norte-sur en el de Triana. Podemos observar que casi todas las iglesias y ermitas, incluidas las del extrarradio, miraban al poniente, mientras que su cabecera la situaban al naciente.

Para completar el cuadro referente a la edificación en el XVI añadiremos que, además de las Casas del Cabildo, en tiempos del gobernador Zurbarán —que indiscutiblemente se nos aparece como el más destacado munícipe en la historia antigua de la ciudad— se fabricaron la carnicería, pescadería y peso de la harina, así como las gradas y alcantarilla de los Alamos y las gradas de los Remedios. Zurbarán, que también emprendió el empedrado de calles, hizo construir —si nos guiamos por lo que escribió J. Sosa— una fuente o pilar para la plaza de Santa Ana <sup>81</sup>.

También en el barrio de Triana se instaló, pasada la mitad del siglo, un pilar para el abastecimiento de agua <sup>82</sup>, emplazado en la calle mayor.

Aparte el Palacio Episcopal, antes de finalizar el siglo XVI se levantaron en Las Palmas dos edificaciones religiosas más, estas últimas en el barrio de Triana. Por una parte, en las postrimerías de la centuria se construía la iglesia dedicada a los santos Justo y Pastor, que habían sido elegidos <sup>83</sup> a suerte por el Cabildo eclesiástico como abogados contra la alhorra y el gusano de la caña de azúcar en 1536; para la obra de esta ermita —que aparece recogida en el plano de Torriani— el Cabildo catedralicio acordó aportar una suma en los años noventa <sup>84</sup>.

Por otra, se construyó el primer edificio que tuvo el convento de San Bernardo que, tras reconstruirse en el XVII, fue la edificación

---

<sup>81</sup> SOSA, p. 121.

<sup>82</sup> A. MILLARES TORRES: «Anales», t. I, f. 26 v.

<sup>83</sup> Ibid., t. III, f. 52.

<sup>84</sup> A. MILLARES TORRES: «Anales», t. II, f. 232.



de más amplia planta de toda la ciudad. El convento se fundó en 1592, pero nos interesa detenernos en las gestiones previas a su creación por el interés que encierran ciertas declaraciones que nos aportan información sobre la situación socioeconómica de la ciudad y de la isla. En diciembre de 1572 un monje benedictino, fray Basilio de Peñalosa, acudió al Cabildo eclesiástico solicitando asentimiento para la fundación de un monasterio de monjas en la ciudad, en atención a que aquí «*habían muchas doncellas nobles que habían consagrado su virginidad al Señor*»<sup>85</sup>. A esta petición contestó el arcediano de Canaria subrayando que no era conveniente crear un convento de ese género en la ciudad pues encontraría grandes dificultades, puesto que la Isla era pobre, que las sementeras, las viñas y las cañas de azúcar iban de día en día a menos, y que apenas se podían mantener los canónigos. Abundaba en sus razones el arcediano señalando que la Isla es cálida y que el vecindario de la ciudad se componía de gente viciosa, de lo que se seguiría visitas a todas horas a las monjas y comunicaciones dañosas; recordaba, además, que esta tierra estaba expuesta a la entrada de enemigos —moros, luteranos, etc.—, en cuyos rebatos sería forzoso que las monjas saliesen de la ciudad, sin saberse en donde recogerlas. Otros capitulares opinaron en forma contraria y el poeta Bartolomé Cairasco, que era el secretario, refutó una por una las razones alegadas por el arcediano.

El asunto siguió adelante y el 2 de noviembre de 1576 Felipe II otorgó en el Pardo una real cédula en la que daba licencia al Cabildo de la isla para aportar quinientas doblas a la construcción del convento. Previamente el Cabildo había hecho una relación al monarca exponiendo que en la ciudad no había convento de monjas a pesar de que muchas doncellas habían hecho voto religioso y vivían recogidas en sus casas con la esperanza de que se hiciera el monasterio, para cuya obra muchos vecinos habían procurado pedir limosnas y se había conseguido una importante cantidad. Ese mismo año el Cabildo eclesiástico se había decidido por autorizar la fundación, para la que se donó la ermita de la Concepción<sup>86</sup>, junto a la cual se levantó el convento. La obra se llevó a cabo y años más tarde, en 1592<sup>87</sup>, entraron las monjas en clausura.

---

<sup>85</sup> E.A.C., 12 - XII - 1572.

<sup>86</sup> E.A.C., 24 - IV - 1576.

<sup>87</sup> SOSA, p. 27.

## REGIMEN JURIDICO DE LA VIVIENDA

El ordenamiento jurídico de la edificación y la vivienda en la ciudad era el simple y común de aquella época. Por lo que se refiere a la ordenación de la edificación ya nos hemos referido a la segura existencia de ciertas normas de urbanización. Por lo que respecta a la construcción existían también como veremos ordenanzas específicas que regulaban la actividad. Y en cuanto a la titularidad y transmisión de la propiedad o la posesión de casas y viviendas tenemos información a través de los numerosísimos actos contractuales que se verificaban.

En principio la edificación se hizo en los solares adjudicados en los sucesivos repartimientos de terrenos que siguieron a la conquista de la isla o en solares que a tal fin cedía el Concejo municipal. Los vecinos levantaban sus casas por sí mismos o contratando a maestros alarifes, canteros y albañiles para que se encargaran de la obra. La propiedad de la casa se transmitía mediante compraventa o a través de disposición testamentaria. La casa se podía arrendar por un período definido de tiempo y por precio fijo. Cabía también la hipoteca de inmuebles. Son muy frecuentes los contratos de compraventa y de arrendamiento de casas; en cambio, apenas se daba la venta de solares. En general la casa se vendía como una unidad con sus pozos y huertas. Cabía, además, la donación y la entrega a tributo y censo.

Veamos varios ejemplos de los precios que se pagaban en tales contratos:

- arrendamiento de una casa en el barrio de Triana por el precio de tres mil maravedises anuales a pagar cada cuatrimestre.
- venta de un solar en la calle Triana por el precio de 6.500 maravedises.
- venta de una casa en la Vegueta de Santa Ana por el precio de 95.000 maravedises, a ser pagado en tres plazos.
- venta de una casa en el barrio de Triana por 30.000 maravedises.
- arrendamiento de una casa en la calle de la Herrería por un período de dos años y una renta de nueve doblas y media anuales.
- venta de dos casas en frente de San Antón por 87 doblas.

- venta de una casa en Triana por 30 doblas.
- arrendamiento de una casa tienda en la Plaza de Santa Ana por un año y renta de 13 doblas.
- arrendamiento de una casa en la Plaza Vieja por alquiler mensual de una dobla.
- arrendamiento de una casa en la calle de la Acequia por período de un año y renta de una dobla mensual.
- arrendamiento de una casa y tienda en la calle de la Acequia por dos años y alquiler de 13 reales viejos al mes.
- cesión de una casa en dote.
- venta de una casa con solar y cueva por 30 doblas.
- aplicación de tributo sobre casas en las calles de los Barreras, Carnicería, la que va de la Plaza Vieja a San Antón y lindantes con el Hospital de San Martín.
- arrendamiento de una casa y tienda pequeña por dos años y renta de 3.000 maravedises anuales.
  - alquiler de casa en la calle de la Herrería por un año y precio de tres doblas y ocho reales. El arrendador se obligaba a equiparla con un horno en el plazo de dos meses.
- levantamiento de hipoteca sobre una casa situada en el callejón que va de la Plaza Vieja a San Antón.
- venta de una casa en 25 doblas.
- arrendamiento de una casa con corrales en la calle de los Camelleros por período de dos años y renta de 20 doblas. Se establecía una cláusula penal de 20.000 maravedises en caso de incumplimiento de obligación por cualquiera de las partes. El propietario se obligaba a reparar las puertas y si no lo hacía en el plazo de tres días lo verificaría el arrendatario a costa de aquél.

- venta de una casa con huerto y frutales, más otra casa con huerto y horno y una casilla baja por precio total de noventa doblas. La venta incluía derechos a dos horas de agua y la propiedad se transmitía con la noria, rueda y aperos de labranza.
- arrendamiento de unas casas en la calle de la Mar por un año y precio de 4.000 maravedises a pagarse cuatrimestralmente.
- casas a tributo y censo, junto con su pozo y corral, en la calle de la Mar.
- venta de casa con corral y medio pozo por el precio de 200 doblas. El comprador se obligaba a pagar el precio en tres años, entregando una tercera parte en el mes de abril de cada año siguiente a la fecha de contratación. El vendedor se obligaba a cubrir el marco delantero de la construcción con madera de palo blanco, barbusano o acebiño.
- venta de casa, solar y una esclava por el precio conjunto de 130 doblas.

Como podemos observar, había variedad en las fórmulas contractuales y en los precios<sup>88</sup>. No faltaban las ventas de viviendas a plazo

---

<sup>88</sup> Doblars, maravedises y reales (viejos y nuevos) eran las monedas que circulaban en Las Palmas. Como antes hemos indicado, la dobla de oro tenía una equivalencia de 365 maravedises de moneda castellana y 500 maravedises de moneda isleña. Es decir, había una disparidad monetaria en las islas con relación a Castilla. Además, aquí había gran escasez de moneda, a la que hemos de añadir los ducados y los cuartos de maravedís. Para paliar tal carencia, en 1513 se autorizó acuñar en la isla monedas de tres cuartos de maravedís y una R. C. de 15-V-1576 daba licencia para acuñar en Gran Canaria hasta mil ducados en medios cuartos y blancas, ya que por no haber moneda menuda se dejaban de dar limosnas y de comprar mercaderías en plazas y tiendas.

Para hacernos una idea —aunque sea muy relativa— del valor de la moneda veamos a continuación algunos precios a través de una carta de dote (año 1524) en la que se reseñan diversas prendas y objetos domésticos con su valor correspondiente: tres colchones y un jergón, 4.000 maravedises; doce sábanas, 4.000 mvs.; ocho almohadas, tres de ellas labradas, 2.000 mvs.; dos delanteras de cama, una labrada, 1.250 mvs.; tres paños de mano, 1.500 mvs.; dos cielos de cama blancos, 1.500 mvs.; treinta pañuelos de mesa, 1.000 mvs.; ocho camisas, tres de ellas labradas, 4.000 mvs.; dos mantos, 6.000 mvs.; una saya negra de tejido de Valencia, 5.000 mvs., etc.

y la cláusula penal para el caso de incumplimiento de obligaciones. En ese aspecto el mercado inmobiliario gozaba de una gran agilidad. Por otra parte, aunque con mucha menor intensidad, los terrenos rústicos cercanos a la ciudad eran también objeto de compraventa y arrendamiento.

## POBLACION

No existe un punto de referencia seguro para poder determinar el número de habitantes que contaba la ciudad en la primera mitad del siglo XVI. Se ha calculado<sup>89</sup> que en 1515 tenía unos 1.500 y en 1540 algo más de 2.200. La primera relación oficial que se conoce —«Censo de población de las Provincias y Partidos de la Corona de Castilla. Obispado de Canarias»— de la vecindad de Las Palmas otorgó a la ciudad en 1587 setecientos vecinos<sup>90</sup>, unos tres mil habitantes. De la misma época es una descripción de las Islas Canarias que señala para la ciudad una población de ochocientos vecinos<sup>91</sup>. La densidad urbana de la ciudad del XVI se corresponde con estas cifras de habitantes.

¿Cuál era la composición de esta población? Se sabe que entre los conquistadores y primeros colonos vinieron andaluces, castellanos y vascos. Vivían también en Las Palmas portugueses apellidados Gonsalvianes, Fernandes, Dias; genoveses (banqueros y prestamistas, propietarios de ingenios y mercaderes que controlaban la venta de ropa) como Lerca, Rivarol, Morteo, Loreto, Leardo, Salucio, Franquis, Imperial, Estrella, Rico, Lato, Calderino, Capua, Bofante; florentinos como Andrea Girardin, o flamencos como Alberto Simón. Igualmente, en Las Palmas se establecieron grupos de judíos conversos<sup>92</sup>. De los antiguos

<sup>89</sup> EMILIA SANCHEZ FALCON: «Evolución demográfica de Las Palmas», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 10, p. 396, Madrid-Las Palmas, 1964.

<sup>90</sup> Publicado en la revista «El Museo Canario», enero-abril, 1936, p. 97 y ss.

<sup>91</sup> «Descripción de las Islas Canarias hecha en virtud de mandato de S. M. por un tío del licenciado Valcárcel», publicada por ENRIQUE MARCO DORTA en «Revista de Historia», n.º 63, p. 197 y ss., La Laguna, 1943.

<sup>92</sup> Como ya hemos indicado, existían también grupos moriscos. En 1594 se hizo un censo de la población de moriscos del Archipiélago, que se cifró en 683 (A. MILLARES TORRES, «Anales», t. II, f. 213). A Gran Canaria correspondían 142.

canarios apenas hay noticias: sólo aparecen referencias de algunos sometidos a esclavitud <sup>93</sup>.

Pero hay que contar, además, a los numerosos moriscos y africanos negros que eran traídos a la ciudad y vendidos como esclavos.

En esta época se había desarrollado en Las Palmas la venta de esclavos, destinados especialmente al trabajo de los ingenios de azúcar, pero también al dominio y servicio de las gentes de la ciudad. Por una parte se hacían expediciones a la Berbería en donde eran apresados sus habitantes y luego transportados y esclavizados en las Islas. Una disposición real de 2 de noviembre de 1505 concedía a los canarios «*licencia para saltar a los moros en Berbería*». En ella se permitía la captura de presas humanas desde Río de Oro hacia el norte. Se hizo uso de esta patente y las expediciones a la vecina costa africana eran frecuentes. Un contrato preparatorio de éstas nos ofrece una buena muestra de este género de saqueo: el maestre de una carabela se obligaba a partir al lugar de Berbería que los armadores señalaren «*en tanto que sea del puerto de Bogador para arriba*», habiendo de permanecer en el sitio que indicaren los días que fuese necesario después de haber desembarcado los componentes de la expedición y cargar, posteriormente, la presa que hubiesen hecho de esclavos y camellos o ganado y regresar con ello a Gran Canaria <sup>94</sup>.

Por otra parte, en Las Palmas eran vendidos en pública almoneda negros procedentes de Goré y Guinea. La mentalidad de aquellos tiempos no hacía distinciones cuando de la esclavitud se trataba. Se vendían mujeres junto con sus hijos pequeños; se adquirían pequeños de tres, nueve o trece años de edad; eran muy frecuentes las transmisiones de esclavos entre los vecinos: en una de estas ventas se menciona a una esclava de treinta años que había sido primero vendida en almoneda y luego tuvo cuatro dueños diferentes. Los clérigos adquirían sus propios esclavos. E, incluso, había negros libertos, que poseían esclavos del mismo color. Además de ser sometidos a compra-venta, los esclavos se arrendaban e hipotecaban.

En cuanto a los precios, he aquí algunos ejemplos: los esclavos negros jóvenes tenían un precio de 30 a 35 doblas de moneda isleña.

---

<sup>93</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 212. Se menciona a un esclavo blanco *guanche* vendido en 55 doblas que había escapado al dominio de su dueño. Por otra parte, en un otorgamiento de poder de fecha 22 - VI - 1522 se menciona a una esclava del genovés Antón Cerezo (Selasio) llamada Catalina, natural de la isla de Tenerife.

<sup>94</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 444.

El precio de las esclavas era generalmente menor, aunque podían alcanzar y hasta superar tales cifras. Un esclavo negro de 20 años fue vendido en 33 doblas de oro. Una esclava berberisca de 30 años fue comprada por 20 doblas y otra de edad semejante por 29 doblas.

Añadamos que de vez en cuando se producían ahorramientos de esclavos, que quedaban libres por la voluntad de sus dueños en atención a servicios prestados o a otras circunstancias e, incluso, por pagar a aquéllos una cantidad equivalente a su precio. Los actos documentados relativos a la esclavitud son muy numerosos y bien expresivos de la generalización de una práctica que se mantuvo en la ciudad durante siglos.

La estratificación social que inmediatamente cristalizó en la ciudad es muy nítida: en la cúspide los conquistadores y sus descendientes, los terratenientes, propietarios de ingenios, altos funcionarios y alto clero; en la escala inferior los artesanos, mercaderes, mareantes, trabajadores del agro, etc. Y en la marginación absoluta los esclavos y criados.

Tal estructura se mantuvo estable, con matizaciones no fundamentales, hasta el primer tercio del siglo XIX.

## SERVICIOS Y ABASTECIMIENTOS. LA ECONOMIA DE LA CIUDAD.

En la ciudad, el abastecimiento de productos alimenticios se llevaba a cabo a través de la carnicería, pescaderías, tiendas y mercados de frutos y productos agrarios. Estos últimos se localizaban en ambas márgenes del barranco (ventas de los *Remedios*<sup>95</sup> y de la *Cruz Verde*). Una calle que llevó el nombre de las *Vendederas* —la que se llamó también y hasta hoy del *Reloj*— habría servido posiblemente, atendiendo a su nomenclatura original, de ubicación a puestos de venta.

El abastecimiento de agua se suministraba de la canalizada hasta la ciudad desde el centro de Gran Canaria. Con objeto de que el Cabildo de la isla pudiera disponer de fondos, en el año 1501 una disposición real concedió a este organismo la traída de aguas desde las cumbres de Tejeda. El coste de la canalización se cifró en 250.000

---

<sup>95</sup> SOSA, p. 15.

maravedises. Se encomendó al licenciado Diego Fernández de Valera que constataste la utilidad de la obra. Valera confeccionó la información correspondiente, vista la cual se consideró en forma favorable su puesta en práctica. El Cabildo fue autorizado para que pudiera adjudicar a particulares la obra de canalización, a cambio de concederles la mitad del caudal corriente y terrenos para aprovechar las aguas. La otra mitad quedaba en manos del Cabildo para, con su explotación, obtener los requeridos fondos públicos <sup>96</sup>.

La obra y su posterior explotación fue adjudicada a Fernando Moro, Alvaro Rodríguez y Martín Valerón, y la ejecución de los trabajos fue encargada a los maestros Tomás Rodríguez y Vasco López <sup>97</sup>. Superando dificultades de todo género el agua fue canalizada hasta la ciudad desde los nacientes de la Mina de Tejeda, que por entonces afluían espontáneamente a un barranco cuyo curso se dirigía hacia la parte occidental de Gran Canaria. La nueva canalización modificó la dirección de la corriente; se horadó, asimismo, parte de la roca montañosa de la zona para que el caudal pudiera seguir el curso preciso y, desde Las Lagunetas, siguió el cauce de los barrancos hasta llegar a Las Palmas. Al parecer, la perforación del túnel se hizo en diez años. Y se supone que hacia 1520 la conducción del agua se hallaba en plena explotación. Por lo que se sabe, el negocio no debió ser rentable para el Cabildo, que en 1527 acordó enajenar el agua de los propios a tributo perpetuo, ya que los gastos en acequias, reparaciones, etc., consumían la mayor parte de lo que el suministro producía <sup>98</sup>.

En septiembre de 1527 el Cabildo adjudicó el agua de los propios a Cristóbal Venegas por una contraprestación de 50 doblas de oro anuales a perpetuidad. Entre las condiciones establecidas para esta enajenación por el organismo municipal se prescribía que *«la dicha agua había de venir perpetuamente a la Vegueta, como estaba viniendo, para que allí se aprovechara e porque se de el agua que ha de haber el pilar de la Plaza por sus cuatro caños, como ahora los tiene»*. También se reservaba al monasterio de Santo Domingo *«medio real de agua»* que se le había concedido por provisión real, mientras que el Cabildo se comprometía a dar tierras en la Vegueta a los rematadores <sup>99</sup>. Por

<sup>96</sup> R.C. de 26 - 7 - 1501. *Libro Rojo*, documento XI.

<sup>97</sup> A. MILLARES TORRES: *«Anales»*, t. I, f. 94 v.

<sup>98</sup> *Ibid.*, f. 207.

<sup>99</sup> *Ibid.*, f. 209 - 209 v.; cfr. también DOMINGO DENIZ: *«Resumen histórico-descriptivo de las Islas Canarias»*, 1854, texto mecanografiado en la Biblioteca del Museo Canario, p. 787.



consiguiente, el Municipio preservó el suministro público del agua que accedía a los cuatro caños del pilar de Santa Ana.

Por otro lado, con anterioridad F. Moro, A. Rodríguez y M. Valerón vendieron la mitad del caudal de la Mina de Tejeda —que en su día les había adjudicado el Cabildo— al escribano Juan de Aríñez <sup>100</sup>.

Al respecto apunta D. Déniz que el Ayuntamiento de la isla nunca aprovechó todo el caudal del agua de la Mina del que había sido titular y que de una parte de aquél se sirvieron y tomaron posesión los vecinos de Tejeda, mientras que otros caudales constituyeron el origen de varios heredamientos, entre ellos el del Dragónal <sup>101</sup>.

El agua canalizada accedía a la ciudad a través de dos acequias que suministraban, respectivamente, a los barrios de Triana y Vegueta. Ambas servían al riego de las extensas huertas que rodeaban la villa y a las que se integraban en las casas del casco urbano. Los propietarios de casas y huertas tenían adquiridos derechos en el suministro del agua; una muestra de ello es la mención documental de «una casa con huerta, árboles, horno, y dos horas y media de agua de la acequia principal de San Francisco» <sup>102</sup>. Los pilares instalados en Vegueta y Triana atendían, al propio tiempo, al consumo doméstico de los vecinos. Y en los patios de las casas señoriales, de los conventos y hospitales las fuentes servían de solaz a sus moradores y regaban sus pequeños jardines <sup>103</sup>.

Se cultivaban en aquellos terrenos productos hortícolas, agrios, frutales, viñedos, cañaverales, que abastecían a la población. Eran la vegueta de Santa Ana, la vega vieja, la vegueta de San Sebastián, etc. En las afueras, en las orillas del Guinguada los conquistadores habían emplazado, como antes indicamos, ingenios para la producción de caña de azúcar. También había junto al barranco molinos para la producción de harina: molinos de «pan moler» <sup>104</sup>.

La pequeña economía de la ciudad se alimentaba también de los productos agropecuarios del interior de la isla e, incluso, en lo que se refiere a cereales, de los de otras islas del Archipiélago. En lo que respecta a mercaderías, se surtía de paños y objetos manufacturados <sup>105</sup> del

<sup>100</sup> A. MILLARES TORRES: «Anales», t. I, f. 208 v.

<sup>101</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 782 y ss.

<sup>102</sup> A.H.P., Prot. 739, f. 350 - 353.

<sup>103</sup> SOSA, *ob. cit.*, p. 23.

<sup>104</sup> A.H.P., Prot. 736, f. 499 v. - 501.

<sup>105</sup> Paños de Londres, de Perpiñán o de Valencia.

exterior, cuya importación se veía facilitada por el intercambio mercantil con puertos de Inglaterra y el norte de Europa. La cantería y la madera para la construcción se transportaban desde distintas zonas de Gran Canaria. Eran apreciadas las canteras de San Lorenzo y de otros puntos de la isla, que proporcionaban la sillería amarilla o azul que puede contemplarse en las viejas edificaciones de la ciudad. En la propia villa existían «hornos de la piedra cal»<sup>106</sup> para suministrar a los constructores. La madera se cortaba y transportaba principalmente desde los antiguos bosques<sup>107</sup> del norte de Gran Canaria, sometidos a un intenso aprovechamiento para responder, además de a las necesidades de la construcción urbana y rural, a la construcción de los ingenios de azúcar, construcción de carretas, fabricación de piezas

<sup>106</sup> A.H.P., Prot. 735, f. 209.

<sup>107</sup> La tala de árboles y el aprovechamiento respondió a las exigencias de los nuevos asentamientos urbanos, en lo que se refiere a contar con materiales para la construcción de viviendas y de edificios públicos, muebles y utensilios de uso agrícola, carretas, etc. A ello se unió la pequeña construcción y reparación de embarcaciones y, sobre todo, la gran demanda de madera y leña que significó la construcción y funcionamiento de decenas de ingenios para la elaboración del azúcar de caña, aparte de las necesidades de leña para utilizarla como combustible doméstico.

Varios contratos de las primeras décadas de la mencionada centuria nos informan de transportes de leña para el consumo de los ingenios, de tala de árboles en la montaña de Doramas, de acarretos de madera para la construcción de edificios y transportes de madera a puntos costeros.

Así, la tala de árboles en la montaña de Doramas es mencionada en un acto contractual. (A.H.P., escribano Cristóbal de San Clemente, Prot. 733, f. 81, fechado en marzo de 1517). En el contrato intervinieron dos portugueses, cortadores de leña, que habían concertado con Pedro Cerezo —miembro de la colonia genovesa en la isla y pariente de Antón Cerezo, el terrateniente y donante del retablo de las Nieves— efectuar cortes de árboles en el mencionado bosque y transportar desde éste numerosas piezas de madera para un ingenio situado en los confines de la costa de Lairaga, cerca del Palmital, en el noroeste de Gran Canaria.

Otro transporte de leña para los ingenios —en este caso, el ingenio de Juan Bautista Salvago, ubicado en Moya— es tema de un convenio (A.H.P., *ibid.*, f. 83) cercano en fecha anterior. El propietario del ingenio pagaba por este trabajo doce doblas de oro. Semejante al precedente es un documento que habla de las cargas de leña acarreadas para un ingenio de Gáldar (A.H.P., escribano Alonso de San Clemente, año 1523, Prot. 2.316, f. 273 v.).

Como señalamos antes, la edificación —por entonces muy activa y generalizada en todos los asentamientos de la isla, ya que en aquel tiempo se levantaron de nueva planta las ciudades y muchos pueblos de Gran Canaria— demandaba grandes cantidades de madera. En el caso de los edificios públicos y, sobre todo, de los religiosos, esta exigencia era más acusada. Y hay que tener en cuenta que en la isla se edificaron en los cincuenta años siguientes a la conquista una notable cifra de iglesias, ermitas y conventos. Solamente en Las Palmas se hallaban en construcción por entonces sobre una docena de iglesias y ermitas, entre ellas la catedral de Santa Ana. A ésta parece referirse un reconocimiento de deuda que menciona un contrato sobre suminis-

de molinos de harinas y aceite, fabricación de embarcaciones, leña combustible para los ingenios, etc.

Por otro lado una modesta, pero variada, industria artesanal atendía a la demanda de servicios y de utensilios domésticos a través

---

tro de madera de pino para la obra de la Santa Iglesia (A.H.P., escribano Cristóbal de San Clemente, Prot. 734, 12 - XI - 1519).

La confección de cajas para el azúcar era otra actividad que consumía madera, concretamente madera de palmas, de las que se sacaban tablas con tal objeto. Un contrato de febrero de 1528 menciona estas tablas de palma que habrían de ser depositadas en la caleta de San Telmo (A.H.P., Prot. 739, 27 - II - 1528).

Acaso esta madera estaría destinada a la elaboración de tales cajas para exportación de azúcar o es posible que fuera transportada hasta allí para su directo embarque y exportación. Esta última posibilidad —la exportación de madera— debía de ser frecuente en aquellos tiempos, según podemos deducir de una disposición real (*«Libro Rojo de Gran Canaria»*, ed. cit., documento XII), dada el 26 de julio de 1501, la cual autorizaba al Cabildo de la isla a aplicar una importación sobre la madera que se sacaba desde Gran Canaria. Después de recibir el informe de su enviado Diego Fernández de Valera, los reyes concedían al organismo insular competencia para imponer una tasa sobre la madera, a los efectos de incrementar la escuálida hacienda local. Contemplada desde el tema de que aquí nos ocupamos, la real cédula entraña un particular interés, puesto que nos informa de que los bosques de Gran Canaria no sólo suministraban madera para el propio aprovechamiento de la isla, sino que también servían para la exportación de aquella.

Parte de esta madera proveyó a las naves de Colón, Américo Vespucio, Alonso de Ojeda, Nicolás Ovando, Lope de Sosa y otras expediciones, que en su periplo americano recibieron apoyo en hombres, pertrechos y alimentos en esta isla.

Si a principio del XVI el aprovechamiento intensivo del monte permitía sacar madera de Gran Canaria, treinta años después, en 1533, *«en la isla hay muy gran necesidad de leña»*, según relación que el personal Juan de la Rosa hizo al emperador Carlos V. En tal informe, que conocemos a través de la Real Cédula de 5 de abril de dicho año (*«Libro Rojo»*, Documento LXII), se manifestaba el temor de que por carencia de leña se perdiera gran parte de la fabricación de azúcares. Para paliar la destrucción del bosque del norte de Gran Canaria y para conseguir su recuperación, los gobernadores y el Regimiento de la isla habían determinado que durante diez años no se cortase leña en la montaña principal —la montaña de Doramas—, de la que hasta entonces se había suministrado la leña. En ese período, los ingenios habían de proveerse de leña de otras partes. Sin embargo, en cuanto que los propietarios de ingenios eran también regidores —ayer, como hoy, el poder económico y el poder político, unidos—, se volvió a permitir la tala en los bosques mencionados. Entonces, a solicitud de Juan de la Rosa, el monarca ordenó que cuando en el Regimiento se tratara de este tema de los cortes de leña, los regidores y otros integrantes de aquél que poseyeran ingenios de azúcar habían de permanecer fuera de las sesiones.

Bien porque la precedente ordenanza no fue cumplida debidamente, bien porque se concedió al tema la importancia que realmente tenía, antes de pasar tres meses se promulgó una nueva disposición que ratificaba la de abril, reiterando la prohibición a los regidores que fueran propietarios de ingenios de participar en deliberaciones sobre las talas en el monte. Explicitaba, en esta ocasión, que muchos de los regidores de la isla tenían, a su vez, ingenios y que toda la madera de los montes se la repartían entre ellos para destinarla como combustible para la fabricación de azúcar. Las reales cédulas a que nos referimos forman parte del *«Libro Rojo de Gran Canaria»*.

de un largo capítulo de oficiales: carpinteros, zapateros, herreros, curtidores, silleros, albañiles, aserradores, esparteros, toneleros, sastres, sederos, tintoreros, panaderos, bizcocheros, especieros, albarderos. Estaban también los trabajadores relacionados con el agro: hortelanos,

---

Las dos últimas disposiciones tienen relación con el título sobre las montañas y su guarda, dictado por el Consejo de Gran Canaria dentro de las ordenanzas dadas el año 1531, título que comprende la más amplia regulación histórica conocida de esta materia en la isla. Estas ordenanzas han sido transcritas y comentadas por el profesor e historiador Francisco Morales Padrón (*«Ordenanzas del Consejo de Gran Canaria (1531)»*, Las Palmas, 1974, p. 125 y ss.).

La regulación formulada en la ordenanza de montes era, en síntesis, la siguiente:

a) *Prohibiciones* de cortar madera sin licencia en las montañas de Doramas, de Gáldar y del Palmital, en la madre del agua de Firgas, en las montañetas de Valsendero, en Teror y en el laurel.

—de talar en los pinares de la isla: pinar de «esta ciudad» (Las Palmas), Teror, Gáldar, en la montaña de Tamadaba y en los restantes pinares.

—de cortar palmas y dragos en cualquier parte de la isla.

—de cortar leña verde en el Monte Lentiscal durante un período de seis meses.

Autorización pasado ese tiempo, a los vecinos de Las Palmas y de Telde, de coger leña en dicho monte, pero sin arrancar, ni talar árboles.

—durante veinte años de cortar en el Monte Lentiscal leña para los ingenios.

—de cortar sauces y almácigos.

—de cortar palmas para hacer cajas para el azúcar.

—de talar durante ocho años en la montaña del Palmital.

—a los poseedores de los ingenios de Gáldar de entrar a cortar leña en la montaña de Doramas por un período de quince años y autorización a los mismos a talar pinos en Tamadaba durante ese tiempo, de cincuenta a sesenta pinos por ingenio hasta un máximo de ochenta de determinadas medidas.

—de cortar palmitos.

—de entrar ganado en los montes, salvo cerdos y yeguas.

—de hacer fuego y hacer carbón con la madera de los montes.

b) *Autorizaciones* para cortar madera, sin licencia, para la fabricación del pan, y, para cortar madera, sin licencia, destinada a la construcción de arados, yugos y limones.

No necesita comentario la evidente preocupación por la protección del monte que encierran las ordenanzas. Por otro lado, éstas nos ofrecen información sobre los montes existentes en la isla; entre ellos, observamos que se nombra un pinar que debió de estar muy cercano a Las Palmas, pues se le nombra como «el pinar de esta ciudad». Asimismo, nos informan de la degradación de los montes y de la vegetación a que habían llevado las talas y los cortes de leña verificados sin orden, ni control alguno, en los decenios que siguieron a la conquista.

A este último respecto, los datos son suficientemente concretos:

—Sobre el Monte Lentiscal: *«porque parece y está claro que la dicha montaña del Lentiscal está muy cortada y muy talada y en toda ella no hay leña gruesa a causa de que los señores de ingenio han cortado en la dicha montaña hasta ahora...»*.

Acerca de la montaña de Gáldar *«en la montaña de Gáldar que se dice asimismo el Palmital, porque está muy talada y hecha de nuevo y guardándose por algún tiempo se podría criar buen monte...»*.

vaqueros, etc. Y las ocupaciones ligadas al cultivo y producción del azúcar, como los cañavereros, refinadores y purgadores. Además, los pescadores y gentes de mar. Y, por supuesto, los mercaderes.

En esa primera mitad del siglo XVI se creó el pósito y la alhóndiga del pan, cuya reglamentación fue objeto de una ordenanza promulgada en 1547<sup>108</sup>.

Para las comunicaciones con el interior de Gran Canaria se habían abierto caminos en la dirección de Tafira, discurriendo hacia el centro; de Tenoya, que llevaba hacia el norte; y de Telde, hacia el este. El primero se iniciaba junto a las márgenes del Guiniguada por San Roque; el segundo partía subiendo las laderas de San Nicolás, y el otro tenía su punto de partida al sur de la ciudad.

Las comunicaciones marítimas del puerto y villa de Las Palmas se servían de la caleta de San Telmo, de la caleta de San Pedro Mártir, de la bahía de las Isletas —el puerto principal *«de donde se sirve y provee toda la isla»*—, y del puerto del Arrecife, en el norte de la playa de las Canteras<sup>109</sup>.

En síntesis, puede afirmarse que tanto el elemento poblacional, como la urbanización, la modesta infraestructura urbana, los servicios y abastecimientos y la economía de la villa quedaron establecidos y fijados en los primeros decenios de la ciudad. Y que así permanecieron durante tres siglos.

—En torno a la montaña de Doramas: *«porque la montaña de Doramas está muy talada de la leña de madera que hasta aquí se han cortado en ella sin orden alguno y si así pasase en espacio de dos años se destruiría totalmente, si no se pusiese orden en ello...»*.

Sobre daños en los palmerales: *«los palmerales están muy talados a causa de la mucha tablazón que se gasta en hacer cajas de azúcar...»*.

El conjunto de las ordenanzas manifiestan la profunda degradación de la vegetación en la isla, que se pretendía detener a través de su normativa. Desconocemos los efectos que las Ordenanzas tuvieron para la conservación y espontánea restauración del monte de Gran Canaria. Sabemos que, por ejemplo, en 1547 se confirmaba por los reyes la prohibición de entrar ganado en los montes.

Lo cierto es que en los siglos siguientes prosiguió la destrucción de las masas forestales. En el último tercio del XVIII se plantearon fórmulas para la protección de zonas arbóreas como la montaña de Doramas e intentos de repoblación del Monte Lentscal. Este último desapareció definitivamente a principios del XIX y los terrenos que ocupaba fueron parcelados y enajenados para ser destinados a cultivos ordinarios. El monte de Doramas siguió sufriendo talas e incendios hasta el siglo actual.

<sup>108</sup> R.C. de 5-VIII-1547, *«Libro Rojo»*, documento LXXXVII.

<sup>109</sup> A.H.P., Prot. 733, f. 19 v.º.

## ORDENANZAS

Desaparecido el archivo antiguo del Cabildo de la isla no podemos conocer el régimen de ordenanzas que poseía la ciudad. Esta laguna se halla atenuada por la supervivencia de dos fuentes jurídico-administrativas importantes: el ya citado *Libro de Provisiones y Reales Cédulas de Gran Canaria* (conocido como el «Libro Rojo») y las *Ordenanzas del Cabildo* compiladas en el año 1531. Ambas han sido publicadas en las dos mencionadas ediciones comentadas y aquí nos limitamos a sintetizar la parte de su normativa que se refiere a la ciudad de Las Palmas.

La primera carta administrativa que se promulga para el gobierno de la isla es el Fuero y Privilegio de Gran Canaria (Real Cédula de 20 - XII - 1494) <sup>110</sup> que, resumidamente, establecía la siguiente regulación:

—Establecimiento de un Municipio (el único que existió para toda Gran Canaria durante más de tres siglos) administrado por seis regidores, un personero, un mayordomo, un escribano de Concejo, tres alcaldes ordinarios y un alguacil. Estos constituían el Cabildo, de nombramiento real. El Fuero establecía sus respectivas competencias. Entre las misiones de los regidores se hallaba la policía de abastos de la ciudad. Los alcaldes ordinarios —la Audiencia no se creó hasta 1526— tenían funciones judiciales en la primera instancia. El alguacil era el encargado de ejecutar los acuerdos del Concejo, mientras que el personero debía velar por el cumplimiento de las ordenanzas y por los bienes de propios, y al escribano le correspondía llevar el libro de acuerdos o actas municipales.

—Orden para que hubiese seis escribanos en la villa y en toda la isla encargados de dar fe de todo tipo de transacciones y disposiciones.

—Control del gasto de las obras públicas mediante la inspección e informe de un obrero, un veedor de la obra y un escribano.

—Orden para que haya Casa de Consejo, cárcel y Casa diputada y sala de audiencia de los alcaldes, que habían de emplazarse en la plaza pública.

—Igualmente, reloj, hospital, carnicería y matadero.

—Orden para que haya portero de Cabildo, carcelero, verdugo y dos pregoneros.

<sup>110</sup> Libro Rojo, documento IV.

—Obligación municipal de contar con arca de privilegios, así como libro de privilegios y libro de provisiones y cédulas.

—Orden de poner dos alarifes para ver las obras y actividades de su oficio.

—Y obligación municipal de poner en vigor ordenanzas sobre el peso del trigo y la harina, sobre el jabón (cuya explotación se adjudicaba a los propios del Cabildo), vino, etc.

Otras disposiciones reales de interés para la ciudad son la mencionada que autorizaba la traída de aguas de Tejeda (26 - 7 - 1501), la que otorgaba para propios los beneficios o remates del lupanar, un bodegón y dos tiendas (2 - V - 1503); la que exigía dotar un preceptor de gramática (1 - II - 1515); la referida sobre la población de la Isleta (19 - X - 1526); el privilegio y franqueza de Gran Canaria, por el que se concedía a los habitantes de la isla una exención general de impuestos (24 - X - 1528) y las ordenanzas del pósito (5 - VIII - 1547).

Por otro lado, las ordenanzas de 1531 compilan las que con anterioridad había ido promulgando el Cabildo sobre variados aspectos de la vida insular. Por lo que se refiere a la ciudad, las normas relativas a los temas urbanos (construcción, limpieza, transportes) eran las siguientes:

a) Construcción:

—Cada año habían de nombrarse alarifes para que actuaran como peritos en litigios referentes a las edificaciones y comprobaran la buena o mala factura de éstas.

—Prohibición de sacar piedras desde la caleta de San Sebastián hasta los comienzos del camino a Telde, con la finalidad de que el mar no ganara terreno en esta parte del litoral.

—Prohibición de sacar piedra de cal de la isla.

—Prohibición de sacar piedra de cal del lomo del Lugarejo, próximo a la ciudad.

—Ninguna persona podía tomar a su cargo obra alguna de albañilería, ni de carpintería, sin ser primeramente examinado por los veedores o alcaldes de dicho oficio.

b) Limpieza:

—Prohibición de depositar las basuras domésticas en otro lugar que no fuera la costa del mar.

—Prohibición de echar basuras en las acequias de la ciudad, ni lavar carne o pescado, ni vaciar aguas negras en aquéllas, así como tampoco lavar ropas en sus aguas durante su curso por el casco de la

ciudad.

—Prohibición de lavar carnes o pescados en las calles y de depositar carroñas en éstas.

—Prohibición de dar de comer a los camellos en la vía pública.

—Prohibición de verter aguas en las calles por los caños o desagües de las azoteas.

—Obligación semanal de los vecinos de barrer y limpiar las puertas de sus casas.

—Prohibición de abrir pozos en las calles.

—Prohibición de dejar materiales para la construcción (tierra, piedras, madera, barro, cal, arena) en las calles después de concluida la jornada de trabajo en la edificación de una casa.

c) Transportes:

—Prohibición a los no avecindados en la isla de realizar acarretos desde el puerto de las Isletas, ni en el interior de la ciudad con carretas, camellos, bestias o esclavos.

—Obligación para los transportistas de trigo y cebada de tener los costales de bestias o carretas en perfecto estado para evitar la salida de granos.

—Obligación a los camelleros de poner cencerro o campanilla a los camellos dentro de la ciudad para que fueran oídos cuando se acercaran.

—Obligación para los carreteros de ir delante de las carretas a su paso por la ciudad.

d) Abastos:

—Obligación a los hortelanos del término de la ciudad de traer por la mañana a las plazas y puntos de venta de las hortalizas una carga de la fruta y hortaliza que tuvieren en sus huertas.

—Obligación de vender la fruta al peso de libras o medias libras y al precio que fuere puesto por los diputados para las brevas, higos, duraznos, peras, manzanas, albaricoques, membrillos, cerezas, guindas, berenjenas, uvas y todo género de fruta, excepto melones, naranjas, pepinos, coles y calabazas. Las vendedoras intermediarias estaban obligadas a vender la fruta al precio marcado por los diputados.

—Regulaciones respectivas en relación con el pan y panaderas, carne y carniceros, pescado y pescadores, vino y vinateros, etc.

e) Policía de acequias:

—Establecimiento del cargo de alcalde de aguas, señalándose que debería haber dos alcaldes de seis en seis meses designados por



el Cabildo. Entre sus funciones se hallaban: inspeccionar las acequias a su cargo una vez cada semana, comprobando su estado y las reparaciones que precisaran; juzgar y determinar los debates y litigios sobre el repartimiento y distribución de las aguas; ejecutar las penas que mereciere cualquier infractor de la ordenanza; hacer adobar y reparar, en su caso, las acequias; evitar que el agua se perdiera con motivo de los riegos, y, en general, ejercer una labor de vigilancia en cuanto a la limpieza de las acequias y justicia en el consumo y aprovechamiento del agua.

—Prohibición a los hortelanos que no fueren propietarios de aguas de tomar éstas de las acequias para regar en el día del sábado.

—Prohibición de echar inmundicias en las acequias, al paso de éstas por los ingenios del barranco y otras varias normas prohibitivas señaladas en el capítulo de limpieza de la ciudad.

Una buena porción de las ordenanzas de 1531 tienen presente el tema del agua y su conducción a través de las acequias. Ciertamente, ayer como hoy esta era una cuestión importante para la ciudad, tanto en lo que se refería al consumo doméstico como al riego de las huertas y fincas que rodeaban el casco urbano y de los cultivos existentes en el mismo recinto de la ciudad. Con la traída de las aguas de Tejada se había resuelto en principio el abastecimiento. Sin embargo, no pasaron muchos decenios antes de que se planteara la necesidad de lograr nuevas conducciones de agua con mayor grado de potabilidad.

La situación de la ciudad en el tema del abastecimiento de agua aparece expuesta en la Real Cédula de 7 de octubre de 1581, que autorizaba la traída del agua de «*las Canales*». Hace referencia tal disposición a la solicitud hecha desde Gran Canaria sobre dicha conducción, ya que en la ciudad se «*padecía gran necesidad de agua, porque la que tenía y servía a la fuente principal era muy gruesa y por esta razón causaba mucho daño a la salud; como la experiencia lo había mostrado y así sólo servía la dicha agua para las cosas y servicios ordinarios y no para beber, de cuya causa se traía de las acequias y barrancos que estaba fuera de la ciudad, la cual como venía descubierta y había mucha distancia desde su nacimiento a aquella partes, la hollaban y pisaban los ganados, todo lo cual había causado y causaba mucho daño, para cuyo remedio era necesario traer a la dicha fuente un agua que se decía de las Canales, que estaba dos leguas de ella*»<sup>111</sup>.

<sup>111</sup> *Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas* (Libro Rojo, Gran Canaria) f. 181 v. - 182, Archivo del Museo Canario.

El coste de la conducción se cifraba en cuatro o cinco mil ducados. La R. C. autorizaba al Cabildo a llevar a efecto la conducción del agua de los Canales, dando licencia para costearla de los propios y de las rentas del almojarifazgo hasta la cantidad de tres mil ducados. Sin embargo, la obra no se realizó y la ciudad tuvo que esperar más de dos siglos a la canalización de las aguas potables de la fuente de Morales. El cuantitativamente pequeño crecimiento demográfico de Las Palmas en sus primeros tres siglos permitió que este problema del suministro de agua no revistiera caracteres dramáticos.

A fines del siglo XVI se continuaba con el proyecto de traída de aguas <sup>112</sup>. Y a lo largo de la centuria siguiente se planteó la iniciativa en distintos momentos <sup>113</sup>. Entre otras ocasiones, en 1673 lo intentó el corregidor Juan Coello de Portugal <sup>114</sup>. Asimismo, a principios del XVIII se proyectó una conducción hasta la plazuela del Espíritu Santo <sup>115</sup>.

### LOS MAS ANTIGUOS PLANOS DE LAS PALMAS

Los planos más antiguos hoy conocidos de esta ciudad fueron confeccionados a fines del siglo XVI. En los años ochenta de esa centuria llegaron a Gran Canaria dos arquitectos de fortificaciones italianos al servicio de España. El cremonés Leonardo Torriani fue enviado por Felipe II a las Islas Canarias con la finalidad de inspeccionar sus fortalezas y de proyectar nuevas fortificaciones para la protección del Archipiélago, como posesión española, en el conflictivo contexto que España mantenía en Europa, así como para responder a los frecuentes ataques de piratas y corsarios y a las incursiones berberiscas. Torriani cumplió primero una misión en la isla de La Palma, entre 1584 y 1586, y después, en 1587, fue encargado de esa otra misión general para el Archipiélago. En ese mismo año llegó a Gran Canaria, permaneciendo en el Archipiélago hasta 1593. Por otra parte, en 1589 llegó a esta isla Próspero Casola, posiblemente formando parte del séquito del primer capitán general de Canarias y primer presidente de la Real Audiencia, don Luis de la Cueva y Benavides, que tuvo su sede en Las Palmas.

Torriani confeccionó cuatro planos de Las Palmas: dos de su casco urbano y alrededores de la ciudad; uno de la caleta de San Pedro

<sup>112</sup> E.A.C., 17 - X - 1595. El Cabildo eclesiástico acordó contribuir con 200 doblas a la obra de conducción.

<sup>113</sup> E.A.C., 19 - XI - 1629.

<sup>114</sup> E.A.C., 4 - XII - 1673.

<sup>115</sup> E.A.C., 15 - I - 1706.

Mártir (hoy San Cristóbal), al sur de la villa, y, finalmente, un plano de los arenales, istmo de Guanarteme y puerto de las Isletas. El motivo de haber levantado estas cartas —como otras tantas de ciudades, costas y otros aspectos del Archipiélago— es el que le trajo a Canarias: describir la situación existente y plantear los respectivos proyectos de fortificaciones. Así, los dos planos del casco urbano aparecen acompañados de los proyectos de murallas y fortalezas concebidos por su autor para la defensa de la ciudad.

Ambos planos son muy detallados, elaborados con gran minuciosidad y reflejan siempre una gran exactitud. La urbanización existente entonces está perfectamente reproducida en su escala. Aparecen señalados los edificios civiles y religiosos singulares, así como las murallas de la ciudad y fortalezas de la época y los caminos de comunicación de la ciudad con otras zonas de la isla. También se detallan las fincas y cultivos del extrarradio y las colinas del poniente de la urbe.

Estos terrenos de cultivo, de la parte sur de la ciudad, ocupan el plano dedicado a la playa de San Pedro Mártir, con el castillete de este nombre, mientras que en el último de los planos citados contemplamos toda la extensión, completamente deshabitada, que desde la muralla de Triana llegaba a la Isleta, a través de la cual se abría paso el camino que llevaba desde la ciudad al puerto de la Luz.

Teniendo en cuenta el período de residencia de Torriani en el Archipiélago, estos planos —los más antiguos que conocemos de Las Palmas— pueden datarse alrededor del año 1590. En su *«Descripción e Historia del Reino de las Islas Canarias, antes Afortunadas con el parecer de sus fortificaciones»* —concebida como informe o relación que el ingeniero militar habría de presentar al monarca—, Torriani describe así a Las Palmas <sup>115</sup> bis: *«Esta ciudad es cabeza de este reino de Canaria y por estar en ella el magnífico templo episcopal de Santa Ana, bajo los felices auspicios del Ilustrísimo Monseñor Fernando Suárez de Figueroa y de la divina musa del ilustre canónigo Bartolomé Cairasco, resulta más ilustre y más adornada la grandeza de esta ínclita ciudad. También tiene tribunal de la Inquisición y de la Real Audiencia, con el Ilustrísimo presidente don Luis de la Cueva y Benavides, caballero andaluz y gobernador y capitán general de este reino, quien, además de las fortalezas de estas islas, guardadas por soldados espa-*

<sup>115</sup> bis LEONARDO TORRIANI: *«Descripción de las Islas Canarias»*. Traducción, introducción y notas por Alejandro Cioranescu. Santa Cruz de Tenerife, 1959, p. 151 y ss.

ños, tiene en esta ciudad continuamente cuatrocientos peones pagados».

«La ciudad es pequeña, sólo de ochocientas casas. Descendiendo hacia el mar, por la parte de Levante, la atraviesa un pequeño río que sale entre dos montañetas áridas que están a sus espaldas, la una a mano derecha llamada San Francisco, la otra menor a izquierda, llamada Santo Domingo. El puerto está a unas tres millas de distancia, en dirección norte; y en aquella parte el campo es arenoso, y los montes cercanos, desnudos y tétricos.

«En la parte del mediodía está una campiña fértil, con un pequeño castillo redondo, llamado de San Pedro, a una milla de distancia, que guarda una cala que está a su pie. La muralla roja <sup>116</sup>, en dirección norte, es un largo lienzo de muralla, con dos baluartes a los extremos; el que está cerca del mar se llama Santa Ana, por la advocación de la catedral. Hacia mediodía, la muralla, que también es roja, es otro lienzo igual, que fue empezado para la defensa de la ciudad por aquella parte».

Los originales de estos planos se hallan en la Biblioteca de la Universidad de Coimbra. De varios años después, 1599, es el plano levantado por Próspero Casola en ocasión del ataque de la armada holandesa a Las Palmas. Este ofrece una completa película del desembarco: combates, posiciones de ambas fuerzas y demás aspectos de la batalla sostenida durante aquel episodio histórico, acontecidos en los arenales y en el istmo, por lo que, además, la carta refleja con detalle estas superficies. En el extremo sur aparece el casco urbano de Las Palmas dibujado con trazo plano, coincidiendo su disposición con el anterior de Torriani.

Al describir con todo detalle el ataque y asedio a Las Palmas por las fuerzas mandadas por Van der Does, el plano de Casola entraña un gran interés para la historia de Las Palmas. Por lo que se refiere a su historia urbanística ofrece la aportación de reflejar la superficie comprendida entre la muralla septentrional de la ciudad y la Isleta a fines del siglo XVI, así como el casco urbano, trazado con detalle y exactitud por un hombre que era ya vecino de Las Palmas. En este sentido, el plano de Casola —que se guarda en el Archivo de Simancas <sup>117</sup>— es la confirmación gráfica de la conformación urbana del siglo XVI, concordante con la información documental e histórica de

<sup>116</sup> Tales indicaciones se refieren al color usado por el autor en los planos.

<sup>117</sup> Fue dado a conocer y publicado por vez primera por A. RUMEU DE ARMAS: «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias», t. II, 2.ª parte, Madrid, 1948, lámina XLV.

la época y con la carta dibujada por Torriani escasos años antes.

Casola se quedó a vivir en Gran Canaria. Aquí contrajo matrimonio y obtuvo vecindad, y tuvo destacada participación en el acontecer de la ciudad. Tomó parte en la defensa contra los holandeses, como anteriormente en las acciones emprendidas para repeler el intento de desembarco de la armada inglesa de Drake y Hawkins. Fue regidor de Gran Canaria. Proyectó la construcción de la puerta mayor de la catedral de Santa Ana y varias fortificaciones de la ciudad: el castillo de Santa Catalina, la punta de diamante de San Francisco, el castillo de San Francisco y es presumible que sus conocimientos se aplicaran también a la reconstrucción de casas y edificios destruidos durante el saqueo e incendio de la ciudad en 1599.

### FORTIFICACIONES

En la historia antigua de la ciudad las fortificaciones que la defendieron tienen una marcada importancia. En la historia de su evolución urbana, también, en cuanto sus cercas defensivas influyeron en el estatismo del casco antiguo. Aquí nos limitamos a subrayar esta última apreciación, sin pretender desarrollar una información histórica sobre el tema que ha sido perfecta y exhaustivamente tratado por el historiador Antonio Rumeu de Armas en «*Piraterías y ataques navales a las Islas Canarias*». El lector interesado puede acudir a las citadas y conocidas obras de Torriani, fray José de Sosa y Pedro Agustín del Castillo, así como a la inédita «*Descripción topográfica, política y militar de la isla de Gran Canaria*», del ingeniero Miguel Hermosilla, obra en la que ofrece una historia de las fortificaciones de esta isla<sup>118</sup>; y, sobre todo, a la completa obra de A. Rumeu, que utiliza todas las fuentes anteriores y un gran caudal de documentación hasta entonces inédito, aportando una contribución definitiva sobre la materia.

Brevemente recordaremos aquí la situación en que se hallaba la defensa de Las Palmas durante este siglo XVI. Desde fines del siglo XV la bahía de las Isletas se encontraba protegida por la fortaleza de aquel nombre. Esta era la única defensa existente en las proximidades de la ciudad, pero su relativa lejanía de ésta —unos cinco kilómetros— impedía que pudiera desempeñar un papel de este género en el caso de un ataque directo a Las Palmas.

Esta situación se mantuvo sustancialmente en los primeros se-

<sup>118</sup> Mss. en A.M.C.

tenta años del siglo XVI. Cuando la amenaza de corsarios y escuadras extranjeras se hizo notar, avanzada la primera mitad del siglo, comenzó a pensarse en un sistema de fortificaciones para guardar la ciudad frente a cualquier agresión. Ya el gobernador Zurbarán propuso amurallar la ciudad por el litoral y construir un fortín en el Charco de los Abades (caleta de San Telmo), pero la carencia de recursos impidió llevar a término sus propósitos.

Iniciada la mitad del siglo acuciaba la necesidad de defender debidamente a la ciudad, desamparada ante cualquier potencial ataque exterior, especialmente de navíos y flotas francesas o berberiscas. Por esos años Rodrigo Manrique de Acuña hizo emplazar modestas defensas en Santa Catalina, San Telmo y San Pedro Mártir, puntos vulnerables a cualquier desembarco, baluartes que no resistieron apenas el paso de un corto período de tiempo. Años después el gobernador Pedro Rodríguez de Herrera inició la construcción del castillo de Santa Ana, perfeccionó el de las Isletas y proyectó el fortín de Santa Isabel.

Preocupado por el problema de la defensa de las Islas, Felipe II envió sucesivamente al Archipiélago varios ingenieros de fortificaciones, especialmente, como hemos visto, técnicos italianos. Entre ellos Agustín Amodeo y el ibicenco Juan Alonso Rubián. Este último fue el autor del proyecto de fortificaciones que en líneas generales se ejecutaría posteriormente.

A finales de 1576 el monarca dicta una R. C.<sup>119</sup> autorizando el envío y venta de esclavos en América para con lo recaudado costear las fortificaciones de Las Palmas. Expone la disposición real que: por lo mucho que conviene que la fortificación de esa isla se haga y acabe conforme a la traza y orden que está dada se concede licencia para llevar mil esclavos a las Indias para que lo que procediere de ellos sirva para dicha fortificación. Al respecto Francisco Duarte, factor de la Casa de Contratación de las Indias, residente en Sevilla, por mandato real había acordado con Enrique Freyre sobre la venta de los esclavos al precio de veintiséis ducados cada uno, lo que sumaba veintiséis mil ducados. El pago de los beneficios obtenidos por la venta se cumplimentaría en varios períodos hasta septiembre de 1578. Inmediatamente que se fueran cobrando las respectivas cantidades habrían

---

<sup>119</sup> De fecha 4-XII-1576, *Libro Rojo*, mss., f. 114. Ya citada por D. DENIZ en su «Resumen histórico-descriptivo de las Islas Canarias».

de enviarse al gobernador y al Ayuntamiento de Gran Canaria, a fin de que continuara la fortificación, utilizando el dinero con gran diligencia conforme al mandato y a la traza proyectada.

Si la operación se llevó a término —y el auge que tomó la construcción de fortificaciones y defensas en Las Palmas en los años siguientes permitiría pensar que así fue— se habría escrito un capítulo muy triste en la historia de la ciudad. Posiblemente, las murallas de Las Palmas se habrían levantado sobre el sufrimiento y la sangre de un millar de seres inocentes. Al igual que los baluartes de la isla de La Palma, para la que se dio por esas fechas una disposición semejante autorizando la venta de quinientos esclavos.

Lo cierto es que los gobernadores que rigieron a Gran Canaria en ese período pudieron impulsar notablemente las construcciones militares. En tiempos de Diego Melgarejo se levantaron las murallas que defendían a la ciudad por sus flancos norte y sur, respectivamente, cuyo emplazamiento puede apreciar el lector en los planos de Torriani y Casola y en otros de siglos posteriores; asimismo, se construyó el torreón de San Pedro Mártir (luego llamado castillo de San Cristóbal), terminado en 1577, y se hizo un cubelo en las faldas de San Lázaro. Y durante el mandato de Martín de Benavides fue edificado el castillete de Santa Ana (acabado en 1581), que culminaba el nacimiento de la muralla septentrional, y se iniciaron las obras para el castillo de San Francisco, aunque en realidad la primera cimentación de esta fortaleza se comenzó bajo la dirección de Próspero Casola hacia 1595, construyéndose en el siglo siguiente.

En el orden urbanístico, las dos murallas marcaron los límites de la urbanización de Las Palmas durante varios siglos. En su recinto se sucedió el acontecer del viejo casco de la villa, que no osó remontar las dos líneas amuralladas hasta la segunda mitad del XIX. La muralla septentrional era el lienzo que, bajando paralelamente al cauce del barranquillo de Mata hasta el fortín de Santa Ana, constituía la línea de separación entre los confines de la urbanización de la calle Triana y los cercados y arenales que se extendían al norte. La portada de Triana era el paso existente en esa muralla para el camino de comunicación con el Puerto de la Luz. A partir de allí, el nacimiento —colindante con el litoral— era una estrecha línea de arenales y el poniente una ancha franja de tierras de cultivos. Al llegar a las proximidades de la ermita de Santa Catalina el arrenal se hacía dueño de toda la superficie remontándose en blancas dunas que proseguían hasta el Puerto de la Luz. Por su parte, la otra muralla cerraba a la villa por

el sur y sus portadillas de los Reyes y San José abrían los caminos de herradura hacia Jinámar y Telde.

### OCUPACION E INCENDIO DE LAS PALMAS A FINALIZAR EL SIGLO XVI.

Las fortificaciones construidas no arredraron a la escuadra inglesa combinada de Hawkins y Francis Drake que, en 1595, pretendió, sin éxito, desembarcar en el litoral de Las Palmas y mucho menos a la gran armada holandesa mandada por el general Van der Does que se presentó ante la ciudad el 26 de junio de 1599. En esta última ocasión Las Palmas fue asediada y tomada por las fuerzas holandesas —74 navíos y más de seis mil soldados perfectamente armados—, que constituían una expedición de castigo contra los dominios españoles en ultramar en el contexto de la sublevación de los Países Bajos contra la dominación española.

Después de duros y cruentos combates los atacantes consiguieron desembarcar y tomar la ciudad<sup>120</sup>, que cayó en poder de los hombres de Van der Does a la una de la tarde del 28 de junio. Después los isleños y sus milicias derrotaron a los invasores en el Montè Lentiscal. Los holandeses permanecieron durante seis días en la ciudad. En la tarde del 3 de julio saquearon la Catedral, las Casas Consistoriales, los conventos e iglesias y las casas principales, haciéndose con todo lo que sus habitantes no habían podido llevarse en la evacuación. Hostigados por las milicias canarias los holandeses, que habían tenido numerosas pérdidas humanas, decidieron abandonar la ciudad y Van der Does ordenó que la operación se llevara a cabo al amanecer del día 4, no sin antes proceder al incendio de Las Palmas. Sus soldados prendieron fuego a edificios públicos, conventos, iglesias y numerosas casas. Inmediatamente, los isleños entraron en la ciudad y se dedicaron a reducir las llamas.

Quedaron destruidos el Palacio Episcopal, los conventos de San Bernardo y Santo Domingo, la iglesia del convento de San Francisco y más de treinta casas, entre ellas la de Bartolomé Cairasco y la que

---

<sup>120</sup> El histórico episodio ha sido tratado, igualmente, en forma exhaustiva y definitiva por A. RUMEU DE ARMAS en su citada obra, t. II, 2.<sup>a</sup> parte, a la que remitimos al lector interesado.



habitaba Próspero Casola. El fuego pudo ser sofocado en el edificio del Cabildo y Audiencia y en las casas de la Plaza de Santa Ana. En el interior de la Catedral los holandeses prendieron una gran pira con los retablos, altares e imágenes resultando perdidas muchas y buenas obras de arte religioso, pero los intentos de incendiar el templo fueron abortados por la solidez de la construcción catedralicia.

Asimismo, resultó enteramente quemada la ermita de San Telmo y, fuera de las murallas, quedaron destruidas las ermitas del Espíritu Santo, San Sebastián y Santa Catalina. También el Hospital de San Lázaro, así como la ermita de San Marcos. La de Nuestra Señora de la Luz fue volada con pólvora. Y las fortificaciones quedaron destruidas o muy dañadas.

Se habían perdido unos cuarenta edificios y los perjuicios originados por el ataque holandés se evaluaron en 150.000 ducados. El siglo XVI finalizaba con un negro y dramático episodio para Las Palmas, de gran importancia, lamentablemente, para su historia y, también, de relevancia para su historia arquitectónica y urbanística. El acontecimiento comprometió a la ciudad en una tarea de reconstrucción en los años siguientes y motivó el cambio de emplazamiento de edificios que antes se levantaban en el extrarradio.

Fruto de esta invasión fueron varios grabados que representan a la ciudad atacada por las naves holandesas. Esta fue la imagen de Las Palmas que circuló por Europa en el siglo XVII. De alguna de estas estampas se hicieron copias posteriores como la que, desposeída de aquella circunstancia bélica, ilustra el mapa de Africa (hacia 1635) del geógrafo holandés Guillermo Blaeuw. En esta carta Las Palmas aparece junto a otras ocho ciudades africanas, entre ellas Alejandría, Túnez, Argel, Ceuta, Tánger y Mozambique.



## II

### UN EXTENDIDO PARENTESIS



La vida urbanística de Las Palmas en los siglos XVII y XVIII aparece señalada por el profundo letargo que, en casi todos los aspectos, conoció la ciudad durante un extenso período histórico, el cual es ostensible en el estatismo de su casco edificado. El casi absoluto estancamiento urbano es un fenómeno común a todas las ciudades canarias —La Laguna, Santa Cruz de la Palma, etc.— en esa etapa, a excepción de Santa Cruz de Tenerife que, de pequeña localidad porteña en los siglos XVI y XVII —cuando su papel histórico estuvo reducido al desempeñado como puerto de la capital de la isla de Tenerife, La Laguna—, pasó a tener un notable florecimiento en la segunda mitad del siglo XVIII.

Los planos de las ciudades del Archipiélago en estos siglos son exactamente expresivos de tal inmutabilidad. El perímetro urbano y el trazado de las calles es el mismo que existía en el siglo XVI, lo cual es perceptible en los respectivos planos de Las Palmas de aquellas centurias, en los que apenas se aprecia alguna leve modificación como la apertura de la «*calle nueva*» que se hizo al reedificarse el convento de Santa Clara <sup>1</sup>, víctima de un incendio en el primer cuarto del siglo XVII. Esta vía se corresponde con la que actualmente accede desde la Plaza de Cairasco a la calle Malteses. Mucho tiempo más tarde, en los albores del siglo XIX, se abrió otra nueva calle en Las Palmas: la que hoy lleva el nombre de Obispo Codina que, atravesando las huertas del Obispado, proporcionaba acceso a la plaza de Santa Ana desde el norte de la urbe.

---

<sup>1</sup> *Manuscrito anónimo de la segunda mitad del siglo XVIII.*

<sup>2</sup> JOSE AGUSTIN ALVAREZ RIXO: «*Cuadro histórico de estas Islas Canarias de 1808 a 1812*». Las Palmas de Gran Canaria, 1955. P. 44.

La principal novedad urbana y social que tiene lugar en Las Palmas durante los siglos XVII y XVIII es el *nacimiento y desarrollo de los «riscos» o barrios populares*, situados en las laderas que abrigan Vegueta y Triana. Los riscos comenzaron a poblarse lentamente, durante el siglo XVII. Pequeñas viviendas de una planta, con cubierta de tejas algunas de ellas, así como habitaciones en reducidas covachas, se fueron sembrando escalonadamente en estas cuevas. Las gentes más humildes fueron situando allí sus habitaciones, como lugar más adecuado de entre los cercanos a la ciudad. El incremento de una población menesterosa (criados, descendientes de esclavos, jornaleros, marineros, modestos artesanos, gentes sin oficio, etc.) fue generando el poblamiento de las colinas cuyos nombres se correspondieron con los de las ermitas por aquéllas dispersas: San Nicolás, San Roque, San Juan, San José.

Tal asentamiento fue elegido por dos factores primordiales: por un lado, desde la aparición de la ciudad el suelo había sido repartido y ocupado por la edificación o por los cultivos; si la urbe quedó constreñida a su casco antiguo durante siglos, los terrenos que la rodeaban eran de propiedad privada, con lo cual se imposibilitaba a las clases desposeídas cualquier tipo de ubicación en aquéllos; por el otro, en cuanto se vivía una época de gran inseguridad ante el riesgo de ataques y saqueos de piratas y flotas extranjeras. Las colinas que rodeaban a la villa ofrecían un sitio más protegido para la vivienda: quedaban al abrigo de cualquier ataque inesperado y, además, proporcionaban todas las posibilidades de evacuación hacia el interior de la isla. De hecho, desde los inicios del XVII no había quedado edificación alguna en toda la superficie que se extendía desde la muralla de Triana hasta el Castillo de la Luz, amplia zona en la que anteriormente se habían situado varias ermitas y el antiguo hospital de San Lázaro. Sólo posteriormente se construyeron allí el bastión defensivo de Santa Catalina y la nueva ermita de este nombre, que permanecieron en este lugar, sin otra compañía, durante largo tiempo.

De esta forma, mientras la ciudad conservaba celosamente su perímetro urbano, los riscos se fueron poblando pausada, pero incesantemente, y a fines del XVIII ya contaban con numerosas casas y una notable proporción de la población de Las Palmas. «*Ha crecido mucho este barrio, es un pueblo entero*», se decía del risco de San Nicolás en la segunda mitad del XVIII<sup>3</sup>. Estos barrios fueron, asimismo,

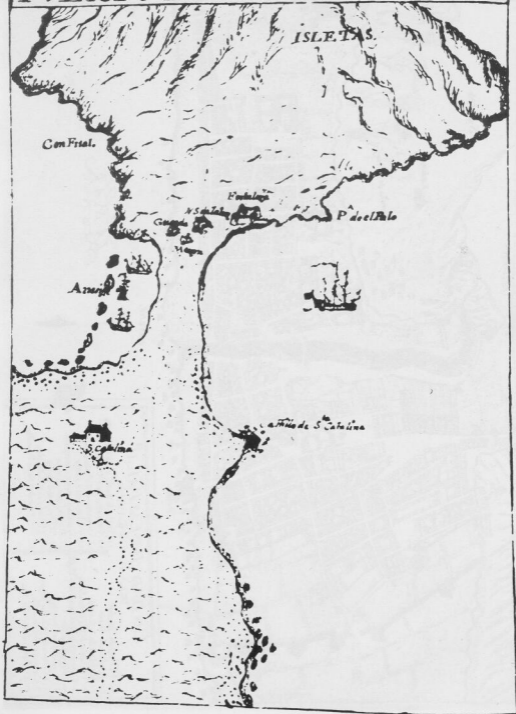
<sup>3</sup> *Manuscrito anónimo de la segunda mitad del siglo XVIII.*



**CIVDAD DE LAS PALMAS**  
DE LA ISLA DE CANARIA.

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 1. Y Glesia Cathedral                  | 11. Y Glesia de N. S. de los Remedios |
| 2. Audiencia Real                      | 12. Convento de S. Clara              |
| 3. Hospital de S. Martin               | 13. Convento de S. Francisco          |
| 4. Y Glesia del Espiritu Santo         | 14. Y Glesia de S. Justo              |
| 5. Convento de Recoletos de S. Agustín | 15. Convento de La Concepcion         |
| 6. Inquisición                         | 16. El Hospital de S. Lazaro          |
| 7. Convento de S. Domingo              | 17. Y Glesia de S. Telmo              |
| 8. Y Glesia de N. S. de los Reyes      | 18. Y Glesia de S. Sebastian          |
| 9. Convento de S. Augustin             | 19. Y Glesia de S. Juan Bautista      |
| 10. Y Glesia de S. Andrés              |                                       |

Puerto de la Luz y de las Islas.





los primeros receptores de la emigración campesina a la ciudad. Así, junto a los marginados y a las clases menesterosas suburbanas se fue asentando un indigente proletariado rural que buscaba en la ciudad urgentes condiciones de supervivencia. No es preciso recordar que las condiciones de vivienda y, en general, de vida en los «riscos» fueron lamentables durante siglos. De ello nos ofrecerá crudos indicativos la estadística aportada por un padrón de fechas muy posteriores.

Por lo que se refiere a la renovación operada dentro del casco urbano, en el siglo XVII estuvo determinada, principalmente, por la reconstrucción de los edificios destruidos por los holandeses y por la edificación de tres nuevos conventos fundados durante esa centuria. Fueron reedificados los conventos de Santo Domingo y San Bernardo, la Iglesia del convento de San Francisco, la ermita de San Marcos y otras varias edificaciones, entre ellas las otras ermitas que quedaron arrasadas durante la batalla. La ermita del Espíritu Santo fue trasladada al barrio de Vegueta y levantada en el emplazamiento que actualmente ocupa. La de San Sebastián pasó a emplazarse junto a la de San Telmo. Y la de Santa Catalina fue desplazada, en su nueva construcción, hacia el poniente, un tanto alejada de su primitivo emplazamiento junto al litoral. Antes del año 1620 todos los edificios privados que habían resultado destruidos en 1599 habían sido ya reconstruidos<sup>4</sup>. Además la urbe fue incrementando su densidad en la edificación y, en concreto, la calle de Triana extendió su caserío hacia el norte.

Los nuevos conventos fueron los de Santa Clara, San Agustín y San Ildefonso. El primero se edificó en el barrio de Triana, los otros dos en el de Vegueta. Así, desde la segunda mitad del XVII la ciudad tuvo seis conventos, tres en cada uno de sus dos barrios. Sin duda, esta, en términos relativos, elevada cifra de monasterios debió de marcar una influencia para una ciudad de estrechos límites como era entonces Las Palmas. Ha escrito Wolfgang Braunfels con referencia a las urbes medievales que «*la magnitud e importancia de una ciudad de aquellos siglos sólo podemos conocerla a través del número de sus organismos monásticos*»<sup>5</sup>. Y el mismo autor recuerda que todavía para el siglo XVII Merian consideraba que la importancia de una ciudad estaba dada por sus monasterios, conventos y parroquias. Pero si esto fue cierto para muchas ciudades de la Edad Media europea, tal observación no es

<sup>4</sup> E.A.C., 30 - X - 1620.

<sup>5</sup> WOLFGANG BRAUNFELS: «*La arquitectura monacal en Occidente*». Barcelona, 1975, p. 214.

aplicable a Las Palmas, que —aparte de carecer de monasterios de auténtica importancia— era en aquella época —cuando en la isla y en el Archipiélago había caído totalmente el monocultivo exportador de la caña de azúcar— una ciudad cerrada, de espíritu levítico, dominada por la ignorancia y reprimida por el celo inquisitorial. Una villa con un ambiente condicionado —«*durante el día no se ve gente por las calles*», escribía Le Maire <sup>6</sup>, quien la había visitado a fines del XVII— por el tañer de las campanas de iglesias y conventos, los cuales, lejos de ser una señal de la importancia de la ciudad, eran la sórdida expresión de su estancamiento y el instrumento de su férreo encadenamiento a unas tradiciones que impidieron la entrada de la más pequeña corriente de progreso.

#### LA CIUDAD EN EL PLANO DE PEDRO AGUSTIN DEL CASTILLO

La más completa descripción urbana de Las Palmas en el siglo XVII nos la proporciona el plano que confeccionó Pedro Agustín del Castillo en el año 1686. Es, indiscutiblemente, el más importante plano que conocemos de la ciudad histórica. Se trata de una detallada contemplación de la ciudad a vista de pájaro, presentada con exactitud casi fotográfica. Castillo dibujó cuidadosamente el tejido urbano de la ciudad, sus calles, plazas, edificación, casas y edificios principales, fortificaciones, acequias, terrenos cultivados y su entorno natural.

Si, imaginativamente, nos pudiéramos situar, rompiendo la barrera del tiempo, en la torre meridional de la catedral de Santa Ana en aquel año de 1686, estaríamos en el mejor mirador para contemplar el barrio de Vegueta. Ante nuestra vista, la Plaza de Santa Ana, con su fuente pública en el centro, escoltada por los nobles edificios del XVI. Frente a la catedral, las Casas Consistoriales, cuya ala izquierda ocupaba la Real Audiencia, mientras que la derecha servía al Consejo municipal; en su planta baja, la cárcel. A la izquierda del edificio corporativo se hallaba la Casa Regental, residencia de los Regentes de la Audiencia. Las salas de ésta y la Casa Regental se comunicaban a través de una galería sobre la calle, que permitía el acceso directo

---

<sup>6</sup> «*Les voyages du Sieur le Maire aux Iles Canaries, Cap Verd, Senegal et Gambie*»; París, 1695; p. 23.

a los togados, si bien el pasadizo debió de construirse después de 1886, si tenemos en cuenta que Castillo, tan minucioso hasta en los más pequeños detalles, no lo recoge en su plano.

La Casa Regental comenzó a edificarse a finales del siglo XVI. Después de levantarse las Casas del Cabildo y Audiencia Real en la Plaza de Santa Ana se consideró que los presidentes de la Audiencia deberían poseer residencia junto a éstas<sup>7</sup>, sin tener que verse obligados a cruzar la ciudad para asistir al Tribunal. Por ello se proyectó por la Audiencia la adquisición de una casa unida a otras que eran propiedad del Cabildo eclesiástico, en las proximidades de la sede judicial. En 1567 se concedió autorización a la Audiencia para diligenciar tal iniciativa, concediéndosele en el año siguiente la suma necesaria por cuenta de penas de Cámara<sup>8</sup>. Pero todavía la nueva construcción hubo de esperar muchos años. En 1582, Regente y Oidores de la Audiencia solicitaron al Cabildo catedralicio las casas que tenía a censo el licenciado Aceytuno y las que, junto a las anteriores, tenía un tal Francisco de Soria, con el objeto de edificar en sus solares la Casa Regental. La propuesta fue aceptada por el Cabildo<sup>9</sup> y la Audiencia tomó posesión de dichas casas, redimiendo posteriormente los tributos a los que estaban sometidas<sup>10</sup>.

Se inició, entonces, la edificación de la Casa Regental, pero, bastantes años después, en 1613, el edificio —que se vio afectado durante la ocupación holandesa— no estaba aún acabado. Para su conclusión se concedieron nuevas ayudas en 1622<sup>11</sup>, y, según parece, quedó terminado hacia 1640, en tiempos del presidente de la Audiencia y capitán general Luis Fernández de Córdova, contribuyendo voluntariamente a la obra varias ciudades canarias<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> «*Histórico de la Casa Regental*», Colección de Documentos para la Historia de las Islas Canarias, legado Millares Torres, t. XIV, mss. en el Archivo del Museo Canario.

<sup>8</sup> Vid. documento antes citado. Por Real Provisión de 26 de mayo de 1567 se ordenó que la Audiencia informara de lo que era preciso y convenía para la adquisición del edificio. Se evacuó el trámite, informándose que para la compra se precisaban 2.500 doblas. El 24 de enero de 1568 una Real Provisión concedió aquella suma por cuenta de penas de Cámara durante seis años. En este espacio de tiempo no se alcanzó dicha suma y una nueva disposición dio una prórroga de otros seis años.

<sup>9</sup> E.A.C., 23 - II - 1582.

<sup>10</sup> Se otorgaron escrituras al respecto en agosto y septiembre de 1582, ante el escribano Alonso de Balboa, y en enero de 1584 ante el escribano Alonso Hernández de Saavedra (vid. «*Histórico de la Casa Regental*» antes citado).

<sup>11</sup> «*Histórico de la Casa Regental*».

<sup>12</sup> CASTILLO, ob. cit., edición crítica de MIGUEL SANTIAGO, Madrid, 1948 - 1960, III, p. 1.115, anotación de Miguel Santiago con documentación del Libro de Acuerdos del Cabildo de Tenerife.

La Casa Regental fue parcialmente reedificada en el siglo XIX (1835 - 37) y en el presente destaca de la construcción más antigua su portada de sillería labrada, en la que se alternan bajorrelieves de los símbolos de León y Castilla.

Próximo a este palacete, también en el costado norte de la plaza, contemplamos el Palacio Episcopal, reconstruido hacia 1630 por iniciativa del obispo Cristóbal de la Cámara y Murga<sup>13</sup>, después de que los obispos que le antecedieron fueron objeto de la presión de la ciudad y del Cabildo eclesiástico para que acometieran la reconstrucción de estas casas, que fueron de las últimas en repararse en Las Palmas después del ataque holandés. En su sencilla fachada resalta su portada de sillería clara y su hermoso balcón con cubrepolvo, desde el cual los prelados bendecían a los fieles durante las solemnidades religiosas. La sede episcopal fue ampliada más tarde, a principios del siglo XVIII, con la adición de dos edificaciones que se hallaban a su derecha, las cuales habían pertenecido en otros tiempos al Cabildo catedralicio. En 1715 el obispo Lucas Conejero las adquirió a un canónigo, integrándolas al conjunto del edificio episcopal, con el que formaron fachada, aunque todavía hoy pueden percibirse las diferencias entre las tres construcciones que componen el Obispado<sup>14</sup>.

Junto a la base de nuestro observatorio, el Claustro de la Huerta, construido en el primer tercio del siglo XVII en el antiguo patio principal y huerta de la Catedral. Su construcción fue encargada en el año 1612<sup>15</sup>. Se comunicó con el interior del templo a través de la llamada Puerta del Aire, obra en sillería azul que el cantero Juan Lucero labró hacia el año 1635<sup>16</sup> logrando una elegante portada de equilibradas formas clásicas. La hermosa balconada de la planta superior es un destacado trabajo en madera del llamado estilo colonial canario, que permite imaginar cómo eran los claustros de los con-

<sup>13</sup> Durante el tiempo que permaneció por reedificar el Palacio Episcopal los prelados tuvieron residencia provisional, a partir de 1611, en la casa del deán don Zoilo Ramírez (E.A.C., 7 - X - 1611), el fundador de la capilla de Nuestra Señora de la Antigua. Después de establecerse a quién correspondía cargar con la reedificación entre 1620 y 1629, se recordó a los obispos la obligación de reconstruir a su costa las Casas Obiscales (E.A.C., 30 - X - 1620 y 20 - II - 1629).

<sup>14</sup> DENIZ, *ob. cit.*, p. 735.

<sup>15</sup> E.A.C., 6 - II - 1612, acta citada por PEDRO TARQUIS en «Diccionario de arquitectos, alarifes y canteros que han trabajado en las Islas Canarias», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 11, p. 295.

<sup>16</sup> P. TARQUIS, *ibid.*

ventos de la ciudad ya desaparecidos. Además de este patio de los Naranjos, como también se le conoce, durante el siglo XVII<sup>17</sup> se hicieron nuevas dependencias en el templo y se consagraron nuevos altares, capillas y ornamentos, entre ellos el retablo de la capilla de San Fernando, obra de Alonso de Ortega, y el monumento para los cultos del jueves santo, realizado por Lorenzo de Campos, al que más tarde el propio Alonso de Ortega añadió un nuevo cuerpo, ya en el

---

<sup>17</sup> Al despuntar este siglo el Cabildo catedralicio intentó reponer retablos y ornamentos perdidos en el saqueo de los soldados de Van der Does. En los meses siguientes al ataque se encargó un nuevo sagrario para el altar mayor, encargo que realizó el tallista Bayón (E.A.C., 9-III-1600). En 1601 se colocaron las nuevas campanas que sustituyeron a las saqueadas por los holandeses y, también, se trajo un nuevo órgano (E.A.C., 20-III-1601). Por otro lado, en ese mismo año el Cabildo ordenó que se cubrieran de bóveda los techos de las capillas laterales (E.A.C., 7-XII-1601). En el año siguiente se encargaron a Flandes tres pinturas: una de Santa Ana, con la Virgen y el Niño que se colocaría en el trascoro, un lienzo de San Sebastián y un cuadro de la Virgen para ser colocado en la Sala Capitular (E.A.C., 18-XI-1602). El encargo no se cumplió y pasados dos años se hizo igual petición a los talleres de Sevilla (E.A.C., 18-VII-1605); uno de estos lienzos fue el llamado «La Sagrada Familia de Santa Ana», pintado por Roelas. El tallista Pedro Brizuela fabricó en 1607 la silla episcopal del coro (E.A.C., 29-I-1607). En Garachico se fabricó al año siguiente un nuevo sagrario (E.A.C., 28-IV-1608), que más tarde fue restaurado y sobredorado por el escultor Ramírez Ponte (E.A.C., 5-X-1609).

Al finalizar el primer decenio del siglo se concedió al canónigo Bartolomé Cairasco, gloria de las letras canarias, la primera capilla de la nave del Evangelio, según se entra, para ser enterrado después de su muerte (E.A.C., 10-IX-1610), que ocurriría dos años después, el 12 de octubre de 1612. Esta capilla estaba aún sin abovedar y el Cabildo dispuso entonces de una cantidad de dinero para su cobertura. Fallecido el prebendado y gran poeta, su albacea entregó una pintura de Santa Catalina para esta capilla (E.A.C., 17-X-1612) que tomaría el nombre de la santa.

Comenzada la década de los treinta, el Cabildo estimó necesario encargar un retablo para el altar mayor (E.A.C., 19-IV-1631), puesto que el templo carecía de éste, así como de lámparas y otros ornamentos y de sacristía (E.A.C., 15-VII-1633). De Flandes se trajo a mitad de la centuria un reloj que costó 3.513 reales (E.A.C., 16-X-1652) y fue colocado en la torre sur del templo.

En el último tercio del XVII aparecen trabajando para la Catedral dos buenos escultores y tallistas: Lorenzo de Campos y Alonso de Ortega. El primero hizo un sagrario para el altar mayor (E.A.C., 16-IV-1672) en 1672 y al año siguiente diseñó el monumento (E.A.C., 14-VIII-1673) para las solemnidades del jueves santo, obra que inició en 1675 y que costó veintidós mil reales (E.A.C., 15-VII-1675). El mismo año el Cabildo acordó que se encargara en Inglaterra un tenebrario de bronce y un atril adornado con la figura de un águila (E.A.C., 27-XI-1675), iniciativa que luego se pospuso, si bien fue llevada a la práctica doce años más tarde (E.A.C., 19-XII-1687).

Por esos años se hizo el retablo de San Fernando, que la reina de España había mandado erigir (E.A.C., 31-VII-1763) en la Catedral. La iniciativa para la realización de este altar la llevó don Diego Velázquez Botello, deán y canónigo, vicario general de la Diócesis e inquisidor ordinario del Santo Oficio, quien concertó con Alonso de Ortega, maestro de pintor, la construcción de un retablo de dos cuerpos con

siglo XVIII. En esta última centuria se continuaron enriqueciendo los ornamentos sacros y en su último tercio se inició la definitiva conclusión del conjunto del edificio catedral.

Prosiguiendo esta retrospectiva contemplación del barrio de Vegueta, nuestra vista se detiene en la casa que, ocupando amplio solar entre las calles Dr. Chil, Verneau y López Botas, albergaba a la Inquisición, tribunal religioso que con anterioridad había tenido su sede en la calle Armas<sup>18</sup>. Las casas de la Inquisición contaban con sala de audiencia, capilla y cárceles. En nuestro plano pueden contemplarse los dos patios con los que contaba el edificio, ajardinados y ornamentados con una fuente pública<sup>19</sup>, emplazada ésta cerca de la puerta de acceso por López Botas. Las casas fueron reedificadas y perfeccionadas en 1659<sup>20</sup>.

Siguiendo la calle hacia el poniente nos encontramos con el convento de monjas bernardas descalzas de San Ildefonso, edificio de superficie cuadrangular, dos plantas, claustro central y cubierta de tejas. Ocupaba toda la manzana comprendida entre las actuales calles Verneau, Doctor Chil, Luis Millares y López Botas. Fundado en tiempos del obispo Murga, su iglesia —cuya fachada se levantaba frente

dobles columnas salomónicas, tallado en madera de viñátigo, llevando en su nicho principal una imagen de San Fernando y en el otro cuerpo la imagen de San José con el Niño (A.H.P., contrato suscrito el 1 - VIII - 1692 ante el escribano Francisco de Ortega).

El mismo artista confeccionó años después el retablo de Nuestra Señora de Belén (E.A.C., 1 - VIII - 1695) y en 1713 añadió un nuevo cuerpo al monumento (E.A.C., 25 - VIII - 1713).

En 1719 se decidió encargar un trono de plata destinado a portar la Custodia en las procesiones del Corpus, así como también a llevar la imagen de Nuestra Señora de la Antigua. La pintura de Roelas «La Sagrada Familia de Santa Ana» fue enviada a Tenerife en 1724 para ser repintada por el artista isleño Cristóbal Hernández de Quintana, que tenía su taller en La Laguna; Quintana, que entonces contaba cerca de 75 años, hizo prácticamente una pintura sobre la obra antigua (un lienzo de claras semejanzas con éste se conserva en la iglesia de Santo Domingo, de la ciudad tinerfeña) y en el dorso del cuadro dejó constancia firmada de su trabajo de restauración. Dos años después fue donado a la catedral por don Esteban Westerling un cuadro de San Esteban. Ya en el último tercio del XVIII se colocó en el templo una barandilla de hierro hecha en Vizcaya; se recibió una custodia procesional sobredorada hecha en Córdoba y donada por el maestrescuela Fernando Monteverde y se encargó otra de oro; y, finalmente, en 1775 se trajo de Londres un nuevo reloj para la torre meridional, que el Cabildo había encargado a la casa comercial Cologan, del Puerto de la Cruz, por sus vinculaciones mercantiles con la capital inglesa (Cfr., respectivamente, el E.A.C., 17 - VI - 1719, 24 - IV - 1724, 17 - XII - 1726, 23 - VII - 1771, 14 - XII - 1773 y 20 - X - 1775).

<sup>18</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 435.

<sup>19</sup> SOSA, p. 116.

<sup>20</sup> SOSA, p. 116.

a la sede del Santo Oficio— fue bendecida a principios de 1634 <sup>21</sup> por dicho prelado, que la puso bajo la advocación de San Ildefonso <sup>22</sup>.

Junto a las casas de la Inquisición, en la misma calle Doctor Chil, se estableció a fines de este siglo XVII el Colegio de los Padres Jesuitas, primer centro de enseñanza que tuvo la ciudad. De antiguo, cuando menos desde comienzos del XVI, había en Las Palmas un preceptor de gramática <sup>23</sup>, dotado por el Cabildo catedralicio. Ya desde las postrimerías de ese siglo XVI, dicho Cabildo acordó <sup>24</sup> pedir la fundación de un colegio de jesuitas en Gran Canaria, solicitando al padre general de dicha orden que para tal destino se enviaran dos religiosos grancanarios <sup>25</sup>. La fundación no se establecería hasta, justamente, un siglo después. En el año 1696 se fundó el Colegio de los Jesuitas, que se ubicó en la casa que a tal fin donó el canónigo e inquisidor Andrés Romero Suárez <sup>26</sup>, en la mencionada vía. Allí se abrieron en 1697 clases de gramática y primeras letras <sup>27</sup>. La aportación que el Cabildo eclesiástico proporcionaba para el sostenimiento de un preceptor de gramática fue cedida a los padres de la Compañía de Jesús <sup>28</sup>, aunque, según refiere Viera y Clavijo <sup>29</sup>, esta largueza no duró mucho tiempo.

Los jesuitas adecuaron la planta baja del edificio para servir como oratorio o capilla, consagrado en la primavera de 1699. Más tarde, a partir de 1721, se desarrolló el proyecto para la construcción de un templo de nueva planta, con aportaciones y donativos del Cabildo catedralicio, clero y aristocracia. La construcción sufrió los altibajos de toda edificación de este género. Estuvo parada durante varios años, hasta que fue concluida en 1754, merced a la importante contribución del obispo Guillén <sup>30</sup>. Bajo la advocación de San Francisco de Borja se puso este templo que presenta una hermosa fachada de cantería, cuya portada es de las más bellas expresiones del barroco en las Islas.

<sup>21</sup> E.A.C., 19 - I - 1634.

<sup>22</sup> SOSA, p. 29.

<sup>23</sup> E.A.C., 20 - IX - 1519.

<sup>24</sup> E.A.C., 28 - III - 1596.

<sup>25</sup> E.A.C., 22 - XI - 1596.

<sup>26</sup> VIERA Y CLAVIJO: «Noticias de la Historia General de las Islas Canarias», Santa Cruz de Tenerife, 1967, t. II, p. 817.

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> E.A.C., 10 - XII - 1696. La renta era de mil reales y un cahíz de trigo.

<sup>29</sup> VIERA, *ob. cit.*, II, p. 818.

<sup>30</sup> Ibid., p. 818 y 819.

Al naciente de la calle se hallaba la ermita —pequeña iglesia de tres naves y tejado a dos aguas— en la que se veneraba el Cristo de la Vera Cruz. Junto a este templo se edificó el convento de San Agustín, abierto en 1664 después de que el Cabildo catedralicio autorizara, accediendo a la petición de fray José de Anchieta, el establecimiento de los agustinos en Las Palmas<sup>31</sup>. En el solar de la antigua ermita se levantó la iglesia del convento, un pequeño templo de tres naves<sup>32</sup> y tejado a dos aguas, que fue consagrado el 25 de mayo de dicho año<sup>33</sup>. Tenía el convento un claustro con una fuente en su centro y una esbelta torre de sillería, conservada en la actualidad. Su solar, de superficie cuadrangular, coincidía con el del actual Palacio de Justicia, construido modernamente en el lugar que ocupó el viejo convento, cuyo antiguo y ruinoso edificio pervivió hasta la mitad del siglo XX.

En el poniente de la misma vía contemplamos la nueva ermita del Espíritu Santo, edificada durante el siglo XVII en su emplazamiento actual: una modesta capilla con techo de tejas, que se conserva en el presente. En la plazuela existente ante su fachada se colocó una fuente pública que en el siglo XVIII fue sustituida por el pilar que anteriormente se hallaba en la Plaza de Santa Ana<sup>34</sup>. Más lejos, la plaza y el convento de Santo Domingo, con la misma ubicación que en el siglo XVI, pero con nuevas casas reedificadas en los comienzos del XVII<sup>35</sup>. El convento poseía un hermoso claustro porticado en su planta baja, de cuya arquería de piedra del siglo XVI<sup>36</sup> se conserva hoy una muestra en uno de los patios de la Casa de Colón. Su iglesia, asimismo reconstruida, fue enriquecida en el siglo XVIII con el hermoso retablo de la capilla mayor —cuyo primer cuerpo tiene notoria semejanza con el conjunto, datado en la segunda mitad de ese siglo, que en la iglesia de San Juan, Telde, enmarca al antiguo retablo gótico flamenco— y el altar barroco de la actual capilla de Nuestra Señora del Rosario.

<sup>31</sup> E.A.C., 15 - III - 1664.

<sup>32</sup> VIERA, *ob. cit.*, II, p. 780.

<sup>33</sup> E.A.C., 23 - IV - 1664. El Cabildo señaló el día 25 para llevar el Santísimo a la iglesia del nuevo convento.

<sup>34</sup> Hipótesis muy verosímil a la vista de extractos de actas municipales de la época, como más tarde comprobaremos.

<sup>35</sup> VIERA, *ob. cit.*, II, p. 740. Los padres dominicos acometieron la reconstrucción por medio de limosnas. En 1610 el regidor Rodrigo de León y su esposa Susana del Castillo se comprometieron a costear la capilla mayor de la iglesia.

<sup>36</sup> MIGUEL TARQUIS: «Un claustro del siglo XVI destruido a golpes de piqueta», «Revista de Historia» (1951), p. 341 - 345.







Balcón con celosía y tejadillo en el barrio de Triana. (Foto del autor).

16

◀ Típica fachada de la arquitectura antigua de Las Palmas, en el barrio de Triana. (Foto del autor).



Diferentes tipos de balcones en el barrio de Vegueta. (Fotos de autor).





Patio y detalle en el antiguo Seminario.  
(Fotos del autor).



Casa Regental, en la plaza de Santa Ana.



Torre del antiguo convento de San Agustín. (Fotos del autor).

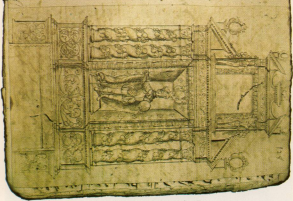
<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> E.A.T., 1944-1957. Cuadro de la "Catedral" católica según el plano del 1800 y la obra de la iglesia.

<sup>12</sup> *Arte y arquitectura del XVII.*

<sup>13</sup> Ciudad y sus parajes en un plano de FRODO AGUSTÍN DEL CASTILLO, según Torres y colaboradores en Las Palmas en el siglo XVII.

Handwritten text in a cursive script, likely a project description or architectural notes, covering the top page of the manuscript.



Proyecto para el altar de San Fernando, en la catedral de Santa Ana, por Alonso de Ortega, Año 1692. (Archivo Histórico Provincial).



En los confines del barrio, enteramente aislada, se divisaba la ermita de San Marcos, ya entonces mejor conocida con el nombre de Nuestra Señora de los Reyes. Fue también reedificada en los primeros decenios del siglo <sup>37</sup>. Junto a este templo se hallaba la puerta meridional de la ciudad, un estrecho paso entre la muralla, a partir del cual se iniciaba el camino hacia San Cristóbal y hacia el Este de la isla.

Si miramos hacia el Naciente podríamos ver dos de los viejos edificios de finales del siglo XV: el hospital de San Martín y la primera iglesia de Santa Ana o iglesia del Sagrario. Esta última, que poseía cuatro capillas <sup>38</sup>, fue reformada por el año 1627 <sup>39</sup>. A espaldas de su capilla mayor estaban ubicadas las salas del Tribunal de la Santa Cruzada, cuyas ventanas y rejas estaban orientadas al Este <sup>40</sup>. Ante la iglesia y el hospital se hallaba la plazuela del Sagrario, en donde solían representarse comedias en fiestas señaladas.

El viejo hospital tenía iglesia y casa cuna <sup>41</sup>. Por entonces lucía aún sobre su puerta el escudo de armas de los Vera <sup>42</sup>. En la segunda mitad del siglo XVIII se le hizo una nueva portada de cantería azul, desapareciendo en tal ocasión el blasón mencionado <sup>43</sup>.

Por último, la edificación originaria del barrio y de la ciudad, la ermita de San Antón, que sería reconstruida pasada la mitad del siglo siguiente <sup>44</sup>, celebrándose los primeros oficios del nuevo templo el día del santo del año 1758 <sup>45</sup>.

Desde aquí, a través del caserío de la Herrería y de la plazoleta de la Cruz Verde <sup>46</sup> dirigimos nuestra observación al barrio de Triana. El medio de comunicación de ambos barrios era el puente sobre el Guiniguada, que conoció diversas vicisitudes a lo largo de la historia de la ciudad determinadas por las grandes avenidas de agua que bajaban hasta el mar por el barranco. En diferentes épocas los grandes caudales de agua destruyeron muchos puentes, hasta el punto de

<sup>37</sup> A su reedificación contribuyó, igualmente, Rodrigo de León.

<sup>38</sup> SOSA, p. 119.

<sup>39</sup> E.A.C., 15 - XII - 1627. El templo estaba, en parte, en estado ruinoso.

<sup>40</sup> SOSA, p. 117.

<sup>41</sup> SOSA, p. 119.

<sup>42</sup> *Mss. segunda mitad del XVIII.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> E.A.C., 23 - IV - 1757. En este día el Cabildo eclesiástico acordó destinar 200 pesos a la obra de la ermita.

<sup>45</sup> *Mss. segunda mitad del XVIII.*

<sup>46</sup> Citada con este nombre en un texto de PEDRO AGUSTIN DEL CASTILLO sobre fiestas y celebraciones en Las Palmas en el siglo XVII.

que puede afirmarse que, entre el siglo XVI y los finales del XVIII, los habitantes de Las Palmas hubieron de construir más de una docena de aquéllos. Ya expusimos que la ciudad tenía su puente a principios del XVI y que en los años treinta de ese siglo se promovió la construcción de uno nuevo. En 1581 una impetuosa avenida del Guinguada arrastró hasta el mar un puente de sillería<sup>47</sup>. Para sustituirlo el gobernador Martín de Benavides encargó la construcción de otro nuevo<sup>48</sup>, también de piedra de un solo ojo, que hizo adornar con dos estatuas de Santa Ana y San Pedro Mártir. En la sillería mandó grabar unos versos en los que se ensalzaba a sí mismo; sometido a juicio de residencia, las estrofas fueron borradas por orden del Consejo Real<sup>49</sup>.

Comenzado el segundo decenio del XVII la ciudad estaba empuñada en construir un puente de madera<sup>50</sup>, acaso un segundo puente para la comunicación de los dos barrios. Por esos años, según refieren historiadores<sup>51</sup> de esa centuria, las aguas destruyeron el puente de sillería e inundaron la parte de la ciudad más próxima al barranco. Una vez más la ciudad hubo de hacer frente a la carga de construir uno nuevo, siempre difícil empresa para los exiguos fondos municipales que se tenía que cumplir con aportaciones y donativos de los vecinos y del Cabildo eclesiástico, cuando no recurriendo a impuestos especiales. En los años setenta de ese mismo siglo se construyó otro puente de piedra<sup>52</sup>, el cual fue finalizado durante el mandato del corregidor Coello de Portugal<sup>53</sup>. Este siguió, en su momento, la suerte de los anteriores: el 4 de octubre de 1694 resultó arruinado<sup>54</sup> como consecuencia del gran caudal de aguas originado por un diluvio, el más grande —al decir de Marín y Cubas, contemporáneo del acontecimiento— caído desde la conquista de la isla. Resultaron entonces inundados el sector de la Herrería y las calles Pelota y Carnicería.

<sup>47</sup> MILLARES TORRES: «Anales...», 23 - XI - 1582, t. II, f. 149 v.

<sup>48</sup> VIERA, *ob. cit.*, II, p. 980.

<sup>49</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 776.

<sup>50</sup> E.A.C., 22 - VIII - 1611, 3 - IX - 1612. El Cabildo eclesiástico acordó aportar 30 y 100 ducados, respectivamente, para la construcción de un puente de madera.

<sup>51</sup> SOSA, p. 23, y MARÍN Y CUBAS, «Historia de las siete Islas de Canaria», copia ms. de J. de Padilla en A.M.C., p. 187. Este último escribió: «...este año (1615) hubo como diluvio de muchas lluvias y el barranco se llevó la puente de piedra junto a los Remedios, y por toda la isla arrancó muchos árboles, se anegó y llevó casas de la calle de la Herrería y de otros barrios».

<sup>52</sup> E.A.C., 26 - VIII - 1672.

<sup>53</sup> SOSA, p. 23, y MARÍN Y CUBAS, p. 188.

<sup>54</sup> MARÍN Y CUBAS, p. 188.

Otro puente quedó destruido por las aguas el 26 de enero de 1712<sup>55</sup>, siendo reparado en los años siguientes. En la década de los sesenta de este siglo XVIII se hizo un nuevo puente sobre el viejo Guiniguada<sup>56</sup>, el cual no tardó en ser arrastrado por las lluvias caídas el día 6 de enero de 1766<sup>57</sup>, dejando nuevamente a la ciudad dividida y sin comunicación, con la consiguiente incomodidad para los vecinos de una y otra parte. Para poder construir uno nuevo se recurrió a recabar de los vecinos contribuciones voluntarias y, como esto no era suficiente, a un arbitrio de seis maravedises sobre el cuartillo de aguardiente<sup>58</sup>. Este último puente fue recompuesto en tiempos del corregidor Cano<sup>59</sup>. De nuevo la fuerza de las aguas se dejó sentir en el mes de marzo de 1793, produciendo importantes desperfectos<sup>60</sup> en el puente —de madera y, al parecer, el único que tenía por entonces la ciudad<sup>61</sup>—, así como en las murallas del barranco, casas del principio de la calle Triana y paseo de la Marina. El tránsito por aquel paso se hizo peligroso, hasta el punto de que una mujer que, de noche, se dirigía de Triana a Vegueta cayó al cauce del barranco, quedando malherida<sup>62</sup>. Por enésima vez el Municipio llevó a cabo su reconstrucción, ya en las postrimerías del siglo XVIII. Fueron, pues, numerosos los puentes que tuvo Las Palmas a lo largo de su historia, a los que habría que añadir los construidos en los siglos XIX y XX.

En la margen izquierda del barranco, ya en el barrio de Triana, se levanta el campanario de la iglesia de los Remedios. El templo tenía dos puertas de entrada: la principal miraba al poniente, y la otra —a la que se subía por las gradas de Zurbarán—, hacia el Guiniguada<sup>63</sup>.

<sup>55</sup> E.A.C., 4 - VII - 1713.

<sup>56</sup> E.A.C., 10 - VII - 1764.

<sup>57</sup> En sus «Anales», MILLARES TORRES documentó así la avenida del barranco en ese día: «En Las Palmas vino un barranco tan grande que se llevó el puente al mar, y el agua rebasó las murallas e inundó casas y calles. Rompióse el muro junto a la huerta de la Casa Regental, y entró por allí el barranco, derribando una casa de la calle de la Herrería. Desde allí penetró el agua en la de la Pelota, saliendo a la de la Carnicería. Formóse un lago que llegaba desde San Agustín al pilar de Triana» (T. VI, f. 65).

<sup>58</sup> Informe de la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas sobre aumento del caudal de Propios, 1782, C.D.H.C., t. XV, 1.

<sup>59</sup> Mejoras hechas en Las Palmas por el corregidor don Vicente Cano, copia de una certificación municipal, 1792, Ibid., t. I, 2.

<sup>60</sup> Sesión municipal del 18 - X - 1793, Ibid., t. X.

<sup>61</sup> Cf. el plano de la ciudad en 1792, por Luis Marqueli.

<sup>62</sup> Sesión municipal citada.

<sup>63</sup> Mss. anónimo segunda mitad siglo XVIII.

Y, siguiendo la línea de nuestra visión, la calle de Triana, la cual se prolongó tímidamente hacia el norte durante el siglo XVII, añadiendo nuevas edificaciones que alcanzaban los costados de esta vía hasta las ermitas de San Telmo y San Sebastián.

Al contemplar este sector de la ciudad nos hallamos inmediatamente ante las tapias de uno de los grandes conventos del barrio de Triana, el de las monjas de Santa Clara, fundado en 1664 <sup>64</sup>. Su vasta edificación se emplazaba en un extenso solar, parte del cual había pertenecido a la residencia de Bartolomé Cairasco. Poseía dos grandes claustros, al norte de los cuales estaba su iglesia. Esta, con su campanario, tenía fachada a la plaza de San Francisco. Además, el monasterio tenía frontis para las calles Domingo Déniz —llamada Santa Clara— y los Remedios. Su edificio fue pasto de las llamas en el año 1719 <sup>65</sup>. Se reedificó con rapidez <sup>66</sup>, adecuándose sus nuevos claustros, celdas, enfermería, graneros, iglesia y sacristía. A la iglesia se le hizo un nuevo retablo en el que se colocaron imágenes traídas de Sevilla: en la hornacina central, una imagen de Nuestra Señora de la Concepción; en el lado del Evangelio, S. Bernardino de Siena y en el lado de la Epístola, Santa Clara <sup>67</sup>.

Después de su reconstrucción este convento quedó —como antes expusimos— aislado de toda edificación en sus cuatro muros laterales, abriéndose la calle que hoy coincidiría con la que va de Cairasco a Malteses, aspecto éste perceptible en los planos de Ruiz Cermeño (1776) y Marqueli (1792). Afecto a la desamortización, el convento fue derruido en 1840.

Saliendo del convento de Santa Clara hacia la plaza de San Francisco se encontraba la capilla del Calvario, atendida por una hermandad de moradas túnicas que el 14 de septiembre celebraba la fiesta del Santo Cristo <sup>68</sup>. Era una de las muchas hermandades religiosas presentes en la ciudad de aquellos tiempos.

Más allá del monasterio de Santa Clara divisamos el convento de San Francisco. Su iglesia, incendiada por los holandeses, se reedificó en el siglo XVII y su hermosa portada, labrada en cantería azul, tiene

<sup>64</sup> E.A.C., 30-IV-1664. El domingo 1 de junio se llevó el Santísimo al nuevo convento.

<sup>65</sup> *Mss. anónimo segunda mitad siglo XVIII.*

<sup>66</sup> *VIERA, ob. cit., II, p. 800.*

<sup>67</sup> *Ms. anónimo segunda mitad siglo XVIII.*

<sup>68</sup> *Ibid.*

inscrita la fecha de 1689. Su clausura poseía dos huertas: una plantada de agrios, platanales y otros frutales; la otra, de hortalizas. Ambas se regaban de la acequia de esta parte de la ciudad <sup>69</sup>.

La iglesia de San Francisco de Asís tenía un tabernáculo en su altar mayor, a uno de cuyos lados se veneraba una imagen de la Purísima y al otro, la del seráfico fundador; en la parte alta, una representación del Señor en la Cruz. Después de la reconstrucción desapareció el patronazgo de los genoveses, que no participaron en los donativos para la nueva iglesia <sup>70</sup>.

En el poniente de este barrio se había levantado, asimismo, una modesta ermita dedicada a los santos Justo y Pastor, cuyo origen se remontaba al siglo XVI <sup>71</sup>.

Cerrando el límite norte del casco urbano de la ciudad aparece el convento de San Bernardo, cuya reconstrucción fue finalizada en el año 1609 <sup>72</sup>. Era un gran conjunto monástico que ocupaba toda la manzana actualmente comprendida entre las calles San Bernardo, Perdomo, Viera y Clavijo y Pérez Galdós: «una ciudad dentro de la ciudad», como escribió Millares Torres. Su iglesia abovedada poseía un retablo presidido por una imagen de la Purísima Concepción y rematado por un crucifijo. En las hornacinas laterales eran venerados los abades San Benito y San Bernardo. En la noche del 19 de marzo de 1764 el convento sufrió un incendio que se prolongó varias horas y afectó parcialmente al edificio.

Este fue otro de los conventos definitivamente derruidos durante el siglo XIX, después de haber albergado, con posterioridad a la ex-claustración, a los leprosos de San Lázaro.

En los confines del barrio se divisaban las ermitas de San Telmo —que tuvo nuevo templo con hermoso retablo barroco en el siglo XVIII <sup>73</sup>— y la ermita de San Sebastián, desaparecida a finales del mismo siglo.

Al poniente se erigían las modestas ermitas de San Nicolás

<sup>69</sup> SOSA, p. 25.

<sup>70</sup> *Mss. anónimo segunda mitad siglo XVIII.*

<sup>71</sup> El 12-I-1598, el Cabildo eclesiástico acordó dar 60 doblas, para esta iglesia en construcción (MILLARES TORRES, «Anales», t. II, f. 232).

<sup>72</sup> E.A.C., 11 - XII - 1609.

<sup>73</sup> El mismo templo que hoy se conserva. El gremio de mareantes contribuía con un 2 por ciento de sus beneficios al arca de San Telmo que se consideraba la más nutrida del Archipiélago.

Finalmente, la Isleta y la bahía de la Luz: «Llamábase antes el puerto de las Isletas, por abrigarlo por la parte del norte un negro promontorio de tres altas montañas; un breve puente de arena lo une con la Isla. Fue sin duda volcán que en el mismo mar reventó, pues todo es de piedra quemada que llamamos mal país. Los árboles que

---

y los productos agropecuarios, ha proporcionado la subsistencia a la mayor parte de nuestra población. En las aguas más cercanas a las Islas, los pescadores canarios han capturado el pescado que se vendía fresco en los puertos y playas. Y desde el banco canario-sahariano traían pescado ya salado, el típico cherne, que ha integrado un plato tradicional de la cocina isleña.

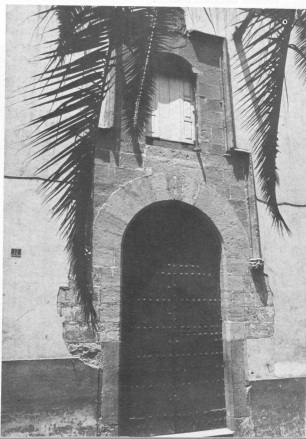
Puede afirmarse que —particularmente en ciertas épocas— el pescado ha sido el alimento primordial de los canarios. Ya desde el siglo XVI —cuando una carabela de pesca, con sus «velas, remos y aparejos», costaba entre veinte y sesenta doblas de oro—, nuestros jinetes del mar surcaban las aguas canario-africanas de forma regular en pos de la preciada subsistencia que extraían de estos bancos de gran riqueza ictiológica. A lo largo de muchos años los marinos isleños adquirieron una gran experiencia, tanto en el conocimiento de las aguas entre Canarias y el cabo Bojador y de sus variadas especies marinas, como en el desenvolvimiento de técnicas de pesca y de construcción naval. Tales conocimientos fueron aplicados sin variación durante las centurias siguientes, prácticamente hasta nuestro siglo. Y aunque el fruto que se habría podido obtener de la gran riqueza pesquera existente en esta zona del Atlántico pudo ser mucho mayor, no es menos cierto que los pescadores canarios supieron aprovecharla en la medida de sus posibilidades y que su gesta permanente siempre debió ser respondida con el reconocimiento y la admiración.

En el primer cuarto del siglo XVIII los pesqueros canarios faenaban hasta Río de Oro y Cabo Blanco. Verificaban la pesca de la siguiente forma: «En la lancha, si era grande, iban ocho o nueve hombres; si pequeña, cinco o seis, todos iban bogando y con varas de poco más de dos brazas de largo, y en la punta de ellas aseguraban un cordel de calasimbre, doblado en seis o siete dobleces del mismo largo de las varas, con un anzuelo sin barbilla, estañado desde el medio a la parte de arriba, y abajo tenía su vuelta, y puesto un hombre de pie iban corriendo las varas por el mar. En los carcos falqueados, que no tenían lancha, pescaban desde ellas, yendo a la vela. Los pescadores saltaban en tierra en todos los parajes referidos para hacer las aguadas; pero sólo en Río de Oro era donde se fiaban de los moros, con quienes se comunicaban a bordo y en tierra. Recibían de ellos agua, carneros, cabras, goma y plumas de avestruz, y tomaban en cambio bizcocho, pescado, anzuelos y liñas para pescar ellos. Los barcos que había en estas islas, y que hacían esta pesca, eran de 100 quintales de carga hasta 1.000; los cuales llevaban la tripulación de 24 a 26 hombres. Había otros de 16 a 18, y los más pequeños de 8 a 9 tripulantes. Todos iban a partir dándosele a cada uno lo que merecía según su trabajo y habilidad...» (Informe de Fernando Molina y Quesada del año 1779 en relación con el encargo real hecho al respecto a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de La Laguna, Mss. en el Archivo del Ministerio de Marina).

El procedimiento para la conservación del pescado era, ineludiblemente, la salazón. «El método de curar el pescado es: abriéndolo por medio, lo lavan muy bien, echan fuera las cabezas y aletas, y lo empilan para que escurra el agua, después de lo cual lo salan y lo tiran apayor en la bodega, y pos esto lo más que dura son seis semanas o dos meses». (Ibid.). La calidad de la sal era importante para la mejor conservación. Y se consideraba que la de las salinas de Gran Canaria y Lanzarote era buena. De ahí la importancia de las salinas de Guanarteme, que sustentaron el papel de Las Palmas como puerto principal para las pesquerías canarias.



Palacio Episcopal, reconstruido en el siglo XVII. (Foto del autor).



Portada del Palacio Episcopal de Canarias, Plaza de Santa Ana. (Foto del autor).



Torreón de San Cristóbal.  
(Foto del autor).

(2)

Galería con tejadillo en un rancho de Vegaeta. (Foto del autor).





produce este promontorio o Isletas son cardones, tabaibas, algunas plantas espinosas y en sus peinados riscos, orchillas. Hay abundancia de conejos, palomas, pardelas, algunos alcarabanes y perdices, con que no faltan cazadores. Es propio territorio de cabras, y así allí se apacientan muchas. Cógense en sus caletones mucho pescado, cangre-

Son bien conocidas las observaciones que, en la segunda mitad del XVIII, hizo George Glas sobre estas pesquerías y sobre las posibilidades para el aprovechamiento del banco sahariano. El viajero escocés nos dejó una descripción de la pesca que allí verificaban los isleños (*«The history and the discovery and conquest of the Canary Islands»*, Londres, 1764, p. 334 y ss.), no exenta de errores, que fue reproducida con frecuencia en trabajos publicados en el siglo pasado. Integraban por entonces la flota pesquera isleña unos treinta barcos, de veinte a cincuenta toneladas cada uno, la mayor parte equipados en Gran Canaria.

Por aquel tiempo, después del tratado suscrito con Inglaterra en 1763, ya España había perdido sus derechos de pesca en el banco de Terranova. Y aunque los ministros de Carlos III se preocuparon por la potenciación de la pesca de altura —particularmente Grimaldi prestó atención al desarrollo de las pesquerías canarias—, el banco canario-sahariano permaneció prácticamente ignorado. Sólo los pescadores isleños lo continuaron explotando para atender al consumo del Archipiélago y, en proporción más reducida, para la exportación de pescado seco a América.

A comienzos del siglo XIX el número de barcos pesqueros de cada isla y el valor, en reales de vellón, que producía su actividad se contabilizaba (Escolar y Serrano: Estadística general de la provincia de Canarias, 1802-1807), en la forma siguiente:

A. Pesca en el barco canario-sahariano

3	Barcos	Valor pesca
Gran Canaria	15	2.626.000
La Palma	5	900.571
Lanzarote	4	848.112

B. Pesca en aguas del Archipiélago

	Barcos	Valor pesca
Tenerife	74	774.000
Gran Canaria	20	213.314
La Palma	12	99.946
Fuerteventura	9	80.140
Gomera	2	18.000
Total Canarias	161	5.737.767

La estadística, digna de entera confianza en sus datos, aquí recogida refleja el superior valor de las capturas obtenidas en la plataforma africana. Se observará que el valor de la pesca de los barcos de Gran Canaria supone un 59 por ciento del total del Archipiélago.

jos, erizos y toda especie de marisco. La agua del mar, que queda encharcada, forma salina muy blanca y fina. Paga el Cabildo secular a un hombre que está atalaya sobre estas montañas, todo el día y en descubriendo embarcaciones pone señas que son unos palos vestidos de

---

Un notable porcentaje de la población de los puertos y ciudades costeras estuvo dedicada a las faenas del mar: marineros, pilotos y maestros de barcos, carpinteros de ribera, calafates... además de los lonjeros y vendedores de pescado.

En los años antecedentes a la mitad del siglo, Madoz y Coello, indicaban que en el Archipiélago había «120 pilotos. 45 de la clase de segundos y 70 de la de terceros, 19 carpinteros, 5 calafates, 3.323 marineros hábiles y 80 inhábiles». El número de barcos construidos en los astilleros de Las Palmas entre 1824 y 1846 fue de 216 entre bergantines, goletas, barcos de remos y otros. En conjunto sumaban 9.992 toneladas y su valor se cifraba en 408.694 pesos fuertes. En relación con nuestro tema acompañaba a la estadística un comentario en el que se resaltaba a la industria pesquera como a «la que más generalmente se han dedicado y se dedican siempre los canarios; aunque no han sabido todavía sacar todo el partido que promete su explotación: puede decirse que hasta el día los productos de la pesca los han limitado a las necesidades del consumo y despreciado las ventajas que pudieran prometerse de su exportación; si le hubiesen dado el desarrollo de que es susceptible y la dirigiesen especuladores inteligentes, no cabe de que mantendría la concurrencia y daría más utilidad y provecho que la de Terranova y la de los mares del Norte, mucho más si el Gobierno de la Metrópoli la protegiera y no la vejase tanto la administración local». (MADOZ Y COELLO: «Atlas de España y sus posesiones de Ultramar», Madrid, 1849).

Con anterioridad, Sabin Berthelot, se había interesado en las observaciones sobre las pesquerías canario-africanas. Berthelot había sido marino en su juventud. Desde muy joven se había enrolado en un navío francés y luego prestó servicios en un barco que cubría la línea marítima de las Antillas. Durante su primera estancia en Canarias tuvo oportunidad de conocer las técnicas pesqueras de los isleños, la riqueza y variedad de la fauna ictiológica y su valor económico, aspectos que desarrolló en un trabajo titulado «*De la pêche sur la cote occidentale de l'Afrique*» (París, 1836). Posteriormente, en los años cuarenta del siglo pasado hizo estudios de zonas pesqueras del Mediterráneo y del propio banco sahariano, por encargo del Gobierno francés. «El pescado —escribía Berthelot— ha devenido en el principal recurso alimenticio del pueblo. Pero los isleños han olvidado las ventajas que podrían obtener de su exportación. La industria que les alimenta es sin duda susceptible de un gran desarrollo». Esta pesca «podría incrementar de una manera rápida la prosperidad de las Islas Canarias», «La pesca en los mares de Africa, largo tiempo ignorada del resto del mundo, y dejada a la sola rutina de los isleños desde hace más de trescientos años, permanece estacionaria».

El que más tarde fuera cónsul francés en Santa Cruz de Tenerife nos dejó datos concretos del equipamiento pesquero en esa época: «Las Islas Canarias emplean en la pesca de la costa de Africa setecientos marineros, distribuidos en una treintena de bergantines de veinte a cincuenta toneladas; estos barcos aprovisionan anualmente al país de aproximadamente ciento cincuenta mil quintales de pescado salado, que, evaluados al peso de un bacalao ordinario, suponen un total de tres millones de pescados».

Iniciada la segunda mitad del siglo, cuando las capturas de los pescadores isleños en el banco sahariano se calculaban en cuatro mil toneladas al año, se manifestaron serios proyectos para la creación de una gran sequería en las islas, que se situaría en Lanzarote o en Gran Canaria. Un papel importante en este planteamiento lo desempeñó Rafael de Vargas, comisario regio para este asunto, que contó con los informes y

ramas, en una casilla que está sobre la montaña que mira para esta ciudad y de todas partes se ve. Cuando es mucho el número de navíos hace fuego, y lo da a entender el humo de día, y la llama de noche. Por aquel puente de arenas de que hablé únense muchas veces los mares, el del poniente que es el del arrecife y el del puerto de la Luz que mira al naciente»<sup>81</sup>.

Este era el panorama que presentaban el istmo de Guanarteme y la Isleta en aquellas centurias. Durante la pleamar, en efecto, las aguas invadían el istmo y convertían en una auténtica Isleta a la pequeña península, en la que solamente ofrecían señales de presencia humana la vieja fortaleza, la ermita de Nuestra Señora de la Luz —remozada en el siglo XVIII—, el mesón y la casa del guarda. El mesón era el único servicio que encontraban los viajeros y tripulantes que recalaban en la apacible bahía.

---

asesoramientos de Eugenio Daguerre Dospital. Ya en 1842 se había hecho una prueba para una sequería y diez años más tarde se constituyó una Compañía Hispano-canaria, la cual tenía por objeto el establecimiento de una factoría para la salazón. Entre los informes que entonces se hicieron al respecto hay que citar el de Fernando López de Villavicencio. La factoría se instaló en Lanzarote, pero sin grandes resultados.

También por aquellas fechas, el capitán de fragata Charles Kerhallet, de la armada francesa, confirmaba la cifra de treinta embarcaciones, dedicadas a las pesquerías africanas: «La pesca que los naturales hacen sobre la vecina costa de Africa, es otro ramo principal de la industria de las islas, en el cual se emplean crecido número de marineros. Puede asegurarse que la Gran Canaria y Lanzarote son las únicas que a ella dedican gente y buques. Las salazones producen a la primera de ellas un millón de reales vellón; y llegan a doce de 600 a 720 toneladas, los barcos que va a esa pesca. Lanzarote cuenta 18 barcos, con 720 toneladas, y tripulados por 350 a 400 hombres, empleados en la misma pesca; cogiendo anualmente, por término medio, 12.200 quintales de pescado, que se vende a 60 reales vellón quintal. En esta isla y debido a los esfuerzos de don Manuel Vargas, se montó un establecimiento para preparar el pescado de la misma manera que el de Terranova. Pero tanto la clase de éste como el clima se oponen al buen resultado; y se ha venido a parar en prepararlo de la manera ya conocida y llamada «en adorno», la cual lo conserva bien algunos meses; dando lugar a su extracción para América, a donde se vende a buen precio. Lanzarote tiene en contra suya, para empresas como la del señor Vargas, la falta de agua y de madera». (*Derrotero de las Islas Canarias* de CHARLES PHILIPPE DE KERHALLET, traducido y comentado por MIGUEL LOBO. Barcelona, 1858). Otros varios científicos y estudiosos propalaron las excelencias ictiológicas y las grandes posibilidades de aprovechamiento del banco canario-africano, que no obstante, habría de esperar a tiempos aún recientes para ser intensivamente explotado.

Durante siglos, ayer como hoy las pesquerías canario-africanas han tenido una gran importancia para Las Palmas y su puerto, constituyendo un sector que ha contribuido como pocos a la economía de la ciudad.

<sup>81</sup> *Mss. anónimo segunda mitad siglo XVIII.*

## ANTIGUAS DESCRIPCIONES DE LA CIUDAD

En los tiempos en los que Pedro Agustín del Castillo dibujó estos planos, la ciudad de Las Palmas pasaba apenas de los siete mil habitantes. Fray José de Sosa, nacido en la ciudad y profeso en el convento de San Francisco, nos describía <sup>82</sup> en los siguientes términos a la pequeña urbe:

*«Está fundada esta alegre ciudad a orillas del mar casi en plano, mirando al naciente del sol, que apenas despunta sus rayos por su horizonte, cuando toda la hermosea y registra. Pasa por medio de ella el río Guiniguada, o barranco que llaman, que se divide en dos riachuelos o acequias, que bañan las dos partes de la ciudad, esto es la parte de Triana y la parte de Vegueta.*

*«De estos dos riachuelos llevando sus cristalinos licores por arcaduces, salen muchas fuentes, las cuales desperdiciando perlas esparcidas a lo alto en las plazas y otros lugares públicos, además de divertir a quien melancólico se detiene a mirar, les sirven del regalo común y limpieza servicial de sus vecinos, y estas corren continuas, sin las que muchas casas de caballeros particulares, hospitales y conventos encierran en sus clausuras, para bañar en los tiempos fogosos del estío y verano sus amenos y deleitosos jardines: conveniencia que muy rara es la casa que no la goza, por la abundancia de agua que corre por las calles todo el año, la cual comúnmente sobra de las huertas hortelanas que ciñen la ciudad, en quienes se cogen diversas verduras, coles, nabos, cebollas, lechugas, que en ellas todo el año no se halla otra cosa sacando muchos higuerales, y sus brevas las mejores del mundo, y platanales que guardan sus orillas, y sirven muchas veces de vallados: por cuya causa esta ciudad Real de Las Palmas, es una de las más regaladas y alegres de la tierra, pues de enero a enero, tiene verdura fresca, sin salir fuera de sus muros a buscarla a otra parte, ni aún de su casa cada uno, porque a la puerta llegarán jumentos cargados que traen los hortelanos vendiendo a que escoja su criado lo que mejor gustare su dueño. Dejo ya dicho que las frutas (de las cuales hay todo el año), pescado, carne, pan, vino y otros géneros de casa; perdices, palomas, conejos, etc., que todo se vende por las calles, es muy abundante; y aunque las más de estas cosas se traen de fuera, esto*

---

<sup>82</sup> SOSA, ob. cit., p. 23 y ss.

es, de los lugares y pueblos más cercanos, son todas muy baratas, pues un par de perdices, vale comúnmente real y medio o diez cuartos, tres conejos o dos, cuando más caros un real, cuatro o cinco palomas un real, y al tenor de esto los demás bastimentos.

«La población de esta ciudad Real de Las Palmas es de moderados vecinos, pero hay en ella mucha nobleza de gente principal, eclesiástica y seglar, y trato de mercaderes que tratan en España, Flandes, Inglaterra e Indias, y otras partes. La santa Iglesia Catedral, tiene por titular a señora santa Ana madre de nuestra señora la Virgen María, es muy bien servida, y un templo muy principal y hermoso...

«Junto a él tiene una plaza grande y muy bien trazada. Esta es la frontera, que mira al poniente, la santa iglesia catedral con su puerta mayor, que ocupa toda su fachada aquel testero. En la otra que mira al naciente la real audiencia y casas del ayuntamiento y cabildo de la ciudad, la audiencia ordinaria del teniente de gobernador y cárceles reales. A los lados del que mira a la parte del sur, están los palacios episcopales y otras casas principales. Y el que mira a la parte del norte, también está de casas muy buenas y solariegas. En el medio de dicha plaza está una fuente suntuosa de mucha y fresca agua, la cual sube más de una pica en alto, por cantería azul».

Como observa el lector, el fraile franciscano nos ofrece en este último párrafo una estampa de la plaza principal de la ciudad, la Plaza de Santa Ana. Sosa nos dejó esta bucólica descripción de una ciudad en donde el agua corre por todos lados y en donde se daba una vida regalada, que, imaginamos nosotros, correspondería solamente a los estratos sociales más favorecidos. Es de suponer que escribía llevado, en parte, por el amor a su tierra y a la ciudad que le vio nacer, que en esa época era evidentemente una villa silenciosa y de costumbres medievales, aunque también plácida y tranquila, sobre todo para la vida contemplativa de los frailes y de los señores y damas de elevada alcurnia. En cuanto a la abundancia de agua, la realidad, como veremos más tarde, no era tan generosa como se nos aparece en este texto.

En la descripción de Africa (1685), por Allain Manesson, la ciudad de Canaria aparece contemplada como una villa muy populosa por la frecuentación de los pasajeros que la «visitan de ordinario, cuando van a las Indias Orientales o a las Occidentales»<sup>83</sup>.

<sup>83</sup> ALLAIN MANESSON MALLET: «Description de l'Univers contenant les differents systemes du Monde». Liver Cinqüieme: «De l'Afrique». París, MDCLXXXV.

En esos mismos años la ya citada relación de los viajes de Le Maire<sup>84</sup> recogía, entre otros aspectos, el tipo de construcción existente en la ciudad: «*La mayor parte de las casas están bastante bien construidas, pero bajas, no tienen más que dos plantas. Todas terminan en azotea, de suerte que al no tener tejado, se diría que fueron víctima de incendio*».

Y en un compendio anónimo sobre la historia de las Islas, fechado por Miguel Santiago en el primer cuarto del siglo XVIII, se dice de Las Palmas que posee «*buenas fábricas de casas y calles, alegres salidas y mucho recreo*»<sup>85</sup>.

En 1764, George Glas veía así a esta ciudad: «*...es grande y posee muchos buenos edificios, particularmente la Catedral de Santa Ana, y muchas iglesias y conventos de frailes de varias órdenes, así como*

«*Cette ville est bastie dans la partie orientale de l'Isle, dont elle porte le nom, sur le penchant et au pied d'une petite montagne, qui vient insensiblement se terminer a la mer. Elle est assez bien peuplée a cause de la frequentation des voyageurs que la viennent d'ordinaire reconnoître, quand ils vont aux Indes Orientales, ou aux Occidentales. Elle est honorée d'une Siege Episcopal, et de quelques Convents de Religieux de Saint François et autres Ordres.*

<sup>84</sup> «*Les voyages de sieur Le Maire aux Iles Canaries, Cap Verd, Senegal et Gambia, sous monsieur Dancourt, directeur general de la Compagnie Roiale d'Afrique*», Paris, 1695, p. 22 - 24. Así se describe a Las Palmas en este relato: «*La Ville qui est au Sud quart de Sud Oüest, est a lieuë et demie de la rade, et défenduë d'un assez méchant Chateau. Quand ils nous eurent remarquez de dessus ce Chateau, ils arborent le Pavillon d'Espagne, que nous saluames de cinq coups de canon. Ils ne nous rendirent point le falut, et je croi que cest parce qu'ils n'avoient point de poudre. Le mouïillage est tres-bon en ce lieu-la, pourvu qu'on ne s'approche pas trop près la Ville, dont des rochers cachez fous l'eau rendent l'accés dangereux. Elle est defenduë d'un Chateau situe sur une montagne, de l'insulte qu'elle pourroit recevoir des Vai-Vaisseaux qui voudroient l'attaquer. Elle est peuplée de douze mille Insulaires tres-braves, et capables de repousser quiconque oferoit les insulte; Notre Barque mouïlla a dix-huit brasses d'eau devant la Ville. Son enceinte est d'environ une lieuë de tour. La plupart des maisons y sont assez bien baties, mais basses, n'ayant que deux étages. Elles sont toutes en terrasse par dessus, de sorte que le toit n'en paroissant point, on diroit que ce sont des maisons brulées. Pendant le jour on ne voit presque personne dan les ruës. Quoique l'Eveque, le Gouverneur, et le gens de qualité fassent leur residence a Teneriffe, c'est cependant dans cette Capitale qu'est le Siege Episcopal, le Tribunal de l'inquisition, et le Souverain Conseil, qui est comme le Parlement des sept Isles.*

<sup>85</sup> «*Compendio anónimo de historia de Canarias compuesto en el primer cuarto del siglo XVIII*», presentación de Miguel Santiago, en la revista «*El Museo Canario*», enero - abril 1936, p. 60.

*conventos de monjas. Las casas son, en general, buenas, todas de piedra. La ciudad tiene dos partes que se comunican por un puente sobre un pequeño arroyo»*<sup>86</sup>.

Omitimos alguna otra descripción como la de Castillo (1737) que no añade nuevos detalles a las que la precedieron, si bien ya nos dice que «*en Triana eran los comercios de mercaderes*», y que integraban la población de Las Palmas dos mil vecinos<sup>87</sup>. Sin embargo, sí parece conveniente reproducir aquí la amplia descripción de la ciudad en el año 1775 insertada en la inédita relación viajera<sup>88</sup> de Isidoro Romero y Ceballos. Se parte en ella de la contemplación que un navegante —el propio autor— tuviera en esa época al entrar en la bahía de la Luz, fijando su atención en los montículos de la Isleta: «*Parece a la vista tanto más bien cortada cuanto elevándose arregladamente por ambos lados con los demás lomos forma uno, que parece un remate; este es el más alto de ella, y en el cual está una casilla, de donde divisan todos los mares, en la cual se ponen ciertas señales, que avisan a la ciudad, de que aparecen embarcaciones. Aunque por la parte del mar está tajada con muchas quebradas, y muy robada de las avenidas, todavía en medio tiene algunos llanos, y vallesillos, que conservan mucha parte de tierra, cuya calidad es polvorienta, ligera, y de color rojo, el mismo con que aparecen de lejos dichas Isletas, las cuales están cubiertas de tabaibas, cardones, y altavacas, causa por que cría con ellos, perdices, alcaravanes, y mantiene jatos de cabras*».

«*Por muchas partes —prosigue Romero y Ceballos— está la tierra llena de barranqueras, de tierras retostadas, y simas ocupadas de piedras calcinadas, manifestando por todas partes señales de alguna violenta erupción que hubo en lo antiguo. Unese esta Isleta a la Isla por un istmo o lengua llana de arena blanca de un tiro de mosquete de ancho que le hace formar a la banda del norte una gran bahía, que llaman del confital, que sería preferible a la de la Luz, si no fuese tan difícil el desembarco por una cadena de rocas, que casi va cerca de la playa, extienden, y le atraviesan, estas en reboso están cubiertas, pero en la baja marea están de fuera, y si no es por algunos canales, de*

<sup>86</sup> George Glas: «*The History and the Discovery and conquest of the Canary Islands*». Londres, 1764, p. 227.

<sup>87</sup> P. A. DEL CASTILLO, *ed. cit.*, p. 707-709. Castillo incide en aspectos descritos por Sosa sin aportar, en esta parte de su obra, más datos que los arriba recogidos.

<sup>88</sup> ISIDORO ROMERO Y CEBALLOS: «*Diario, y Relacion de los viajes...*», 1775, mss. en el Archivo del Museo Canario, p. 47 y ss.

que es menester tener mucha inteligencia, no pueden arribar lanchas a la ribera.

«Estas rocas son de cantera blanca arenisca, y de ellas se sacan unas pilas para filtrar el agua y llevar porciones a la América. Las playas de ambos puertos son alegres, y apacibles; en más de un tiro de arcabús está muerto el mar, el cual arroja por esta parte variedad de conchas, y piedrecillas de todos colores, y entre ellas unas, que por la similitud que tienen se parecen a los confites, con cuyo nombre las conocen<sup>89</sup>. En la misma Isleta casi cerca del nominado istmo (que algunas veces ha sido anegado del agua, juntándose ambos mares) está una ermita, dedicada a nuestra señora de la Luz con una gran casa, que sirve para recreo de muchas personas, que se van allí a divertir. Junto a esta ermita, y sobre unos callos a la lengua del agua está un gran castillo, que es el principal, también intitulado de la Luz, bastante fuerte, y bien pertrechado; otros dos hay en la misma Isleta, que no son tan fuertes; el uno mira a la bahía del confital, que llaman Cabron, y el otro que es un reducto del nombre de San Fernando, está cerca de la punta oriental de la Isleta en un sitio muy peligroso a el mar.

«No se encuentra en toda ella una fuente; dos aljibes, uno del castillo, y otro de la ermita son los que proveen, cinco, o seis casas que están en dicho puerto y a los navíos y demás barcos, que entran, y salen de él. La Isleta es un obstáculo muy grande a las embarcaciones, cuando quieren ir a la Isla de Tenerife, porque en no habiendo vientos del Noroeste, Sud, o Poniente, se suelen estar dos, o tres días para montarla, y muchas ocasiones hacen las diligencias sin fruto, especialmente los pilotos extranjeros que no piden práctico.

«El camino, que hay desde aquí a la ciudad es llano pero por medio de penosos arenales blancos, muy movedizos, y llenos de montañas, formadas de la misma arena, bien que esta es como una faja, que atraviesa a lo largo la orilla del mar, y a lo ancho como un tiro de mosquete, y como casi desde el mismo puerto a una cadena de cerros, que llegan hasta la Ciudad cerca del mar; las faldas de estos antes de unirse a las arenas, ofrecen un espacio de tierra sin mezcla de arena, que por regarse con varias acequias, y tener algunos árboles, y casas de campo, hacen muy divertido el camino. Los nominados cerros son mal vistos, quebrados, y llenos de tabaibas, y piedras, que

---

<sup>89</sup> Cf. SOSA, p. 21.



suelen hacer mucho daño, rodando a la llanura, cuando hay aluviones. En la mitad del camino está una ermita, que llaman de Santa Catalina, algo desviada del mar, en cuya orilla enfrente de ella está un castillo muy fuerte de su mismo nombre. Los arenales llegan hasta los mismos muros de la ciudad, y muchas veces los han forzado, entrándose dentro no poca porción. Ya es tiempo de hablar de la Ciudad.

«Esta novílsima Ciudad, cabeza de todas las de las Islas de su nombre, tiene su asiento en la ribera del mar, enfrente del Este, en el sitio más saludable de toda la Isla, porque sus aires frescos en verano, y templados en invierno, la moderación de las lluvias, y fríos en esta estación, y la del calor en aquel, son circunstancias muy adaptables a la conservación; su piso llano, y tan bueno, que después de unas grandes lluvias, se puede salir a la calle aún con zapatos de terciopelo<sup>90</sup>. Ella está a las faldas de dos cerros medianamente elevados, que estarán distantes del mar como dos tiros de arcabús: estos dos lomos que son principio de dos cadenas de ellos, una hacia el Norte y la otra hacia el Sud, están separados por un gran barranco, que llamaron de Guiniguada los conquistadores, que también divide a la ciudad en dos partes; una llamada Triana, y otra la Vegueta, y ambas están defendidas de este enemigo (que suele crecer mucho arrastrando piedras de grueso tamaño) con murallas dobles de cal, y piedra, sobre que, y otros robustísimos pies, apoya un puente de madera, que sirve para la comunicación en tiempo de avenidas.

«A la corona de ambos cerros van a rematar, dos murallas, que tirando del Este a Poniente desde el mar resguardan la ciudad por la parte del Norte, y Sud; al empezar cada uno desde el mar, lo hacen desde dos castillos, que están dentro del mismo; a el uno llaman de Santa Ana, y a el otro de Santa Isabel, el primero está en la muralla de la banda del Norte, y el segundo en la del Sud, que es el menos fuerte; en esta parte no hay otro alguno, sino el de San Cristóbal un cuarto de legua distante sobre unas rocas, que baña el mar, bien cerca del cual está una ermita, dedicada a este gran santo. Dos puertas abren esta otra muralla y las nombran de los Reyes, y San José; a esta última dicen así, porque se sale por ella a un barrio adonde está una ermita con la advocación de este gran patriarca; la Vegueta queda a esta banda. En la otra muralla sólo se cuenta una puerta, llamada de

---

<sup>90</sup> Repite aquí lo dicho por NICHOLS en 1526 (N. del A.).

*Triana, por estar en el barrio de este nombre; es muy fuerte, y está llena de estacadas y defendida su entrada por un buen reducto y por el dicho castillo de Santa Ana, que está bien cerca. Desde aquí corre la muralla sin más reparos a unirse a el cerro, en la mitad de cuya subida, se abraza con un fuerte castillo, que llaman de Mata, y prosiguiendo después el lomo arriba, hasta llegar a su corona, forma en ella una gran plataforma, extendida, y capas, en la cual está un grande y fuertísimo castillo, que llaman del Rey, muy provisto de cañones, y en él guardan todas las municiones y pertrechos de guerra de la Isla. Domínase desde él mucha parte de la tierra, y casi todos los caminos, que vienen a la ciudad. Tiene su foso, y un gran puente levadizo. Por la parte del mar es abierta la ciudad, y áspera, por las muchas piedras que arroja él a su ribera.*

*«La Vegueta es la parte principal de la Ciudad, tanto porque en ella está la mayor parte de la nobleza, como principalmente la ilustra la catedral, y todos los tribunales de Inquisición, Audiencia, casas consistoriales, y Obispo. Este Ilustrísimo Señor tiene un gran palacio con jardines en la plaza mayor, en la cual están también las de los Señores regentes, las consistoriales, audiencia, y cárceles: todas de obra, aunque antigua, costosa, por ser de sillería con arcos, columnas, y portales de la misma piedra. Las casas de inquisición la mayor parte de ellas son antiguas, y por eso mal vistas, aunque por dentro están adornadas de cielos rasos, galerías, y otras piezas curiosas, y un jardín para el recreo. Los principales y más costosos edificios, que tiene la Ciudad son dos, uno es la catedral, y el otro el colegio, que fue de Jesuitas, que por nuevo está bien fabricado. El primero es muy antiguo...».*

Romero y Ceballos se ocupa a continuación de la Catedral, del edificio del antiguo colegio jesuita y de otros del sector de Vegueta. Y, finalmente, nos describe Triana y los riscos: *«En Triana vive la mayor parte de la gente de mar, y de comercio, y en ella están las más de las tiendas de todos géneros. Aunque en los edificios sea inferior a la Vegueta, no lo es en las calles, que son mucho mejores, y más llanas, y anchas, que las de la dicha Vegueta, en la que se encuentran algunos repechos, calles y callejones torcidos, aunque tiene algunas derechas, y muy buenas. Hay en esta parte otros tres conventos, del Seráfico Francisco, y dos de monjas, uno de Santa Clara y el otro de San Bernardo, muy ricos, y bien adornados, un hospital de San Lázaro para los contagiados de este mal. Tiene la ciudad cuatro pilas públicas, fuera de las que hay en conventos, y casas particulares; uno está en Triana, y los otros tres en la Vegueta; de estos el principal está en la*

plaza mayor delante de la catedral. Tiene tres plazas principales, y cuatro placetas, una mesa de trucos, un juego de bolas, y un mercado, donde se venden los comestibles, pan, y frutos de la Isla. Tiene una carnicería, y cuatro barrios, los cuales están en los dos cerros con muchos vecinos, mucha parte de los cuales viven en cuevas; llámense de San Nicolás, de San Roque, San José y San Juan. Tiene diez ermitas, y un oratorio público, que es el de la Inquisición. Hállase con muy divertidos paseos, y salidas. A el poniente tiene huertas y arboledas de frutales con mucha agua que los riega; a el Norte dilatados cercados, y llanuras hasta el puerto; a el sud cercados espaciosos de riego, que casi continuamente están cubiertos de verdura, que causan un recreo grande a la vista; y finalmente a el Este la ribera del mar, en la cual no es menos la diversión con las lanchas, que van, y vienen, y con los bergantines, que con ser este astillero, fabrican continuamente para la pesca en las costas de Africa, de que sacan mucha utilidad, llevándolo a Tenerife, de donde vuelven con bastante dinero a enriquecer a Canaria, la que si no fuera por este medio, estaría muy pobre a causa de su ningún comercio. Un registro que tiene para Caracas cada dos años, le acarrearía también muchas riquezas, si los pretendientes a el, que anima la codicia, no lo entretuviesen años, y años con sus pleitos, sin dejarlos salir, consumiéndose en Madrid, aún más dinero, del que por medio del, se pudiera traer».

Esta es la última descripción que encontramos de la ciudad de Las Palmas antes del inicio de las reformas urbanas ejecutadas en los últimos decenios del XVIII. La villa, que contaba casi con tres siglos de existencia, tenía en este momento diez mil habitantes, poco más de una quinta parte de la población total de Gran Canaria. En los siglos XVII y XVIII la población de la urbe creció muy lentamente. Las circunstancias económicas y, en general, las condiciones de vida de aquella etapa no favorecían el aumento de la población. Además, las epidemias, los períodos de sequía y las plagas causaban, de tiempo en tiempo, estragos de uno u otro género que restaban terreno a cualquier incremento demográfico. A ello se añadían las levadas con destino a los ejércitos españoles y la incesante emigración a América, impuesta muchas veces por la Corona, todo lo cual constituía una permanente sangría demográfica que no era posible compensar. En el último cuarto del siglo XVII Pedro Agustín del Castillo daba para Las Palmas una cifra de 1.700<sup>91</sup> vecinos, es decir, por encima de los siete mil habitan-

<sup>91</sup> P. A. DEL CASTILLO, *ed. cit.*, p. 708 (anotación de M. SANTIAGO).

tes. Un padrón confeccionado en 1735, cuyas cifras conocemos a través de las Sinodales del obispo Dávila<sup>92</sup>, otorgaba a la ciudad en esa fecha mil ochocientos noventa y cuatro vecinos; entre ese año y el de 1787, fecha del censo de Floridablanca, la población se situaba entre ocho y diez mil almas. En el recuento llevado a cabo en 1742 con motivo de la visita pastoral del obispo Guillén, se contabilizan en la isla 43.864 habitantes<sup>93</sup> y en la ciudad de Las Palmas 2.052 vecinos<sup>94</sup>, sobre los nueve mil habitantes.

Los resultados del censo de Aranda, en 1769, dan a Las Palmas 9.435 habitantes y menos de veinte años más tarde el citado de Floridablanca aporta una cifra de 9.820<sup>95</sup>. En ambos censos no se contabilizaron los religiosos y personas residentes en conventos, aproximadamente unos trescientos habitantes que habrá que sumar a los totales antes recogidos.

Como observamos, se trata de cifras muy reducidas de población y de valores de escaso interés demográfico. Si en términos relativos la población de la ciudad casi se multiplicó por tres en dos siglos (1587 a 1787), el incremento en términos absolutos fue poco apreciable: unos seis mil habitantes. Si este período lo reducimos a un siglo, el crecimiento de la población urbana es de mínima cuantía: tres mil almas. En esa larga etapa de la historia de la ciudad, la tasa absoluta de incremento por centuria la señalaba esta última cifra.

En cambio, la curva demográfica de la isla es más interesante. En esos dos siglos, Gran Canaria, partiendo de unas ocho mil almas —1.709 vecinos— en 1587<sup>96</sup>, incrementó sus habitantes en más de cuarenta mil. Y en poco más de un siglo (de 1678 a 1787), este crecimiento fue de cerca de treinta mil habitantes. La explicación de este mayor crecimiento cuantitativo del conjunto insular hemos de situarla en el marco de una economía agrícola, en que la población —a pesar de calamidades más o menos periódicas en el agro— se hallaba lógicamente asentada en el campo y en las villas —de vida enteramente rural— del interior de la isla. En una sociedad eminentemente agrícola, con un inapreciable índice de urbanización, no existía

<sup>92</sup> «Constituciones...» de DAVILA Y CARDENAS, p. 492.

<sup>93</sup> VIERA, *ob. cit.*, II, p. 398.

<sup>94</sup> Cifra recogida por E. Sánchez Falcón, *ob. cit.*, p. 57.

<sup>95</sup> Los cuadros de población de los censos de Aranda y Floridablanca referentes a Las Palmas fueron publicados en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 14.

<sup>96</sup> «Censo de Población de las Provincias y Partidos de la Corona de Castilla...».

preponderancia de la ciudad capital dentro del conjunto<sup>97</sup>. Durante el siglo XVIII la población de Las Palmas suponía poco más de una quinta parte de la que habitaba toda la isla de Gran Canaria. Esta proporción se sostuvo con oscilaciones —y merced a factores como la epidemia de cólera de 1851— en el siglo XIX, perdurando hasta casi las postrimerías de esta centuria.

## ARQUITECTURA COLONIAL

En los siglos XVI al XVIII se desarrolla en las ciudades canarias —en Las Palmas, La Laguna, Santa Cruz de La Palma, La Orotava, Telde y, posteriormente, en Santa Cruz de Tenerife— la llamada arquitectura colonial, un género de edificación que se mueve dentro de las invariantes de la arquitectura hispanoamericana, con ingredientes, además, de procedencia árabe, portuguesa y del norte de Europa. Evidentemente, la edificación colonial canaria no responde a un estilo de desenvolvimiento propio, sino que refleja, con ciertos modos propios, esas invariantes de la edificación hispana e iberoamericana. Dentro de tales esquemas, la arquitectura isleña de la época ofrece, sin embargo, formulaciones singulares, perfectamente observables en, por ejemplo, el casco histórico de Las Palmas. La típica construcción urbana de esos siglos es la casa de dos plantas con uno o varios balcones en la fachada; zaguán, patio interior rodeado en la planta alta por una galería y balaustrada corrida, sostenida por postes de madera o pilares de sillería. La casa colonial de Las Palmas es de planta rectangular; fachada de paramentos lisos; disposición rectangular y vertical de los huecos (puertas y ventanas); terminación del techo en azotea (en contraste con los edificios públicos y religiosos, que usaron la cubierta de tejas); portada formando un paramento único de sillería con el balcón o ventana principal, en el centro de la fachada, y desagüe exterior a través de la gárgola de cañón, además del balcón, patio y demás elementos antes mencionados. Las casas señoriales y de familias acomodadas de Las Palmas se planteaban como sólidas construcciones en las que los gruesos muros

---

<sup>97</sup> Hacia 1780 la población de Telde estaba por encima de la mitad de la población de Las Palmas y la de Guía-Gáldar constituía casi la mitad (Vid. VIERA, *ob. cit.* II, p. 394 y 396).

de piedra y adobe estaban acompañados de una decoración exterior e interior de nobles materiales —cantería amarilla o azul y madera de pino, viñátigo, barbusano o palo blanco—, trabajados por excelentes canteros y artesanos. La piedra y la madera, especialmente la tea, proporcionan una gran prestancia a las fachadas, patios y dependencias interiores de las casonas de la ciudad.

El exterior de la casa colonial de Las Palmas es sumamente sobrio. Salvo escasas excepciones, la fachada no se compromete en juegos decorativos que romperían la exigencia, casi opresiva, de la línea recta, una línea en la que, como señalábamos, la verticalidad se combina equilibradamente con la horizontalidad. El severo planteamiento de la fachada linda con un contenido dramatismo y se acerca, por otra parte, a una arquitectura de traza racional. La portada se halla inserta en este esquema, que es, sin embargo, contradicho por el espacio abierto interior, en donde, la ornamentación de la madera, las fuentes y las flores propician un ambiente más alegre y colorido.

Elemento distintivo de las fachadas coloniales de Las Palmas es la portada de sillería que, ocupando siempre una posición central, se prolonga hasta la planta alta, integrando una unidad el frontal de la puerta principal con el balcón y ventana situados sobre ella. La sólida puerta, en madera lisa tachonada, es semejante en todas las casas. En cambio, el balcón acusa variantes en decoración, dimensiones y formas.

### *El balcón*

Con la portada, el balcón es el elemento noble que protagoniza la fachada. Es conocido el origen árabe del balcón de celosía. El balcón árabe —el *mucharabyeh*— llega a Canarias en el siglo XVI, según ha deducido José Pérez Vidal<sup>98</sup>, a través de Andalucía; singularmente, de Sevilla. Según parece, el *mucharabyeh* —que quiere decir «lugar para beber»— consistía primeramente en un hueco abierto en la pared de la casa, que se destinaba a colocar vasijas de barro poroso, llenas de agua; en su parte exterior el hueco se cerraba con una celosía de madera, en ocasiones sobresaliente. La celosía, al permitir

---

<sup>98</sup> JOSE PEREZ VIDAL: «El balcón de celosía y la ventana de guillotinas», en «Revista de Dialectología y Tradiciones populares», t. XIX, cuaderno 4.º, p. 349 ss., Madrid, 1963.

el paso del aire, hace de éste un lugar fresco y agradable, que evoluciona hasta convertirse en un voladizo que mira al exterior<sup>99</sup>. Al respecto hay que recordar que las pilas o destiladeras tienen, igualmente, una antigua y habitual presencia en la casa canaria; en la arquitectura urbana ha sido frecuente su emplazamiento junto al antepecho del corredor que asoma al patio.

Una forma evolucionada del *mucharabyeh* recibe en las islas —dice Pérez Vidal— la denominación de balcón canario. En la ciudad de Las Palmas son observables en la actualidad numerosos y variados ejemplos del balcón de celosía. Aquí ha sido de un uso generalizado un tipo de balcón cuyo antepecho está formado íntegramente por cuarterones de celosía. Es una celosía cruzada, de pequeños listones o varillas diagonales, que permiten mirar sin ser visto. Los cuarterones son postigos que pueden abrirse a la calle. En ocasiones la base del antepecho es de tableros cerrados, quedando la celosía sobre éstos. Balcones de esta clase —cubiertos o descubiertos— son numerosos y muy frecuentes en el antiguo casco urbano. En el presente los podemos contemplar en calles como Peregrina, Espíritu Santo, Castillo, García Tello, Dr. Déniz, Torres, Travieso, Doctor Chil. En la ciudad se conservan hermosos ejemplares del balcón de celosía, como el balcón esquinero cubierto de la llamada Casa de los Balcones, en la calle García Tello; el balcón principal de la casa Bravo, en la calle Castillo, el balcón esquinero descubierto de la Casa de Colón, o la serie de balcones de la casa que en la calle Doctor Déniz ocupó durante la dictadura la delegación del Frente de Juventudes. Pero el más hermoso y artístico de entre los de este género es el del Palacio Episcopal, en el que destacan los finos cuarterones del antepecho y el decorativo voladizo o cubrepolvos. Es un balcón del primer tercio del siglo XVII, que nos proporciona una datación concreta sobre el uso del balcón de celosía en una determinada etapa de la construcción urbana. Igualmente, el balcón de la casa Bravo y los del edificio de la Alameda proceden, cuando menos, del mismo siglo, pues pertenecen a edificios cuya existencia es constatable en el plano de Castillo.

Por lo que se refiere a los balcones cubiertos con tejadillo, cuarterones de celosía en su amplio antepecho tiene, también, el de la casa que ocupa en la calle Cano el Tribunal Tutelar de Menores. Con sus

---

<sup>99</sup> *Ibid.*, p. 352-353.

postes y capiteles de madera, que sostienen la cubierta, es un notable ejemplo de balcón colonial de entre todos los que se conservan en la ciudad. Y con cierre de celosía, cercano al ajimez, es el gran balcón cubierto de la Plaza del Pilar Nuevo. Este último es un género de balcón único de entre los que perviven en Las Palmas. Su largo antepecho es de balaústres y la celosía cierra casi todo el hueco central. Está situado en una tercera planta en una casa de las pocas que con esta altura había en los siglos XVI al XVIII. Entre los balcones de celosía cubiertos el más bello que se conserva se encuentra insertado en la fachada de la Casa de Colón a la Plaza del Pilar Nuevo (procede de una casa, ya desaparecida, de la calle de la Pelota); es un balcón de gran riqueza decorativa, posiblemente el más hermoso de todos los balcones que han sobrevivido de la vieja ciudad.

Sin duda, el balcón de celosía —cubierto o descubierto— es el tipo más interesante de balcón en la edificación antigua de Las Palmas. Y, dentro de Gran Canaria, también en la edificación histórica de ciudades como Telde, cuyo barrio de San Juan tiene claras concomitancias en la construcción con los barrios históricos de la capital.

Variantes en la textura de la celosía son los balcones descubiertos cuyo antepecho semeja un biombo o cortina de finos huecos verticales, ejemplificables con muestras existentes en las calles Peregrina y Doctor Chil, este último frente al Museo Canario. Otra variante, de una celosía muy fina, la aportan el balcón cubierto de la calle de la Herrería, y balcones descubiertos en las calles de los Remedios y Triana.

El tipo de balcón con antepecho de balaustrada es solamente observable hoy en el barrio de Vegueta. Es, generalmente, cubierto con tejadillo y de dimensiones notables; el balcón lateral de la casa de Acialcázar tiene unos veinte metros de longitud, el más largo de los que actualmente tiene la ciudad antigua. Pero el ejemplo más bello de entre los de este tipo lo ofrece el balcón de la tercera planta de la casa de Hidalgo, que forma parte hoy del conjunto de la Casa de Colón.

Esta clase de balcón es semejante a varios de los existentes en La Laguna y La Orotava. En cambio, es muy diferente el tipo de balcón pequeño, de corto voladizo y descubierto, contemplable, por ejemplo, en la segunda planta de la antes citada fachada de la casa de Hidalgo. En su antepecho se dibuja una especie de encaje, cuyo dibujo —elipses en disposición vertical y pequeños círculos, entrelazados entre sí— se repite siempre igual en este género de balcón



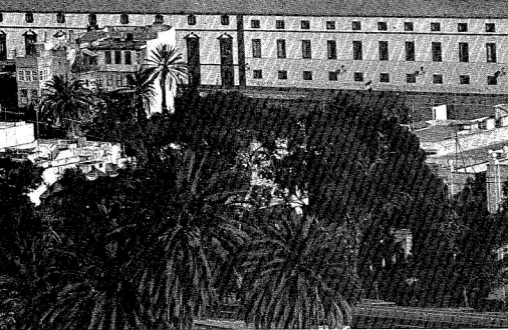


Lápida sepulcral, recién descubierta, del inquisidor Andrés Romero Suárez, delante de la casa para el Colegio de los Jesuitas.

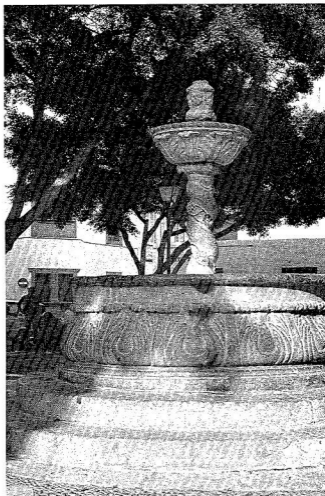
(2)

Ermita de San Roque, siglo XVIII. (Foto del autor).





Edificio del Hospital de San Martín, fines del siglo XVIII.  
(Foto del autor).



Fuente de la Plaza de Santo Domingo.

difundido en ambos barrios históricos y cuyo uso se prolonga en las construcciones neoclásicas del XIX. Con menor interés que los otros tipos en la definición de la fachada, este último modelo es, sin embargo, característico de la antigua construcción civil de Las Palmas, siendo uno de los elementos que marcan una diferencia con la edificación de otras antiguas ciudades del Archipiélago.

### *La ventana*

El hueco de la ventana es vertical. Lo flanquea un marco de sillería, generalmente liso, si bien hay ejemplos de marcos de cantería labrada en, por ejemplo, la calle Espíritu Santo. El alféizar ligeramente saliente —más frecuente en las construcciones más antiguas— no constituye una excepción, pero no altera la factura plana de la fachada. Alféizares labrados pueden contemplarse en una casa de la calle Malteses.

La ventana antigua tiene sus hojas en madera y utiliza la celosía<sup>100</sup>. En fecha mucho más moderna —a finales del siglo XVII o, posiblemente, entrado el XVIII— se introdujo la ventana de guillotina<sup>101</sup>. Esta ventana de vidriera tuvo su origen en Holanda, desde donde pasó a Inglaterra en las postrimerías del XVII. Probablemente desde este país llegaría a las Islas Canarias, en donde alcanzó una gran difusión. En Las Palmas se convirtió en el tipo común de ventana, como puede constatarse en casi todas las casas de construcción anterior a la segunda parte del siglo pasado. La vidriera corrediza se utilizó, también, para cerrar balcones y corredores.

### *La gárgola*

Un último elemento permanente en la fachada de las casas coloniales de Las Palmas es la gárgola de cañón. Es un tubo o caño de piedra —de sillería azul— para el desagüe de las azoteas que hace caer el agua pluvial sobre la calle, evitando su vertido sobre la pared exterior de la casa. La forma que adopta la gárgola en la arquitectura

<sup>100</sup> Perviven muestras de la ventana de celosía en edificaciones de Triana y Vegueta.

<sup>101</sup> J. Pérez Vidal, art. cit., p. 359.

civil es siempre la misma: incrustada en lo alto de la fachada, adopta la lógica disposición horizontal, terminando el voladizo en un remate delantero de forma pentagonal que inmediatamente se rebaja hasta coincidir con la abertura exterior del tubo. Generalmente, el voladizo de la gárgola suele medir alrededor de un metro de longitud.

Por último, la fachada suele rematarse con una cornisa de sillaría, pero también las hay sin remate de ningún género en sus paredes. La culminación en almenas —con una relevante muestra, hoy, en los muros exteriores del claustro de los Naranjos— apenas si tiene manifestaciones actuales en la arquitectura civil, aunque seguramente gozara de aceptación en la más antigua edificación de la ciudad, coincidiendo con su generalizada utilización en la arquitectura popular del interior de Gran Canaria.

Y no hemos de olvidar un detalle particular de ciertas fachadas pertenecientes a las antiguas casas feudales o aristocráticas: los escudos y blasones nobiliarios, signo de la pertenencia del inquilino a una clase dominante en otras épocas.

### *Zaguán y patio*

El acceso a la casa se realiza siempre a través del zaguán. Tras atravesar la portada y su gruesa puerta de madera tachonada se alcanza, bien otra sólida puerta de madera, bien una verja, que dan paso directamente al patio. Este es el espacio central de la casa. Su piso es de baldosas de piedra pulimentada. En el centro de éste las casas aristocráticas poseen una fuente, que protagoniza el conjunto de plantas, pequeños árboles y tallas de barro con sus flores, que proporcionan un ambiente de frescor y de quietud a los patios canarios.

Por esencia, descubierto, el patio se encuentra rodeado por un corredor y balconada corrida a tres o cuatro lados, al nivel de la segunda planta. La balconada la sustentan postes de madera o pilares de piedra. En ambos casos, la base de sustentación inmediata a la balconada forma un capitel que adopta diferente planteamiento según se trate de un pilar de cantería o de madera, respectivamente. En el primer supuesto (casas Matos, Bravo, Fiol) el capitel obedece a los usuales de una columna que en ocasiones ofrece una decoración con motivos vegetales. Cuando se usa la madera el capitel se extiende levemente a ambos lados de la base del antepecho, desarrollando, asimismo, variadas formas que en el siglo XVIII llegan al abarroca-

miento presente en uno de los patios del antiguo Seminario de Canarias (hoy Centro de Estudios Teológicos, en la calle López Botas) y, especialmente, en el patio de la casa de Hidalgo (Casa de Colón). En este último destacan las hermosas columnas salomónicas en madera, que no encuentran parangón en otros patios de la ciudad.

Además de la columna vertical se usa un soporte a base de postes de madera que se disponen oblicuamente entre las paredes del patio y la base de la balconada, dejando completamente libre todo el suelo de aquél. A veces se da una solución mixta de postes verticales y oblicuos (casa Manrique —hoy Van de Walle—, frente a la Audiencia, y casa de la Alameda).

Característicos en la balconada del corredor son los antepechos mixtos: tableros sencillamente labrados en su parte inferior y balaustrada en la superior. Desde la baranda se prolonga una nueva serie de postes o columnas de madera que alcanzan casi hasta el nivel de la azotea, culminando en capiteles similares a los descritos no obstante que tanto las características de la columna como la decoración del capitel cambien con respecto a los de la planta baja. Naturalmente, en la planta alta no se da en ningún caso el pilar de piedra. El corredor está abierto generalmente, pero los hay cerrados con cristalerías (casa Velázquez, calle León y Joven). El corredor está siempre cubierto; los hay protegidos por tejadillos cuyos aleros se adelantan levemente (casas Bravo, Matos, etc.), pero lo común es su conclusión en paredes lisas que forman el pretil interior de la azotea, en cuya base listones o tableros de madera se unen a los capiteles altos.

En general, el patio es de planta rectangular. Hay casonas que poseen más de un patio, aunque el segundo nunca encierra las dimensiones, la importancia y la riqueza decorativa del principal. Excepción a esta última consideración es la casa Manrique, en la calle Castillo, pero esta es una construcción de estilo neoclásico que, curiosamente, conserva un amplio y hermoso segundo patio colonial, en contraste con el principal, de aquel estilo.

Si en el balcón y en la ventana de celosía y en la ventana de guillotina se dan nítidas influencias árabe y noreuropea, respectivamente, el patio es una genuina representación de la arquitectura hispana. El patio andaluz, el patio castellano, se reproducen, no sin ciertas diferencias, en la arquitectura urbana de Canarias y en las grandes casonas rurales. El patio es un espacio íntimo para la convivencia que permite, además, el amor a las plantas y las flores, bien demostrado en la familia canaria de la ciudad o del interior. Tanto el patio como

el balcón pasaron, igualmente, a tierras americanas, alcanzando allí, durante el período colonial, la amplitud y desarrollo acordes con el espacio y la naturaleza del continente. Singularmente, el balcón desarrolló en la América hispana una gran riqueza ornamental de indudable factura barroca.

No insistiremos más en los aspectos constructivos y ornamentales del modelo arquitectónico colonial de Las Palmas. Nos hemos detenido en la contemplación de la llamada arquitectura colonial porque, naturalmente, es insoslayable incluir aquí una descripción del *habitat* que tuvo la ciudad durante más de tres siglos de su historia. Habrá observado el lector que para esta descripción hemos utilizado el verbo en tiempo *presente*. Nos hemos permitido tal interpolación cronológica merced a las numerosas muestras que de la antigua edificación de Las Palmas permanecen hoy en pie. Esta pervivencia facilita el conocimiento directo del género de construcción de hace dos o tres siglos. No obstante, contamos también con una bastante completa descripción de la época. Es la que nos dejó George Glas en las interesantes anotaciones que hizo sobre la vida en Canarias a mitad del siglo XVIII. Glas vio de la forma siguiente la construcción urbana del Archipiélago en aquel tiempo:

*«Las casas de la gente de rango son de dos pisos, cuadradas, con un patio abierto en el centro, muy parecido a nuestras posadas en Inglaterra, teniendo, como éstas, balconadas en el interior de cada lado de la casa, al nivel del segundo piso. La puerta de la calle está en el centro de la fachada; después de esta puerta hay una segunda; el espacio entre ellas es la anchura de las habitaciones de la casa; este sitio es llamado La Casa Puerta, la puerta exterior del cual está generalmente abierta todo el día, y cerrada por la noche. Cuando usted pasa la puerta interior, llega al Patio, que es amplio o pequeño de acuerdo a las dimensiones de la casa, y está generalmente pavimentado con baldosas, guijarros u otras piedras. En el centro del patio hay un muro de piedra, cuadrado o circular, de aproximadamente cuatro pies de altura, lleno de tierra, en el que comúnmente están plantados plátanos, naranjos y otras clases de árboles. Todas las habitaciones del piso bajo son despensas o bodegas. Las escaleras que suben al segundo piso comienzan generalmente en las esquinas, a mano derecha o izquierda de la puerta del patio según se entra, y se componen de dos tramos de escalones, que llevan a la galería, desde la cual uno puede acceder a cualquier dependencia del segundo piso, sin necesidad de atravesar las otras habitaciones o alguna de ellas. Los cuartos princi-*

*pales están comúnmente en esta parte de la casa que da a la calle, que comprende un salón, con una habitación a cada lado. Estas habitaciones componen el ancho total de esta parte, y el salón es tan amplio como cualquiera de los cuartos colindantes. Las ventanas de estas habitaciones están formadas de celosías de madera, curiosamente labradas, situadas todas en la pared exterior, ninguna mirando hacia el patio. En el centro de la fachada de algunas casas grandes, sobre la puerta de entrada, y al nivel del segundo piso, está un balcón; algunas tienen una galería corrida desde uno a otro extremo de la fachada; pero esto no es frecuente en el exterior de la casa. Las habitaciones están todas albeadas; las de los extremos del gran salón, y alguna de las restantes, están revestidas de finas esteras hasta una altura aproximada de cinco pies desde el suelo, que a veces está igualmente recubierto. Los lados de las ventanas de todas las habitaciones están revestidos de madera, para evitar que los trajes queden manchados de cal, porque la ventana es el sitio en donde acostumbran a sentarse, habiendo bancos a cada lado con tal finalidad; y un extraño es siempre conducido a la ventana por el señor de la casa, cuando intenta mostrarle respeto»<sup>102</sup>.*

Las observaciones de Glas coinciden con las que hoy podemos verificar en las antiguas casas coloniales de Las Palmas. Y, por otro lado, nos eximen de entrar en detalles por él recogidos.

---

<sup>102</sup> G. GLAS, *ob. cit.*, p. 285-286.





III

REFORMAS URBANAS A FINES  
DEL SIGLO XVIII



Dentro del estatismo general, y urbanístico en particular, en el que permaneció Las Palmas durante el siglo XVII y gran parte del XVIII, se hicieron, no obstante, varias obras públicas de adecentamiento y modesto equipamiento de la ciudad. En el último tercio del XVII, el corregidor Coello de Portugal consiguió que se hicieran mejoras en el pilar de Triana y en el paseo que conducía al Hospital de San Lázaro, así como en el camino que llevaba desde la ciudad a Teror.

A mitad del siglo XVIII, en tiempos del corregidor Núñez de Flórez y Arce, se hizo el Pilar Nuevo, esbelta fuente de sillería situada en la plazuela que hoy lleva su nombre. También en esta época fue empedrado el paseo de los Callejones, que llevaba hasta los aledaños del actual cementerio de Las Palmas, paseo a cuyas márgenes se construyeron varios poyos o asientos. En 1757, en tiempos del corregidor Domingo de la Cabada, se hizo la pequeña plaza ante la ermita de San Nicolás <sup>1</sup>.

Escasos fueron los ediles que se preocuparon por la mejora, ornato y renovación de la ciudad de aquellas centurias. Sin embargo, el inmóvil escenario urbanístico de la ciudad comenzó a cambiar en el último cuarto del XVIII, que abre una etapa de reformas urbanas durante la cual sobresalen los nombres de los corregidores Eguiluz y Cano. Este renacer, esta etapa de reformas que entonces se desarrolla

---

<sup>1</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 1629 y 1632. Cfr. también p. 1634-35.

no fue el subsiguiente resultado de un período de florecimiento económico en la isla o en el Archipiélago. Al contrario, hubo años difíciles motivados por los enemigos tradicionales de la población y de la agricultura (sequía, plagas) isleñas. El movimiento innovador puede vincularse, en cambio, a las tendencias positivas marcadas, a escala mucho más amplia, por la Ilustración —que tuvo brillantes repercusiones en el Archipiélago, especialmente en la isla de Tenerife— y a la política reformista instaurada por Carlos III y sus gobernantes. La Ilustración llevó una corriente de progreso en el seno de sectores como el clero, la aristocracia y miembros de la naciente burguesía, la cual se manifestó singularmente en La Laguna y el Puerto de la Cruz, en donde una floración de hombres cultos e inquietos favoreció el desenvolvimiento de tendencias dirigidas a la mejora material y cultural. En Gran Canaria, obispos ilustrados, humanistas como Viera y Clavijo —residente en Las Palmas durante una larga etapa de su vida, en el desempeño de su prebenda catedralicia— y dos eficaces gobernantes —los citados corregidores— hicieron posible la realización de una serie de iniciativas institucionales (Real Sociedad Económica de Amigos del País, Seminario de Canarias) y de reformas urbanísticas y arquitectónicas, que constituyeron una fuerte sacudida para despertar a la pequeña villa del centenario sopor en el cual se hallaba sumida.

Así, pues, las realizaciones de variada índole —urbanística e institucional; civil y religiosa— que plasmaron en Las Palmas en los dos últimos decenios del dieciocho se inscriben dentro del afán renovador y de los planteamientos reformistas del gobierno del citado monarca y encierran, por otra parte, un pequeño eco local de las beneficiosas corrientes ilustradas. En tal etapa de reformas el obispado de Canarias jugó en Las Palmas el papel de un verdadero adelantado con importantes realizaciones como la iniciación de las obras para la conclusión de la catedral, la construcción de un nuevo hospital y de un asilo, la fundación de la Económica y la creación y puesta en marcha del Seminario.

Algunas de las anteriores eran viejas aspiraciones que, por diversos motivos, no habían podido llevarse a cabo hasta entonces. Tal ocurría con las nuevas obras de la catedral, iniciativa en la que se venía insistiendo desde años atrás. En 1765 el Cabildo eclesiástico se planteó la imperiosa necesidad de concluir el templo, para lo cual

acordó consignar una notable suma <sup>2</sup>. Sin embargo, al año siguiente se suspendió el proyecto, tanto por no contarse con suficientes fondos económicos, como por no haber en la ciudad un arquitecto que dirigiera tan compleja edificación <sup>3</sup>.

En 1769 pasó a ocupar la sede episcopal el primero de estos activos prelados: el obispo Servera. En los años siguientes tornó a plantearse la iniciativa de concluir la catedral, para lo cual, atendiendo a los deseos de la mitra, se solicitó al Rey la gracia de ciertos registros del comercio de Indias <sup>4</sup>. Pero fue a principios de la siguiente década, años más tarde de que Servera fuera trasladado de la sede, cuando se produjeron las condiciones que permitieron reemprender la magna construcción religiosa de Las Palmas. Por una parte, había pasado a residir en la ciudad Diego Nicolás Eduardo, que había sido nombrado canónigo racionero de la catedral. Eduardo, lagunero de origen irlandés, poseía grandes conocimientos de arquitectura adquiridos durante su estancia en la península, en donde se había formado en el estilo imperante en la época: el neoclásico. En Las Palmas había en aquel momento dos hombres que podían proyectar y responsabilizarse del resucitado empeño: el propio Eduardo y el ingeniero militar Miguel Hermosilla <sup>5</sup>. Este último fue el encargado de confeccionar los planos. Y así lo hizo, pero las profundas discrepancias del Cabildo catedralicio en torno a los mismos y las irreductibles posturas del ingeniero, llevaron al organismo eclesiástico a dirigirse a Eduardo <sup>6</sup>, quien ya había dado muestras de sus conocimientos al encargarse de los trabajos de edificación de la iglesia de Santiago de los Caballeros, en Gáldar, cuyos planos había trazado con anterioridad y por encargo del obispo Servera, el arquitecto Antonio José Eduardo, hermano de Diego Nicolás.

Por otra parte, la mitra tenía disponible una considerable suma que fue objeto de disyuntiva en torno a su finalidad: destinarla a promover la colonización de determinadas comarcas de Gran Canaria

---

<sup>2</sup> Veinte mil pesos. E.A.C., 7 - V - 1765.

<sup>3</sup> E.A.C., 7 - VI - 1766.

<sup>4</sup> E.A.C., 7 - X - 1771.

<sup>5</sup> Residente en Las Palmas como ingeniero de fortificaciones desde octubre de 1779. Cfr. PEDRO TARQUIS RODRIGUEZ: «Diccionario de arquitectos, alarifes y canteros que han trabajado en las Islas Canarias (siglo XVIII)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 12, p. 489, Madrid - Las Palmas, 1966.

<sup>6</sup> E.A.C., 9 - VI - 1781.

o emplearla en la obra de la catedral. La oportunidad se inclinó a esta segunda iniciativa y el obispo fray Joaquín de Herrera donó, en 1781, veinte mil pesos <sup>7</sup> para la conclusión de aquel templo inacabado desde el siglo XVI.

En primer lugar hubo de procederse a la demolición de la iglesia del Sagrario, la cual se comenzó a principios de 1781 <sup>8</sup>. A mediados de ese año el obispo Herrera puso la primera piedra en el sitio donde debería quedar la cabecera del altar mayor de la media catedral nueva <sup>9</sup>. Y en el verano se iniciaron las obras bajo la dirección de Diego Nicolás Eduardo, que en su proyecto respetó el gótico para el interior del templo, siguiendo las líneas marcadas por los maestros que construyeron la catedral en el siglo XVI. De esta manera consiguió que el interior del templo mantuviera un solo estilo en su conjunto: el hermoso gótico tardío que constituye un tesoro artístico en el Archipiélago canario. En cambio, los planos que realizó para el exterior los concibió en el estilo neoclásico, propio de su formación e imperante entonces en el país. Así, en sus respectivas fases de construcción, la catedral fue una edificación de su tiempo, que respondió a los ideales artísticos de cada momento.

Esta segunda fase de construcción de la catedral ha sido estudiada por Rumeu de Armas <sup>10</sup>, Marco Dorta <sup>11</sup> y Pedro Tarquis Rodríguez <sup>12</sup>, mientras que la cronología de las sucesivas fases de la edificación puede seguirse en detalle a través del «Diario» de Isidoro Romero y Ceballos <sup>13</sup>. Remitimos al lector a sus respectivas obras, ya que tratar aquí el tema extensamente nos desviaría del propósito que hemos acometido. No obstante, no dejaremos de ofrecer una síntesis muy escueta de la historia de esta edificación, la más importante y significativa de la ciudad durante mucho tiempo.

Una vez iniciadas, las obras cobraron gran impulso y rapidez.

<sup>7</sup> Id., 6-VI-1781.

<sup>8</sup> A. MILLARES, «Anales», 7-I-1781, t. VI, f. 129.

<sup>9</sup> ISIDORO ROMERO CEBALLOS: «Viajes y sucesos en Canaria desde 1760 hasta 1814», manuscrito en el Archivo del Museo Canario, t. I, f. 83.

<sup>10</sup> «Piraterías...», t. III, p. 307-343.

<sup>11</sup> «Planos y dibujos del Archivo de la Catedral de Las Palmas». Las Palmas de Gran Canaria, 1964.

<sup>12</sup> *Ob. cit.*, apartado sobre el arquitecto Diego Nicolás Eduardo, p. 446-467.

<sup>13</sup> Manuscrito citado, conocido como el «Diario» de Romero y Ceballos. El autor detalla la respectiva terminación de los elementos más importantes del templo en el período de tiempo recogido por su pluma.

Había que edificar una superficie aproximada a la hasta entonces construida. A finales del verano de 1785 se abrieron los cimientos del crucero<sup>14</sup>. En 1792 se cerró la bóveda de la nueva capilla mayor y dos años después, todas las bóvedas restantes. En el transcurso de las obras se había producido una víctima. En una mañana del mes de mayo de 1791 un obrero cayó desde lo más alto de la obra catedralicia, quedando muy malherido y falleciendo en la tarde del mismo día: un muerto anónimo en un empeño arquitectónico de gran magnitud. Hacia 1795 se hallaba concluida toda la parte del crucero y la cabecera y Eduardo se impuso a la realización del cimborrio, el cual no pudo ver terminado antes de morir, en enero de 1798.

Eduardo dibujó también la fachada posterior de la catedral, que se hizo siguiendo su elegante diseño neoclásico. Al finalizar el siglo, la cabecera y el respaldo de la basílica estaban prácticamente terminados. En 1798 se había colocado en ese frontis de la Plaza del Pilar Nuevo la lápida de mármol que representa a Santa Ana con la Virgen niña, obra de Luján Pérez en colaboración con el cantero Manuel Angulo.

En el primer año del siglo XIX se derribaron muro y testeros de la antigua capilla mayor, pared que había cerrado la media iglesia en 1570. De esta forma, quedaron unidas las dos partes, antigua y nueva del templo. La víspera del día de Corpus de 1805 se bendijo la capilla mayor de la catedral. Después de la muerte de Eduardo se encargó de las obras el maestro Luján Pérez, que en 1804 fue nombrado director y sobrestante de aquéllas.

Luján siguió las líneas marcadas por los planos de Eduardo. Diseñó una fachada neoclásica (1809), de acuerdo, según afirmó, con lo proyectado por su fallecido maestro; fachada que posteriormente conoció algunas variaciones en su dilatado período de edificación. También proyectó Luján el nuevo coro, que ocupó una superficie un tercio mayor que el antiguo. De estilo, igualmente, neoclásico, se construyó en 1806. En este mismo año se cimentó la torre septentrional, la cual se concluyó hacia 1821. Cuando, en 1815, murió el gran escultor y arquitecto estaba casi terminada esta torre del norte yalzada gran parte del primer cuerpo de la fachada. Poco más o menos, así

---

<sup>14</sup> Como hemos indicado, al respecto nos atenemos a las fechas señaladas por Romero y Ceballos en su *Diario*.

se hallaba la construcción en 1821, cuando las obras fueron interrumpidas durante largo tiempo.

Intervinieron en esta etapa neoclásica de la catedral tres de las más relevantes figuras de la historia del arte en Canarias: Diego Nicolás Eduardo, que proyectó y dirigió las obras de la nueva parte del templo; Luján Pérez, que le sucedió en esta misión y, al propio tiempo, contribuyó de manera importante al ornato de la basílica con las dieciséis esculturas de los apóstoles y evangelistas que rodean el interior del cimborrio, así como con el bajorrelieve citado de Santa Ana y con hermosas imágenes, entre las que destacan el Cristo de la Sala Capitular, la Virgen Dolorosa y Nuestra Señora de la Antigua; y el artista Juan de Miranda, que pintó dos grandes lienzos de la Inmaculada y de San Sebastián, que cuelgan en los testeros del templo.

Otra antigua aspiración realizada en esta época, justamente en tiempos del obispo Servera, fue la erección del Seminario de Canarias, oportunidad que ahora se planteó tras la expulsión de la Compañía de Jesús y la posibilidad de aprovechar para tal finalidad el edificio que había sido colegio de los jesuitas, en la calle Doctor Chil. Desde antes de la mitad del siglo se había otorgado una real cédula autorizando su creación. En 1767 el cabildo eclesiástico consideró la utilización, si la Corona lo permitía, del antiguo colegio para local del futuro Seminario <sup>15</sup> y en noviembre de 1773 una real provisión aprobó los fondos para dicho centro <sup>16</sup> que se ubicaría en el solicitado local, en donde se estableció e inició sus clases en el año 1777 <sup>17</sup>.

## NUEVO HOSPITAL DE SAN MARTIN

Particular iniciativa del obispo Servera fue la construcción de un nuevo hospital que reemplazara al antiguo de San Martín, cuyo viejo edificio carecía de las elementales condiciones para albergar a los enfermos. En 1773 se concibió el proyecto del nuevo, que se edificó conforme a los planos confeccionados por el ingeniero Antonio Lorenzo de la Rocha. En 1775 se puso la primera piedra y cinco años más

<sup>15</sup> E.A.C., 27 - IV - 1767.

<sup>16</sup> E.A.C., 16 - IX - 1774.

<sup>17</sup> Para la historia del Seminario vid. JOSE ANTONIO INFANTES FLORIDO: «Un Seminario de su siglo, entre la Inquisición y las Luces», Las Palmas, 1977.



tarde fueron trasladados los enfermos<sup>18</sup> al nuevo centro asistencial<sup>19</sup>. Para hospital se construyó un edificio verdaderamente monumental, si tenemos en cuenta lo que era la ciudad de entonces: una amplia construcción, con una extensa fachada de severas líneas y profusa utilización ornamental de la cantería, y varios patios interiores. Formó un complejo al que se añadió una casa-hospicio —asilo destinado a acoger niños, ancianos, enfermos, inválidos e incluso mujeres para la reeducación— y un camposanto. El hospicio se concluyó y comenzó a prestar sus servicios por el año 1793<sup>20</sup>.

En otro terreno, el educativo, Servera promovió la creación de dos escuelas públicas de primeras letras —una en Vegueta y otra en Triana—, una academia de Moral para el clero y una academia de Dibujo, que luego patrocinó la Económica y que fue dirigida por Diego Nicolás Eduardo.

## LA ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS

Pero, acaso, la institución más relevante impulsada por este prelado fue la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, fundada en febrero de 1776, que fue la primera de su género que se creó en el Archipiélago y la décima de las constituidas en todo el país.

La Económica grancanaria fue centro de importancia en la ciudad y en la isla durante diversas épocas, tanto en el corto período de florecimiento e influencia social de estas entidades a fines del XVIII, como en la segunda mitad del siglo pasado, cuando promovió numerosas iniciativas beneficiosas para el desarrollo y porvenir de Gran Canaria.

El marco histórico en el que surgió la Económica de Las Palmas fue, fundamentalmente, el propio de las del resto del país. En España las Sociedades Económicas nacieron dentro del movimiento *ilustrado*, que en la segunda mitad del siglo refleja en este país las corrientes desarrolladas en Europa. En varios países existían ya importantes sociedades de este género, como las de París, Zurich o Berlín, modelo

<sup>18</sup> Romero y Ceballos, *Diario*, I, f. 78 v.

<sup>19</sup> Para la historia de este centro vid. Juan BOSCH MILLARES: «*El Hospital de San Martín*». Las Palmas de Gran Canaria, 1940.

<sup>20</sup> Cabildo de menestrales de 29-I-1793, en E.A.M., f. 139 v.

que siguieron posteriormente las españolas. Observa Gonzalo Anés que en España se daban entonces «*las condiciones para la colaboración de nobles, eclesiásticos, burgueses, campesinos y trabajadores de las ciudades, en el intento de intensificar la producción y de conseguir una cierta liberalización*»<sup>21</sup>. Sobre esta base social una activa minoría ilustrada difundía las ideas del Siglo de las Luces a través de las reuniones y de las tertulias científicas y literarias, de las que, como antes señalamos, hubo buenos ejemplos en este Archipiélago. De las tertulias nacieron instituciones del saber, como la Academia de Medicina de Madrid o la Real Academia de Ciencias de Barcelona. De la tertulia de Azcoitia, iniciada en 1748, surgió la primera sociedad económica española: la Sociedad Vascongada de Amigos del País, cuya solicitud de reconocimiento oficial se hizo en julio de 1763 y que fue aprobada en agosto de 1765. La Sociedad Vascongada fue modelo de las que se crearon posteriormente, que tomaron impulso a raíz de editarse en 1744 el «*Discurso sobre el fomento de la industria popular*», en el que Campomanes exhortaba a promover la agricultura y la cría de ganados, la mejora de la enseñanza, de la industria, de las artes, los oficios y el comercio.

El «*Discurso*» se difundió por todo el país y fue un incentivo para la constitución de numerosas Sociedades Económicas. En quince años, entre 1775 y 1790 —que fueron sus años de apogeo y florecimiento— se fundaron y fueron autorizadas unas ochenta y cinco. Su fundación —citamos de nuevo a G. Anés— «se vio favorecida por las fuerzas productivas en acción»<sup>22</sup> dentro del auge económico que se produjo en la segunda mitad del XVIII, si bien no fue la burguesía la impulsora de las Sociedades. Entre sus promotores figuran generalmente miembros del clero y de la nobleza. Al propio tiempo, el Gobierno de Carlos III, era orientado en este sentido por los ilustrados.

De hecho las Sociedades Económicas siguieron el mismo derrotero que tuvo la Ilustración en España. A partir de 1790 fueron ya pocas las que se fundaron. Prácticamente sólo tuvieron vida, con las características y finalidades con las que se crearon, hasta el comienzo de la guerra española de la Independencia. Muchas pervivieron y tuvieron notable actividad durante el siglo XIX y también en dicho siglo

---

<sup>21</sup> GONZALO ANÉS: «*Economía e Ilustración en la España del siglo XVIII*», Barcelona, 1969, p. 22.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 25.



Casa que habitó el historiador Viera y Clavijo, en la Plaza de Santa Ana. (Foto del autor).



El Guiniguada a su entrada en Las Palmas, escoltado por los rixos de San Nicolás, San Roque y San Juan. (Foto del autor).

20

Perspectiva de los rixos y el barrio de Vagueta. (Foto del autor).



se fundaron otras nuevas, pero ya con unas características bien distintas de las iniciales. Algunas Económicas del dieciocho, como la de Madrid y la de Las Palmas, han llegado, silenciosamente, hasta nuestros días.

La Sociedad Vascongada había sido autorizada en 1765. Pasaron bastantes años hasta que se fundó una segunda, la de Tudela en 1773, aunque fue aprobada mucho más tarde: en 1778. Siguió la de Baeza (1774) y luego, a partir de 1775, las de Sevilla, Madrid, Granada, Cantabria, Vera, Zaragoza, Las Palmas, que hizo la décima de las fundadas. Su fecha de creación se sitúa el 4 de febrero de 1776 y sus estatutos fueron aprobados el 11 de diciembre de 1777. Posteriores, con poca diferencia de tiempo, a la de Las Palmas, fueron la de San Sebastián de la Gomera y la de La Laguna.

La Económica grancanaria fue fundada por el obispo Servera. En mayo de 1776 se concedió autorización real para su creación<sup>23</sup> y tras diversas convocatorias del prelado se constituyó su primera junta rectora en la que se integraban miembros del clero, nobleza, municipales y militares. Desde 1790 fue el historiador Viera y Clavijo director de la Económica, que tuvo su local en las Casas Consistoriales. Guiada por un ilustrado como Viera, tuvo en el siglo XVIII actuaciones que favorecieron el desenvolvimiento material y cultural de Gran Canaria. Entre otras, la Económica promovió la iniciativa de traer la primera imprenta que se estableció en Las Palmas. Esta idea se planteó a raíz de que Viera y Clavijo fuera elegido director. En 1794 se recibieron la prensa y el martillo que habían sido encargados en Cádiz y, años después, los caracteres tipográficos encargados en Barcelona; el primer taller comenzó a funcionar coincidiendo con el inicio del siglo XIX de la mano del tipógrafo Díaz Machado y con el patrocinio e impulso de la Sociedad<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, 21-V-1776, f. 107 v.

<sup>24</sup> AGUSTIN MILLARES CARLO: «Los primeros tiempos de la imprenta en Las Palmas», revista «El Museo Canario», septiembre-diciembre 1934, p. 49-55; ANTONIO VIZCAYA CARPENTER: «Tipografía Canaria», Santa Cruz de Tenerife, 1964, p. LXV-LXVI.

## REFORMAS URBANAS

El reformismo borbónico tuvo su eco en Las Palmas con la eficaz gestión de los corregidores Eguiluz y Cano, cuyos respectivos mandatos —entre 1781 y 1793— protagonizan una fase de realizaciones de relativa importancia, en el momento en el que la población de la ciudad se situaba sobre los diez mil habitantes. Tras su llegada en la primavera de 1781<sup>25</sup>, José Eguiluz desempeñó una notable diligencia en pro del equipamiento y adecentamiento de esta urbe. Positivas realizaciones durante su gestión fueron la reedificación de la carnicería, comenzada en ese mismo año; la construcción de un nuevo mesón en el Puerto de la Luz<sup>26</sup>, en donde fueron instalados también un almacén y un aljibe; la urbanización del llamado Paseo de la Mar, en el litoral del barrio de Vegueta, que discurría desde la carnicería hasta el fortín de Santa Isabel, siguiendo desde allí a las portadas de los Reyes y de San José<sup>27</sup>, paseo que se equipó con poyos de trecho en trecho; construcción de la nueva portada de Triana en sustitución de la antigua, cuya cantería se hallaba muy erosionada<sup>28</sup>; construcción de una dependencia para mercado en la plazuela de la Cruz Verde, que incluía lonjas de pescadería<sup>29</sup>, y restauración y adecentamiento de los salones consistoriales.

En el período en el que ocupó su cargo en Las Palmas se avivó<sup>30</sup> la vieja idea de la conducción de aguas para el abastecimiento de la

<sup>25</sup> Llegó el 26-III-1781, según ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, I, f. 82.

<sup>26</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, I, f. 96.

<sup>27</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 1.634.

<sup>28</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, f. 117.

<sup>29</sup> *Ibid.*, f. 119 v. y 166 v. Muchos años después Domingo J. Navarro lo describió como un «estrambótico edificio que se apoyaba en la muralla del barranco: era la recoba, única plaza de mercado de la población. Se componía de dos pisos; uno bajo con cinco cuartos, sin ventilación, destinados a la venta del pescado salpreso, cuya salmuera corrompida corría a la calle y exhalaba un olor insoportable». El piso alto «se componía de dos cortos departamentos: uno interior techado y cerrado por una reja, donde se vendía pan y gofio; el otro, al aire libre, era un pasillo en el que cada revendedora tenía un sitio señalado con unas cañas que sostenían por techo un fragmento de estera; allí se vendían papas, batatas, calabazas, rábanos y lechugas, algunas legumbres y frutas» (*Memorias de un noventón*, 1.<sup>a</sup> ed., Las Palmas, s.a., p. 14).

<sup>30</sup> Vid. Acuerdo del Ayuntamiento de Las Palmas de 13-VIII-1785, en C.D.H.C., t. X, 8, Legado Millares, A.M.C. En tal histórica sesión, en la que se planteó la iniciativa de construir un muelle, se expuso también la posibilidad de aprovechar el arbitrio del uno por ciento a la entrada de mercancías «para coadyuvar a la obra del acueducto de aguas para el abasto del Pueblo que este Ayuntamiento tiene representado al Concejo por falta de arbitrios para ello».

ciudad desde los manantiales del Guiniguada, para lo cual el Cabildo eclesiástico ofreció mil pesos al corregidor<sup>31</sup>. Con tal finalidad, en 1786 se otorgó una Real Cédula concediendo mil pesos del sobrante de propios del Municipio para contribuir al coste de la canalización; el obispo ofreció dos mil pesos, al tiempo que prometieron su cooperación económica varios vecinos y el Tribunal de la Inquisición<sup>32</sup>. Como veremos, la canalización se llevó a efecto años más tarde.

## EL PROYECTO DE MUELLE DE LAS PALMAS

Durante el mandato de Eguiluz se planteó una iniciativa que encerraba gran importancia para la ciudad: la construcción de un muelle en el litoral de Las Palmas. Hasta entonces, ésta nunca había tenido un dique o muelle de atraque y los barcos tenían que practicar sus operaciones en la bahía de la Isleta, en la caleta de San Telmo o en algún otro punto de la costa, con los riesgos, incomodidades y limitaciones que ello suponía. En el orden económico esta situación significaba un grave inconveniente para el comercio y las pesquerías. En la sesión municipal del 13 de agosto de 1785<sup>33</sup>, que presidió Eguiluz, el síndico personero del Ayuntamiento, don Pedro Russell, solicitó de aquél que se sirviera pedir al Rey que el impuesto del uno por ciento que se pagaba en Gran Canaria a la entrada de mercancías se destinara *«a la construcción de un pequeño muelle en la caleta de San Sebastián de esta ciudad para el cómodo embarco y desembarco que por defecto del muelle se hace siempre con incomodidad y peligro como repetidas veces se ha experimentado con pérdida de muchas vidas...»*.

Los medios para la financiación del futuro muelle podrían provenir, según la exposición de Russell, de una tasa impositiva particular de Gran Canaria, en donde *«se sufre la carga de un impuesto de uno por ciento que se exige en la Real Aduana sobre todos los géneros que introducidos de fuera de la Provincia han pagado los seis por ciento del derecho Real, y el uno por ciento provincial destinado a fortificaciones, a que se añade el entrarlos en esta isla después de*

<sup>31</sup> E.A.C., 25 - X - 1785.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> C.D.H.C., t. X, 8, legado Millares, A.M.C.

*satisfacer en otra a su primera entrada los referidos siete por ciento ese otro uno municipal único y privativo de esta Isla... el cual impuesto particular fue arbitrio de este Ayuntamiento para paga de un donativo gracioso a S. M. de catorce mil ducados... y que corría el arbitrio hasta el año de cuarenta y dos inclusive, en cuyo tiempo podría la ciudad recurrir a S. M. para que cesase en el impuesto o se aplicase a otros destinos...». En sus planteamientos, Russell insistía en la necesidad del muelle, para evitar las continuas desgracias que se experimentaban «de hombres, averías y pérdidas de géneros, cuando todo se podría evitar con la mayor facilidad».*

La iniciativa para construir el muelle de Las Palmas no fue una de esas muchas que quedan en el olvido, aunque las vicisitudes que atravesó la realización de esta obra en el transcurso del siglo siguiente lo convirtieron en un proyecto inacabable y, finalmente, inútil por su emplazamiento y por la construcción del puerto de la Luz. Por R. O. el ingeniero militar Rafael Clavijo fue encargado de confeccionar el proyecto técnico<sup>34</sup>, para lo cual se desplazó a Las Palmas, y en 1788 aparecía tomando medidas y datos para la elaboración de tal cometido<sup>35</sup>. El corregidor Eguiluz escribía<sup>36</sup>, en el mes de mayo de ese mismo año, una carta al ministro Floridablanca con la finalidad de obtener apoyo a tal pretensión. No faltó en ese momento quien acreditara una más acertada visión del proyecto; en efecto, don Domingo de Nava, tinerfeño, capitán de la Armada, expuso entonces la opinión de que sería más adecuada y con más futuro la construcción del muelle en la bahía de la Luz. Con posterioridad, Clavijo redactó el proyecto y su emplazamiento en la caleta de San Telmo, fijando su presupuesto en veintidós mil pesos<sup>37</sup>.

En 1788, pues, se movió activamente el proyecto de muelle y a finales de aquél por R. O. de 29 de noviembre, el Rey accedió a la propuesta «sobre la construcción de un muelle que al mismo tiempo que restablezca el comercio de esa Isla con la Península y las Potencias extranjeras favorezca la pesca del gremio de mareantes en la Costa de

<sup>34</sup> «Extracto de actas del Municipio de Las Palmas», por don Isidoro Romero y Ceballos, regidor perpetuo, comprende desde el 13 de diciembre de 1787 hasta el 14 de febrero de 1793; Mss. en el Archivo del Museo Canario (en adelante E.A.M.). Vid. Cabildo 24-IV-1788, f. 16 v. y 17.

<sup>35</sup> *Ibid.*; también, MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, 6-V-1788.

<sup>36</sup> E.A.M., Cabildo 27-V-1788, f. 20-21.

<sup>37</sup> MILLARES TORRES: «*Anales*», t. VI.



*Africa y evite los naufragios, averías y desgracias que suelen acontecer. No tendrá inconveniente Su Magestad en que se destine a tan útil obra el rendimiento que ha dado el impuesto del uno por ciento en los frutos a su entrada y salida que V. S. manifiesta haberse recaudado indebidamente desde el año de quarenta y dos, y se conserva depositado en esa Aduana con cuenta separada; ni tampoco hallará en la consi-nación de este arbitrio para cubrir el total coste de ella»<sup>38</sup>.*

Mas, a pesar de la autorización real hubo oposición al proyecto por parte de la primera autoridad militar y política del mismo Archipiélago, que entonces desempeñaba el marqués de Branciforte: en 1789 el comandante general de Canarias, que tres años antes había exteriorizado una postura desfavorable a la utilización de los fondos del mencionado arbitrio para la construcción del muelle, escribió a Madrid aconsejando que no se realizara esta obra por considerarla inútil<sup>39</sup>. Alegaba Branciforte que no había riesgos en los desembarcos en Las Palmas y que dado que la ciudad no desarrollaba ningún comercio no precisaba de un muelle; igualmente, el marqués se oponía a la autorizada utilización de tales arbitrios para financiar la construcción.

Aun con la oposición de Branciforte, la idea se sostuvo. Clavijo presentó en 1789 su proyecto técnico, que preveía un plazo de construcción de tres años para un muelle sobre el marisco de San Telmo, obra que suponía la desaparición del castillete de Santa Ana<sup>40</sup>; el presupuesto se cifraba en 577.687 reales vellón.

Al año siguiente el ministro de Hacienda se dirigió al Ayuntamiento de Las Palmas para que expusiera con claridad y justificara la necesidad de la obra<sup>41</sup>. Con oficios y comunicaciones diversos la obra fue dilatando su comienzo hasta llegarse al período de confrontaciones exteriores y conflictos internos por los que pasó España a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, con la paralización de iniciativas públicas. A finales de la primera década del XIX la Suprema Junta Central Gubernativa dictó una R. O. —dada en el Alcázar de Sevilla el 13 - VII - 1809<sup>42</sup>— concediendo al Ayuntamiento de Las Palmas autorización para construir un muelle a sus expensas. En tal

<sup>38</sup> C.D.H.C., t. X, 8.

<sup>39</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, 4 - V - 1789, f. 183.

<sup>40</sup> *Ibid.*, t. VI, 23 - V - 1789, f. 183; E.A.M., 12 - VI - 1789, f. 63.

<sup>41</sup> *Ibid.*, t. VI, 6 - VII - 1790, f. 188 v.

<sup>42</sup> *Ibid.*, t. VII, 3 - VIII - 1809, f. 52.

disposición se fundamentaba la concesión en un doble orden de motivos: por una parte, contribuir al fomento de la navegación, industria y comercio de las Islas Canarias y, por la otra, dar una prueba «a los naturales de los gratos que les han sido en todo tiempo, y sobre todo en aquellas circunstancias de guerra contra el invasor francés, los esfuerzos que en la isla se han hecho para organizar y avituallar nuevas tropas que, unidas a las peninsulares, defendieran los sagrados derechos del Rey y la Religión».

Evidentemente, el centralismo más estricto, no sólo político, sino administrativo y económico, se ejercía por la metrópoli desde cotas muy altas. Por supuesto, la autorización se planteaba como una contrapartida al envío y participación de contingentes isleños en la guerra contra las fuerzas napoleónicas.

Al fin, en 1811, se colocó la primera piedra del muelle de San Telmo<sup>43</sup>, encargándose la dirección de la obra a Rafael Clavijo. Claro que este fue solamente el comienzo de una empresa inacabable que durante la centuria conocería variados avatares y numerosas interrupciones determinadas por el error en la elección del emplazamiento —en donde bate el mar con bravura en distintos meses del año—, por las deficiencias técnicas del proyecto y por la carencia de medios.

## EL ABASTECIMIENTO DE AGUA: LA FUENTE DE MORALES

A Eguluz sucedió Vicente Cano en el cargo de corregidor de Gran Canaria, en cuyo desempeño (1787 - 1793) se intensificaron las obras públicas municipales y las reformas urbanas. Las realizaciones llevadas a cabo durante el mandato de este edil aparecen cabalmente documentadas en una certificación municipal sobre «Mejoras hechas en Las Palmas por el corregidor don Vicente Cano» (1792)<sup>44</sup>, así como en el extracto de las actas municipales ya citado, verificado para ese período por el regidor Isidoro Romero y Ceballos.

La gestión de Cano se centró, fundamentalmente, en el abastecimiento de agua a la ciudad y en el empedrado de calles y alcantari-

<sup>43</sup> La puso el duque del Parque, comandante general de Canarias, que por entonces residía en Gran Canaria por haberse desarrollado en Santa Cruz de Tenerife la epidemia de fiebre amarilla.

<sup>44</sup> En C.D.H.C., t. I, 2.

llado. La conducción del agua de la fuente natural de Morales —situada en el cauce del Guiniguada, a la altura del Almatriche (hoy todavía pueden verse varios restos de los pilares que allí se construyeron)— significó sin duda un hecho de suma importancia para la vida de la ciudad. La referida Información recuerda las dificultades que esta obra entrañaba, tanto «*por ser necesario acopiar a lo menos diez y seis mil pesos, como por lo áspero y escabroso de los terrenos de más de legua y media de longitud por los cuales se había de dirigir el acueducto*». «*Pero el actual corregidor don Vicente Cano —prosigue el informe—, atropellando dificultades se empeñó en llevar adelante el proyecto de conducción, empezando a dar principio a la construcción de arcaduces por oficiales que vinieron de fuera de la Isla, por carecerse en ella de esta industria, la que se concluyó saliendo cada caño a cuatro cuartos y medio...*». En efecto, las cañerías se construyeron en una fábrica expresamente dispuesta para ello <sup>45</sup> y el corregidor hizo económicamente viable la empresa. El sacrificado empeño se vio compensado por la generosidad del naciente: en las excavaciones que se hicieron en torno a la boca del manantial se comprobó que, por fortuna, brotaba un caudal mayor que el hasta entonces apreciado <sup>46</sup>.

Además de las dificultades apuntadas, el heredamiento de aguas de la ciudad puso obstáculos a la nueva conducción, pero sus alegaciones no fueron escuchadas por el Ayuntamiento, ni por la Real Audiencia. En la primavera de 1792 la conducción había sido enteramente instalada y se habían comprobado la firmeza y la solidez de la obra <sup>47</sup>. En el verano de ese año llegó el agua a la ciudad conducida desde la fuente de Morales, corriendo el día 25 de agosto por todos los pilares de Las Palmas. El acontecimiento, que coincidió con la conmemoración del día de la reina de España, se celebró con salvas de los castillos y enramado de los pilares, haciéndose cada salva al tiempo que empezaba a correr el agua de cada pilar <sup>48</sup>. La fuente de Morales abasteció de agua a la ciudad de los finales del siglo XVIII y del XIX, contribuyendo todavía al suministro público en el siglo actual.

Completando la obra de traída de aguas, durante este período se

<sup>45</sup> E.A.M., 22-VIII-1788, f. 27-27 v., y 23-II-1790, f. 82.

<sup>46</sup> Ibid., Cab. 1-IX-1791, f. 116.

<sup>47</sup> Ibid., Cab. 1-VI-1792, f. 128.

<sup>48</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 7-7 v.

instalaron nuevos pilares para el abastecimiento público y se restauraron varios de los hasta la fecha existentes: el pilar de la Plaza de Santa Ana, el pilar de Triana y el llamado Pilar Nuevo. De éstos, fue suprimido el de Santa Ana y reconstruido el de Triana. Los nuevos fueron el pilar del Perro, el de San Telmo, el de San Bernardo, el de la plaza de Santo Domingo y el de la plazuela del Espíritu Santo.

Próximo al convento de Santa Clara se construyó el pilar del Perro<sup>49</sup>, cuya obra fue concluida en 1791<sup>50</sup>. Al final del paseo de San Telmo, cercano al castillo de Santa Ana y a la portada y nueva alameda de Triana, se construyó una «hermosa y grande fuente»<sup>51</sup>, terminada también en el mismo año y realizada a expensas de la caja del Gremio de Mareantes de San Telmo<sup>52</sup>; se instaló en aquel sitio con el objeto de servir a las aguadas de los mareantes y, además, al riego de los árboles plantados en aquella plazuela. También en 1791 se reedificó el viejo pilar de Triana<sup>53</sup>. En 1788 el Ayuntamiento había acordado su reparación<sup>54</sup>, pero tres años después se tomó la decisión de hacerlo de nuevo, desplazando ligeramente su anterior emplazamiento<sup>55</sup>; este pilar se hallaba en la Calle Mayor a la altura del desaparecido callejón del Artillero, que se había abierto por aquellas fechas<sup>56</sup>. Otro pilar de nueva instalación fue el que se ubicó en la plaza de Santo Domingo en 1792<sup>57</sup>, al igual que el establecido en la plaza de San Bernardo<sup>58</sup> en el mismo año. Este último fue cambiado de sitio dos años más tarde, con motivo de la parcial reconstrucción del convento de aquel nombre, cuyo frontis y parte de las celdas de las monjas habían sido arruinados por un incendio que se produjo años atrás; el pilar se colocó junto al nuevo frontis del convento, a cuyas expensas se había hecho<sup>59</sup>.

Por último fue suprimido el pilar de la Plaza de Santa Ana, el

<sup>49</sup> E.A.M., Cab. 2 - XII - 1790, f. 101 v.

<sup>50</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 2.

<sup>51</sup> Vid. certificación citada.

<sup>52</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 6.

<sup>53</sup> *Ibid.*, II, f. 5.

<sup>54</sup> E.A.M., Cab. 5 - III - 1788, f. 10 v. - 11; 12 - III - 1788, f. 11 v.; 27 - VII - 1788, f. 24 v.

<sup>55</sup> E.A.M., Cab. 1 - IV - 1791.

<sup>56</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 3 - 3 v.

<sup>57</sup> *Ibid.*, II, f. 6 v.

<sup>58</sup> *Ibid.*, II, f. 6 v.

<sup>59</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 15.

más antiguo de la ciudad, y en su lugar se instaló el de la plazuela del Espíritu Santo. En 1791, a propuesta del corregidor, el Cabildo acordó trasladar el pilar de la Plaza Mayor a la del Espíritu Santo<sup>60</sup>. Puede que esta iniciativa se correspondiese con los proyectos de reforma de la plaza principal, planteados tiempo después. Un año antes, cuando menos, funcionaba el pilar de Santa Ana, como también el Pilar Nuevo<sup>61</sup>; al respecto no es acertada la información sobre un supuesto traslado del pilar de Santa Ana a la plaza del Pilar Nuevo. Tampoco podemos verificar con absoluta firmeza si se llevó a cabo el proyecto municipal de trasladarlo a la plazuela del Espíritu Santo. Sobre el particular, Romero y Ceballos nos dice que el día 12 de agosto de 1792 se concluyó y estrenó el pilar de la plazuela del Espíritu Santo, afirmando a continuación que se construyó en lugar del que había en el centro de la plaza mayor<sup>62</sup>.

## EMPEDRADO DE CALLES

El otro tema de relevancia para la ciudad acometido por Cano fue el empedrado de calles y plazas y el alcantarillado. Por entonces las calles se hallaban «las más de ellas empantanadas con aguas corrompidas a causa que corriendo éstas, según costumbre, por ellas a regar los muchos jardines o huertos que tiene esta vecindad, se esparcían a discreción, formando lodazales, que sirviendo de revolcadero a los cerdos, que igualmente ha prohibido (el corregidor) anden por las calles, inutilizaban sus humedades las habitaciones, en particular bajas, y corrompían los cimientos, produciendo infinidad de mosquitos y demás insectos molestos, y sobre todo exalaban vapores nada saludables...»<sup>63</sup>.

Los expedientes y el plan para el empedrado de las calles se confeccionaron en 1788<sup>64</sup>. Se acordó por el Ayuntamiento que los vecinos contribuyeran en su parte correspondiente, excepto los pobres «de solemnidad»<sup>65</sup>.

<sup>60</sup> E.A.M., Cab., 19 - VIII - 1791, f. 115 v. - 116.

<sup>61</sup> E.A.M., Cab. 6 - IX - 1790, f. 97 v.

<sup>62</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 7.

<sup>63</sup> «Mejoras hechas en Las Palmas por el corregidor don Vicente Cano».

<sup>64</sup> E.A.M., f. 11, 11 v. y 18.

<sup>65</sup> E.A.M., Cab. 29 - IV - 1790, f. 87.

Para realizar esta obra hubo, también, que fabricar aquí los utensilios para la construcción. A tal efecto se fabricaron cien picos<sup>66</sup> y la obra se inició en octubre de 1790<sup>67</sup>, siendo concluida en el año siguiente<sup>68</sup>. Para llevarla a cabo el corregidor había adelantado más de doscientos pesos de su peculio particular<sup>69</sup>. Además del empedrado, en varias calles se hicieron canales de cantería que discurrían por su centro, conduciendo el agua para el riego de las huertas y depósitos del servicio de las casas, para lo cual enlazaban con cada una de éstas mediante canales subterráneos<sup>70</sup>.

La instalación del alcantarillado se inició durante el mandato del corregidor Eguiluz, abriéndose algunas cloacas subterráneas que canalizaran el vertido de las aguas residuales<sup>71</sup>. Alcantarillas de larga distancia llevaban las aguas negras hasta el mar o hasta el cauce del barranco. En tiempos del corregidor Cano se prosiguió esta obra de saneamiento<sup>72</sup>, que eliminó los vertederos en las calles<sup>73</sup>.

Por otra parte, en 1791 se abrieron dos nuevas calles que enlazaron la de Triana con la Marina. La finalidad de su apertura radicó en proporcionar salidas al mar a la calle de Triana, que había resultado inundada con motivo de los temporales habidos en 1788 y 1791 (25 de marzo)<sup>74</sup>. Por no tener más que una alcantarilla, el barrio, y sobre todo la Calle Mayor, quedaban anegados con frecuencia, puesto que el agua no tenía salida hacia el mar<sup>75</sup>. Las dos nuevas y muy cortas calles fueron las denominadas Munguía y Artillero, esta última desaparecida en la actualidad. Para abrir la primera se tuvo que demoler

<sup>66</sup> E.A.M., Cab. 2-V-1790, f. 88.

<sup>67</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, I, f. 189.

<sup>68</sup> *Ibid.*, II, f. 3 v.

<sup>69</sup> E.A.M., Cab. 21-X-1791.

<sup>70</sup> «Mejoras hechas en Las Palmas...».

<sup>71</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, I, f. 148 v.

<sup>72</sup> E.A.M., Cab. 29-IV-1790, f. 87 v.; ROMERO Y CEBALLOS, *Diario* II, f. 2.

<sup>73</sup> «Mejoras hechas en Las Palmas...».

<sup>74</sup> A las 2.45 de la tarde del 25 de marzo de 1791 cayó sobre la ciudad una tromba de agua durante media hora, inundando calles y casas de Triana, el Terrero y San Nicolás (ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 2 v.-3).

<sup>75</sup> El barrio de Triana y en particular su calle principal padecían con frecuencia inundaciones en los casos de aluviones por carencia de salidas para las aguas y por el «mayor descuelgo de las tierras, que antes estaban pobladas de arbustos» («Mejoras hechas en Las Palmas...»). El corregidor Cano demostró su celo socorriendo a los vecinos de Triana «metiéndose en las aguas a más de la cintura».

una casa <sup>76</sup> que estaba junto al caño que llamaban de Munguja <sup>77</sup>. La otra, paralela y próxima a la del Clavel, se hizo simplemente con el derribo de unas tapias de un solar propiedad del Cabildo eclesiástico <sup>78</sup>; esta calle iba del pilar de Triana a la Marina <sup>79</sup> y con posterioridad tuvo el nombre citado de Artillero.

Además, se concibió y urbanizó el Paseo de San Telmo, que bordeaba el litoral del barrio de Triana desde la desembocadura del Guiniguada hasta la playa y caleta de aquel nombre <sup>80</sup>. A su final se emplazó el mencionado pilar de San Telmo, próximo a la nueva alameda situada junto a la portada de Triana. Esta alameda ocupó los solares de la antigua ermita de San Sebastián —derruida por aquel tiempo— y de su camposanto <sup>81</sup>; para su ornamentación se plantaron tarajales y el corregidor hizo colocar allí canapés de cantería azul, teniendo presente que esta era la entrada principal de la ciudad. Este fue el precedente del futuro parque de Cervantes y luego de San Telmo.

Se arregló, también, el Paseo de San José <sup>82</sup> y se empedró la calle real del Castillo o subida de San Nicolás, que fue protegida con un parapeto o muro corrido a lo largo de su trayecto <sup>83</sup>.

Otras obras impulsadas por Cano fueron el saneamiento de la cárcel, la reconstrucción del puente, reparación de la carnicería y edificio del mercado, proyecto de hermosamiento de los riscos de San José plantando árboles y arbustos que evitaran las avalanchas de tierra y piedras y, en la Isleta, la construcción de un nuevo puesto para el atalayero <sup>84</sup>. En esta época se proyectó, asimismo, un mesón

<sup>76</sup> Propiedad del coronel don Pedro Westerling (E.A.M., Cab. 29 - III - 1791, f. 109).

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 3 - 3 v.

<sup>80</sup> «Mejoras hechas en Las Palmas...».

<sup>81</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 8.

<sup>82</sup> E.A.M., Cab. 22 - X - 1788, f. 30 v. 31 v. y 32; Cab. 23 - III - 1789, f. 55.

<sup>83</sup> La referida certificación incluye esta obra entre las realizaciones del período de Cano. No obstante, según el mismo Romero y Ceballos (*Diario*, II, f. 13), fue concluida en marzo de 1794 a expensas del obispo Tavira.

<sup>84</sup> Según Miguel Hermosilla, esta era la principal de las atalayas pertenecientes al Regimiento de Milicias: «La principal es la montaña más alta de la Isleta inmediata al Puerto de la Luz, y en quien todo el año se paga por los propios y arbitrios de la Isla, un atalayero para que aviste los barcos que entran en el Puerto, y que pasan a la vista de la Isla: corresponde o avista a todas las que hay en ella y está en el término de la 1.<sup>a</sup> Compañía del Regimiento citado» (mss. citado, f. 40). Sobre el proyecto, vid. E.A.M., f. 99 y 109.

para la ciudad, que carecía de un establecimiento de este género <sup>85</sup>.

Como corregidor de Gran Canaria se ocupó, por otro lado, del arreglo de los caminos de la isla, prestando principal atención a la comunicación de la Aldea de San Nicolás —principal comarca insular en la producción de cereales— y el noroeste grancanario, así como a los accesos a la ciudad de Las Palmas <sup>86</sup> y a la recomposición del camino desde ésta a Telde <sup>87</sup>. La mejora de los caminos había sido también preocupación de Eguiluz.

Añadamos que por este tiempo varios vecinos de entre los pudientes de la ciudad colocaron faroles para la iluminación nocturna de sus respectivas calles <sup>88</sup>. Y que en esta línea de ornato y reformas se proyectó el allanamiento y colocación de pretilas de cantería en la Plaza de Santa Ana, iniciativa que no recibió la entonces necesaria aprobación del regente de la Audiencia <sup>89</sup>, pero que, sin embargo, pudo llevarse a cabo, como veremos, diez años más tarde.

Habiendo concluido el corregidor Cano su gestión y regresado a la Península <sup>90</sup>, se completaron otras obras, entre ellas la calle o paseo —hasta entonces una vereda— que desde la plazuela de San Nicolás llevaba hasta el castillo de Mata y desde aquí hasta la alameda de la portada de Triana, vía que se hizo en 1794 <sup>91</sup>, y el paseo de San Lázaro, que conducía al hospital del mismo nombre y se arregló en el antes citado año <sup>92</sup>.

Si las reformas urbanas fueron notables —en términos relativos— para una ciudad que apenas contaba diez mil habitantes, el aspecto institucional no se olvidaba en algunos campos, como el de la enseñanza, aunque en este caso no se consiguieron frutos concretos. En 1790 (29 de mayo) el Ayuntamiento acordó pedir al Rey que el seminario se erigiera en Universidad, con cátedras de Leyes, Medicina

<sup>85</sup> E.A.M., Cab. 5 - XII - 1788, f. 36. En 1791 el Ayuntamiento encargó a Eduardo que levantara un plano con tal finalidad, pero éste se disculpó por su trabajo en la catedral. En el año siguiente se hizo el mismo encargo al arquitecto Bernardo Cabrera que, procedente de Cádiz había llegado a Las Palmas; este último confeccionó el correspondiente plano (MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, f. 196 v.).

<sup>86</sup> «Mejoras hechas en Las Palmas...».

<sup>87</sup> E.A.M., Cab. 18 - V - 1790, f. 90.

<sup>88</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, f. 161.

<sup>89</sup> E.A.M., Cabs. de 9 - III - 1792, f. 122, y 31 - III - 1792, f. 125 v.

<sup>90</sup> Embarcó el 29 de abril de 1793, según ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 10.

<sup>91</sup> *Ibid.*, II, f. 13.

<sup>92</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, f. 202 v.



y Cirugía, y Náutica y que la dotación de las mismas se hiciera de las rentas del propio seminario y de los propios de las restantes islas (para la de Náutica contribuiría la caja de mareantes de San Telmo)<sup>93</sup>. El tema fue objeto de otras sesiones municipales<sup>94</sup>, si bien la petición nunca llegó a prosperar y ha permanecido como un tema vivo y pendiente de desarrollo hasta los tiempos actuales.

Finalmente, hemos de recordar que en estos últimos decenios del XVIII se ejecutaron varias construcciones religiosas de segundo orden. Se levantaron de nueva planta la ermita de San José y la iglesia de San Agustín, se levantó un local para el colegio de San Marcial y se reformó el frontis del naciente del palacio episcopal<sup>95</sup>.

La iglesia de San Agustín antigua había sido demolida en 1781, en correspondencia con los deseos de los religiosos agustinos de levantar un nuevo templo<sup>96</sup>. Los cimientos de la nueva iglesia se abrieron en 1786<sup>97</sup> y el edificio se levantó conforme a los planos trazados por Diego Nicolás Eduardo<sup>98</sup>, aunque se hicieron modificaciones en la fachada obedeciendo a motivaciones de orden económico.

Los planos de la nueva iglesia de San José se atribuyen, igualmente, al arquitecto de la Catedral. La demolición de la pequeña ermita que allí existía se verificó en 1787<sup>99</sup> y el nuevo templo —que hoy se conserva, como también el de San Agustín— se bendijo en 1790<sup>100</sup>.

El colegio de San Marcial era una escuela para mozos de coro, para monaguillos, que se fundó en 1785 por iniciativa de Viera y Clavijo<sup>101</sup> y comenzó sus actividades en 1786. Primeramente se situó en una casa colindante con la huerta del antiguo hospital de San Martín y posteriormente tuvo local construido expresamente en aquel lugar, en el callejón al que daría nombre. La casa para el colegio fue concluida en 1799<sup>102</sup>.

<sup>93</sup> E.A.M., Cab. 29 - V - 1790.

<sup>94</sup> E.A.M., Cabs. 4 - IV - 1792, 5 - V - 1792, 8 - V - 1792.

<sup>95</sup> Esta reforma del edificio episcopal aparece recogida por MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, f. 216 v., y precedió a la apertura que se hizo, años después, de la calle Nueva.

<sup>96</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, I, f. 138 v.

<sup>97</sup> *Ibid.*, I, f. 148.

<sup>98</sup> Vid. E. MARCO DORTA, *ob. cit.*

<sup>99</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, I, f. 167 v.

<sup>100</sup> *Ibid.*, I, f. 188 v.

<sup>101</sup> J. FEO Y RAMOS: «La fundación del colegio de San Marcial y la dirección de Viera y Clavijo», en revista «El Museo Canario», enero - diciembre 1933.

<sup>102</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VI, f. 219.



IV

LA PRIMERA PARTE DEL SIGLO XIX





Establecida por Real Cédula en 1764



Ayuntamiento de San Fernando  
Fundado por Real Cédula en 1777



Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda  
Fundado en 1777



Ayuntamiento de San Juan de los Rios  
Fundado en 1777



### VEGUETA .

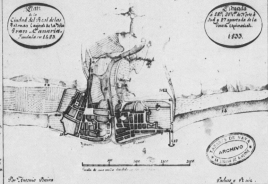
1. Capilla de San Juan.
2. Capilla de San Antonio.
3. Capilla de San Francisco.
4. Capilla de San Pedro.
5. Capilla de San Mateo.
6. Capilla de San Marcos.
7. Capilla de San Pablo.
8. Capilla de San Lucas.
9. Capilla de San Andrés.
10. Capilla de San Jerónimo.
11. Capilla de San Esteban.
12. Capilla de San Agustín.
13. Capilla de San Sebastián.
14. Capilla de San Ildefonso.
15. Capilla de San Vicente.
16. Capilla de San Juan Evangelista.
17. Capilla de San Bartolomé.
18. Capilla de San Mateo.
19. Capilla de San Marcos.
20. Capilla de San Pablo.
21. Capilla de San Lucas.
22. Capilla de San Andrés.
23. Capilla de San Jerónimo.
24. Capilla de San Esteban.
25. Capilla de San Agustín.
26. Capilla de San Sebastián.
27. Capilla de San Ildefonso.
28. Capilla de San Vicente.
29. Capilla de San Juan Evangelista.
30. Capilla de San Bartolomé.

### NOTA I:

Para ver la ciudad de Sanlúcar de Barrameda en el año 1777, véase el plano de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, fundado por Real Cédula en 1777, que se encuentra en el archivo de la Real Audiencia de Sevilla, en el tomo de los planos de las ciudades de Sanlúcar de Barrameda, San Juan de los Rios y San Fernando, fundados por Real Cédula en 1777.

1777  
Ciudad del Real de las  
Palmas, Capitanía de la Isla  
de San Fernando.  
Fundada en 1777

1777  
Ciudad de San Juan de los Rios  
Fundada en 1777



La Torre de Sanlúcar

San Juan de los Rios

### TRIANA .

1. Capilla de San Juan.
2. Capilla de San Antonio.
3. Capilla de San Francisco.
4. Capilla de San Pedro.
5. Capilla de San Mateo.
6. Capilla de San Marcos.
7. Capilla de San Pablo.
8. Capilla de San Lucas.
9. Capilla de San Andrés.
10. Capilla de San Jerónimo.
11. Capilla de San Esteban.
12. Capilla de San Agustín.
13. Capilla de San Sebastián.
14. Capilla de San Ildefonso.
15. Capilla de San Vicente.
16. Capilla de San Juan Evangelista.
17. Capilla de San Bartolomé.

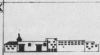
### NOTA II:

Para ver la ciudad de Sanlúcar de Barrameda en el año 1777, véase el plano de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, fundado por Real Cédula en 1777, que se encuentra en el archivo de la Real Audiencia de Sevilla, en el tomo de los planos de las ciudades de Sanlúcar de Barrameda, San Juan de los Rios y San Fernando, fundados por Real Cédula en 1777.

La Torre de Sanlúcar  
Fundada en 1777



Fundada en 1777



Ayuntamiento de San Fernando  
Fundado por Real Cédula en 1777



Ayuntamiento de San Juan de los Rios  
Fundado en 1777



Fundada en 1777

La ciudad en el primer tercio del siglo XIX, según el plano dibujado por Antonio Ponsa Pacheco (1831). Archivo Tesoro de Nava, La Laguna.



## LA CIUDAD EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XIX

A comienzos del siglo pasado se llevó a cabo una remodelación en el sector de la catedral, plaza de Santa Ana y puente de la ciudad. Por una parte, las obras de la catedral determinaron obligadas modificaciones en los alrededores del templo, incluida la plaza de Santa Ana (ya vimos anteriormente los proyectos planteados para la plaza mayor). Por otra, se realizó la apertura de la calle Nueva —la actual «Obispo Codina», pero con un trazado más estrecho—, que significó un cambio positivo para la mejor comunicación en el casco urbano.

En 1803 se allanó y niveló la plaza principal, realizándose el empedrado y embaldosado de su superficie y de los paseos de sus respectivos costados <sup>1</sup>. Y en 1807 se rebajó la parte de la plaza colindante con la fachada de la catedral —adelantada hacia aquélla con respecto al frontis del siglo XVI—, y se compensó la diferencia de nivel con la construcción de las gradas; se hicieron, además, los pretilos de cantería que definieron el recinto de la plaza <sup>2</sup>. Las gradas fueron terminadas en abril de 1808 y se inauguraron en ocasión de las procesiones de Semana Santa <sup>3</sup>.

Años más tarde la plaza oficial fue escenario de uno de esos

---

<sup>1</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 69 v.

<sup>2</sup> *Ibid.*, f. 95 v.

<sup>3</sup> *Ibid.*, f. 99.

episodios reveladores de la dependencia que la semiótica urbana encierra con respecto a la circunstancia política y a las alternativas que se dan en la superestructura del poder. Durante el trienio liberal se levantó en el centro de la plaza un monumento constitucional. Era un templete de mármol de estilo clásico, con cuatro columnas que sustentaban una estatua —de típica inspiración francesa— representativa de la Libertad y de la Constitución. La ciudad estaba ya inmersa en los avatares de la política nacional; por supuesto, con la lógica distancia. Un acontecer político que tuvo numerosos cambios de signo durante la centuria, uno de los cuales se produjo en 1823 con la reacción absolutista y la afirmación de Fernando VII en el trono. Al conocerse en Las Palmas la caída del régimen constitucional, componentes de la Junta absolutista y elementos ultraconservadores destruyeron el monumento, colocando una soga a la simbólica estatua y arrastrándola por las calles <sup>4</sup>. El hecho aparece narrado con detalle por Chil y Naranjo en sus manuscritos inéditos sobre la historia isleña del XIX. Esta es, como señalábamos, una muestra en Las Palmas de los cambios en el lenguaje urbano directo que determinan los cambios en el poder también directo. Más adelante se producirán otras manifestaciones de este género <sup>4 bis</sup>. Al fin y al cabo la ciudad es siempre nítida expresión de la estructura socioeconómica y política de una determinada comunidad.

La calle Nueva, abierta en 1804 <sup>5</sup>, mejoró la comunicación de los dos barrios, proporcionando un acceso directo al puente desde la parte alta de Vegueta y facilitando el acceso desde aquél a la plaza de Santa Ana, que hasta entonces había conservado un sentido de recinto cerrado a los ejes de comunicación de la villa. En igual fecha desapareció el antiguo callejón de San Martín, incorporado por la obra catedralicia para la futura iglesia matriz; para sustituirlo se abrió el callejón de San Marcial, que fue empedrado varios años más tarde <sup>6</sup>.

En esos mismos años, y en el proceso de conseguir una elemen-

---

<sup>4</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VII, 16 - XI - 1823.

<sup>4 bis</sup> Por ejemplo, al proclamarse la I República el gorro frigio sustituyó a la corona real en el escudo de la fachada del Ayuntamiento, mientras que en 1876 al producirse la Restauración tuvo lugar lo contrario.

<sup>5</sup> ROMERO Y CEBALLOS, *Diario*, II, f. 77 v.

<sup>6</sup> *Ibid.*, f. 77 v.



tal organización de la urbe, se numeraron las casas de Triana y de Vegueta <sup>7</sup>.

En la segunda década del siglo un nuevo y sólido puente sirvió a la comunicación entre los dos viejos barrios. Se construyó a partir del verano de 1814, en sustitución del de madera que se mantenía en estado de deterioro. La iniciativa para su construcción <sup>8</sup> fue de don Agustín José Bethencourt, músico de la Capilla catedralicia, quien hizo ver al obispo Verdugo cuanto de positivo había en costear un nuevo puente para la ciudad. El puente, que al parecer había sido diseñado por Luján Pérez, se construyó situándolo al poniente del anterior y fue concluido en la Navidad de 1815. Se hizo de sillería, de tres ojos, y con contrafuertes en sus pilares. En su parte central se colocaron dos lápidas de mármol: la que miraba al naciente tenía esculpidas las armas del obispo; la otra, una inscripción con la fecha de su construcción. Ornamentaban las cuatro esquinas del puente las estatuas en mármol de las Cuatro Estaciones, traídas de Génova varios años después.

Junto a esta obra se llevó a cabo la urbanización de la Plazuela que en principio se llamó del Puente, terraplenándose para ello una parte de la margen izquierda del barranco que hasta entonces era una «profunda hondonada llena de charcos, arena y cantos rodados, como que era terreno usurpado al Guiniguada por una mala muralla de contención» <sup>9</sup>. Ambas obras —puente y plazuela— costaron 225.000 reales, donados por el obispo <sup>10</sup>.

Con anterioridad a estas fechas Las Palmas había comenzado a construir su primer cementerio civil, que fue también de los primeros creados en las Islas. Se proyectó en 1811 y su construcción se inició en el año siguiente <sup>11</sup>. Su pórtico —compuesto por tres arcos de orden toscano y terminado en frontón triangular— fue obra de Luján Pérez <sup>12</sup> y se hizo a expensas del Cabildo eclesiástico.

José Agustín Álvarez Rixo —que residió en Las Palmas como

<sup>7</sup> En 1803 se numeraron los edificios de Triana y en 1804 los de Vegueta (*Ibid.*, f. 71).

<sup>8</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 776-777.

<sup>9</sup> DOMINGO J. NAVARRO, *ob. cit.*, p. 16.

<sup>10</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 778.

<sup>11</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VII, f. 64.

<sup>12</sup> SANTIAGO TEJERA: «Los grandes escultores, Luján Pérez», Madrid, 1914: p. 141.

estudiante entre septiembre de 1807 y junio de 1809— recuerda en su *«Cuadro histórico de estas Islas Canarias de 1808 a 1812»* que en tales fechas *«no obstante la grande riqueza que por razón de diezmos y de Tribunales afluía de todas las Yslas a la ciudad de Las Palmas, aún no había en ella ni una calle baldozada. Los empedrados —añade— eran de callaos menudos que incomodaban mucho los piés de los recién llegados»*<sup>13</sup>. *«Las casas aunque generalmente espaciosas buenas y fuertes por la solidez de los materiales, su arquitectura exterior era harto triste y pesada, por la disforme anchura de los huecos de cantería de sus puertas y ventanas, algunas de ellas adornadas de rames y moharrachos en relieve, no siendo tampoco uso de albearlas por fuera con frecuencia, y sus maderas muy pocas se pintaban. Pero las que se hacían de nuevo y han seguido fabricándose, son sin disputa las casas mejores que se construyen en nuestra Provincia, por su simetría, buena disposición interna, y primor de su cantería azul. El Sr. D. Diego Eduardo, canónigo y célebre Arquitecto, director de la obra nueva de aquella magnífica Catedral, introdujo también el gusto en la arquitectura urbana, y creo que igualmente contribuyó a ello D. José Pérez, escultor de grande reputación, viéndose después, que muchos maestros de mampostería, o aún sugetos particulares, disponen con conocimiento y acierto la construcción de una elegante casa»*. Aludía aquí Alvarez Rixo al desarrollo de la arquitectura neoclásica en la construcción urbana y a la participación que en ello tuvieron Eduardo y Luján Pérez.

Este autor nos informa también del estado que manifestaban entonces las obras de la catedral: *«En 1809, estaba ya casi enteramente concluído todo su primoroso interior incluso las paredes con pilstras de cantería del coro que está a su medio, para deslucirla en opinión de muchos... El espaldar del templo también estaba grandiosamente acabado y sus techumbres adornadas de graciosas balaustradas y macetas de flores trabajadas en cantería: pero desde luego se vio que la acción del ayre salitroso destruye y corroe tanto primor del arte»*.

Nos parece interesante recoger, además, la información que aporta Rixo sobre la vestimenta de los ciudadanos de la época: *«Con excepción de los militares, el vestuario ordinario de los seglares, con-*

<sup>13</sup> JOSE AGUSTIN ALVAREZ RIXO, ob. cit., p. 43-45.

sistía en capa o capote de paño o bayetón de color oscuro, al que se acostumbraban desde la edad de nueve a diez años. Pero en los días de fiesta ponían casaca o levita, y los más ricos sombrero elástico, aún siendo tan niños. El traje de las damas principales era basquiña negra y mantilla de blondas; pero el más usual en toda clase de mugeres para ir a misa, visitas y paseos, era manto y saya de alepín u otro género, según sus haberes. También se las acostumbraba a este ridículo traje desde niñas: y séase por lo habitadas que estaban a él, o por garbo natural de ellas (a la manera de las mugeres de Lima que tienen todavía igual estilo) lo usaban con cierta gracia que no era común en las otras Yslas. La gente ordinaria gastaba mantillones encarnados o blancos con guarnición de puntas de terciopelo negro».

Pero lo que era esta ciudad a principios del XIX nos lo refleja con pormenores la conocida descripción de Domingo J. Navarro en «*Recuerdos de un noventón*», bien que su autor se empeña en resaltar el atraso y hasta la penuria de la ciudad de la época buscando un acusado contraste con el progreso alcanzado a finales de la misma centuria. De aquélla entresacamos los siguientes párrafos que nos trasladan aspectos del ambiente urbano y de la vida de la pequeña villa:

«Más de trescientos años se habían pasado desde la fundación de la ciudad de Las Palmas y todavía conservaba la mezquina construcción de los primitivos tiempos y el aspecto morisco de las indolentes y sucias poblaciones del continente africano. Casuchas de planta baja ennegrecidas y ruinosas; algunas de piso alto con huecos discordantes cerrados con rejas o celosías, y otras con balcones tan descomunales, que bien pudieran pasar por habitaciones colgantes; azoteas verdinegras erizadas de enormes canales de piedra que parecían cañones; calles estrechas y tortuosas con piso de guijarros mal unidos en el que abundaban los baches, el fango y las inmundicias; ninguna acera, ningún número de orden, ningún nombre de calle, ningún paseo y absoluta carencia de alumbrado público.

«Para acentuar más el triste aspecto de la desolada ciudad descollaban en ella seis lúgubres monasterios, rodeados de altos muros cuyo desnivel y desnudas piedras medio desquiciadas denunciaban su incuria y asquerosa vejez.

«Este lamentable estado de la población no dejaba de armonizar con las costumbres de sus moradores. Sin acordarse del pasado, sin cuidarse del porvenir, sin conocer el valor de los recreos sociales,

gozaban con pacífica beatitud las distracciones que les proporcionaban algunas fiestas anuales.

«...la ciudad de Las Palmas, antigua capital del archipiélago canario, apenas daba señales de su existencia. Sin puertos, sin muelles, sin comercio, sin otros buques que los pequeños y sucios bergantines de la pesca berberisca, nuestra extensa bahía y el llamado puerto de la Luz se hallaban desiertos»<sup>14</sup>.

Evidentemente, Domingo J. Navarro pudo valerse en los párrafos aquí recogidos de imágenes utilizadas anteriormente por visitantes extranjeros de Las Palmas en el siglo pasado, que nos dejaron, como veremos, descripciones menos descarnadas que la suya.

Menor interés que la de Navarro tienen los testimonios de la época que aparecen en las obras de Leopoldo von Buch y Webb-Berthelot.

Von Buch escribe que Las Palmas «contiene 8.096 habitantes»<sup>15</sup>. Está dividida, como Sevilla, en dos partes desiguales, por el arroyo Guiniguada. La menor llamada la Vegueta contiene la grande y hermosa catedral gótica, el palacio de justicia, el palacio del obispo y por consiguiente todas las casas de los canónigos, de los cabildos y de los grandes propietarios de la isla. No es asombroso, pues, que haya muchos más trajes talarés y sombreros de teja, llevados por sacerdotes, que en la otra parte de la ciudad, la Triana. En ésta se hallan reunidos los comerciantes, los artesanos y todos los que tienen que trabajar para ganarse la vida. Como islas, se elevan en medio de esta masa de casas, dos conventos de religiosas y un convento de franciscanos, y en la altura, completamente aislado, se ve el castillo del Rey, unido por una larga muralla con el pequeño castillo de Casa Mata, que a su vez se enlaza del mismo modo con el castillo de Santa Ana, en la orilla del mar»<sup>16</sup>.

Las impresiones recogidas en las *Misceláneas* de la «*Histoire Naturelle*» de Webb-Berthelot giran más que nada en torno a aspectos anecdóticos de su visita y apenas se limitan a ofrecer detalles bien conocidos de la imagen decimonónica de la ciudad.

<sup>14</sup> *Ob. cit.*, p. 7 y ss.

<sup>15</sup> Toma esta cifra de la estadística de Escolar.

<sup>16</sup> L. von Buch: «*Description physique des Iles Canaries*», París, 1836 (primera edición en alemán, 1825). Reproducida por Simón Benítez Padilla en «*Guía de la exposición retrospectiva en El Museo Canario*». Las Palmas, 1950.

En el primer cuarto del siglo XIX el crecimiento de la población urbana es —tomando en consideración factores como emigración y epidemias— pausado, al ritmo del siglo anterior, para después iniciar una aceleración en los años treinta. La estadística de Francisco Escolar proporciona una cifra de 8.096 habitantes para Las Palmas en 1802<sup>17</sup>, población excesivamente baja si la comparamos con estadísticas anteriores y posteriores. En 1811 se produjo la epidemia de fiebre amarilla que ocasionó más de dos mil muertos, entre ellos unos trescientos de los prisioneros franceses confinados entonces en la ciudad. Este número de víctimas fue el total de la isla, pero muchos de los muertos fueron habitantes de Las Palmas y fue éste uno de los episodios más dramáticos en la historia de la villa. Al conocerse el brote de fiebre en Las Palmas (la epidemia ya se había desarrollado en la isla de Tenerife), el duque del Parque, comandante general de Canarias, ordenó tapiar las salidas de la calle Travieso, en donde se habían producido los primeros casos. La fiebre cesó hacia fines de ese año, pero la ciudad —que fue totalmente fumigada— quedó incomunicada hasta mediado el mes de febrero del año siguiente.

En 1824 la población de la ciudad era de 2.240 vecinos y 11.563 habitantes, según estadística recogida en los cuadros estadísticos generales insertos en la «*Histoire Naturelle*» de Webb y Berthelot, que afirman haberla tomado de Escolar<sup>18</sup>.

La *Estadística de la Provincia de Canarias* del año 1829 —remitida por la Audiencia Territorial al despacho de Gracia y Justicia en 31 de Julio de dicho año— sitúa la población de Las Palmas en 21.310 habitantes, cifra excesivamente alta y nada fiable, al igual que el conjunto de datos contenidos en la misma<sup>19</sup>.

De los anteriores datos de población sólo parece digno de confianza, como así lo observaron Webb y Berthelot<sup>20</sup>, el referente a la población de 1824.

Por otro lado, hay que estimar las modificaciones del ámbito geográfico posiblemente existentes según las distintas estadísticas anteriores a la división municipal de 1833. En este sentido, y por lo

---

<sup>17</sup> Resumen de la estadística de don Francisco de Escolar, copia manuscrita por Francisco M.<sup>a</sup> León y de la Guardia, Archivo del Museo Canario.

<sup>18</sup> P. B. WEBB Y S. BERTHELOT: «*Histoire Naturelle des Iles Canaries*», París, 1835 - 1850, II, p. 204 y ss.

<sup>19</sup> Mss. en el archivo del Museo Canario.

<sup>20</sup> P. B. Webb y S. Berthelot, *ibid.*

que a esta ciudad se refiere, habría que conocer con exactitud las entidades de población —caseríos como Tafira y otros cercanos al casco urbano— incluidas como parte de la población de Las Palmas. Es evidente que las diferencias de criterio que podrían haberse producido —dado lo reducido, objetivamente, de la población— incidirían en los resultados totales. Acaso este punto de vista podría explicar las diferencias del recuento de Escolar de 1802, con los precedentes de 1769, 1779 y 1787.

## ARQUITECTURA NEOCLÁSICA EN LAS PALMAS

El cementerio civil fue una de las obras neoclásicas que se levantaron en la ciudad durante los primeros decenios del XIX. Como hemos visto, la arquitectura neoclásica se había introducido en Gran Canaria en el último cuarto del XVIII de la mano de Antonio José y Diego Nicolás Eduardo. Aunque obras de la época de Antonio Lorenzo de la Rocha y la iglesia jesuita de San Francisco de Borja ya apuntan hacia esas formas. En la ciudad de Las Palmas la primera gran obra que inauguró este estilo arquitectónico fue la parte moderna de la catedral de Santa Ana. Otras edificaciones religiosas siguieron, con mayor o menor acierto, el estilo, que también comenzó a desarrollarse en la construcción civil de la urbe, con la participación de Luján Pérez. Al parecer, el artista isleño diseñó proyectos para varias edificaciones particulares, aparte otras realizaciones como el mencionado pórtico del cementerio o el retablo de la Soledad (primeramente concebido para la imagen de la Concepción) en la iglesia de San Francisco de Asís<sup>21</sup>.

El neoclásico es el estilo que sucede a la arquitectura colonial en la construcción doméstica de esta ciudad. Se utiliza durante el siglo pasado en la construcción de casas de amplia fachada y, generalmente, de dos plantas. Y se vale, como material más característico y perfectamente apropiado, de la cantería azul. Esta piedra se emplea en frontones triangulares y curvos, en marcos, paramentos, balaustradas, pretilos y maceteros; es decir, en los elementos definidores de la fachada neoclásica, que en Las Palmas armoniza con la sobriedad acostumbrada en la edificación urbana.

---

<sup>21</sup> SANTIAGO TEJERA, *ob. cit.*, p. 140.





El Guimiguada visto desde el puente (lit. de Williams).







Panorámica de la bahía de la Luz y la Isleta (lit. de Williams).

En el siglo XIX el neoclásico es preponderante en las nuevas edificaciones de Vegueta y Triana. Un antiguo edificio, el de la Casa Regental que, como en su momento expusimos, tuvo modificaciones en distintas épocas, tomó en dicha centuria una fachada parcialmente neoclásica al construirse su planta alta de acuerdo con las formas más definidas de aquel estilo. En el barrio de Vegueta la plazuela del Espíritu Santo y sus aledaños se constituyó en un centro de edificaciones neoclásicas. Allí se levantó la casa Manrique, cuya fachada responde a nítidas concepciones de este género. Esta casa posee un patio principal decorado con arreglo a tendencias de un neoclasicismo romántico. En aquel rincón de la urbe se construyeron destacadas edificaciones (casas Castillo - Bascarán, Llarena, la actual de la familia González, etc.) que denotan el gusto de la aristocracia y clase alta de la época por un género de construcción que aparentemente parecía afirmar y definir, dentro de la urdimbre urbana, su papel de clase dominante. En el orden urbano, este estilo, significó, como en otras ciudades, una expresión y un símbolo de jerarquía social. Y, por supuesto, para los edificios públicos la monumentalidad y las líneas típicas del neoclásico encerraban la más apropiada forma para la arquitectura del poder.

Esta misma plazuela fue ornamentada —pasada la mitad del siglo XIX— con una obra igualmente neoclásica: la fuente del Espíritu Santo, obra del artista, profesor de Dibujo y arquitecto —no titulado— Manuel de León, que en el tercer cuarto de dicha centuria proyectó o colaboró en los proyectos de varias de dichas edificaciones. En otros puntos de este barrio (Reyes Católicos, León y Joven) se hicieron también edificaciones del género —entre ellas el respaldo del Palacio Episcopal (1868)—, mientras que en el sector de Triana (calles de los Remedios —casa de don Jacinto Falcón<sup>22</sup>—, Muro, San Pedro, Malteses, Triana) se levantaron amplias casas de este estilo. La arquitectura neoclásica —con matices y ligeras variantes— fue el modelo exclusivo de las construcciones importantes, públicas o privadas, de Las Palmas durante el siglo. A finales de éste y principios del actual se levantaron dos señaladas construc-

---

<sup>22</sup> Dibujada en la estampa que de la Plazuela de la Democracia nos dejó José Agustín Álvarez Rixo en su álbum de «Edificios modernos de Las Palmas» (ob. cit., lámina XXV).

ciones militares: el actual Gobierno militar y la Comandancia de Marina. Pero antes que éstas se habían realizado otras significativas edificaciones civiles: el Teatro Cairasco, las Casas Consistoriales nuevas, el nuevo Mercado y, en período más avanzado, el Teatro Pérez Galdós. En la medida en que más adelante nos ocuparemos de cada uno de estos edificios en particular, no insistiremos en otros aspectos de la arquitectura neoclásica en nuestra ciudad. Sólo hemos de añadir que en Las Palmas la construcción neoclásica doméstica adapta la costumbre del patio como elemento central —con interesantes formulaciones como la ya citada de la casa de Manrique o de la casa Castillo (Doctor Chil - Plazuela del Espíritu Santo); esta última reformada en 1902— y asume un elemento ornamental derivado del colonial: un balcón descubierto de exiguas dimensiones cuyo antepecho ofrece una decoración ya muy alejada de la celosía, pero evidentemente originaria de ésta y producto de una evolución a la que nos hemos referido con anterioridad. Muestras de la introducción de este balcón en la casa neoclásica las registramos en las casas del Castillo (calle Domingo Déniz), González (calle Castillo) o Falcón (calle de Los Remedios).

### LAS PALMAS EN LAS LITOGRAFÍAS DE WILLIAMS

En los años treinta del siglo XIX la imagen de Las Palmas se nos aparece pintoresca, plena de romanticismo y hasta muy exótica en las litografías de Williams que ilustran la monumental Historia Natural de las Islas Canarias, de P. B. Webb y S. Berthelot (1835 - 1850). Son cinco las ilustraciones que esta obra nos ofrece de la ciudad de aquellos tiempos, a las que hay que añadir un dibujo del proyecto de fachada de la Catedral y Sagrario.

La más completa es una vista general de la villa desde las colinas de San Roque. En primer plano, contemplamos la ermita de este nombre, tal cual se encuentra en el presente. Junto a ésta, en el centro, el cauce del Guinguada, cuya vista se pierde en el puente de Verdugo. A la derecha, el caserío de Vegueta, presidido por la Catedral, en la que sobresalen la nueva torre del norte y la cúpula del cimborrio, coexistiendo todavía con la antigua fachada del XVI y la vieja torre meridional de ese siglo. Destaca, también, la fachada del Hospital de San Martín. A la izquierda, menos definido, el barrio de Triana. Escoltando a ambos barrios se dibujan el caserío de San José

y San Juan y la silueta del *risco* de San Nicolás, respectivamente. El conjunto aparece adornado de lujuriantes palmeras alineadas junto al barranco, en las huertas de Pambaso y de San Roque, muchas de las cuales, o sus descendientes, han sobrevivido hasta hoy.

Las otras dos estampas representativas del casco urbano toman, igualmente, como eje al Guinguada. Una de éstas nos proporciona un hermoso primer plano del puente de tres ojos construido años atrás, ornamentado en sus esquinas por las Cuatro Estaciones. A un lado, la casa de la botica (conservada en la actualidad tal como aparece aquí). En el seco lecho del barranco, varios isleños con sus atavíos al uso de entonces, descansando junto a sus animales de carga: un camello y un burro. Una vista desde el puente, cauce arriba, es la que nos ofrece la tercera ilustración, que describe el caserío del Toril, los respaldos y huertas de las casas de la calle Castillo, las murallas del barranco y, a lo lejos, las modestas casas de San Roque; en el horizonte, las colinas más próximas a la ciudad por esta parte. Esta última es una exótica estampa de Las Palmas, que asemeja en ella una ciudad norteafricana, a lo que contribuye el icónico mensaje de las palmeras y de los camellos, retozando éstos en el mismo barranco.

Tan bella y sugerente como las anteriores es la estampa marina del litoral, adornada de esbeltas embarcaciones a vela, y la Isleta dibujándose en el horizonte. Es la imagen marítima de Las Palmas y su bahía de la Luz, en la que no podía faltar el pescador isleño, en este caso pescador de caña, con su familia que le auxiliará en la venta del pescado. La última ilustración es un paisaje del istmo y de la urbe, vistos desde la Isleta. No es preciso decir que tales litografías componen el conjunto más sugestivo y detallado de la ciudad con anterioridad al invento de la fotografía.

## EL PRIMER PADRON NOMINAL DE HABITANTES

Por aquellas fechas la ciudad poseía unos trece mil habitantes. Justamente en el año 1835 se realizó un censo general de la población de Las Palmas y de las restantes localidades de Gran Canaria. Se llevó a cabo entonces el primer padrón nominal de los habitantes de la isla, y de la capital. Al menos, no hemos tenido la oportunidad de conocer alguno anterior con tal carácter. Como bien se sabe, y a ello hemos aludido, durante los siglos XVI al XVIII se llevaron a cabo diversos vecindarios y censos de población. En los años 1541 y

1591 - 94 se hicieron dos recuentos de población en Castilla. Y en 1571 se confeccionó un vecindario cuyos resultados fueron repetidos, al parecer, por el de 1587, que incluye datos referentes a la población de las Islas Canarias. El «*Vecindario español*» (1717) fue el primero que tuvo ámbito nacional. El primer recuento por individuos en Castilla se desarrolló a través del Censo de Aranda (1768 - 1769), al que siguió en el año 1787 el de Floridablanca. Ambos censos parecen ser, con el de Larruga (1797), los más próximos al citado padrón, que posiblemente se corresponde con el que se inició en toda España en 1833. En Canarias es más cercana la *Estadística* elaborada por Escolar y Serrano<sup>24</sup>, cuyas cifras de población aparecen referidas al año 1802. Hay, asimismo, una estadística del año 1779 insertada en la mencionada «Descripción topográfica...»<sup>25</sup> de M. Hermsilla, además de la citada Estadística de la Provincia de Canarias del año 1829.

Por tratarse del primer padrón nominal de habitantes, este censo reviste un marcado interés para la historia local de Las Palmas. Su importancia se acrecienta al corresponder a una etapa que antecede al apogeo de la exportación de la cochinilla y a los comienzos del despegue urbanístico y demográfico de la ciudad y que, por otra parte, es inmediatamente anterior al hambre y epidemias de 1847 - 1851, que tuvieron fuerte influencia en la curva demográfica. El valor que le atribuimos se justifica, concretamente, en la medida en que el padrón citado nos aporta un amplio y detallado paisaje de la situación social y económica de la población de la época. En cuanto que este censo de los habitantes de Las Palmas es un documento prácticamente inédito<sup>26</sup>, el panorama que podemos contemplar a través de una lectura elaborada de sus páginas nos resulta más subyugador y, sobre todo, más relevante. Podemos calificarlo, indiscutiblemente, de incomparable instrumento para el conocimiento de la población; distribución de ésta por edades; grupos sociales, económicos y profesio-

---

<sup>24</sup> Manuscritos en la Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife y en el Archivo del Museo Canario.

<sup>25</sup> El correspondiente cuadro estadístico aparece recogido en una hoja añadida al citado manuscrito.

<sup>26</sup> El manuscrito se guarda en el Archivo del Museo Canario. Un primer análisis del padrón de 1835, así como sus cifras generales, en lo que se refiere a Las Palmas fue publicado por el autor en la revista «*Aguayro*», núm. 52, Las Palmas de Gran Canaria, junio de 1974.

nales; población activa; distribución urbana de las clases sociales, etc. La estructura social que nos proporciona es todavía, en general, la conformación social antigua, la procedente de los dos siglos anteriores, que comenzaría a cambiar lentamente en Las Palmas mediado el siglo XIX. A través de la nítida radiografía que nos revela una detenida confrontación de sus datos podemos penetrar profundamente en dicha estructura.

Dimos antes como fecha de su confección el año 1835. Pero parte del mismo se prosiguió en 1836. Naturalmente, ello es indiferente a los fines indicados. Hemos de considerar afortunada su supervivencia actual si recordamos que pocos años más tarde, en 1842, el fuego abrasó, con el viejo Ayuntamiento, los archivos municipales.

En 1835 la población del Municipio de Las Palmas era de 13.431 habitantes, según la estadística recogida por Francisco María de León en su «*Historia*»<sup>27</sup>. Nuestro padrón no incluye cifras generales de población. Si las elaboró, no han llegado hasta nosotros. De este modo, no nos da una cifra total de los habitantes de Las Palmas. En cambio, sí comprende unos estadillos generales que ofrecen resúmenes de los datos de población y establecimientos de los barrios de Las Palmas, aunque éstos no se hallan completos.

Concretamente, el padrón nos proporciona las cifras de población de los siguientes barrios:

Primer barrio del partido de Vegueta . . . . .	1.325 habitantes
Segundo " " " " " . . . . .	1.222 "
Tercer " " " " " . . . . .	2.345 "
Primer barrio del partido de Triana . . . . .	1.402 habitantes
Segundo " " " " " . . . . .	1.617 "
Barrio de San Nicolás . . . . .	2.138 "

Es decir, que el total de habitantes de Vegueta era de 4.892 y el de Triana, 3.019. Añadiendo la población de San Nicolás tendríamos una cifra de 10.049 habitantes.

El primer barrio del partido de Triana comprendía la zona más cercana al barranco y hacia el poniente. El segundo, el sector situado

<sup>27</sup> FRANCISCO MARIA DE LEON: «*Historia de las Islas Canarias (1776-1868)*», Santa Cruz de Tenerife, 1966, apéndice estadístico II, p. 353.

al naciente y hacia el norte <sup>28</sup>. El primer barrio del partido de Vegueta se correspondía con el poniente de esta parte de la ciudad. El segundo, con el naciente <sup>29</sup>.

Por nuestra parte, hemos contado 1.201 habitantes en el caserío de San José. Y para los de San Roque y San Juan, hemos calculado 450 y 692 almas, respectivamente.

La ubicación del tercer barrio del partido de Vegueta y el cómputo de sus habitantes en la cifra total del Municipio de Las Palmas nos plantea un serio dilema. Por un lado, no le hemos podido encontrar una correspondencia concreta con una zona del casco histórico del barrio de este nombre. Por el otro, el número de habitantes que le adjudica el padrón (2.345) coincide casi exactamente con la suma de la población que hemos calculado para San José, San Juan y San Roque: 2.343 habitantes. Vistas las cosas así, podría sentarse una lógica conclusión: el tercer barrio del partido de Vegueta integraba a estos caseríos.

Sin embargo, este planteamiento encuentra una contradicción importante deducible de los propios datos del padrón. Con base en motivaciones de edad, sexo, dependencia familiar y fiscales, los estadillos que resumen la población de los barrios, agrupan a los habitantes en cuatro categorías: *cabezas de familia y varones de más de 16 años; menores de esta edad y hembras que no son cabezas de familia; fueristas de todas clases; pobres, insolventes y jornaleros simples*. Pues bien, en este tercer barrio del partido de Vegueta el número de jornaleros simples es de 237 y el de fueristas o exentos fiscales de todo género, de 315, con un total de excepciones fiscales de 552 cabezas de familia y un número de cartas de abono que alcanza la cifra

<sup>28</sup> El nomenclátor callejero del barrio de Triana, tal como aparece en el padrón, es el siguiente: Pelegrina, Cano, calle del Agua (o Malteses), Pilar, Genoveses, Arena, la Güela, las Lagunetas, Perdomo, la Vica, Pilarillo Seco, la Marina, El Lucero, El Clavel, subida de los Remedios, Munguía, Matula, la Calzada, Triana, la Callejuela, San Bernardo, el Diablito, Travieso, Torres, los Moriscos, San Francisco, Santa Clara, San Justo, los Remedios, Terrero, de San Justo a la Muralla, Pilar del Perro o Mayorazgos, la Botica, San Nicolás, Enmedio, Pilarillo Seco.

<sup>29</sup> El nomenclátor de Vegueta en el padrón es el siguiente: calles de los Reyes, García Tello, Santo Domingo, trasera de Santo Domingo, los Canónigos, la Inquisición, San Marcos, del Carnero, trasera Catedral, Espíritu Santo, Reloj, Colegio, Monjas Descalzas, Santa Bárbara, Jaimes, Hospital, Herrería, la Recoba, Nueva, Toril, Plaza de Santa Ana, Cárcel, San Roque, la Pelota, las Gradadas, la Cruz, San Agustín, Portugueses, los Balcones, San Antonio Abad, la Marina, Botas, la Gloria, Carnicerías, del Mercado, Audiencia, Montesdeoca, del Puente.



de 115. Estos datos, que son clara expresión del nivel socioeconómico de este sector, contrastan con los que, en este aspecto, resume el padrón para el *risco* de San Nicolás. Con una población ligeramente inferior, en éste el número de insolventes y jornaleros simples se eleva a 632 y los fueristas de todas clases llegan a 422, mientras que las cartas de efectivo abono solamente alcanzan a 26. Como observamos, se darían excesivas diferencias de nivel socioeconómico en barrios con una estructura social semejante. En cambio, ese nivel estaría cercano a los otros de Vegueta y de Triana.

En el supuesto de que ese tercer barrio del partido de Vegueta correspondiera, efectivamente, a San José, San Juan y San Roque, el casco urbano de Las Palmas tenía en 1835 - 36 la cifra antes indicada de 10.049 habitantes. El resto de la población municipal, hasta alcanzar los más de trece mil habitantes que consigna Francisco M. de León, lo aportaría la población diseminada por Tafira, Marzagán y otros lugares del municipio. En el otro caso el casco urbano de Las Palmas tendría aproximadamente doce mil cuatrocientos habitantes y el resto serían residentes fuera de aquél.

Una tradicional y conocida ubicación urbana de clases sociales en la antigua ciudad de Las Palmas, singularmente en la urbe de los siglos XVIII y XIX, nos la confirman estadísticamente los mencionados resúmenes: si en el primer barrio del partido de Triana se contabilizan 62 pobres insolventes y jornaleros simples —de entre unos mil doscientos habitantes—, en el barrio de San Nicolás aquéllos se elevan a 632, dentro de una población que no llegaba a duplicar la del citado sector trianero. Ello quiere decir que en el *risco* la pobreza se multiplicaba por cinco o por seis con respecto a Triana, proporción que resulta aún más negativa si la referimos al otro sector del último barrio mencionado. Con matices, la comparación es válida en relación con el primero y segundo barrio de Vegueta, como podremos comprobar, igualmente, al constatar la estructura social de los diversos barrios. No es preciso señalar el grado de estrechez que implicaría esta clasificación de pobre en una época, un largo período histórico, de gran penuria económica, en la que imperaban en buena parte relaciones sociales de orden feudal.

A este último respecto hemos recogido un dato bien significativo para una época ya bastante avanzada: la presencia de un esclavo, clasificado con tal *status* en el recuento de la población. Se llamaba

Antonio, tenía 60 (ó 70) años<sup>30</sup> y pertenecía a una familia que residía en Triana compuesta por don Domingo Gil (64 años) y don Francisco Gil (47) años, ambos solteros, nacidos en Las Palmas y con la misma ocupación: «hacendado y militar».

Pero si la existencia, en una época avanzada, de ese esclavo Antonio nos aporta un dato relevante con un carácter aislado, mucho más expresiva es la presencia de un alto número de *criados* en infinidad de familias de Las Palmas. En el recuento de muchas de las familias de Vegueta y de Triana aparecen reseñados dos, tres, cuatro, seis y más *criados*<sup>31</sup>. En ocasiones el número de ellos supera al de los propios integrantes de la familia censada. Es decir, se daba el fenómeno de una enorme población dependiente, cuyo cómputo en el total de habitantes era relativamente muy elevado. Es de señalar que, si bien la mayoría de estos criados de ambos sexos —con fuerte predominio femenino— eran naturales de la propia ciudad, una buena parte procedía de pueblos y localidades del interior, singularmente las mujeres. Con una finalidad comparativa, recordamos que la cifra de criados que da para la ciudad el censo de Floridablanca es de 572, número que había incrementado ostensiblemente en 1835.

## ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA DE LA POBLACION

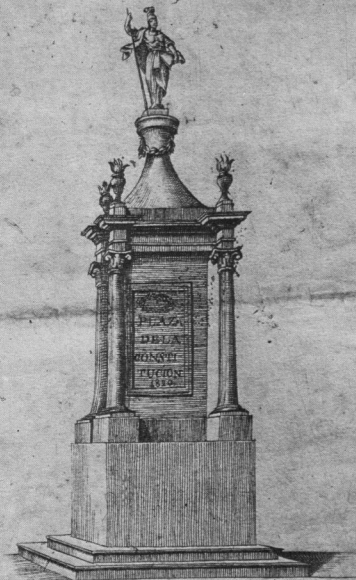
La población calificada como dependiente se ampliaría si consideramos que en gran parte de familias convivían personas sin trabajo definido y sin labor productiva alguna. Así, de una muestra de aproximadamente dos mil vecinos del barrio de Triana, solamente un 15.7 por ciento poseían profesión, oficio o título de propiedad agraria, o realizaban un trabajo concreto; es decir, el porcentaje de población activa era notablemente bajo.

<sup>30</sup> Los datos con respecto a esta persona varían en diferentes hojas del padrón. En el recuento realizado en 1835 en la calle «Pelegrina» aparece viviendo en la casa de la citada familia, así como con una edad de 60 años y como natural de Las Palmas, en donde siempre había residido. En cambio en el recuento hecho en 1836 en la calle «Los Remedios», perteneciendo siempre a la misma familia, aparece con 70 años y como nacido en Goré. Los aparentes cambios en el domicilio de esta familia obedecen a que ocupaban una amplia casona en la esquina de las calles de los Remedios y Peregrina, que luego fue del Hotel Monopol y existe en la actualidad.

<sup>31</sup> La cifra más elevada en una sola casa, once sirvientes; en la de doña Luisa del Castillo, calle San Roque.



Una de las *Cuatro Estaciones* del puente de Verdugo (Foto del autor).



*Monumento Constitucional de Canaria*

El monumento a la Constitución, levantado en la Plaza de la Constitución o de Santa Ana durante el trienio liberal y destruido a raíz de la reacción absolutista.

Hemos entrado, de este modo, a analizar la estructura social de la población de Las Palmas en aquel tiempo. En la cúspide social de la geografía urbana se hallaba el primer barrio del partido de Vegueta, en el que las calles Colegio, San Roque y Plaza de Santa Ana marcaban el más elevado nivel socioeconómico y de rango de toda la ciudad. Allí residían los grandes hacendados, los altos funcionarios de la Audiencia y el Municipio, los canónigos, los militares de elevada graduación. De una amplia muestra de quinientos vecinos de este primer barrio de Vegueta hemos de subrayar la presencia de quince funcionarios civiles y judiciales (oidores de la Audiencia, abogados de los Reales Concejos, procurador del Municipio, director de las obras del muelle, etc.); ocho hacendados; diez militares (cinco de alta graduación y cinco de graduación media); once eclesiásticos, entre ellos cinco canónigos; un médico, un farmacéutico. Además, veinticuatro negociantes o dedicados a tiendas, lonjas y tabernas; cuarenta y seis artesanos (carpinteros, tabureteros, relojeros, latoneros, sastres, zapateros, incluyendo panaderas y chocolateros); cinco labradores y dos jornaleros. De la misma muestra, nada menos que doscientos doce individuos (42.4 por ciento) eran criados y sirvientes, el porcentaje más elevado que hemos encontrado en cualquier sector de esa ciudad de 1835.

En el conjunto de familias incluidas en la expresada muestra aparecen sesenta y seis escolares y estudiantes (49 «educándose», 15 «estudiantes» y 2 estudiantes de Leyes), el índice más elevado, con gran diferencia, de toda la ciudad.

Pasando al sector de Triana, comprobamos que en una parte de este barrio —calles Triana, Arena, Perdomo, Munguía, Matula, la Callejuela, etc., es decir las más cercanas a la caleta, astilleros y muelle en construcción de San Telmo— predominaban los trabajadores del mar y gentes dedicadas a las actividades de la pesca. De una muestra de ciento veinte vecinos tomada del padrón para la calle de Triana —la más importante del barrio— para 1836<sup>32</sup>, treinta eran marineros y dieciséis armadores, pilotos y maestros de barco (es decir, el

---

<sup>32</sup> Especificamos que se trata del padrón de dicha calle confeccionado en 1836. La datación es importante, porque en este censo, tal como se conserva actualmente, aparecen los datos de muchas calles repetidos en 1835 y 1836. La cuestión es muy delicada, en la medida en que tales datos no son los mismos en los respectivos casos. Ello plantea un problema de difícil solución, que obstaculiza seriamente la elaboración de resultados generales en cuanto se refiere a estructura social, grupos profesionales

38 por ciento). Dentro de esta misma muestra observamos las siguientes categorías socioprofesionales: altos funcionarios, hacendados y profesiones liberales, doce (el 10 por ciento); labradores y arrieros, seis; artesanos y aprendices, veintiocho (el 23 por ciento); comerciantes, nueve; lonjeros, taberneros y fonderos, cinco; tratantes en leña, leñadores, guardas de monte, tres; empleados y escribanos, siete; otros, cuatro.

De una población activa de sesenta y tres vecinos de las calles Arena, Perdomo, la Marina, la Callejuela, Matula y Munguía, treinta y uno eran marineros, contabilizándose también seis armadores, carpinteros de ribera y pescadores, lo que supone un 58.7 por ciento de trabajadores dedicados a las faenas del mar. Es interesante constatar que en la Marina se concentraban sobre una veintena de lonjas de pescado: exactamente en veintiuna de las treinta y cuatro casas contabilizadas en esta última calle se encontraban abiertos este género de establecimientos.

El artesanado predominaba, en cambio, en calles como San Francisco, Travieso o los Moriscos; los comerciantes en calles como Malteses (o del Agua)<sup>33</sup>, mientras que calles como los Remedios y Santa Clara<sup>34</sup>, apuntaban un alto nivel socioeconómico de sus habitantes, además de un tramo de la calle mayor de Triana.

En el barrio de Triana podemos observar la presencia de varios médicos, abogados y farmacéuticos. Entre los muy escasos médicos que ejercían en la ciudad de entonces se encontraba don Domingo Navarro Pastrana, que en el padrón aparece con la edad de treinta años y habitando la casa número 23 de la calle Triana<sup>35</sup>.

De interés desde el punto de vista biográfico, en lo que respecta

o pirámides de población. Las calles que aparecen con un padrón doble son las siguientes: Peregrina, Cano, Arena, Perdomo, Pilarillo Seco, el Clavel, Triana, San Justo, Terrero, Pilar del Perro, los Moriscos, Torres, el Diablito, Travieso, San Francisco, el Toril, los Reyes, la Pelota, los Balcones, San Antonio Abad, la Gloria, Carnicerías.

<sup>33</sup> Llamada también así porque por ella discurría la caja del agua que iba desde San Francisco al pilar de Triana (vid. Cabildo de 2-X-1788, en E.A.M., f. 30). En alguna hoja del padrón aparece como calle «*del Agua, dicese Malteses*».

<sup>34</sup> En la calle de los Remedios residían seis hacendados de entre trece cabezas de familia; además, un boticario —don Luis Vernetta, de la botica de este nombre—, un militar, dos comerciantes y un enseñante. En diez casas que tenía la calle servían veinticuatro criados. En la calle Santa Clara podemos recoger los datos de la familia de don Domingo Déniz.

<sup>35</sup> Entre otros profesionales de la Medicina, hemos visto también en el padrón los datos relativos al Dr. Avilés, que falleció en la epidemia de cólera de 1851.

a un canario universal, son los datos correspondientes a la familia de Benito Pérez Galdós, que aparece domiciliada en la casa de la calle del Cano en la que años después nació el gran novelista.

También en la calle Cano (casa n.º 35) se nos revela la presencia de varios inmigrantes escoceses, Swanston y Miller, que devendrían más tarde en personajes destacados del mundo mercantil de Las Palmas<sup>36</sup>. Igualmente, en la calle Triana con los Wood, ingleses procedentes de Londres, y con don Pedro Russell, perteneciente a familia afincada de mucho tiempo atrás en la ciudad<sup>37</sup>. Comprobamos, además, la presencia de dos inmigrantes franceses: don Francisco Gourié y don Pedro Boissier<sup>38</sup>. Y, por otro lado, la de varios residentes españoles «confinados» en la ciudad. En general, los españoles peninsulares avecindados en Las Palmas eran muy pocos; la mayor parte eran funcionarios enviados a la isla, que aquí ejercían su cargo. Su número era prácticamente inapreciable en la ciudad de 1835, en donde el conjunto de los habitantes eran naturales del propio municipio o, en porcentaje reducido, procedían de localidades del interior y, en algunos casos, de las otras islas.

Completamos esta visión de la estructura socioeconómica de la población de Triana con el siguiente dato: de la antes mencionada muestra de dos mil vecinos de este barrio, casi el diez por ciento eran criados<sup>39</sup>.

En el barrio de San Nicolás contabilizamos 520 casas de familia<sup>40</sup>. En la población activa de este barrio resalta, ante todo, el gran número de marineros. En una población total superior a los dos mil

<sup>36</sup> Los habitantes de esta casa eran: Diego Swanston, de 38 años, viudo, natural de Escocia, comerciante, con 24 años de residencia en Las Palmas; Jorge Swanston, de 29 años, soltero, de igual naturaleza y 14 años residente; Alejandro Cochran, 42 años, de Escocia, negociante, 14 años residente; Tomás Miller, 29 años, soltero, negociante, 10 años de residencia; Guillermo Hogg, 16 años, 2 de residencia; Pedro Swanston, 30 años, 2 de residencia. Tenían tres criados del interior de Gran Canaria y una escocesa: Ignacia Anderson, de 18 años.

<sup>37</sup> Diego Wood, de 34 años, soltero, llevaba 19 residiendo en Las Palmas; Eduardo Wood, de 31 años, comerciante, casado con Sofía Wood, tenía 9 años de residencia.

<sup>38</sup> Gourié, natural de Fontainebleau, de 53 años, comerciante, constaba con 29 años como residente; y Boissier, de 48 años, llevaba 25 residiendo en la ciudad.

<sup>39</sup> En la calle Triana (1836) el máximo de criados en una sola casa era de cinco.

<sup>40</sup> Distribuidas en la forma siguiente: De San Nicolás a Mata, 125; San Lázaro, 124; colina del cuartel de San Francisco, 142; San Nicolás, 78; San Nicolás (Enmedio), 17; San Nicolás a los Molinos, 21; al Barranco, 13.

habitantes<sup>41</sup>, contabilizamos 481 trabajadores, personas con oficios y calificadas de «pobres». De entre ellos, ciento ochenta y ocho eran marineros, lo que supone un 40 por ciento de la población trabajadora, porcentaje que sube al 41.5 si le añadimos los pescadores y «mariscadoras», igualmente censados. En cambio, el número de artesanos (herrereros, zapateros, carpinteros) es reducido, suponiendo apenas cerca del 8 por ciento. Peones, jornaleros y albañiles llegaban, conjuntamente, al 15 por ciento, mientras que resulta sorprendente encontrar en este sector de gran pobreza varios —once— criados sirviendo a familias del propio barrio, a familias modestas de zapateros, labradores y hasta albañiles. Hay que tener presente, no obstante, que el concepto de criado no tenía entonces un rígido sentido de servidor doméstico asalariado, sino que entrañaba un concepto más familiar, atribuido incluso a personas que desde pequeños habitaban bajo el mismo techo que la familia principal, prestando servicios y recibiendo por lo menos una alimentación de elemental subsistencia.

Si la pobreza era muy intensa en el risco de San Nicolás, acaso todavía podía ser más aguda en San José y San Juan. Sobre una amplia muestra de 344 vecinos que habitaban estos últimos caseríos, ciento cuarenta (el 40 por ciento) eran pobres. Además de ellos, el 20 por ciento eran marineros; el 17 por ciento criados (la mitad trabajando para familias allí residentes); el 12.5 por ciento, jornaleros; el 8 por ciento, labradores. En suma, una población por entero menesterosa, en la que los marineros constituían, como en San Nicolás, fundamentalmente, el sector laboral productivo.

## GRUPOS DE EDADES

En 1835 la población de Las Palmas era predominantemente joven. Más de la mitad de los habitantes estaban por debajo de los veinticinco años. La fecundidad era elevada. Especialmente, las fa-

---

<sup>41</sup> Como antes indicamos, el padrón da explícitamente al barrio 2.138 habitantes. Sin embargo esta cifra no coincide, como debiera ser, con la suma de los cabezas de familia y varones de más de 16 años (1.016) y los menores de 16 años y hembras no cabezas de familia (1.058), que da una población de 2.074 habitantes, es decir, 64 menos. No obstante, podemos aceptar la primera cifra, teniendo presente que la diferencia con esta última es muy pequeña, sin apenas incidencia en los cálculos y en su interpretación socioeconómica.



milias pudientes y acomodadas tenían un número de hijos relativamente alto. Pero también el promedio de hijos habidos en las familias de los barrios más pobres era más bien alto, favoreciendo el incremento natural de la población: Evidentemente, se había entrado en una etapa de crecimiento vegetativo de la población, cuyo desarrollo había superado los cortos índices del siglo XVII y de buena parte del XVIII. Ya hemos visto que unos diez años antes la población de Las Palmas se situaba en 11.563 habitantes, mientras que para 1839 se había elevado, según la guía de Zufiría y Monteverde<sup>42</sup>, a 17.382 almas. Y hacia 1845 se calculaba una población de 18.000 habitantes. Es decir, en la primera mitad del XIX la población de la ciudad había aumentado tanto como en los tres siglos anteriores juntos.

Esta dinamicidad en la evolución demográfica la podemos comprobar en 1835 a través de la distribución de grupos de edades, que aquí registraremos en dos barrios de la ciudad: el de Triana, integrante del viejo casco histórico, y, al propio tiempo, adelantado del primer proceso de modificación de la antigua estructura socioeconómica de la población, y el de San José, en cuanto representación de los sectores urbanos más humildes.

Tras haber cotejado la edad de aproximadamente la mitad de los vecinos de Triana hemos obtenido los siguientes porcentajes relativos a tres grupos de edades:

Menores de 25 años . . . . .	53,7%
De 25 a 60 años . . . . .	39,8%
Mayores de 60 años . . . . .	6,5%

En el barrio de San José la juventud de la población era aún más acentuada. Los tres grupos de edades que hemos considerado tenían allí la siguiente distribución:

Menores de 25 años . . . . .	61,1%
De 25 a 60 años . . . . .	35,3%
Mayores de 60 años . . . . .	3,6%

---

<sup>42</sup> *Guía de las Islas Canarias para el año de 1840*, de José Valentín de Zufiría y José Joaquín Monteverde, oficiales 1.º y 2.º del Gobierno Político de la Provincia, Canaria, Imprenta de Las Palmas.

Observamos, en cambio, un porcentaje inferior de personas de edad avanzada en San José si lo comparamos con el barrio de Triana, dato que podría ser indicativo de una correspondencia entre nivel material de vida y expectativa media de vida, que en San José se hallaba en situación de desventaja con respecto a un sector más favorecido como era Triana. En San José, de unos 1.200 habitantes sólo se registraba sobre una decena de personas de más de ochenta años de edad; o, lo que es lo mismo, alrededor del uno por mil.

Los señalados datos en torno a la juventud de la población pueden compararse con los contenidos en los censos de Aranda y Floridablanca, al igual que los de otros grupos de edades. En el censo de Aranda <sup>43</sup> los habitantes de Las Palmas con menos de 25 años suponían el 51,3 por ciento de la población de la ciudad. En el de Floridablanca <sup>44</sup>, el 47,9 por ciento. En otro censo de aquellos años, remitido a la Real Cámara en diciembre de 1779 <sup>45</sup>, este porcentaje se situaba en el 51,5.

## ESTABLECIMIENTOS

En el siglo XVIII la ciudad de Las Palmas carecía prácticamente de establecimientos mercantiles. Documentos de finales de ese siglo nos hablan de tal carencia, planteando la necesidad de promover su apertura. En la ciudad de 1835 la realidad mercantil era, también, muy pobre. El censo registra más de trescientos establecimientos, incluyendo los artesanales. Varias de sus hojas nos detallan el género de los mismos e informan de las calles en donde estaban ubicados. Son tabernas, tiendas, lonjas de mercería, boticas y locales en donde los artesanos y trabajadores autónomos desarrollaban su actividad (platerías, carpinterías, zapaterías, herrerías, tonelerías, barberías). Por supuesto, los establecimientos propiamente mercantiles eran los menos. Entre éstos, si exceptuamos las tabernas, los que más abundan

---

<sup>43</sup> Las cifras de los censos de Aranda y Floridablanca por lo que se refiere a Canarias, fueron publicadas por FERNANDO JIMENEZ DE GREGORIO en «*La población de las Islas Canarias durante la segunda mitad del siglo XVIII*», *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, n. 14, 1968. Para la de Las Palmas en el censo de Aranda, vid. p. 21.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 101.

<sup>45</sup> El recogido por M. HERMOSILLA en su citado manuscrito.

son las «lonjas de mercería». Por otro lado, es fácil imaginar lo modestísimo de las tiendas de aquella época que, sin duda, tendrían un carácter familiar.

## HOSPITALES Y CONVENTOS

Finalmente, el padrón de 1835 - 36 entraña un singular interés en lo que se refiere a los conventos, puesto que nos ofrece datos sobre el número de sus religiosos en el momento —en el instante histórico— inmediatamente anterior a la aplicación de las normas desamortizadoras.

Pero antes de reseñar la estadística de la población conventual nos ocuparemos de la referente al Hospital y Hospicio de San Martín. El personal asistencial del Hospital lo integraban 10 monjas (3 de Valencia, 5 de Navarra, 1 de Cataluña, 1 de Gran Canaria), 3 pupilas (todas canarias), 2 parteras, 1 criado, 1 enfermera, 1 enfermero, 1 cocinera y 1 «hermana del portero».

En el Hospicio (abierto desde 1793) se hallaban acogidas 121 personas de ambos sexos y de todas las edades. Había 47 internos menores de 15 años y 18 mayores de 65 años. Las personas enfermas, inválidas, ciegas y muy ancianas se hallaban en la «enfermería». Entre los internados había cuatro ciegos, cuatro inválidos, dos locos, dos enfermos y un bobo. Y, además, cuatro mujeres que habían delinquido. Es decir, el Hospicio servía de hospital, asilo, manicomio, orfelinato y hasta como correccional de mujeres.

Pasando a la población religiosa, en el Obispado teníamos los siguientes residentes: en primer lugar, el Obispo Romo, entonces de 59 años de edad, natural de Cañizar, provincia de Guadalajara; luego los provisor, fiscal, secretario de cámara y paje; y, por último, el personal de servicio: despensero, repostero, cocinero, pinche de cocina, portero, mozo para las bestias, criado y hortelano.

Entre los conventos de monjas, el que contaba con mayor número era el de Santa Clara, que albergaba a 48 religiosas (incluyendo a 4 novicias, una de ellas con 14 años de edad). Sus edades oscilaban entre 14 y 81 años. Había veintiuna criadas conventuales. Todas eran naturales de Gran Canaria, excepto una tinerfeña.

En el convento de San Bernardo había 35 religiosas, incluida una novicia de 16 años de edad, todas naturales de la isla. Dieciocho eran criadas conventuales. Por su parte, el convento de descalzas

de San Ildefonso tenía solamente nueve monjas, la mayor de 78 años.

El convento de San Francisco lo integraban 16 religiosos, todos nacidos en Gran Canaria (Las Palmas, Telde, Teror), excepto el provincial, que era natural de Extremadura, y un hermano —lector de Arte—, oriundo de Galicia. Sus edades oscilaban entre los 18 y los 49 años, aparte un profeso que contaba 83. El claustro de Santo Domingo albergaba a 30 religiosos, de edades comprendidas entre los 19 y 70 años. No hemos hallado los datos del convento de San Agustín, que en el censo de Floridablanca aparece con 21 profesos y 2 novicios. La población de los conventos de Las Palmas había descendido sustancialmente en comparación con la existente en el último tercio del XVIII, descenso apreciable constatando los datos contenidos en el citado censo con los del padrón que nos ha ocupado, que, como hemos podido comprobar en el análisis de su información, es un valioso instrumento que nos proporciona una nítida radiografía de la sociedad de Las Palmas de hace siglo y medio.

## LA DESAMORTIZACION Y SU INFLUENCIA EN LOS CAMBIOS URBANOS

La titularidad y la distribución de la propiedad constituyen factores fundamentales de la estructura social. La propiedad del suelo y de las superficies edificables es factor fundamental en la estructura urbana. Las disposiciones desamortizadoras que en 1836 se dictaron en relación con las propiedades del clero en todo el país determinaron en muchos lugares importantes cambios en la propiedad. Por lo que se refiere a Las Palmas, la desamortización —ampliada a partir de 1855 a bienes del Estado y la Beneficencia— tuvo la natural trascendencia en una ciudad en la que existían seis conventos y en cuyo extrarradio había amplias superficies de baldíos y realengos.

La clausura, venta y derribo de varios edificios conventuales tuvieron como resultado, en el orden urbanístico, varias modificaciones en el casco urbano. La más importante se produjo al demolerse el convento de Santa Clara y aprovecharse su superficie para el emplazamiento de dos obras características de la ciudad del XIX: la Alameda y el Teatro Cairasco.

El coliseo <sup>46</sup> se había proyectado en los años treinta y su más decidido promotor fue Benito Lentini, italiano afincado en la ciudad, profesor de piano y director de la Capilla de Música catedralicia, quien también se ocupó en conseguir que la Plazuela del Puente se convirtiera en paseo público y en la urbanización de la calle que hoy lleva su nombre <sup>47</sup>. Se concibió la idea de una sociedad por acciones <sup>48</sup> que promoviera su construcción y se eligió para su emplazamiento una parte del solar del convento de Santa Clara, que fue demolida en el citado año <sup>49</sup> después de que el Ayuntamiento lo declarara en estado ruinoso. Antes hubo dimes y diretes, con protesta de las monjas, intervención del obispo Romo y del intendente provincial de la Hacienda Pública. En principio se llegó a un acuerdo para el derribo de esa parte. Pero, finalmente, la cuestión se resolvió de forma radical: tras sobrevenir en septiembre de 1840 el alzamiento contra el gobierno de la regente María Cristina, la Junta gubernativa de Las Palmas expulsó a las monjas y ordenó la completa demolición del monasterio.

En medio del solar que aquél ocupara se trazó una nueva calle. Una parte del solar —la del poniente— fue destinada a Alameda; la otra, para levantar el edificio del teatro, ante el cual se hizo una plazuela (la plaza de Cairasco). Los planos del edificio fueron confeccionados por Santiago Barry. Y, bajo la dirección del maestro Esteban de la Torre, la construcción se cimentó en 1842 y fue concluida en 1845 <sup>50</sup>.

Fue el primer teatro que tuvo la provincia <sup>51</sup>. Era un edificio de sencillas líneas neoclásicas y dos plantas, aumentadas en su parte central con un estrecho ático. La fachada tenía en su centro un pórtico formado por diez columnas de cantería; a la altura de la segunda planta, una terraza descubierta protegida de una balaustrada también de sillería. Culminaba la fachada en su remate triangular en cuyo centro había un ojo de buey con cristalera labrada a modo de rosetón.

<sup>46</sup> Con anterioridad se hacían representaciones en la plaza de las Gradas o en casas particulares, entre ellas en una de la calle León y Joven.

<sup>47</sup> DOMINGO J. NAVARRO, *ob. cit.*, p. 221 y ss.

<sup>48</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VII, f. 168.

<sup>49</sup> *Ibid.*, t. VII, f. 174.

<sup>50</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 760-761.

<sup>51</sup> Se inauguró con una comedia de Zorrilla: «Cada cual con su razón»; el producto de la función pasó a engrosar los fondos para la fundación del colegio de San Agustín.

En este edificio se ubicaron también el Gabinete Literario y la Academia de Dibujo. Ante su fachada se emplazó, con posterioridad, el monumento al poeta Cairasco.

En cuanto a la Alameda ocupó, como señalamos, una parte de la superficie que quedó libre al derruirse el convento. En principio se quiso hacer allí el mercado, pero luego se optó por destinarla al esparcimiento y ornato de la ciudad. Los árboles se plantaron en 1842 y en el centro de la rectangular placita se hizo un paseo flanqueado por asientos de piedra. La Alameda fue la plaza romántica de Las Palmas. Varios años después fue iluminado este paseo central con cuatro faroles traídos de Cádiz. Más adelante volveremos a ocuparnos de su característica estampa decimonónica al citar varias descripciones de la ciudad en el siglo pasado.

Los otros conventos siguieron diversa suerte siendo utilizados sus edificios para cuarteles, hospitales o centros de enseñanza, o en ocasiones sirviendo a destinos provisionales.

En 1836 el edificio conventual de San Agustín servía como cuartel de la milicia nacional<sup>52</sup>. Más tarde sus claustros fueron utilizados para albergar a las numerosas personas que sufrieron el hambre de 1847. También albergó provisionalmente al Ayuntamiento, para luego ser ocupado por el colegio de San Agustín y terminar sus días a mitad del siglo XX como sede de la Audiencia.

El convento de San Bernardo acogió en 1842 a los leprosos del hospital de San Lázaro, cuyo edificio había sido declarado en estado ruinoso<sup>53</sup>. No mucho tiempo después los enfermos fueron trasladados al de Santo Domingo, que pasó a convertirse en hospital y manicomio. El edificio de San Bernardo fue adquirido por un particular<sup>54</sup>, siendo derruido y parcelada su superficie para la construcción de nuevos edificios que integraron una manzana de casas entre las calles San Bernardo y Perdomo. Por lo que se refiere al de Santo Domingo, su antigua edificación pervivió hasta fines de la primera mitad del siglo actual. En 1840 la hermosa fuente de su claustro pasó a emplazarse en el centro de la plaza, sustituyendo en sus funciones al pilar

<sup>52</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VII, f. 152.

<sup>53</sup> *Ibid.*, f. 185.

<sup>54</sup> Don Luis Navarro, hermano de don Domingo J. Navarro (*Ibid.*, f. 187). Los Ayuntamientos tenían opción a quedarse con los edificios del clero desamortizados, preferencia que no ejerció el de Las Palmas en esta ocasión.

que en aquel sitio servía al suministro público de agua desde hacía cincuenta años <sup>55</sup>.

El convento de San Francisco era cuartel en 1842 <sup>56</sup> y su edificio terminó sus días con el mismo destino a la mitad del siglo XX, permaneciendo aún su solar sin urbanizar. Por último el convento de San Ildefonso pervivió hasta 1868, año en que, a raíz de la Gloriosa, fueron exclaustradas las monjas y demolido el edificio. Las iglesias de San Francisco, Santo Domingo y San Agustín han llegado hasta nuestros días, mientras que las menos importantes de los otros conventos siguieron la suerte de éstos.

Para completar el cuadro de reformas y modificaciones urbanas en la primera mitad del XIX añadamos que por esas mismas fechas se terraplenó un rincón de la playa de San Telmo, junto al antiguo dique, con el objeto de hacer allí una alameda o pequeño parque <sup>57</sup>. Este tuvo posteriores ampliaciones y remodelaciones al ganarse terrenos al mar, hasta constituir en nuestro siglo el actual Parque de San Telmo. Por su parte, el muelle de este nombre prosiguió su inacabable construcción y en 1831 se constituyó a tal efecto la Junta de Obras del Puerto. De ello nos ocuparemos en otro lugar.

#### INCENDIO DEL AYUNTAMIENTO: FINAL DE LA HISTORIA ANTIGUA DE LA CIUDAD.

En 1842 se produjo un lamentable suceso que tuvo gran trascendencia para la ciudad y para la isla de Gran Canaria: el incendio del antiguo edificio sede del Ayuntamiento y de la Audiencia. Se trataba de la hermosa edificación construida hacía exactamente tres siglos. Sus dependencias se hallaban muy deterioradas desde hacía tiempo y en más de una ocasión se pensó en construir una nueva casa consistorial. A pesar de las reformas que se hicieron en sus salas en tiempos del corregidor Eguiluz, el Ayuntamiento y la Audiencia hubieron de trasladarse en distintas ocasiones a otros locales para celebrar sus sesiones. A principios del siglo el regente y oidores de la Audiencia solicitaban <sup>58</sup> al monarca la construcción de un nuevo edi-

<sup>55</sup> *Ibid.*, f. 169.

<sup>56</sup> *Ibid. Anales*, t. VII, f. 184 v.

<sup>57</sup> *Ibid.*, t. VII, f. 169.

<sup>58</sup> Mss. en A.M.C. Solicitud fechada en la isla de Canaria el 15 de noviembre de 1806.

ficio «por haberse arruinado en la mayor parte el edificio material en que se hallaban reunidas las casas del Ayuntamiento, las Carceles, y las Salas de la Audiencia con su Archivo y demás oficinas». Tal petición se había hecho en 1804 y dos años más tarde se insistía en lo «urgente de la reedificación», para atender a cuyo coste se consideraba suficiente la subasta de dos trozos de tierra de propios en el Monte Lentiscal.

A pesar de tales súplicas no hubo nuevo edificio consistorial y el antiguo llegó hasta la aciaga noche del 29 de marzo del citado 1842, en la que fue consumido por un voraz incendio posiblemente intencionado. A las diez menos cuarto<sup>59</sup> de esa noche fue observado el fuego por la parte, precisamente, de las dependencias municipales. Rápidamente el fuego lo destruyó todo. No se produjeron víctimas pues pudieron salir los presos que se hallaban en la cárcel, situada en la planta baja del edificio. Pero quedó totalmente destruido un significativo edificio del siglo XVI, aun contando con que ya estuviera muy deteriorado, y se perdieron los archivos de la ciudad y de la isla, excepto el de la Audiencia. Dadas las características del incendio se supuso inmediatamente que había sido provocado intencionadamente, suposición que, según se dijo, fue reafirmada al encontrarse la caja de caudales vacía y con un agujero por el que se había sacado el dinero.

El episodio tuvo una doble trascendencia. Por un lado, desapareció un edificio de importancia histórica para la ciudad y para Gran Canaria; posiblemente, el más significativo de la isla junto a la catedral de Santa Ana. Por el otro, el fuego abrasó los archivos públicos insulares que allí se conservaban. En un instante desaparecieron siglos de historia de la ciudad y de la isla. Desapareció la memoria colectiva de varias centurias. Desapareció todo un caudal de información que habría permitido reconstruir parcialmente —por supuesto, parcialmente— el pasado insular y elaborar una interpretación más acabada y más rica de la historia de la ciudad. Aquí hemos acometido la modesta reconstrucción de esta historia, en los campos urbanístico y arquitectónico, con especial atención al acontecer y a los detalles anteriores a esta luctuosa fecha, detalles que pueden parecer nimios y, naturalmente, intrascendentes desde el punto de vista in-

---

<sup>59</sup> MILLARES TORRES, *Anales*, t. VII, f. 182-183 v.



cluso de la pequeña historia de una ciudad, pero que dada la ausencia casi total —sólo se conserva el libro de Reales Cédulas, conocido por «Libro Rojo»— de los archivos públicos, consideramos razonable contemplar.

Con el incendio y desaparición del viejo Ayuntamiento podemos decir que concluye la historia antigua de Las Palmas. Simbólicamente se desvaneció, al mismo tiempo, la memoria que para el conocimiento de esta historia antigua de la urbe nos podían aportar los archivos. Este último episodio cerró definitivamente un libro que no podemos volver a leer. Pero, como siempre, la vida siguió adelante. Enseguida los ciudadanos comenzaron a ofrendar donativos para la construcción de un nuevo edificio municipal y ese mismo año se colocó su primera piedra. Acaso este acto simbólico podría, también, significar el comienzo de la historia moderna de la ciudad.

El nuevo capítulo estará signado por la pugna entre las dos ciudades más importantes en el Archipiélago durante el siglo XIX, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, y la aspiración grancanaria de conseguir la creación de la provincia de Las Palmas. El tema de la división provincial sufrirá diferentes alternativas durante este siglo y primer tercio del XX. Pero esta es una historia que no nos toca aquí considerar, aunque la competencia entre ambas ciudades y los afanes por conseguir la división significaran en ocasiones motivo de emulación para la realización de ciertas obras o edificaciones que simbolizaran el propio progreso y la propia importancia de la respectiva ciudad. Bien que el desarrollo urbanístico y la conformación sociourbana que éste tuvo nunca fue generado, naturalmente, por dicha competencia. La creación de la provincia de Las Palmas no tendría lugar hasta el año 1927. Desde entonces Las Palmas de Gran Canaria es capital de la provincia de Las Palmas, mientras que Santa Cruz de Tenerife lo es de la provincia de su nombre.



## SEGUNDA PARTE



V

EL DESPERTAR DE LA CIUDAD  
A MITAD DEL SIGLO XIX



«La apariencia de la ciudad es peculiar»; «las casas son bajas, sin remates, y con tan enormes gárgolas para canalizar la lluvia, que la calle tiene más la apariencia de un fuerte, erizado de cañones, que cualquier otra cosa». Esta era la impresión que recibía el reverendo Thomas Debary<sup>1</sup>, visitante de la villa en la mitad del siglo XIX. «La ciudad —escribió Debary dentro de una amplia descripción de Las Palmas— está bien construída, y permanecen muchas de las casas originales levantadas por los primeros conquistadores y colonos de la isla».

Esta que contemplaba el citado viajero era la estampa de la todavía, a pesar de reformas e innovaciones, villa inerte y estática que se correspondía sustancialmente con aquellos planteamientos urbanos de los siglos XVI y XVII. Pero esta villa de la mitad de la centuria pasada ya portaba en su seno el germen de su transformación y de su próximo desenvolvimiento.

En efecto, después de tres siglos de estatismo urbanístico, la mitad del XIX marca el momento de gestación de la primera expansión moderna de Las Palmas. Por los años cuarenta del siglo se habían fundado el Gabinete Literario<sup>2</sup> y el Colegio de San Agustín, primer

---

<sup>1</sup> THOMAS DEBARY: «Notes of a residence in the Canary Islands, the south of Spain, and Algiers; illustrative of the State of Religion in those countries», Londres, 1851, p. 81 y ss.

<sup>2</sup> El Gabinete Literario fue en el XIX propulsor de los intereses de la ciudad y de Gran Canaria; al respecto, cfr. NESTOR ALAMO: «Crónica de un siglo», serie de artículos en «Diario de Las Palmas», a partir de I - III - 1947.

centro de segunda enseñanza, éste, que tuvo la ciudad. Las Palmas seguía siendo una villa silenciosa y semidormida, con muchas edificaciones ya ruinosas, unas calles descuidadas, escasa limpieza y un tenue alumbrado nocturno de faroles alimentados de aceite que se había instalado en 1840. Las comunicaciones eran muy deficientes o inexistentes y al norte de la urbe seguía en construcción aquel muelle que había sido iniciado cuarenta años atrás. Los fondos municipales eran muy escasos y las obras públicas estaban totalmente inmobilizadas o se desarrollaban muy lentamente. En contraste con tal apariencia, la entrada en la segunda mitad del siglo pasado señala un hito de gran importancia para el análisis de la evolución urbana de esta ciudad. Justamente en aquellos años se palpaba un aire de renovación y de nuevas inquietudes, portadas en buena parte por la generación de *los niños de La Laguna*, así conocidos por haber estudiado en aquella ciudad universitaria.

El impulso institucional se gesta en vísperas de unos años trágicos para Las Palmas y en general para toda Gran Canaria. Pero el cólera morbo —esta fue la tragedia—, a pesar de causar miles de víctimas<sup>3</sup> y de producir un trastocamiento general de la vida social y económica —un tremendo golpe para la colectividad isleña—, no fue suficiente para impedir los impulsos de cambio y progreso.

En 1845 Las Palmas tenía alrededor de dieciocho o diecinueve mil habitantes<sup>4</sup>. Pero el hambre y las epidemias de los años siguientes, así como la emigración, determinaron una disminución de aquella cifra, que no sería alcanzada de nuevo hasta treinta años después.

---

<sup>3</sup> Sobre el terrible acontecimiento pueden consultarse diversas fuentes, entre ellas la documentación municipal que se guarda en el Archivo Histórico Provincial y una «*Relación de lo sucedido en la isla de Gran Canaria con motivo de la epidemia del cólera*», de ANTONIO LOPEZ BOTAS, Las Palmas, 1851.

<sup>4</sup> Un manuscrito de la época («*Gran Canaria a mediados del siglo XIX, según un manuscrito contemporáneo*», editado en Las Palmas en 1950, p. 1) le atribuía 18.000 almas. En 1842 el capitán de fragata CHARLES DE KERHALLET, de la armada francesa, indicaba una población de 14.350 personas, cifra un tanto baja en comparación con recuentos precedentes. En cambio VICTOR PRUNEDA repetía la cifra que podemos considerar oficial de 17.352 habitantes.

Precisamente un cuadro muy completo de la ciudad de esos años nos lo proporciona el citado PRUNEDA, confinado en el Archipiélago durante seis años, a partir de 1845. En su libro «*Un viage a las Islas Canarias*» (Teruel, 1848), escribía: «*Las Palmas, ciudad capital de la isla con 17.352 almas. Es la mayor, más hermosa y rica del famoso archipiélago Canario. Situada a orillas del mar, en un llano de la costa oriental, se ve rodeada por la parte de tierra de fértiles campos y frondosas huertas que se riegan por multitud de acequias, y las grandes norias que se construyen*



El hambre de los años 1846 - 47 y la epidemia de fiebre produjeron numerosas víctimas. Cuatro años después la epidemia de cólera produjo aproximadamente seis mil muertos en toda la isla. Con posterioridad a estos terribles acontecimientos, en el año 1857, cuando se confecciona la primera estadística oficial moderna en el país, Las Palmas contaba 14.308 habitantes.

De la situación y de la proyección de la ciudad nos ofrece un claro y dinámico panorama la Prensa de esta época. Precisamente el despertar de la ciudad coincidió con el surgimiento de la Prensa local. Ya en 1842 se había publicado «*El Pueblo*» redactado por dos de los niños de La Laguna, don Antonio López Botas y don Juan E.

*sin cesar. El puerto, llamado de la Luz, es hermoso y está defendido por diferentes baterías. El muelle es muy extenso y se construye el último trozo dándole otra forma. El río Guíniguada divide la población en dos grandes barrios, titulados Vegueta y Triana: se comunican por un magnífico puente de piedra, de construcción moderna, adornado con 4 estatuas de mármol que representan las cuatro estaciones. En el día no lleva este río una gota de agua, porque la reciben antes de llegar a la ciudad, diferentes acequias. Las calles son anchas, rectas casi todas y bien empedradas. Las casas hermosas y la mayor parte construidas al gusto moderno.*

*Entre los muchos edificios que embellecen la población, son dignos de mencionarse por la belleza de su arquitectura y solidez de su construcción, la catedral de orden gótico; su frontispicio al estilo moderno es suntuoso, pero está sin concluir; el hospital general, palacio episcopal y las casas consistoriales que se construyen al frente de la catedral.*

*En el centro de la ciudad hay una alhameda con frondosos árboles, arbustos, plantas odoríferas, cuadros preciosos de flores, y dos hermosas fuentes de piedra. A un lado de este paseo se ve el teatro, magnífico edificio recién construido, y el único que existe en las islas. Por fuera de la población están los paseos llamados de los Reyes, S. José, S. Juan, y Puerto de la Luz.*

*Hay en Las Palmas algunas fábricas de sombreros, loza basta, jabón, una de vidrio y muchos molinos harineros movidos por agua.*

*Las tierras inmediatas están perfectamente cultivadas y producen al año tres cosechas. En las huertas y jardines interiores, que decoran los edificios, crecen con abundancia la palma, el limonero, el naranjo, el plátano, la chirimoya, el ganado y otra multitud de plantas indígenas y de ambos trópicos. Vense primorosos cuadros de flores en que sobresalen los jazmines reales, la camelia, la cañafistula de Levante, la rosa de colores varios, el amaranto y otras muchas que embalsaman la atmósfera especialmente por las noches.*

*Entre los diferentes establecimientos públicos, merecen especial mención el Seminario Conciliar, la Academia de dibujo y las cuatro escuelas de instrucción primaria para niños de ambos sexos. Es digno de observarse con atención el colegio de niñas dirigido por las hermanas de la Caridad, el cual reinan el orden y aseo más admirable, y se enseña la doctrina cristiana, a leer, escribir, contar, coser, bordar, tejer, hacer alfombras, cuadros de cañamazo, y otras labores, todo con la mayor perfección.*

*Además del hospital general hay el de S. Lázaro; una casa de niños espósitos y otra de reclusión para mujeres perdidas donde se las enseña todas las labores del bello seco.*

Doreste. Por los años cincuenta tiene lugar una floración de periódicos. Aparecen en Las Palmas «*El Porvenir de Canarias* (1852 - 53), «*El Despertador Canario*» (1854). «*El Canario*» (1854 - 55 y 1860), «*El Crisol*» (1855 - 56), «*El Omnibus*» (1855 - 1868), «*La Reforma*» (1856) y la «*Revista Semanal*» (1857).

Desde entonces, la Prensa nos da a través de sus páginas continuada noticia del acontecer de la ciudad, nuevas realizaciones, proyectos y todo cuanto afecta a la vida municipal. Se desarrolla una crónica, día a día, del desenvolvimiento urbano, que constituye la fuente quizás más rica de la historia de nuestra ciudad. En ella se ofrece una historia viva, muy distinta de los datos fríos que pueda dar un expediente o una memoria.

Al mismo tiempo, los periódicos ejercían una función impulsora, lanzando iniciativas y proyectos valiosos, y fiscalizadora, mediante una cotidiana crítica municipal. Y aquella Prensa era consciente de su papel en la contribución al desarrollo de la ciudad. Hombres de aquellos tiempos, periodistas y quienes exponían sus ideas por medio de los periódicos, eran clarividentes en su representación del futuro de Las Palmas.

El periódico más importante de aquellos tiempos fue quizás «*El Omnibus*», que a su vez destaca por su preocupación por los temas municipales. Publicación de tendencia liberal, fue impulsada y dirigida por el gran historiador don Agustín Millares Torres. Desde el 2 de Junio de 1855, fecha de su aparición, «*El Omnibus*», que salía los miércoles y los sábados, es fiel cronista urbano y plataforma de

*Existe una sociedad económica de amigos del país; un colegio de abogados y considerable número de escribanos y procuradores.*

*Reside en Las Palmas la audiencia territorial de la provincia, y el Obispo de Canaria. Hay en ella dos cementerios, católico y protestante y un lazareto el mejor de las islas.*

*Produce al año 28.400 fanegas de todos granos y legumbres, 12.600 arrobas de vino, 6.500 de patatas, y abunda extraordinariamente de frutas, verduras y otros artículos de consumo. Su comercio es rico y activo entre las demás islas, América, Antillas y otros países extranjeros; dedicanse a él más 50 velas, entre ellas algunas fragatas. Todos los buques se construyen en sus astilleros, con las maderas que produce la isla; desde el año 1824 al de 1846, se han botado al agua 216 con 10.000 toneladas, por valor de 8 millones de reales.*

*La hermosa ciudad de Las Palmas, por su población, edificios, riqueza territorial y comercial, por su apacible clima, abundancia de aguas y comestibles, por su industria en fin, debe considerarse sin disputa como el primer pueblo de las Canarias; y con algún fundamento disputa desde hace muchos años la capitalidad con Santa Cruz.*

iniciativas sobre aspectos tan importantes como la construcción del Puerto de la Luz y la creación de un núcleo urbano en aquel sector, muestra de una profunda preocupación urbanística.

«*El Omnibus*» ha sido llamado recientemente «*gran impulsor del adelanto de la Isla*». Y sobre todo lo fue de Las Palmas. En sus números aparece recogida toda esta situación de cambio a que nos referimos. La publicación nació con el subtítulo de «*Periódico de noticias e intereses materiales*» y, naturalmente, los temas locales tenían en ella importancia fundamental. Luego, desde mayo de 1856, pasó a ser «*Periódico político y de intereses materiales*». Entonces los temas de política nacional y general cobraron mayor importancia, pero no fueron olvidados los de carácter local; aunque quizás estos perdieran algo de atención. Posteriormente en diciembre del mismo año vuelve a su primitivo carácter como respuesta a los obstáculos a la libertad de expresión que se establecieron por esas fechas. Esto por lo que a sus primeros años se refiere.

## CONCIENCIA DE UNA APORTACION

Los hombres que en aquella época daban cuenta día a día de las modificaciones que se llevaban a cabo en la ciudad, de los proyectos, las dificultades y todos los elementos de la situación urbana; que hacían la crítica municipal y, al mismo tiempo, lanzaban sus iniciativas en pos de la mejora en todos los aspectos, eran conscientes de su papel en cuanto a la aportación que proporcionaban los medios informativos al desarrollo de la ciudad.

En un editorial de «*El Omnibus*» del 29 de diciembre de 1855 se escribe lo siguiente: «*A los periódicos corresponde, como órganos del interés común, tomar iniciativa de todas las cuestiones útiles y dar impulso a esta misma prosperidad, poniendo en conocimiento del público las mejoras que sean realizables o al menos, que parezcan serlo*». Y a continuación se expone un proyecto destinado a facilitar las comunicaciones marítimas con la isla de Tenerife, con la advertencia de que «*se emitirá tan solo la idea, dejando a personas más inteligentes en la materia abrazar el proyecto en toda su extensión y presentarlo con sus más minuciosos detalles*».

La misma publicación, en otro editorial correspondiente al 3 de enero del año 1857, en el cual se ofrece un balance de las obras que se han venido realizando en Las Palmas durante el año anterior,

hace unas observaciones sobre la labor impulsora de la prensa en este aspecto. Se dice en aquél: *«Diremos por último, que tenemos la vanidad de creer que a nuestras escitaciones y a las de nuestro apreciable colega «La Reforma»; se debe una parte muy considerable de las mejoras que se han llevado a efecto en la población. Todos cuantos proyectos se han considerado útiles y realizables, los ha indicado y sostenido la prensa canaria, sin tener en cuenta los intereses privados y egoístas que a su realización se oponían, ó las susceptibilidades que involuntariamente haya podido herir».* Y añade: *«La redacción del Omnibus comprende muy bien que los disgustos que esto proporciona es el legado que ciertos hombres reservan al periodista: por eso descansa tranquila en el fallo de su conciencia y en la opinión del pueblo, juez supremo á quien no es fácil engañar, y á quien ha consagrado siempre sus humildes tareas».*

También se dice en el mismo: *«En nuestros artículos, háyamos o nó acertado en nuestras apreciaciones, hemos procurado siempre el bien de nuestro país; hemos elogiado lo que hemos creído digno de alabanza».*

Un editorial de dos meses antes (22 de Octubre de 1856) se quejaba de la completa desatención que se tiene desde los cargos y organismos públicos a la crítica municipal de la Prensa. Se lamenta de que *«con muy cortas excepciones, nunca hemos conseguido el premio de nuestros patrióticos esfuerzos, viendo con dolor que nuestras palabras son siempre acogidas con la indiferencia más completa, y nuestros proyectos por más sencillos y beneficiosos que sean, como espresiones vacías de sentido, y propias tan solo para llenar de cualquier modo las columnas del periódico».*

*«Sí, concretándonos a esta población, fuéramos é enumerar los diferentes objetos de que nuestra prensa ha venido ocupándose por largo tiempo, sin obtener resultado alguno de parte de aquellas personas que pudieran remediar los males de que nos quejábamos, la lista sería interminable»—* se sigue expresando en este editorial que termina de la siguiente manera, muy escéptica: *«¿Pero a que empeñarnos en demostrar lo que pasa a la vista de todos? Nuestras palabras nada podrán remediar. En vano la prensa clamará una y otra vez; en vano con súplicas o con amenazas se hará eco fiel de las necesidades del pueblo; todo será predicar en desierto, como decía hace pocos días «La Reforma», y como nosotros repetiremos ahora, mañana y siempre».*

A pesar del claro pesimismo de estas líneas anteriores, puede comprobarse, sin lugar a dudas, el efectivo papel que jugó la Prensa

en las mejoras urbanas, en alentar positivamente las obras que se realizaban, en lanzar iniciativas que tuvieron eco real y en una notable clarividencia en importantes factores del futuro de la ciudad, tal como podrá observarse cuando nos refiramos a los proyectos sobre el Puerto de la Luz.

Los anteriores editoriales son explícita muestra de ese sentido de contribución y participación a la vida municipal y al futuro urbano, así como un señalado espíritu de comunidad por parte de los órganos informativos de la época. Si hemos acudido a reproducir estos párrafos ha sido para resaltar la conciencia de esta aportación, pues, en verdad, ésta queda demostrada por la intensa labor municipalista de la Prensa de entonces.

Además, los órganos informativos eran conscientes del despertar de la ciudad y del inicio de su crecimiento. Por ejemplo, en un editorial de *«El Omnibus»* del día 18 de marzo de 1857 se expone que *«es un hecho ya innegable el rápido crecimiento de nuestra población. No hay calle donde no se vea una nueva fábrica; no hay solar donde no se levante un nuevo edificio...»*. Y más adelante se dice: *«La ciudad debe indudablemente ensancharse hacia el N., acercándose al muelle y el Puerto de la Luz...»*.

## LA RENOVACION URBANA

A poco de comenzar a salir a la luz pública *«El Omnibus»* publicó en su número 4, correspondiente al 13 de junio de 1855, un editorial dedicado a la renovación, la reforma y el adecentamiento urbano. *«Pocas cosas habrá que prueben de una manera más clara y evidente la importancia de una población, y el lugar que ocupa entre los demás pueblos, como su aspecto público y policía interior, el gusto en sus edificios, el aseo de sus calles y la disposición de sus paseos»* —comienza diciendo este escrito. Luego se refiere al handicap que supone una urbe con edificaciones y urbanización antiguas. *«Y esto es justamente lo que ha sucedido en la Ciudad de Las Palmas, pues siendo casi la primera y más antigua población de la Provincia, ha sido también la que más ha tenido y tiene que combatir con el mal gusto y el desorden de las construcciones de aquellos remotos tiempos. Hace, con todo, algunos años que empieza á cambiar de una manera notable, y aunque todavía se encuentran algunas casas ruinosas y otras completamente arruinadas, confiamos, no obstante, en ver*

*muy pronto desaparecer esas muestras de culpable abandono y reprensible descuido, que afean nuestra Ciudad».*

El artículo anterior es una muestra concreta de la visión global que tenía la prensa de entonces acerca de la reforma y el desarrollo urbanos. Esto se puede apreciar igualmente en un amplio e interesante editorial de «*El Crisol*», periódico ligado a la línea oficial y gubernamental, de fecha 27 de Julio de 1855, así como en otros artículos y notas informativas de «*El Omnibus*» que se reseñan a continuación.

En un editorial del 15 de agosto del mismo año se insiste en el tema de la necesidad de la demolición y reedificación de casas ruinosas, así como de la correcta alineación de calles. Una idea, siquiera muy incipiente, de planificación aparece en una nota publicada el 19 de julio de 1856. En ésta se dice lo siguiente: *«Llevados nosotros de estas observaciones que nos ha proporcionado la experiencia, y por un efecto de amor a nuestro pueblo, nos atrevemos a emitir hoy nuestra opinión sobre punto tan importante, indicando el modo de precaver muchos errores en la verdadera reforma que con el tiempo debe sufrir esta población; evitando también los perjuicios que se ocasionan a los dueños de la fábricas, paralizando los trabajos interin se resuelve por la comisión nombrada al efecto, donde y como se haya de fabricar. A nuestro juicio, y para corregir en lo posible las irregularidades de las calles de una población, debería primeramente sacarse un plano de la misma, según su estado actual, examinar con todo detenimiento la situación en que se hallan actualmente sus edificios principales, y marcar en el propio plano los nuevos alineamientos con que se han de corregir los antiguos defectos, del mejor modo que le permitan las circunstancias. Este plano debe conservarse siempre en el Ayuntamiento, con el objeto de que cuando se quiera reedificar algunas casas, vea el dueño de ella con anterioridad la dirección que en aquel se le señale».*

Estos párrafos son señal de un pensamiento de previsión y reflexión del crecimiento urbano. En distintos artículos de este periódico se puede observar una atención hacia ciertos temas de una materia que en nuestros tiempos ha cobrado extraordinaria importancia: el urbanismo.

Así, por ejemplo, una nota correspondiente al número del 7 de julio de 1855 señala que *«como muy pronto ha de empezar la Compañía de Gran Canaria la construcción de otras dos casas de alto y bajo en la calle Mayor de Triana, sería de apetecer, que prescindiendo*

*del lugar que actualmente ocupan las que hoy existen, y cuyo derribe se ha empezado ya, se edificasen más afuera y en la misma línea que tiene la que está construyendo allí..., para que con el tiempo sigan la misma dirección las que se levanten de nuevo en la misma acera, y se vayan destruyendo poco a poco las irregularidades que presenta aquella entrada de la población».*

Sobre la alineación y un orden correcto de las edificaciones en Triana y otras partes futuras de la ciudad insiste un suelto del número del 1 de agosto de 1855: *«Desearíamos se guardase la misma regular disposición en las casas que se edificasen en lo sucesivo en el puerto de la Luz».*

Otro tema al que se otorga atención es el del arbolado y zonas verdes en la ciudad. Un editorial del día 18 de julio de 1855 postula por la creación de zonas de vegetación en las áridas y tristes lomas de San Lázaro, al poniente del barrio de Triana. Sugiere para ello el aprovechamiento nocturno del agua de la fuente de Morales. En un suelto publicado el 10 de noviembre de ese año se da cuenta que se han plantado árboles en los riscos de San Lázaro, San Nicolás y San Juan y que se hacen roturaciones para cubrirlos de arbolado, especialmente palmeras. En aquellos tiempos, como en nuestros días, había pues preocupación por el ornato natural de las laderas de poniente de la ciudad, que en tiempos recientes han visto surgir jardines cuidados y el ornato que supone la construcción de modernos chalets, aunque parte de estas lomas siguen estando tan reseca como a mitad del siglo XIX.

En nota publicada el 17 de enero de 1857 se hace alabanza de *«las disposiciones que se han adoptado respecto del plantío de árboles en las plazas y paseos públicos de esta ciudad. Mejora ésta de gran importancia para la población...».*

En otra publicada dos semanas después se pide que el Ayuntamiento plante árboles en la plaza de San Bernardo, sitio que *«con el tiempo puede formar un delicioso paseo».* Más tarde se plantarían los frondosos laureles que hoy perduran y que hicieran de esta calle una de las más agradables de la ciudad.

El 7 de febrero se informa de haberse plantado los primeros árboles que han de adornar y embellecer la plaza principal: palmas. En la misma noticia se critica que se hayan elegido éstas y no otros árboles frondosos y de más fácil remplazo. Pero se siguieron plantando palmas a ambos lados de la plaza y hoy constituyen una nota simbólica de la ciudad en lo que ha sido su centro histórico.

## EL ESTADO DE LAS CALLES

*«Dentro de las murallas tiene la ciudad 11 ermitas, treinta y ocho calles 19 en Triana y 24 en Vegueta, 31 callejones 12 en Triana y 19 en Vegueta, 2 sombrererías, tres imprentas, 6 plazas, un coliseo, una alameda, un Seminario Conciliar, un instituto, dos Colegios, cuatro escuelas de niños, diez de niñas, 5 pilares, ocho castillos, un Hospital, un Hospicio, etc.».*

Estas 38 calles y 31 callejones que, según un escrito de la época <sup>5</sup>, poseía Las Palmas, no se hallaban lo cuidados que sería conveniente, ni ofrecían la comodidad exigible. Para comprobarlo basta leer lo que se escribía en «El Omnibus» el 7 de enero de 1857:

*«Cumpliendo con nuestro deber de periodistas llamamos hoy muy seriamente la atención del M. I. Ayuntamiento sobre el lastimoso estado de las calles de esta población.»*

*«Hace mucho tiempo que la Prensa viene quejándose de este abandono, que si entonces era empresa fácil corregirlo, en el día, ya sea por el descuido de la administración anterior, ya por el mayor número de carretas que atraviesan sus calles, costará muchos esfuerzos componerlas. Y en efecto, con dificultad se encontrará una cuyas aceras no cuenten un gran número de baldosas rotas, viéndose en casi todas largos trozos desempedrados que en esta estación lluviosa se convierten en inmundos lodazales, repugnantes a la vista y peligrosos, para el transeunte. Y no se crea que cuando hablamos de estos peligros nos referimos a la calle del risco de San Nicolás, ni a la muralla de San Roque, esos son sitios que requieren una mención especial, nosotros nos concretamos sólo a las más centrales y frecuentadas de la población.»*

*«Sería en verdad una desgracia irreparable, que después de los esfuerzos que en otro tiempo costó el empedrado y baldosas de esta ciudad, cuya limpieza y buen estado llamaban la atención de cuantos viajeros nos visitaban, tuviésemos ahora por un descuido y abandono imperdonables, que volver de nuevo a empezar aquella tarea, ocasionando nuevos gastos a los vecinos, o recargando el presupuesto municipal.»*

Las calles de Las Palmas estaban entonces, baldosadas y empedradas, pero en estado deplorable. Las llamadas de los periódicos so-

<sup>5</sup> «Gran Canaria a mediados del siglo XIX», p. 13.



bre el estado de tal o cual vía eran muy frecuentes. Bien se llamaba la atención «*advirtiendo la progresiva destrucción de la parte de la calle del risco inmediata al paseo nuevo de Triana*»<sup>6</sup>, bien se pedía el arreglo del callejón de San Ildefonso, que tenía las losas levantadas, ya se hablaba del lastimoso estado del camino al cementerio<sup>7</sup>.

Una vía de la que se ocupaba mucho la critiquilla municipal por aquellas fechas era el llamado «camino blanco», calle —la actual «Muro»— de moderna apertura que comunicaba con la entrada norte del puente de Verdugo. Esta vía era verdaderamente intransitable. Había sido abierta en 1853<sup>8</sup> y comenzó a empedrarse en diciembre del año 1856<sup>9</sup>. En marzo del año siguiente, el Municipio acordó darle el nombre de «Calle de Muro», como una prueba de «*gratitud y reconocimiento hacia ese subgobernador, cuyo recuerdo es siempre tan grato para todos los canarios*»<sup>10</sup>.

Algo que, por lo visto, frecuentemente se hallaba el viandante de aquellos tiempos eran las «*montañas*» de escombros que se apilaban en algunas calles. Al igual que la situación de las vías urbanas, el tema de los escombros suscitaba a veces los humorísticos comentarios de las gacetillas de «*El Omnibus*».

Como ejemplo, veamos lo que se decía en una de aquéllas:

*«Antigüedades. Ni las ruinas de Tebas igualarán dentro de poco a las de nuestra ciudad. Por donde quiera se tropieza con escombros. Sin ir más lejos, puede ver el aficionado a la arqueología un gran montón de piedras en la plaza de San Bernardo»*<sup>11</sup>.

He aquí otro ejemplo —del mal estado de las calles tenían buena culpa los carros, que hacían saltar piedras y baldosas—:

*«Recetas para reducir las calles a polvo. Tómese uno o dos carros de regulares dimensiones, con ruedas bien anchas, llénense de sillería u otra materia pesada; paséense de este modo por las calles de la población, procurando siempre que una rueda monte sobre el embaldosado; quítense enseguida las losas rotas, y póngase en su lugar desbrozes de cantería. Al poco tiempo se habrá conseguido el objeto»*<sup>12</sup>.

<sup>6</sup> «*El Omnibus*», 7 - VII - 1855.

<sup>7</sup> *Ibid.*, 23 - I - 1856, 28 - I - 1857.

<sup>8</sup> «*El Crisol*», 7 - IX - 1855.

<sup>9</sup> «*El Omnibus*», 25 - II - 1857.

<sup>10</sup> *Ibid.*, 18 - III - 1857.

<sup>11</sup> «*El Omnibus*», 16 - VI - 1855.

<sup>12</sup> *Ibid.*, 5 - IX - 1855.

## TRES EDIFICACIONES IMPORTANTES

En esta mitad del XIX se levantaron dos nuevas edificaciones de importancia para la vida de la ciudad y se adelantaron los trabajos para la conclusión de una tercera. Dos de ellas, construcciones características de Las Palmas, cualificadas por su entidad arquitectónica y por su función y significado: el nuevo edificio del Ayuntamiento y la obra de la Catedral, cuya segunda torre se elevaba por entonces. La última, igualmente destacable, fue el nuevo Mercado.

La pequeña historia de la edificación de las nuevas Casas Consistoriales ha sido relatada por Domingo Déniz en su citado *«Resumen histórico descriptivo de las Islas Canarias»*, obra escrita hacia 1854. Después del incendio del antiguo edificio, Ayuntamiento y Audiencia se trasladaron a la antigua sede de la Inquisición, edificio que había pasado a la propiedad del Estado. Allí permaneció la Audiencia, pero el Ayuntamiento hubo de trasladarse al Palacio Episcopal primero y más tarde al antiguo convento de San Agustín, a la casa de la calle Armas número 3 y al colegio de San Agustín.

Dos días después del incendio, el 31 de marzo de 1842, se celebró una reunión en la que se acordó que la ciudad levantaría a su costa las nuevas Casas Consistoriales. Al efecto se nombró una junta que se responsabilizó de llevar adelante la iniciativa y se abrió una suscripción pública para reunir fondos. *«Como en la provincia no había arquitecto autorizado»* —escribe Déniz— los promotores de la *«construcción del nuevo Consistorio y tribunal de justicia, acudieron a la habilidad de varios aficionados. Un maestro ebanista muy conocido por su afición a las nobles artes levantó con destreza la planta y alzado de la obra, que presentó a la junta directiva. Estos diseños, que tenían por autor a don Manuel González González, tuvieron la preferencia sobre otras dos plantas y alzados»*<sup>13</sup>. Los diseños fueron enviados a Cádiz para que los examinase un ingeniero civil, que resultó ser don Juan Daura, quien recibió el encargo por medio del conde de la Vega Grande. Aquél hizo varias correcciones en el diseño, dentro del objetivo que se le había señalado de conciliar el buen gusto con la economía. Inmediatamente las obras se sacaron a concurso que obtuvo una empresa local. Y el 20 de octubre de ese año 1842 se puso

---

<sup>13</sup> *Ob. cit.*, p. 740 y ss.

la primera piedra, debajo de la cual se colocó una copia del acta del Ayuntamiento en donde consta la resolución tomada el 31 de abril, la guía de la Provincia para el año de 1840 y moneda circulante (un doblón de ochenta reales, una peseta y una moneda de cobre del cuño de aquel año).

Las desavenencias existentes entre los maestros adjudicatarios de la obra y la falta de fondos determinaron que la construcción pasara por diferentes avatares, originándose prolongadas suspensiones en su realización. En 1845 se había levantado el primer cuerpo, pero ya no había dinero para más. Fue el entusiasmo cívico de Santiago Bravo de Laguna y Mujica el que, recabando fondos ciudadanos y encargándose de la inspección directa de la construcción, consiguió impulsarla, reanudándose los trabajos en 1847. A fines de ese año la epidemia de fiebre amarilla significó una nueva interrupción, al igual que en 1851 la epidemia de cólera. Estos sucesos que iban en contra de la marcha de las obras fueron contrarrestados en 1852, al producirse la división de la Provincia de Canarias. Este anhelado acontecimiento dio motivo para impulsar la conclusión del edificio. Al pensarse en el local que mejor podría servir como sede del nuevo Gobierno civil del distrito se dirigió la atención al edificio destinado al Municipio y la Audiencia y la alegría pública generada por el decreto divisionista permitió abrir, con buenos resultados, una nueva suscripción que constituyó el mejor empuje para la terminación del edificio.

En 1854 la edificación se hallaba casi concluida, a falta del barandal y la escalera. Para varios pavimentos principales se trajeron de Génova 4.500 losas de mármol. De nuevo se produjo una pausa y en el otoño de 1855<sup>14</sup> la subsiguiente reactivación. Por fin, el día de San Pedro Mártir de 1856 se trasladaron las oficinas municipales a las nuevas dependencias de las Casas Consistoriales, ya habilitadas para cumplir tal función<sup>15</sup>; en una de ellas abrió su despacho el Alcalde Constitucional desde las diez de la mañana hasta las tres de la tarde<sup>16</sup>.

No obstante, varios aspectos menores de la terminación del edificio habían quedado pendientes y se llevaron a cabo con posterioridad. Entre otros detalles, en 1864 se instalaron el escudo y las estatuas de

<sup>14</sup> «El Omnibus», 13 - X - 1855.

<sup>15</sup> «El Omnibus», 3 - V - 1856.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. cit.

mármol que representan la Agricultura, la Industria, el Comercio y la Navegación.

El nuevo edificio del Mercado fue comenzado en 1854. Hasta la fecha Las Palmas conservaba la recoba construida en tiempos del corregidor Eguiluz, carente en absoluto de condiciones para tal menester, y se sentía la necesidad de contar con una instalación higiénica y capaz. En 1849 Manuel León confeccionó un plano para una plaza de mercado, del cual tuvo conocimiento el Ayuntamiento<sup>17</sup>. Este acogió positivamente la iniciativa y se emprendieron las gestiones encaminadas a plantear la construcción y a recabar los fondos precisos. El lugar elegido fue el de la esquina de la entonces llamada calle de la Carnicería y el Guinguada, si bien allí había que adquirir varias casas que ocupaban parte de la superficie prevista. Para financiar la edificación se procedió a la venta de varios cercados que habían pertenecido al hospital de San Lázaro y que, a raíz de la desamortización de 1836, habían pasado a la propiedad municipal. Por último se encargó al arquitecto provincial Manuel Oráa para que trazase, en el solar mencionado, la disposición y el alzado del futuro edificio, cometido que llevó a efecto, sacándose las obras a pública subasta a finales del año 1853 e iniciándose en el siguiente.

Como la de otras obras públicas, la construcción del mercado estuvo sujeta a las posibilidades económicas de cada momento. El edificio se concluyó en 1863, integrando una de las aportaciones de esta mitad del XIX al equipamiento de la ciudad.

Por último, las obras de conclusión del frontis de la catedral de Santa Ana se estimaban como un reto que la ciudad tenía que superar. Desde 1821, año en que fue concluida la torre septentrional, las obras se hallaban paradas. En los años cincuenta se reanudaron y durante 1855 se estaba en el empeño de terminar la torre del sur. Como era obligada costumbre, la construcción se hacía mediante la recaudación voluntaria de fondos entre los vecinos. La estampa que ofrecía el exterior del templo aparece reflejada en un plano dibujado en 1854 por el arquitecto Manuel Oráa, a quien se había encargado por entonces el proyecto para la conclusión de la fachada: detrás de la parte edificada de ésta puede verse la primitiva fachada gótica, que aún no había sido demolida.

---

<sup>17</sup> D. DENIZ, *ob. cit.*, p. 763 y ss.



Fachada de la Catedral de Santa Ana. (Foto del autor).

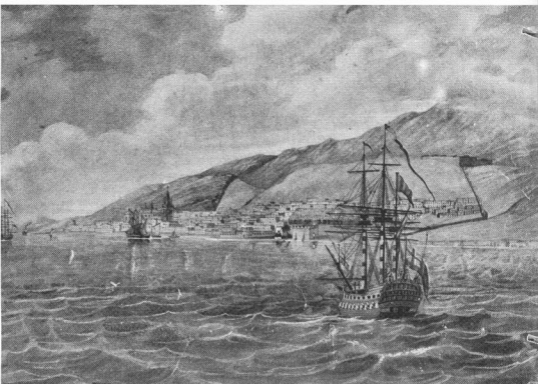
notabilidades q<sup>va</sup> se presentaron en plaza de Lima  
el dia q<sup>o</sup> se juvo el Colchuto



Grabado que representa a la Plaza de Santa Ana en 1834.

38

Vista de Las Palmas en la primera parte del siglo XIX.  
Acuarela de Hawkins, 1827 (cortesía de D. Jesús Gómez Rodríguez).



La torre meridional fue finalizada en diciembre de 1857, celebrándose su conclusión con cohetes, música y otros festejos<sup>18</sup>. En la última fase de la obra se había utilizado un nuevo procedimiento para la subida de las piedras labradas: *«Desde el principio de la fábrica —escribía «El Omnibus»— subíamos las piedras labradas, la cal y el agua por los medios imperfectos que nuestra atrasada mecánica pone a disposición de los maestros; perdíase, pues, casi media hora en subir a fuerza de brazos cualquier peso, porque aún cuando se había traído una máquina de Inglaterra, nunca hemos visto hacer uso de ella, ya sea por no entenderla, o porque saliera defectuosa. Las cosas en este estado, dijo un día al encargado de la obra el conde de la Vega Grande, sugeto cuya afición y conocimientos en la mecánica son bien notorios, que se comprometía a indicar un medio sencillísimo para que los pesos subieran a la misma altura en tres minutos, produciendo de este modo una economía de mucha consideración, porque además de poderse suprimir los peones que trabajaban en el molinete, los maestros destinados a sentar las piedras no estarán detenidos esperando de media en media hora la llegada de la cantería. Esta indicación fue entonces considerada como una chanza, y relegada por consiguiente al olvido, hasta que hace pocos días, el conde volvió a insistir, y su promesa se cumplió con treinta segundos de adelanto, pues el peso subió en dos minutos y medio».*

Curiosa innovación que contribuyó a acelerar una obra que llevaba edificándose tres siglos y medio y que prosiguió elevando su pétreo fachada varios decenios más, con participación de otros arquitectos —aparte Oraa, hay que citar los nombres de Jareño (carente la isla de arquitectos era preciso encargar los planos a la península, necesitándose, además, cumplir con el requisito de su aprobación por la Academia de Bellas Artes de San Fernando), de la Gándara, Lennoir o Laureano Arroyo—, hasta su definitiva conclusión en el amanecer de nuestro siglo.

Era la sufrida y voluntaria aportación ciudadana la que hacía posible estas obras y otras como el nuevo teatro, el palacio militar o la comandancia de Marina, edificadas en la segunda parte del siglo pasado y en los comienzos del actual.

---

<sup>18</sup> «El Omnibus», 4 - X - 1856.

## PROBLEMA DE LA VIVIENDA Y EXPANSION DE LA CIUDAD

En la época a la que nos estamos refiriendo Las Palmas tenía menos de dos mil casas, incluyendo albergues y chabolas ubicados en los riscos. Un equipamiento visiblemente escaso para el creciente número de habitantes. Había surgido ya un agudo problema de escasez de viviendas: *«las habitaciones escasean de tal modo, que es demasiado frecuente ver familias enteras obligadas a vivir en el campo por no encontrar una casa buena o mala donde albergarse en la ciudad. Por consiguiente los alquileres han alcanzado un precio, no diremos elevado, sino escandaloso; algunos propietarios abusando de su posición, piden hoy por casas cuyo valor mensual ha sido en otros tiempos de 60 a 70 mrs., hasta 200 y 250. Otros han arrojado de las suyas a inquilinos honrados, solo porque se les ha ofrecido algunos reales más sobre el alquiler que con ellos estipularon, viéndose otros abusos de esta naturaleza repetirse a cada instante en la población».*

De esta situación se deducía *«la urgente necesidad de construir nuevos edificios que ensanchen la población, que destruyan el monopolio, y que ofrezcan una comodidad, un asilo a infinitas familias que están hoy sufriendo por esa causa mil disgustos e incomodidades»*<sup>19</sup>.

En 1853 se constituía una compañía para la fabricación y rifa de casas en Las Palmas. Se trataba de un empeño planteado en la dirección de atenuar aquella necesidad, pero evidentemente insuficiente. La presión social ejercida por el incremento demográfico y la necesidad de vivienda impelía a ensanchar la ciudad: *«Reconocido el hecho que dejamos probado, esto es la escasez de habitaciones y la insuficiencia de las que en el día existen en las calles de la ciudad es preciso romper ya los estrechos límites que hasta ahora nos habíamos impuesto; preciso es saltar la valla que nos dejara nuestros padres al legarnos el suelo que les vio nacer. ¿Pero hacia que parte debe ensancharse la población? ¿Dónde y de qué manera pueden abrirse esas nuevas calles?*

*«La respuesta a la primera de nuestras preguntas es tan sencilla, tan natural, tan obvia que nos parece inútil esforzarla con pruebas que la robustezcan. La población debe indudablemente ensancharse hacia el norte, acercándose al muelle, y al Puerto de la Luz, para tender allí*

<sup>19</sup> «El Omnibus», 18 - III - 1857.



uno de sus brazos a los sitios que han de dar vida a su comercio, a su navegación y a su industria. Creemos sinceramente y sin que nos ciegue el amor a nuestro país, ni el prurito de exagerar nuestro proyecto, que algún día han de convertirse los cercados que se estienden desde San Bernardo a la nueva carretera, en el barrio más populoso de esta ciudad. Todos nuestros esfuerzos, si hacemos alguno en el sentido que llevamos indicado, han de dirigirse hacia este punto, donde necesariamente ha de afluir la población el día en que se termine el muelle y se concluya el camino del Puerto de la Luz.

«Mas, en tanto que esto se lleva a efecto con la lentitud propia de tales obras, ¿no se podría dar principio a estas mejoras?

«Dos calles hay en Triana que debieran ya haberse prolongado a costa de cualquier sacrificio; una es la de San Francisco y otra la del Cano. Aún sin haber la necesidad de casas que todos reconocemos hoy, aquellas nuevas calles hubieran servido de hermosos paseos, enlazándose luego fácilmente entre sí y con la calle principal de Triana, por medio de calles transversales que las cortaran en dirección de E a O. Pero, si esto en su totalidad no es fácil hacerlo ahora, porque la suma a que asciende la expropiación de los terrenos que se necesitan es de mucha consideración, creemos que al menos debiera iniciarse el pensamiento.

«La parte del camino llamado antes de San Lázaro, inútil en el día y más inútil en el momento en que se abriera cualquiera de aquellas calles, podría cederse hoy con alguna ligera indemnización a los dueños de los cercados colindantes, y abrirse un paseo donde a uno y otro lado, comprando el sitio los que quisieren fabricar, se levantarían nuevas casas, que podríamos desde ahora asegurar encontrarían al instante en vez de uno, cien inquilinos»<sup>20</sup>.

Este escrito de «El Omnibus» que, por considerarlo de interés al objeto que nos ocupa, nos hemos permitido reproducir casi íntegramente, es bien explícito de la situación urbana y de la situación social de Las Palmas en el momento de lanzarse a su primera expansión moderna. La «valla» dejada por los antepasados —materializada en la muralla norte de la ciudad— fue demolida no mucho tiempo después, justamente a principios de 1859: «Se ha derribado en estos últimos días la antigua puerta de Triana, no quedando ya ninguna de

<sup>20</sup> «El Omnibus», 18 - III - 1857.

las tres que cerraban el antiguo recinto amurallado de la ciudad. Se dice que el lienzo de muralla que corre desde dicha puerta hasta la fortaleza de Santa Ana, se derribará también construyéndose en su lugar almacenes para el servicio de carga y descarga de los buques»<sup>21</sup>.

Puede decirse que en este momento se inició la expansión urbana de Las Palmas en el siglo pasado. En su intento de crecimiento la ciudad tropezó inmediatamente con el gran obstáculo que representaba la propiedad de los terrenos que la circundaban y de las superficies susceptibles de una futura urbanización. Con el tiempo, tal dificultad se agrandará y se diversificará en el marco de la apropiación de la ciudad por los propietarios del suelo y del dominio ejercido por los especuladores. Sin embargo, en su primer paso hacia el desarrollo urbano la ciudad pudo salvar las imposiciones de la propiedad privada: enseguida el Ayuntamiento proporcionó solares a quienes quisieran edificar en los arenales que se extendían más allá de la portada de Triana, terrenos que no habían sido objeto de apropiación.

## EL BARRIO DE ARENALES

Así surgió el barrio de los Arenaless —o de fuera de la portada—, en donde a mitad de 1860 se había concluido o estaba a punto de concluirse la edificación de unas cincuenta casas, mientras que otras catorce iniciaban su construcción y «*todos los sitios de las calles principales*» estaban ya solicitados<sup>22</sup> al Municipio.

La urbanización se verificó siguiendo una sencilla ordenación municipal que tomó como eje la carretera del Puerto, cuyo trazado definitivo se había aprobado poco tiempo antes. La cesión municipal de solares fue acompañada de una condición elemental: proceder a la inmediata edificación<sup>23</sup>.

El barrio de Arenaless se consideró como una urbanización marginal —de *arrabal* se le calificaba en una estadística oficial<sup>24</sup>—, y, efectivamente, fue resultado de la expansión vegetativa de la población y la edificación que allí se hizo fue la más humilde y modesta: la característica casa terrera, la casa cúbica carente de todo lo que

<sup>21</sup> «*El Omnibus*», 26-I-1859. Citado por JOSE MIGUEL ALZOLA en «*La rueda en Gran Canaria*», Las Palmas, 1968, p. 35.

<sup>22</sup> *Ibid.*, 4-VII-1860.

<sup>23</sup> «*El Omnibus*», 2-III-1861.

<sup>24</sup> *Nomenclator de la Provincia de Canarias* (s.a.).

fuese la más mínima estética y muchas veces sin el encalado y el albeo<sup>25</sup> que ofreciera una presentación decente. Hemos hablado de urbanización al referirnos a este barrio pero debimos de haber utilizado la palabra trazado. En efecto, el barrio careció de urbanización en el sentido que, en este orden, hoy damos al término. Incluso careció en un principio de un pilar para el abastecimiento de agua<sup>26</sup>. Pero, así, a trancas y barrancas, sin otras pretensiones, comenzó a extenderse la ciudad.

Comenzada esa década de 1860, en sus primeros años, el barrio de Arenales tenía 83 viviendas, 78 de las cuales eran casas terreras y las restantes de dos plantas. En esas fechas había en la ciudad de Las Palmas 2.115 casas (incluyendo los Arenales y el Puerto de la Luz) y 564 en el resto del término municipal. Se incluyen en este recuento todo género de edificaciones.

Seguía siendo una ciudad de edificaciones bajas, como comprobamos en la siguiente exposición de datos<sup>27</sup>:

Número de edificios	De un piso	De dos	De tres	Más de 3	
Casco antiguo					
de Las Palmas	1.229	775	416	37	1
Alcaravaneras	6	5	1	—	—
Arenales	83	78	5		
Puerto de					
la Luz	20	19	1	—	—
San José	145	138	7	—	—
San Juan	104	90	2	—	—
San Nicolás	439	303	9	—	—
San Roque	81	61	3	—	—

Hacemos notar que en la cifra de edificios de los riscos de San Nicolás, San Roque y San Juan están contabilizadas las numerosas chozas, barracas y cuevas allí existentes.

<sup>25</sup> «*El Omnibus*», 17 - X - 1860.

<sup>26</sup> *Ibid.*, 15 - XII - 1860.

<sup>27</sup> Tomados, como los anteriores, del citado *Nomenclator*.

El total de edificios, viviendas y albergues que había en el término municipal era de 2.674 (de una planta, 1.867; de dos plantas, 515; de tres plantas, 37; de más de tres plantas, 1). En el total se incluyeron 254 chozas y barracas. Asimismo, los molinos harineros de El Batán, Albiturría, la Calzada, el Hospital, el Tanque, Molinos de Abajo, de la Caja del Agua, de Verdejo y de los Plátanos, y las fortalezas de Buenaire, San Fernando, San Francisco del Risco, San Juan de Mata, San Pedro, Santa Ana, Santa Catalina, Santa Isabel y la Plataforma.

Algunas de estas fortalezas que, al igual que las viejas murallas, ya no cumplían función alguna, fueron demolidas en el siglo pasado. Tal es el caso del castillo de Santa Ana, derribado con motivo de las obras de ensanche del muelle de Las Palmas. Otras han desaparecido en el siglo XX, como el castillo de Santa Catalina, o han pervivido hasta nuestros días, que es el caso de la fortaleza de la Luz —monumento histórico artístico desde 1941, restaurado en los últimos años— y el castillo de San Francisco.

## LA CARRETERA AL PUERTO DE LA LUZ

En planos de Las Palmas de esos primeros años de la década de los sesenta<sup>28</sup> aparecen recogidas esas primeras manzanas del barrio de Arenales. El nuevo sector precisó comunicarse con el centro a través de puentes sobre el barranquillo de Mata<sup>29</sup>, punto todavía sin urbanizar. En 1861 no se había confeccionado el plano del barrio «en la parte que corresponde a la calle del oeste, esto es, a la que ha de abrirse junto a los cercados»<sup>30</sup>. La dificultad radicaba en la propiedad de los terrenos cultivados de la vega de Triana que permanecieron sin urbanizar durante decenios. La carencia de control público del suelo y la consiguiente ausencia de planificación determinaron, igualmente, un desorden en la edificación permitiendo que se levantaran casas fuera de las alineaciones previsibles y que los propietarios de las casas lindantes con la calle principal —la carretera al

<sup>28</sup> Plano sobre proyectos portuarios (1862) y plano de Las Palmas insertado en el «Derrotero» de Kerhallet y Lobo (edición de 1860).

<sup>29</sup> «El Omnibus», 6 - V - 1863.

<sup>30</sup> *Ibid.*, 25 - V - 1861.

Puerto— plantaran huertas y extendieran sus nuevas propiedades tras sus casas, lo que originaría inconvenientes al futuro trazado.

El barrio, por consiguiente, continuó extendiéndose hacia el norte, alcanzando en ese decenio la plaza de la Feria, en la que en la siguiente década se planteó emplazar una plaza de toros, iniciativa por fortuna no realizada.

Realmente el eje que siguió la modesta urbanización de Arenales fue la carretera desde el casco antiguo de Las Palmas al Puerto de la Luz.

De antiguo existía el camino que conducía a través de eriales y jable a la bahía de las Isletas. Pero desde hacía muchos años se sentía la necesidad de contar con una vía cómoda y segura entre la ciudad y el Puerto de la Luz. Su falta se dejaba notar, sobre todo, cuando los vientos del este y el noreste impedían el embarque y desembarque por el muelle de San Telmo, lo que originaba molestias al viajero que se veía obligado a recorrer varios kilómetros de descampado por un camino poco transitable que se perdía entre las dunas de Santa Catalina. Igualmente, el pequeño comercio portuario resultaba perjudicado en tales circunstancias.

Una R. O. de fecha 2 de mayo de 1853 dispuso la realización de dicha carretera y ese mismo año Obras Públicas confeccionó un proyecto<sup>31</sup>, en el que se planteaba la carretera del Puerto como un ramal de la carretera provincial del norte. Con esta última se preveía el enlace de la prolongación de la calle Cano, por lo que se consideró que la carretera del Puerto había de acceder, también, a la ciudad mediante un empalme con dicha prolongación. Hasta las dunas de Santa Catalina el trazado no ofrecía dificultades; la carretera significaría el límite entre los eriales del litoral y las fincas cultivadas de los Arenales y Santa Catalina. Al entrar en las elevadas dunas que cubrían una amplia superficie y llegaban hasta la misma orilla del mar —en la marea alta el agua alcanzaba hasta la base de los montículos de blanca arena— se planteaba el único problema: encontrar el firme bajo la arena y construir una calzada de forma que se evitara la invasión de la arena arrastrada por el viento. Pero el enlace con la calle Cano planteaba, por otra parte, problemas de expropiación. La super-

---

<sup>31</sup> *Obras Públicas. Provincia de Canarias. Canaria. Expediente núm. 2. Año 1853. Carretera de 2.º orden de Las Palmas al Puerto de la Luz.*

ficie existente entre dicha calle y el *Camino Nuevo* —inicio de la carretera al norte— estaba ocupada por fincas plantadas de nopales para el cultivo de la cochinilla que —se vivía la fase culminante de esta producción exportadora— habían adquirido gran valor. En este caso la propiedad privada del suelo constituía un obstáculo para el sistema viario de la urbe.

El enlace con la calle del Cano también ofrecía dificultades en las proximidades de la ciudad, pues al tener que apartarse el trazado hacia el poniente la vía tendría que atravesar cercados de propiedad particular, impedimento que se podría evitar si el empalme se proyectara a partir de la calle Triana.

En principio se mantuvo el proyecto de prolongación de la calle Cano y su enlace con la futura carretera. Luego se barajaron las variantes de enlace con la prolongación de la calle San Francisco y con la calle Triana. Y en 1859 se decidió definitivamente por el empalme con la calle mayor<sup>32</sup>. En el plano que acompañamos puede contemplarse el trazado proyectado y las variantes indicadas.

Del proyecto y ejecución de esta vía se ocupó el ingeniero provincial de Obras Públicas, el grancanario Antonio Molina. Los trabajos se iniciaron a la altura de la ermita de Santa Catalina y en 1855 Molina inspeccionó la delineación sobre el terreno. Los trabajos se interrumpieron con motivo de diversas expropiaciones, por una parte, y por la carencia de fondos presupuestarios, enfermedad general de las obras públicas en aquellos tiempos. En 1856 se aprobó un presupuesto de 24.000 duros para esta empresa que se consideraba primordial para el porvenir de Las Palmas, «*que estaba en el Puerto de la Luz*»<sup>33</sup>.

## COMUNICACIONES DE LAS PALMAS CON EL RESTO DE LA ISLA

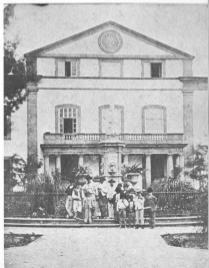
La carretera del Puerto era una de las contadas obras públicas por entonces emprendidas. La isla de Gran Canaria poseía los mismos caminos que se habían abierto siglos atrás. Durante la primera parte

<sup>32</sup> «*El Omnibus*», 2 - VII - 1859.

<sup>33</sup> *Ibid.*, 2 - VIII - 1856.



Arquitectura neoclásica en la  
plazoleta del Espíritu Santo.  
(Foto del autor).

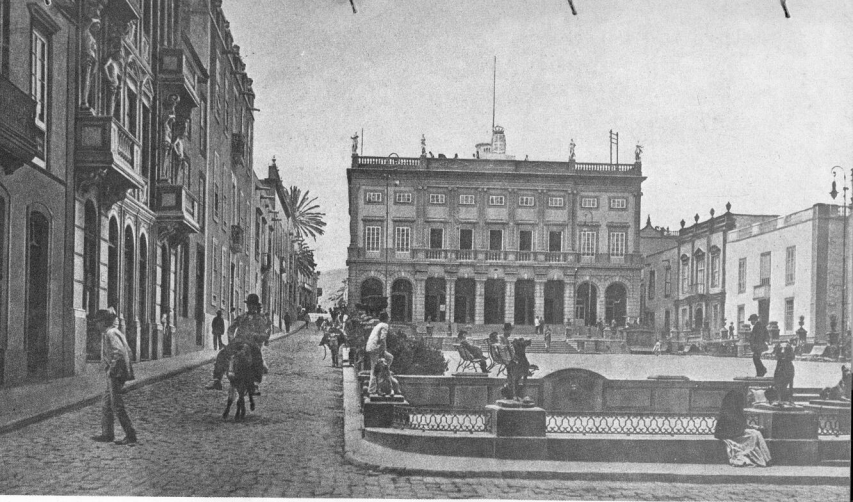


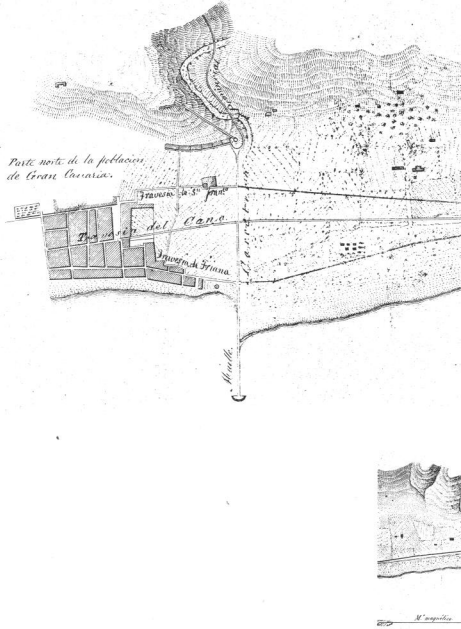
Edificio del Teatro Cárneo y  
del Gabinete Literario.



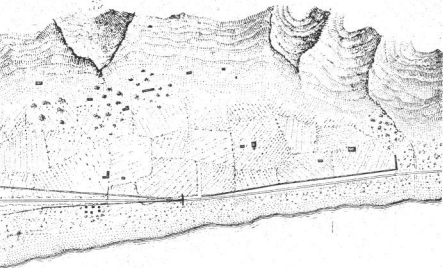
Patio de una casa neoclásica en la plaza del Espíritu Santo. (Foto del autor).



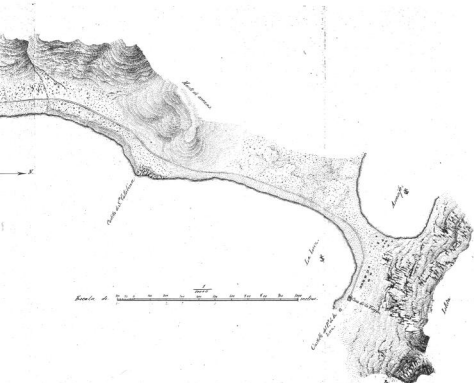




Proyecto de carretera de comunicación con el Puerto de la Luz, 1853.



*M. magnético.*





Primer proyecto de muelle en la bahía de la Luz, firmado el 20 de junio de 1857 por el ingeniero Francisco Clavijo y aprobado por R. O. de 15 de febrero de 1858.



Nuevo proyecto de muelle en el Puerto de la Luz.

# M. CHARLES PHILIPPE DE KERHALLET.

CAPITAINE DE FRÉGATE DE LA MARINE IMPÉRIALE FRANÇAISE,  
OFFICIER DE LA LÉGIÓN D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE DE LÉOPOLD DE BELGIQUE.

AUTEUR DE LA DESCRIPTION DES ILES CANARIES &c.

LES HABITANTS DE LAS PALMAS LUI DÉDIENT CE PLAN COMME UNE PREUVE DE RECONNAISSANCE POUR LA VÉRITÉ ET JUSTICE  
AVEC LESQUELLES IL A DÉCRIT LEUR PORT.

## GRANDE CANARIE.

VUE ET PLANS DE LA VILLE

DE LAS PALMAS ET DE SES MOULINETS.

Extrait d'après l'arrêté de la chambre de commerce, par A. Béchouart, et d'après les publications faites en 1834, par Mr. Arles, de la marine royale Britannique et en 1842, par Mr. de Kerhallet, de la marine Française.

Tous ces ports les marchandises trouvent une espèce de magasin, soit en attendant de continuer leur voyage, soit en attendant d'être embarqués à l'exportation des navires. Ces magasins sont munis des meilleurs bâtimens d'Angleterre des Etats-Unis, et de la France.

(1) L'île de la Grande Canarie, est la plus importante de tout l'archipel, par son étendue, ses golfes, ses ports, et surtout par la baie de Palmas qui a une capacité, d'environ 18,000 tonneaux. C'est le port de la ville, et le plus grand, de tout l'archipel, pour lequel la nature, en créant ce port, a fait un merveilleux. Etant en les prévoyant, au-delà de la Canarie, toutes les escales, les ports et les rades de la Grande Canarie, (2) L'île de la Grande Canarie, est la plus importante de tout l'archipel, par son étendue, ses golfes, ses ports, et surtout par la baie de Palmas qui a une capacité, d'environ 18,000 tonneaux. C'est le port de la ville, et le plus grand, de tout l'archipel, pour lequel la nature, en créant ce port, a fait un merveilleux. Etant en les prévoyant, au-delà de la Canarie, toutes les escales, les ports et les rades de la Grande Canarie,

## GRAND CANARY.

VIEW AND PLANS OF THE TOWN

OF LAS PALMAS AND MOULINETS.

At the solicitation of the Board of Commerce Mr. A. Béchouart extracted these plans, according to those published in 1834, by Mr. Arles, of the British Navy, and by Mr. Kerhallet, of the French Navy in 1842.

Navigators will find here all sorts of cargoes both for exporting and loading, vessels, and materials of a superior quality from Europe and America.

(2) The island of Grand Canary is the most important of the Archipelago, from its natural resources and production, the immense quantity of salt, but above all from the excellent anchorage of Las Palmas, its chief town, containing 18,000 inhabitants. This bay is beyond all comparison the best in the Archipelago, where there are two ports of superiorly sheltered anchorage.

Water and provisions are considerably cheaper than at San-Cris (Tenerife), whose bad anchorage routes also has caused its unpopularity. The quarantine laws are the same in the seven islands.

## GRAN CANARIA.

VISTA Y PLANOS DE LA CIUDAD

DE LAS PALMAS Y DE SUS MOULINETS.

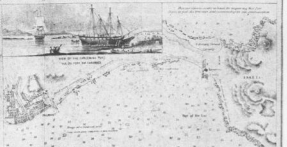
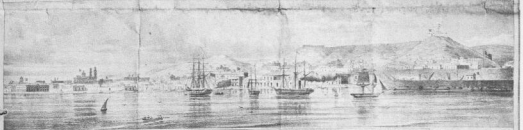
Extrait de l'arrêté de la junta de comercio par A. Béchouart, et d'après les publications en 1834, par Mr. Arles, de la marine royale Britannique, et en 1842, par les de Mr. Kerhallet, de la marine Française.

En este puerto encuentran los navegantes toda clase de mercaderías, tanto en embarcación, como en góndoles de los mejores bálimens de Inglaterra, Estados Unidos y Francia.

(2) La isla de Gran Canaria es la más importante de todo el Archipelago por sus propios recursos, por sus producciones naturales, por los puertos que abundan en sus costas, y sobre todo, por su puerto de Las Palmas a las Palmas que es su capital, que contiene 18,000 almas. Este puerto es sin comparación el mejor que ofrece todo el Archipelago, donde la naturaleza ha crecido tanto los dos rios anchuros.

La agua y todo género de provisiones cuestan en la Gran Canaria a mitad de precio comparativamente con el que tienen en San-Cris (Isla de Tenerife), cuyo mal puerto ademas es muy poco grueso, para solamente el contener a los buques en sus costas. El sistema de cuarentenas es igual en todas las islas.

LAS PALMAS GRAND CANARY, CHIEF TOWN OF THE CANARY ISLANDS.  
LAS PALMAS DE GRANDE CANARIE, VILLE LA PLUS CONSIDÉRABLE DES ILES.



DESCRIPTION OF THE TOWN AND PLANS OF LAS PALMAS, CHIEF TOWN OF THE CANARY ISLANDS, BY CHARLES PHILIPPE DE KERHALLET, CAPITAINE DE FRÉGATE DE LA MARINE IMPÉRIALE FRANÇAISE, OFFICIER DE LA LÉGIÓN D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE DE LÉOPOLD DE BELGIQUE.

DESCRIPTION OF THE TOWN AND PLANS OF LAS PALMAS, CHIEF TOWN OF THE CANARY ISLANDS, BY CHARLES PHILIPPE DE KERHALLET, CAPITAINE DE FRÉGATE DE LA MARINE IMPÉRIALE FRANÇAISE, OFFICIER DE LA LÉGIÓN D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE DE LÉOPOLD DE BELGIQUE.

Estampa marítima de Las Palmas y su muelle, y plano de la ciudad a mitad del siglo XIX, realizados como homenaje a Charles Philippe de Kerhallet, capitán de la Marina francesa.



del XIX nada se había hecho en cuanto a carreteras. Las comunicaciones de la capital con el resto de la isla eran pésimas. A raíz de promulgarse la ley de 7 de mayo de 1851 comenzaron a estudiarse varios proyectos para el trazado y construcción de carreteras<sup>34</sup>, pero con una lentitud desesperante.

Aparte la citada vía y la eterna construcción del muelle de San Telmo, las obras públicas existentes se reducían a la carretera de Las Palmas a Arucas (sección de Las Palmas a las Rehoyas) y a un trazado de carretera de Las Palmas a Telde hecho por el ingeniero Clavijo que se desarrollaba por Tafira en una longitud de 27 kilómetros, trazado impuesto por influencias locales<sup>35</sup> que aspiraban a realizar con preferencia la comunicación con el Monte Lentiscal, pretextando que no había movimiento bastante entre Telde y Las Palmas<sup>36</sup>. Por lo que se refiere a esta última vía, el ingeniero provincial Antonio Molina no había aceptado el trazado, optando por el directo a Telde, pero discurriendo por el camino de herradura sobre las montañas que cerraban la línea de costa hasta que fue construido el túnel de la Laja. Posteriormente se decidió la solución más directa de abrir dicho túnel, lo cual se llevó a efecto en 1863. Estas carreteras prosiguieron su construcción durante muchos años.

El ingeniero de Obras Públicas don Juan de León y Castillo jugó un destacado papel en el impulso de estas obras, encargándose durante su primera etapa en el cargo (1858 - 1865) del estudio de las más urgentes: puente de Telde y carretera a esta ciudad, faro de la Isleta y carretera a Arucas, así como tres tramos de la carretera de Las Palmas a San Mateo (centro de la isla). En su segunda etapa (1873 - 1891) volvió a activar proyectos y subastas. Redactó los proyectos de terminación de la carretera de Arucas, que se concluyó por administración; tramos de la carretera Las Palmas - Agaete (sección Arucas - Guía, en los que figuraba el difícilísimo trazado de la Cuesta de Silva); anteproyecto de la carretera Las Palmas - Terror; proyecto de carretera de Arucas a Moya; carretera de Telde a Agüimes; tramo de la carretera del norte Guía - Agaete y el proyecto definitivo del puerto de refugio de la Luz. Recordemos, al respecto, que Juan de León y Castillo

<sup>34</sup> J. M. ALZOLA, *ob. cit.*, p. 26.

<sup>35</sup> Don Juan de León y Castillo. *Su labor pública*. Mss. en el Archivo del Museo Canario.

<sup>36</sup> El camino o carretera de Tafira, por San Roque, se inició en 1851.

fue nombrado en 1879 ingeniero jefe de la Provincia de Canarias, por jubilación del ingeniero Francisco Clavijo, y que en dicho puesto permaneció hasta 1891, año en que fue ascendido a inspector del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos jubilándose después <sup>37</sup>.

En síntesis, este era el estado de las obras públicas y de la comunicación de la ciudad con el resto de Gran Canaria a mitad del siglo XIX y en la segunda parte de esta centuria.

### PRIMEROS PROYECTOS PARA EL PUERTO DE LA LUZ Y URBANIZACIÓN DE LA ISLETA

Evidentemente, la carretera al Puerto de la Luz estaba directamente conectada con la idea de plasmar en aquel puerto natural de Las Palmas el moderno instrumento que precisaba la ciudad en su ancestral relación con el océano. La construcción de un muelle en la bahía de la Luz constituía un anhelo perfectamente diseñado en esa época.

El muelle de Las Palmas apenas podía prestar escasos y deficientes servicios a la comunicación marítima de la ciudad y de la isla. La historia de su construcción compuso un largo capítulo signado por la carencia de disponibilidades económicas, los errores técnicos y los inconvenientes de su emplazamiento. Después de diez años de paralización, en 1827 el Gremio de Mareantes de Las Palmas se había encargado de proseguirlas. Cuatro años después se constituyó la Junta del Puerto, para dirigir su marcha. En estos años cincuenta el dique había sufrido las inclemencias de los temporales que deshacían lo conseguido a costa de muchos sacrificios, ya que el muelle estaba situado en un punto de la costa completamente desabrigado, como hoy mismo apreciamos cuando el oleaje bate aquella parte de la Avenida Marítima del Norte. Los frecuentes mares de fondo en aquel lugar impedían realizar las ordinarias operaciones de carga y descarga. El muelle de Las Palmas no ofrecía ni comodidad, ni seguridad a las maniobras portuarias. Sus desfavorables condiciones proporcionaron, como contrapartida, un mayor relieve a los planteamientos para conseguir la construcción de un muelle en el Puerto de la Luz <sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> *El ingeniero don Juan de León y Castillo...*, mss. citado.

<sup>38</sup> Para conseguir una mayor toma de conciencia sobre la evidente necesidad



En 1856 el Gobierno de la nación dictó una R. O.<sup>39</sup> reconociendo la conveniencia de construir un muelle en la bahía de la Luz y disponiendo que el ingeniero provincial redactara un proyecto de las obras a realizar. Fue confeccionado por el ingeniero Francisco Clavijo y Pló y, tras aprobarse, en 1858 fue autorizada la subasta, que no llegó a llevarse a efecto. Aunque todo había quedado en el papel, este fue el primero e importante paso del futuro gran Puerto de la Luz. De hecho se empezaba a plasmar el empeño de poseer en la ensenada de la Luz un puerto abrigado a los vientos del noreste y un refugio para resguardar del sudeste a los buques.

Conocida la disposición que encargaba la redacción del proyecto comenzó ya a pensarse en el desarrollo de un núcleo urbano en el sector del Puerto de la Luz. La urbanización futura se veía así:

*«El camino que desde la puerta de Triana atraviesa los arenales y va a desembocar en el puerto, cruzará el istmo de Guanarteme casi por su mismo centro y vendrá a concluir en una plaza que será la primera que se encuentre viniendo de la ciudad. Esta plaza se halla designada en el plano con el nombre de Alameda, por los árboles que con el tiempo deberán en ella plantarse.*

*«Saliendo de aquella plaza y tomando a la derecha en la misma línea en que se hallan las casas que hoy existen en la playa, se levanta una muralla o terraplén, que forma uno de los dos lados de la calle llamada de la marina...*

*«Todo este espacio comprendido entre el Castillo de la Luz, límite del pueblo por el E., las rocas volcánicas que se extienden hacia el N., y la opuesta orilla del mar por el O., se halla cruzado en largas, anchas y rectas calles. Además de las dos plazas antes mencionadas hay otra en posición central...»<sup>40</sup>.*

Se planteaba allí una segunda ciudad a la que en principio se pensó dotar hasta de Ayuntamiento propio. Este era ya un preludio,

---

del muelle de la Luz, la prensa local no dejó de interpolar en sus planteamientos la polémica divisionista: *«Ese puerto de la Luz, en donde se halla a no dudarlo el porvenir de Las Palmas, yace a pesar de las continuas escitaciones de la prensa, en el mismo estado. Ni dársena, ni carenero, ni muelle, ni camino. Todavía no han llegado a comprender nuestros paisanos que la capitalidad la reconquistaremos por sí misma el día en que...»* (*«El Omnibus»*, 10-IX-1856). El redactor de este texto habría sido seguramente el historiador y periodista Agustín Millares Torres y posiblemente los acontecimientos históricos posteriores le dieron la razón.

<sup>39</sup> De fecha 18-XI-1856.

<sup>40</sup> *«El Omnibus»*, 4-II-1857.

más concreto e inmediato, que aquellos proyectos de poblar el puerto de la Luz que se concibieron en los siglos XVI y XVIII. Se barajaba esta opción antes aún de que la ciudad comenzara a desarrollar el suburbio de Arenales.

## LA PRIMERA EXPANSION

El despertar de Las Palmas mediado el siglo XIX y la primera expansión moderna de la ciudad coinciden con el desarrollo del comercio exportador de la cochinilla. Aparte el incremento demográfico —atenuado por los indicados acontecimientos— y el lejano reflujo del primer desarrollo de la economía industrial europea, esta primera expansión coincide cronológicamente con el alza en la exportación y precios de la cochinilla. Indiscutiblemente, el aumento en la riqueza del país hubo de revertir, aunque fuera en forma desigual, en sus diversos sectores. Queda por ver la correlación directa que podría haberse dado entre ambos fenómenos y el grado de incidencia que uno pudo tener en el otro. Pero es preciso subrayar su simultaneidad. La primitiva urbanización coincidió con el florecimiento del cultivo y exportación de la caña de azúcar. Pasados más de tres siglos, la primera expansión se corresponde con el período exportador de la cochinilla. Los desarrollos siguientes manifestarán una clara vinculación con la construcción del Puerto de la Luz, a fines del XIX, y el turismo de masas, en la segunda mitad del XX.

VI

EL ULTIMO TERCIO DEL XIX.  
EL PUERTO DE LA LUZ



Las Palmas había comenzado a desplazarse hacia su norte marítimo y porteño, pero la ciudad era todavía Triana, la ciudad era todavía Vegueta. Y ante la amenaza de cualquier advenedizo arrabal, Vegueta y Triana estrecharon sus antañones vínculos a través de un segundo puente. Situado al naciente, donde el Guiniguada se perdía en el mar, fue primero un puente de madera que en 1863 pretendía facilitar el acceso al nuevo mercado, tema planteado desde varios años atrás.

Pero se precisaba un puente más sólido, que pudiera resistir los arrebatos de la ya vieja y cansada serpiente fluvial. Y al año siguiente salió a concurso la obra de un nuevo puente que reemplazara al de palo. La remató el maestro Esteban de la Torre, adjudicatario de otras varias como el teatro Cairasco y una de las fases del frontis catedralicio. La construcción se inició en 1864 <sup>1</sup> y estaba prácticamente terminada al finalizar 1866 <sup>2</sup>.

Frente al mercado, al otro lado del barranco, se alzó otro edificio importante en la ciudad: el nuevo teatro, construido a la orilla del mar. El primer teatro, el Teatro Cairasco, era de reducidas dimensiones y pronto se dedujo la necesidad de contar con otro más amplio y de las mejores condiciones. Ya en 1862 se convocaron reuniones destinadas a acometer el propósito. La edificación comenzó en

---

<sup>1</sup> «*El Omnibus*», 20 - VIII - 1864.

<sup>2</sup> *Ibid.*, 20 - XII - 1866.

1873, de acuerdo con los planos trazados por el ya mencionado arquitecto Jareño. Se hizo, también, mediante suscripción pública y el donativo de varias entidades. El teatro —que antes de recibir el nombre que recuerda a Pérez Galdós se llamó Tirso de Molina— fue inaugurado en 1888. Fue de los más suntuosos edificios de esta época de la ciudad. Posteriormente pasó a ser propiedad municipal. En 1928 sufrió un incendio, al parecer intencionado, siendo parcialmente reconstruido y restaurado por el arquitecto Miguel Martín y decorado por su hermano, el pintor Néstor.

Este coliseo fue una notable aportación cultural y monumental a la ciudad de finales del XIX y del XX. De hecho, cultura y enseñanza habían comenzado a florecer tímidamente sobre el páramo cultural que había imperado hasta la mitad del siglo pasado. Proliferaron las escuelas de primeras letras, aunque la enseñanza primaria seguía siendo todo lo raquítica que podemos imaginar. Aparte los ya citados Gabinete Literario y Colegio de San Agustín —centro de primera y segunda enseñanza que hizo las funciones de un Instituto de este género—, se crearon un colegio femenino (1852), una escuela de estudios mercantiles (1853) y años más tarde el Instituto de Segunda Enseñanza (hasta entonces el de La Laguna era el único del Archipiélago), suprimido en 1876 y luego reintegrado a la ciudad. Sociedades como la del Liceo impartían clases gratuitas de enseñanzas elementales.

En 1855 se creó la Sociedad Filarmónica, con su orquesta propia, que inició una nueva etapa a partir de 1866. Surgieron nuevas sociedades como La Fraternidad, Juventud Dramática de Las Palmas o la Aurora, que situaban sus actividades en el teatro y la música. Y, sobre todo, se fundó en 1879 El Museo Canario, entidad concebida por un grupo cultivado e inquieto de isleños encabezados por el doctor Gregorio Chil y Naranjo, con el objeto de preservar y estudiar los restos de las antiguas poblaciones canarias y el legado cultural aborigen.

Simultáneamente la ciudad fue enriqueciendo su imagen monumental. En 1867 se inauguró la fuente del Espíritu Santo, obra neoclásica de Manuel de León, construida, por supuesto, merced a las aportaciones ciudadanas. En 1892 se conmemoró la efemérides del cuarto centenario del descubrimiento de América y el paso de Colón por la isla en este viaje con un bello monumento en mármol ubicado en la Alameda. Y también en el último cuarto del siglo se rindió homenaje al gran poeta Bartolomé Cairasco colocando su busto en la plaza de su nombre, en donde estuvo la casa que habitó.

Por último, el Palacio Militar, construido a fines de siglo, y el



Plano de la ciudad al finalizar la primera mitad del siglo XIX, publicado en «Atlas de España y sus posesiones de Ultramar», de Madoz y Coello.





edificio para la Comandancia de Marina, a principios del actual, en las plazas de San Telmo y la Feria, respectivamente, aportarán a la ciudad dos construcciones de orden clásico, especialmente la segunda, en el empeño de dotarla de edificaciones de relieve. Sobre la interpretación de tal iconografía ya hemos hecho los respectivos comentarios.

Recordemos también que en el solar del desaparecido convento de monjas de San Ildefonso —desamortizado y derruido tras *La Gloriosa*— se proyectó hacer un jardín de aclimatación de plantas. Desde luego, nor era éste el lugar más apropiado para ello. La idea no cristalizó y, cuando menos, el barrio de Vegueta perdió un jardín en aquel lugar. Parcelado y edificado en los años siguientes, allí se levantó la casa que el doctor Chil donaría para El Museo Canario.

De resto, la ciudad proseguía su marcha hacia el norte. Se proyectó la prolongación del sector de Triana hacia el Camino Nuevo, con la natural proyección de las calles San Francisco y Cano que con los nombres de Pérez Galdós y Viera y Clavijo se abrirían paso entre las huertas de San Telmo. Para la apertura de la primera se vendieron solares que habían pertenecido al convento de San Bernardo. Igualmente la calle Triana se venía ensanchando desde 1869 y disimulando su antigua «panza», para lo que se hicieron las respectivas expropiaciones. Por esos años sesenta se levantó en la calle mayor la casa del doctor Domingo J. Navarro, el cronista de la ciudad del XIX, edificio que señaló el punto de partida del empalme de la calle Triana con la carretera del Puerto, verificado en 1868. Para el transporte público por dicha carretera se pensaba en un «ferrocarril de sangre»<sup>3</sup>, pero pronto el tranvía iba a desempeñar tal servicio.

En 1877 Las Palmas tenía 17.661 habitantes, y diez años más tarde 20.756. Era muy lento todavía el desenvolvimiento demográfico. A principios de los años setenta la población del Puerto de la Luz se cifraba en cien habitantes. A los ricos se les atribuían las siguientes cifras de vecinos: San Nicolás, 2.800; San José, 900; San Roque, 400, y San Juan, 600. Los caseríos situados dentro del término municipal tenían esta población: Tafira, 700; El Caldeador, 80; La Calzada, 140; Lomo Blanco, 130; Parrado, 30; Plaza Perdida, 40; San Francisco de Paula, 170; Marzagán, 180; los Barquitos, 160<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> «El Omnibus», 29 - VII - 1864, 28 - IX - 1868.

<sup>4</sup> ANTONIO MARIA MANTIQUE: «Elementos de Geografía e Historia Natural de las Islas Canarias». 1873.

El arrabal del Puerto de la Luz tenía, como hemos visto, un centenar de habitantes que vivían en unas pocas casuchas ubicadas en las proximidades de la antigua ermita que se convertía en una fiesta durante las romerías de Nuestra Señora de la Luz descritas así por Isaac Viera: *«En las azoteas de las casas de las calles de tránsito, desde muy temprano se apostaba la gente para ver pasar aquellas carretas exornadas por vistoso follaje, bajo cuyo toldo de esmeralda, empingorotadas señoras y señoritas de la ciudad lucían los encantos de su rostro, realzados por la clásica mantilla del país y distinguidos y locuaces jóvenes y caballeros graves y sesudos, tañendo instrumentos de cuerda, y cantando aires típicos de la región, prestaban al pintoresco cuadro simpático y seductor colorido, que refleja «intus et foris» la vida del terruño. Las carretas, unas tiradas por bueyes que agitaban collares de campanillas, y otras, por bestias, avanzaban lentamente a lo largo de la costa, casi al borde del mar, y conociendo lo peligroso del viaje algunas familias se confesaban antes de emprender la penosa marcha a través de las dunas que, empujadas por ciclónico viento, amenazaban con arrollar con sus trombas de arena a los pesados vehículos y a los expedicionarios.*

*«Llegan por fin los romeros —continúa relatando Isaac Viera— a la Iglesia, erigida bajo la advocación de la Virgen de la Luz. La vieja piedra de ese minúsculo templo sonríe beatíficamente. Tras breve descanso en un ventorro —única casucha que existe en aquellas soledades— y del cual emana un penetrante olor a marisco, que abre el apetito, los excursionistas preparan con brasero y olla de barro fabricados en el país, lo conducente a sastifacer las apremiantes exigencias del estómago. Es la hora del almuerzo: en la menuda arena de la playa de Arrecife tienden albo y limpiísimo mantel, sobre el cual colocan grandes bandejas, conteniendo el humeante cherne y las papas, mientras en un enorme lebrillo se amasa el gofio, que es del riquísimo y nutritivo maíz, que en otro tiempo dio tanta fama a la extensa y fértil vega de San José, en la que hoy verdeguean frondosas plataneras, cuyo apetecido y frondoso fruto, cuando está en sazón, parecen racimos de oro».*

Cuando Isaac Viera escribía el relato de las romerías de la Luz, en un libro publicado en 1916, ya todo esto se había perdido y él mismo añadía: *«Jamás se imaginarían ni remotamente las familias que iban prensadas como sardinas, dentro de primitivos carros a visitar la Virgen de la Luz, que aquellos sitios en donde se solazaban con sus comilonas, se convertirían en tan corto lapso de tiempo, en una po-*

*blación, cuyo tráfico marítimo-comercial pregonan las bocinas de los trasatlánticos...».*

## EL PLANO DE LOPEZ ECHEGARRETA

El grado de urbanización alcanzado en 1883 se refleja en el plano levantado en ese año por el arquitecto municipal Luis López Echegarreta, sobrino de Antonio López Botas. La ciudad se hallaba entonces edificada en 147 manzanas de casas. La rodean las huertas de los Reyes, la vega de San José, las huertas de Matagatos, de San Juan, de San Roque, de Pambaso, de San Nicolás, de San Lázaro, de San Telmo, la vega de Triana, las huertas de Santa Catalina; en fin... casi completo el santoral cristiano. La nueva calle Pérez Galdós se hallaba a mitad de su trazado; la de Viera y Clavijo esperaba que las arcas municipales pudieran acometer las preceptivas expropiaciones. Los accesos y las salidas de la ciudad se hallan cumplidamente dibujados: por el sur la carretera a San Bartolomé de Tirajana, por Telde, Ingenio y Agüimes; partiendo desde el paseo de San José; por el centro, la carretera a San Mateo, desde las estribaciones de San Roque; y por el norte la carretera a Agaete por Arucas y Guía, que se iniciaba en el camino nuevo o Paseo de los Castillos, atravesando el puente sobre el barranquillo de Mata, construido en los años sesenta, y, finalmente, la carretera al puerto de refugio de la Luz, que en el barrio de Arenales ya era calle, la de León y Castillo, unida con la de Triana por medio del otro puente sobre el citado barranco.

Asimismo observamos el muelle, en construcción, de San Telmo, los torreones de Santa Isabel y San Cristóbal (antes llamado de San Pedro Mártir), el castillo del Rey, la plataforma de la Atalaya y el fortín de Mata.

El plano de López Echegarreta, de perfecto trazo, es el eslabón entre los planos levantados entre 1840 y 1860 (Coello, Perry, A. Bethencourt) y el de Laureano Arroyo en los años noventa. El gráfico que enlaza la imagen morfológica de Las Palmas de mediado el XIX con la de fin de siglo. Una carta, en definitiva, que nos permite conocer casi perfectamente —relacionándola con las otras citadas— el

proceso de urbanización de la capital en la segunda mitad del expresado siglo.

En estos mismos años el plano de López Echegarreta es complementado por otro de la ciudad y bahía de Las Palmas, del año 1885, que acompaña a un trabajo del capitán de fragata Andrés Rebuelta sobre el Puerto de la Luz <sup>5</sup>. Este es un plano de conjunto —contrariamente al anterior que por el norte de la ciudad se detiene a la altura de la ermita de Santa Catalina— que, junto al estado de la urbanización, nos presenta el primer momento de la construcción del puerto de refugio de la Luz y el primer proyecto para éste, así como las estaciones portuarias que primeramente se establecieron a su abrigo y la incipiente urbanización —centrada a ambos lados de la carretera, sobre la confluencia de las actuales calles Juan Rejón, Albareda y Ferreras— del barrio porteño.

Igualmente aparece todo el arenal y playa de las Canteras libre todavía de toda construcción y las montañas de dunas que componían un exótico paisaje entre Guanarteme, el castillo de Santa Catalina y las huertas de este nombre. Con ambos planos poseemos una completa y exacta imagen de Las Palmas en la penúltima década del siglo pasado.

## DESCRIPCIONES VIAJERAS

En el siglo XIX se había acrecentado el interés europeo por las Islas Canarias. La geología, la flora, el paisaje, el misterio que envolvía a las poblaciones aborígenes entrañaban una singular atracción para científicos y viajeros. En el último tercio del siglo la mayor facilidad y comodidad en las comunicaciones marítimas permitió la llegada de un mayor número de viajeros, varios de los cuales reflejaron en curiosas crónicas sus impresiones sobre el Archipiélago Canario. Elizabeth Murray <sup>6</sup>, Chs. W. Thomas <sup>7</sup>, H. Chrif <sup>8</sup>, Olivia Stone <sup>9</sup>,

<sup>5</sup> «El Puerto de la Luz en Gran Canaria», *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, 1885 (segundo semestre).

<sup>6</sup> «Sixteen years of an artist's life in Morocco, Spain and the Canary Islands». London, 1859, vol. II, p. 167 y ss.

<sup>7</sup> «Adventures and observations on the west coast of Africa and its Islands». New York, 1860, p. 339 y ss.

<sup>8</sup> «Eine frühlingssfahrt nach den Canarischen Inseln», 1886.

<sup>9</sup> «Tenerife and its six satellits». Londres, 1887.

entre otros, nos dejarán escrita su visión de las Islas a través de distintas obras que, con las consabidas limitaciones, constituyen una fuente de interés para conocer la vida en las Canarias durante aquella época. Con mayor o menor amplitud, todas nos proporcionan detalles y descripciones de la ciudad de Las Palmas, pero ninguna es, a nuestro juicio, tan interesante y pintoresca como la del francés Jules Leclerq, quien encontró una personalidad africana en esta capital. En su *«Viaje a las Islas Afortunadas»* <sup>10</sup> vio en Las Palmas un marcado carácter oriental: *«se creería más bien que se está en una ciudad árabe más que en una ciudad española»*.

Leclerq nos describía en el siguiente párrafo la vista del Guinguada y de los riscos: *«Desde el puente, la vista se extiende sobre lujuriantes jardines plantados de palmeras y sobre las casas de los suburbios, que se superponen las unas sobre las otras, suspendidas en los flancos de las colinas»*.

*«La ciudad de Las Palmas —escribe Leclerq— es la más importante del Archipiélago Canario»*. *«La Catedral es el más hermoso monumento de Canarias: permite la comparación con las más suntuosas basílicas de España; la fachada, inacabada, es de un estilo clásico de una gran pureza; el interior, del siglo XVI, ofrece un gótico muy original»*. *«La ciudad posee una hermosa alameda sombreada por laureles de India, laureles de Cuba y de otros árboles que nacen en nuestra sierras de Europa. Yo no he visto nada más bonito que este paseo público. En una pequeña plaza cercana se eleva una encantadora fuente coronada con el busto del poeta Cairasco»*. Evidentemente el visitante se deja llevar por la natural simpatía y el explicable cariño que cualquier turista podría tomar por la pequeña capital de la época, pero en adelante su relato se hace más fiel a la realidad. En su recorrido Leclerq sube por el risco de San Nicolás hasta llegar al castillo de San Francisco: *«De no ser por la Catedral, cuyas torres recuerdan a la de Zurich, se creería contemplar una blanca ciudad morisca, con sus casas cúbicas y de una gran blancura, sus terrazas, sus patios. Las palmeras que surgen por todas partes completan la ilustración: a ellas debe la ciudad su nombre»*.

La exposición del amable visitante es de las más colóridas y originales que podemos leer sobre la ciudad de Las Palmas de un siglo

<sup>10</sup> *«Voyage aux Iles Fortunées»*. París, 1880, p. 215 y ss.

atrás. He aquí, finalmente, el paisaje que nos ofrece de las afueras de la capital: «*La metrópoli canaria ocupa una vasta superficie: las casas están diseminadas aquí y allá, sin cohesión, y los campos de cochinillas han invadido las cercanías de las viviendas. Nada más pintoresco que el panorama de esta ciudad batida entre el mar y las montañas, en un valle delicioso el esplendoroso sol tropical proporciona a las blancas edificaciones un resplandor que contrasta con el azul profundo del océano. Al noroeste aparece el islote volcánico de la Isleta, que un estrecho istmo de arena une a la isla madre*».

Después de Leclercq habrá otros visitantes que no olvidarán dedicar algunos párrafos, hoy olvidados, a esta ciudad<sup>11</sup>. Y pocos años más tarde comenzará la proliferación de guías turísticas de las Islas Canarias, con amplios espacios dedicados a la capital.

## EL PUERTO DE LA LUZ

Ya vimos que la subasta de las obras del primer proyecto del puerto de la Luz no se llevó a término. En virtud de nuevas gestiones dirigidas a obtener su construcción la Dirección General de Obras Públicas dispuso en 1861 que al no haberse sacado a concurso las obras del proyecto del ingeniero Clavijo y habiendo transcurrido cuatro años se revisaran los precios y se reformara por completo el proyecto si el ingeniero encargado lo estimara conveniente. En esta disposición se apreciaba ya una amplia visión de las perspectivas de futuro que poseía la rada y puerto de la Luz.

El ingeniero era Juan de León y Castillo —por entonces en los primeros años de su ejercicio profesional—, quien redactó el proyecto con celeridad y, ateniéndose a las amplias facultades que aquella disposición le habían conferido, modificó el confeccionado por Clavijo, mejorándolo considerablemente en cuanto al emplazamiento de las obras, aunque mantuvo el presupuesto anterior (968.079 pesetas), ya que el primer proyecto no carecía, en términos relativos, de ambición.

En la memoria del proyecto —que lleva fecha de 30 de septiembre de 1861, apenas un mes después que el encargo recibido—

<sup>11</sup> E. Stassano escribirá un artículo titulado «*Las Palmas nel 1885 e oggi*», publicado en la «*Illustrazione Italiana*», 16 y 23 -IV- 1890.

dice su autor que no se podía plantear la idea de un mero desembarcadero, sino de una realización en consonancia *«con el desarrollo general de la riqueza pública, con la mayor importancia que han tomado estas Islas como puerto de escala para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica y como centro comercial para la vecina costa de Africa»*. Subrayaba el ingeniero que las obras *«se proyectan de modo que a igual costo pueda obtenerse igual longitud y sonda, y se sitúan de manera que con el tiempo sean susceptibles de prolongación para convertir esta rada en un puerto completamente cerrado. En una palabra, dejan el campo abierto y son el principio de todas las que más tarde reclamen las necesidades de la navegación»*.

En este segundo proyecto el muelle se situó y se trazó de forma semejante al más tarde construido dique de abrigo, con la diferencia de que se presupuestó solamente una longitud de 432 metros, dejando indicada en los planos la prolongación que podría tener en el futuro.

Las obras se sacaron a concurso y fueron adjudicadas a don Santiago Verdugo, comenzando en la primavera de 1863, pero se ejecutaban con gran lentitud y casi diez años después, en septiembre de 1872, se rescindió la contrata a iniciativa del adjudicatario. Así, las obras quedaron paralizadas y no llegaron a terminarse.

Sin embargo el tema permanecía muy vivo en la isla y entonces comenzó a manifestarse la idea de construir allí un puerto de Refugio, fórmula que hacía posible que el Estado se encargara de su construcción, aparte de que las condiciones naturales de la bahía y la necesidad de un puerto eran razones suficientes para ello. La iniciativa fue desarrollada por medio de informaciones de todas las entidades que podían aportar datos y razonamientos, entre ellas la Real Sociedad Económica de Amigos del País, que en la segunda mitad del XIX jugó un relevante papel en lo que se refiere a iniciativas y nuevos planteamientos dirigidos a conseguir el progreso de la isla.

En febrero de 1881 ocupó el poder en el país el Partido Liberal, al que pertenecía Fernando de León y Castillo, que fue nombrado ministro de Ultramar; su amigo José Luis Albareda ocupó la cartera de Fomento. Inmediatamente, Juan de León y Castillo, ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia se trasladó a Madrid para gestionar la autorización del nuevo proyecto. En abril de 1881 se dictó una R. O. disponiendo que se redactara con urgencia el proyecto de las obras para convertir el de la Luz en Puerto de Refugio. Muy rápidamente lo confeccionó Juan de León y el 2 de marzo de 1882 fue apro-

bado por el Ministerio de Fomento. A su vez, las Cortes hicieron la declaración de Puerto de Refugio de la Luz y el Gobierno decidió sacar las obras a subasta en mayo de 1882, quedando ésta desierta. El crecido depósito de 800.000 pesetas y el largo plazo previsto para la ejecución habían alejado a los licitadores. En una segunda subasta, mejoradas las condiciones de la contrata, se adjudicó la ejecución de las obras a Swanston y Cía., en noviembre de 1882.

Al fin, las obras del Puerto de Refugio de la Luz se iniciaron el 26 de febrero de 1883, con un plazo de ejecución de 17 años. Básicamente el proyecto concebía un dique de abrigo que partía de las proximidades del lazareto —exactamente desde donde hoy se inicia el muelle comercial— y un muelle transversal (el muelle de Santa Catalina). En el otoño de 1891 Obras Públicas recibía los primeros 434 metros del dique y en la primavera de 1893, otros nuevos 250 metros.

En el transcurso de las obras se reformaron algunos detalles del dique aprobado, en virtud de los proyectos de «*Variación del dique*» (6 - II - 1888) y de «*Reforma de variación*» (15 - VII - 1897), pero las líneas generales quedaron como en el primer proyecto.

El muelle de Santa Catalina fue también objeto de un proyecto de variación (29 - XI - 1895), referido a la cimentación y a la supresión de la curva en que terminaba. En 1903 fue modificada la cabeza del muelle y la terminación curva fue sustituida por un tramo final recto.

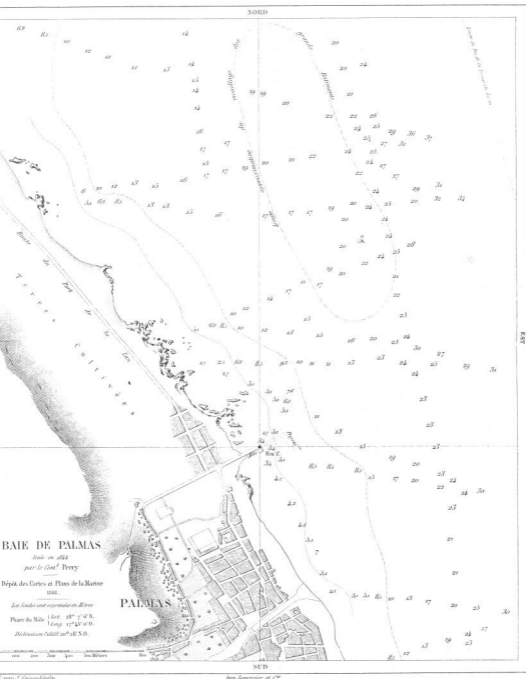
Las obras se concluyeron en 1903, veinte años después de su comienzo, tras concederse dos prórrogas que ampliaron a veinte años el plazo de ejecución<sup>12</sup>.

Con posterioridad, en las segunda y tercera décadas del siglo XX, se promovieron y redactaron sucesivos proyectos de ampliación del Puerto de la Luz por los ingenieros de la Junta de Obras del Puerto Ramonell, Rodríguez Roda y el canario Antonio Artilles Gutiérrez

---

<sup>12</sup> Para la historia de los proyectos en el siglo XIX, consúltense los respectivos legajos de Obras Públicas, así como el mss. «*Puerto de Refugio de la Luz, antecedentes acerca de su proyecto, remate y ejecución hasta la fecha*», en C.D.H.C., legado Millares (A.M.C.); el informe de J. León y Castillo remitido a la R. S. Económica de Las Palmas en 1879 (en el mismo legado); «*El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*», Las Palmas, 1909, y «*Proyecto de ampliación del Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*», del ingeniero JAIME RAMONELL Y OBRADOR, Las Palmas, 1917. Para la historia anecdótica, ver «*De los Puertos de la Luz y de Las Palmas*», por JULIAN CIRILO MORENO, Las Palmas, 1947.





Plano de Las Palmas y su bahía, reproducido de la edición de 1868 de «MADERE, les Iles Salvages et les Iles Canaries», de Kerhallet y le Gras.



DEL PUERTO DE REFUGIO DE LA LUZ  
con espresion de las obras que se proyectan

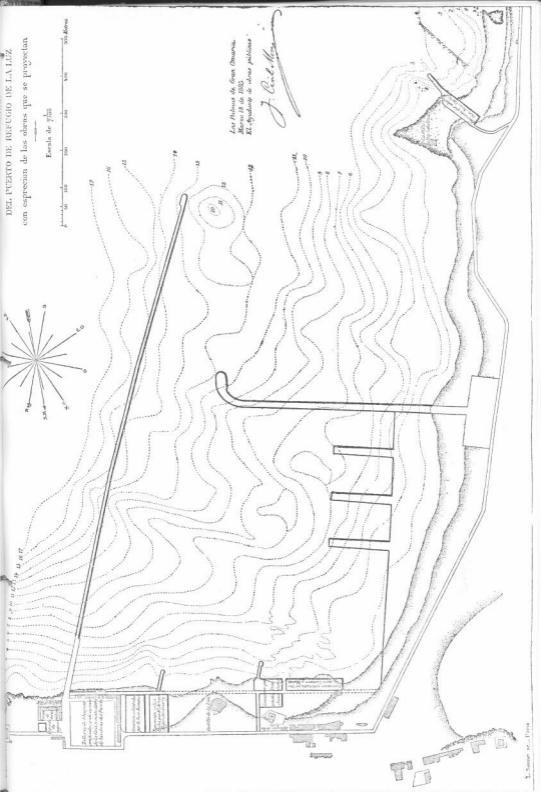


Escala de 1/2500



Los dibujos de las Obras.  
Marzo 18 de 1885  
El Ayudante de obras públicas

*J. León y Castillo*



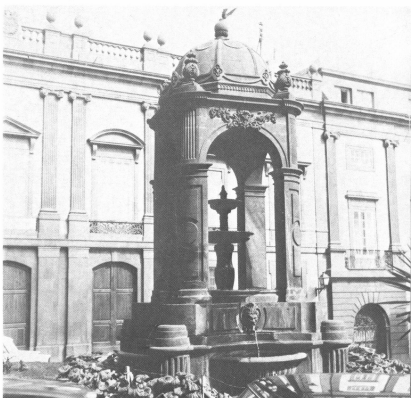
Plano general del Puerto de Refugio de la Luz y el proyecto de obras concebido por el ingeniero J. León y Castillo. Lleva fecha de 18 de marzo de 1885 —dos años después de haberse iniciado su construcción— y lo firma el ayudante de Obras Públicas Julián Cirilo Moreno (reproducido de la «Revista Comercial», n.º 13, Las Palmas, 1887).



Plano de la ciudad y Puerto de la Luz en 1885 (reproducido del «Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid», segundo semestre del citado año).



El busto del poeta Cairasco en la plazoleta de su nombre.



Fuente del Espíritu Santo.



Monumento a Cristóbal Colón, erigido con motivo del cuarto centenario de su paso por Gran Canaria en el viaje del Descubrimiento. Alameda de Colón. (Foto del autor).

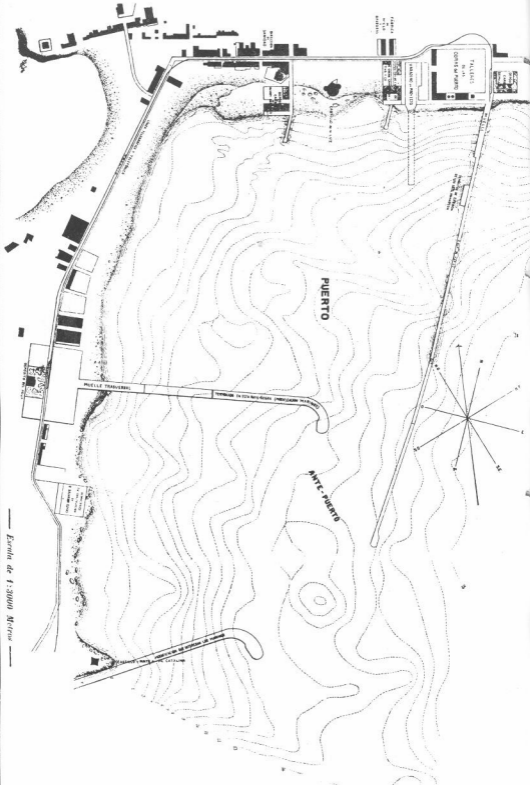


Pintoresca estampa de la vieja ciudad que ilustra una crónica viajera de finales del XIX.

Estampa del litoral de Santa Catalina a finales del XIX.

55





El Puerto de la Luz y su urbanización en 1893, por F. Viera y Lorenzo.



que culminaron en el proyecto aprobado en 1926 para la construcción del nuevo dique de 2.800 metros de longitud, que partía de la punta del Palo o antigua batería de San Fernando. Su construcción fue adjudicada a la compañía alemana, Sociedad Metropolitana de Construcción (COPPA) que la llevó a término en los años treinta.

En los cuatro decenios siguientes se ejecutaron relevantes modificaciones y adiciones en el complejo del Puerto, entre ellas la construcción del muelle comercial que ocupa actualmente la Base Naval, la reconversión del dique originario —mediante su ensanche y acortamiento— en muelle comercial y la construcción del muelle pesquero.

En los años cuarenta hubo nuevos planteamientos para la construcción de una dársena exterior al naciente del citado dique. Se hicieron diferentes proyectos, redactados los más recientes por sucesivos ingenieros jefes de la Junta de Obras: Modesto Vigueras, en 1964; Juan Larroche, con un proyecto aprobado para la construcción de un dique exterior de 3.500 metros, y Juan Argenti Ulloa, cuyo proyecto definitivo se aprobó en marzo de 1973 con un presupuesto de 1.200.000.000 de pesetas. Las obras se financiaron con créditos del Banco Mundial y concluyeron en 1977 con la inauguración de un dique de 4.200 metros de longitud que recibió el nombre de «Princesa Sofía», así como un pantalán o dique transversal que cierra la dársena exterior.

## LA URBANIZACION DEL PUERTO DE LA LUZ. LA SEGUNDA EXPANSION MODERNA.

La construcción del Puerto de la Luz, el rápido y extraordinario incremento en el tráfico de buques, sus depósitos comerciales, sus estaciones de suministro, su movimiento mercantil, sus industrias portuarias constituyen un capítulo importantísimo de la historia de Las Palmas. Sin el Puerto de la Luz la ciudad del siglo XX sería otra muy diferente, desenvuelta con otro sentido y desconocedora del progreso que ha tenido. En efecto, la puesta en servicio del Puerto abrió el período más importante de la moderna historia urbanística de esta capital. Por una parte, el Puerto fue, como tantas veces se ha dicho, motor del desarrollo económico de Gran Canaria y de su capital: las exportaciones agrícolas (tomates, plátanos, etc.), la pesca, el turismo, el comercio comenzaron a alcanzar un notable auge desde entonces. Por la otra, fue la causa determinante de la urbanización y

crecimiento del barrio del Puerto de la Luz. Allí se concentraron entonces las energías urbanizadoras de la capital. Y a partir del desenvolvimiento de ese nuevo núcleo urbano Las Palmas de Gran Canaria comenzó a desarrollarse con el sentido de una auténtica ciudad lineal, cuya urbanización fue llenando el espacio existente entre el sector antiguo y el nuevo porteño, cubriendo en línea recta la distancia entre ambos núcleos.

El Puerto de la Luz fue el foco de una rápida urbanización en el sector de este nombre: barrios de la Isleta, Santa Catalina, Alcaravanas y, más tarde, Guanarteme.

El distrito portuario se desenvuelve inmediatamente como una zona casi estrictamente mercantil y de industrias navieras. Su equipamiento se orientó por entero a las actividades que el Puerto demandaba: almacenes y depósitos de carbón, depósitos comerciales, varaderos y pequeños muelles, talleres de reparación de buques, almacenes y explanadas para el depósito de frutos, etc. Desde el muelle de Santa Catalina hasta el comienzo del dique se estableció un cinturón de factorías portuarias, en concesiones otorgadas por la Junta de Obras a un alto número de compañías, en su mayor parte extranjeras. Allí están el dique y almacenes de carbón de *Wilson Sons y Cía*, los depósitos, almacenes y muelle de *Elder, Dempster y Cía*; los almacenes y muelle de *Elder y Fyffes Ltd.*; las oficinas, almacenes de carbón y muelle de *Woermann Linie*; el varadero de *Miller*; los talleres, almacenes de carbón y muelle de *Blandy Brothers y Cía*; los depósitos, almacenes de carbón, talleres, muelle y varadero de *Grand Canary Coaling*; depósito y almacenes de carbón de *Las Palmas Coaling*; almacenes de carbón y muelle de *Cory Brothers*; los almacenes, depósitos de carbón y oficinas de *Miller*. Al referirnos a las inversiones europeas en Las Palmas tendremos ocasión de recordar el establecimiento de estas compañías.

También se emplazaban aquí los almacenes de don Juan Ramos, los de don Manuel González Monagas, la fábrica de hielo y los frigoríficos de Gonçalves Bros y Cía., etc., así como los modestos talleres de carpintería de ribera que se trasladaron a estos contornos.

El Puerto tenía su estación sanitaria, como tuvo anteriormente su lazareto<sup>13</sup>. Y el sector fue incrementando su equipamiento con

---

<sup>13</sup> La creación del lazareto fue dispuesta por decreto de fecha 26-VII-1869. Se levantó en los años siguientes a alguna distancia del muelle que se hallaba en cons-

el establecimiento de las oficinas de Correos, juzgado, mercado, teatro circo, hoteles, escuelas, un hospital y casa de socorro y el Real Club Náutico, así como centros relacionados con la presencia extranjera cual el *British Club* y el *Queen Victoria Hospital*. Entre los edificios construidos merecen citarse el del Club Náutico (ya desaparecido), situado junto al muelle de Santa Catalina, y el mercado del Puerto<sup>14</sup>, toda una estructura de hierro que hoy conserva su singular estampa. Asimismo, además de las concesiones e industrias portuarias, en el distrito tenían su sede muchas empresas comerciales relacionadas con la economía del Puerto de la Luz.

En su obra *«La tierra de los Guanartemes»*, Luis Morote —que fue diputado por Gran Canaria— ofrecía una visión del momento —1910— sobre las industrias del Puerto de la Luz, así como acerca del conjunto urbano<sup>15</sup>. Y José Miranda Guerra escribía lo siguiente en ese mismo año: *«Lo que para Tenerife ha sido la capitalidad en lo tocante a su progreso y desarrollo, ha sido el Puerto de la Luz para Gran Canaria, atrayendo en mayor escala elementos extranjeros y una población flotante continua, que, dándole un aspecto marcadamente cosmopolita y trayéndole la visión de la vida moderna, bulliciosa y febril, ha estimulado su actividad en el sentido más conveniente a su progreso material, industrial y mercantil. Ciertamente, y valga la verdad, no puede atribuirse a la sola virtud de los canarios el rápido engrandecimiento de Las Palmas, pues negar a la iniciativa extranjera, principalmente inglesa, su participación esencialísima en este desarrollo, acusaría ingratitud sin ejemplo, no porque su acción haya sido desinteresada, ni muchísimo menos, sino porque ella ha servido para despertar el espíritu práctico, confirmando la fé en el trabajo y en el propio valer»*<sup>16</sup>.

Entre las apreciaciones de Miranda Guerra hemos de subrayar su observación sobre el *cosmopolitismo* adquirido entonces por

trucción. Al respecto, ver el folleto *«Proyecto de un edificio para lazareto de observación en el Puerto de la Luz, entre el muelle y el castillo de San Fernando»*. Las Palmas, 1871.

<sup>14</sup> La construcción del mercado del Puerto fue acordada en la sesión municipal de 12-I-1910. En su plano de fines del XIX Laureano Arroyo había señalado la ubicación de un mercado en esta zona, aunque el construido se levantó algo más al norte del lugar señalado por aquél. Con anterioridad se había iniciado a fines de siglo una plaza de mercado para el Puerto de la Luz.

<sup>15</sup> Obra publicada en París en 1910.

<sup>16</sup> JOSE MIRANDA GUERRA: *«Estudio sobre el regionalismo en Canarias»*, Las Palmas, 1910, p. 23 y 24.

Las Palmas por vez primera en su historia. Los numerosos buques que visitaban el Puerto, con sus viajeros y tripulantes, los comerciantes extranjeros, el desarrollo comercial, el primer turismo y los hoteles habían transformado a la hasta entonces tímida e introvertida ciudad. La urbe no perderá durante el presente siglo su cosmopolitismo, sustentado en el Puerto de la Luz y acentuado a partir de 1960 con una masiva afluencia turística.

En la Isleta se formó desde fines del XIX un arrabal de viviendas autoconstruidas y chabolas, inicialmente habitado por familias procedentes en su mayor parte de Lanzarote. En el sector del Puerto de la Luz, la línea urbanizada de la playa de las Canteras tuvo otro carácter: un sentido residencial planteado con casas de una planta y chalets de descanso o vacaciones.

Finalmente, el sur y el poniente del barrio de Santa Catalina se urbanizarán con casas de una o dos plantas, en su mayor parte de construcción modesta, con una estricta función de vivienda. Mientras que el barrio de las Alcaravaneras, igualmente sugido por influjo del foco del Puerto, desarrollará un anodino trazado en cuadrícula —el comienzo de la urbanización puede contemplarse en el plano levantado por el arquitecto Fernando Navarro en 1911— en el que se ubica una modesta edificación sobre pequeñas parcelas. Allí, en los comienzos del barrio, se instaló una fábrica de ladrillos de cal y arena, que sirvió a las exigencias de este género de edificación.

En este sentido —y salvando la distancia impuesta por las distintas épocas— podríamos decir que Alcaravaneras y parte de Santa Catalina fueron en relación con el Puerto de la Luz lo mismo que Arenales para el centro de Las Palmas. En medio, entre Las Palmas y el Puerto, quedaba la vega de Santa Catalina, bajo titularidad inglesa. En esta superficie, el emplazamiento del Hotel Santa Catalina y, a su lado, el convento de monjas del Sagrado Corazón y la disposición de los jardines que los rodeaban —así como los caminos transversales— y, por otra parte, el barranquillo de las Alcaravaneras influyeron en la posterior urbanización de Ciudad Jardín, quedando este último barrio como una frontera que separó el núcleo Vegueta-Triana-Arenales (Las Palmas) de la urbanización Isleta-Santa Catalina-Alcaravaneras (el Puerto).

VII

INTRODUCCION DE LA TECNOLOGIA MODERNA  
EN LAS PALMAS.  
LA PRESENCIA MERCANTIL EUROPEA



A fines del siglo XIX es introducida en Las Palmas la moderna tecnología europea. La recepción de ésta se centró en los dos campos urgentemente necesitados de su implantación: el de las comunicaciones y el energético.

Por lo que se refiere al primero, en 1883 se inauguró el cable telegráfico submarino Cádiz-Canarias. Su instalación primero cedida a dos concesionarios particulares pasó luego a la *India Robber and Gutapercha Weck*, que la traspasó a la *Spanish National Submarine Telegraph Ltd*. El cable comunicaba al Archipiélago con la Península y a las Islas Canarias entre sí. El enlace desde Tenerife alcanzaba a la playa de las Canteras y el que comunicaba con Lanzarote partía desde el litoral de Santa Catalina.

En otro orden de las comunicaciones, en 1887 se dio un real decreto autorizando al ministerio de la Gobernación para sacar a subasta la contratación por diez años del servicio de correos entre las Islas mediante buques a vapor. El ministro de la Gobernación era entonces Fernando de León y Castillo. El concurso fue rematado por la casa *Miller* que inauguró el servicio al año siguiente con vapores construidos en Inglaterra, los bien conocidos en Canarias *correillos*. Con anterioridad ya existía una línea de vapores entre Cádiz y Canarias.

Para la comunicación en el interior de la ciudad se instaló el tranvía a vapor, empresa iniciada en 1885 por los hermanos Luis y Juan Bautista Antúnez y culminada en 1890. El 1 de octubre de ese año el tranvía hizo su primer recorrido por las calles de Las Pal-

mas<sup>1</sup>. El trayecto que cubría su contaminante máquina era el comprendido entre el viejo *potrero*, situado en el solar que hoy ocupan las Academias Municipales y Escuela Luján Pérez, y la misma entrada al puerto de Refugio; es decir, entre los puntos más al sur y más al norte, respectivamente, de la geografía urbana. Su itinerario discurría por Triana y la carretera de comunicación con el Puerto de la Luz, hasta el final de ésta, haciendo una entrada en el muelle de Santa Catalina. Las máquinas que se trajeron a Las Palmas no fueron precisamente de lo más avanzado y desde un principio aquel tranvía resultó ser un artefacto ya anticuado para las crecientes necesidades de la urbe en este aspecto. Pero, de todos modos, jugó un papel insustituible en la comunicación urbana de aquellos años: Las Palmas era entonces una ciudad lineal con un tranvía que la recorría de extremo a extremo.

En 1910 se instaló el tranvía eléctrico, después de que los hermanos Antúnez vendieran la empresa al Banco de Castilla. Tras pasar a otros propietarios y finalmente a propiedad municipal, el tranvía dejó de prestar servicio durante la guerra civil española. Como consecuencia de la escasez de combustible, sus vagones fueron sacados de su antigua estación de las Alcaravaneras y de nuevo circularon por las calles de la ciudad durante varios años de la postguerra, desempeñando entonces una función de gran utilidad.

La comunicación telefónica tuvo una inauguración casi simultánea con la del tranvía. En 1890 se dictó una R. O. disponiendo que se sacara a subasta una red telefónica para Las Palmas. El servicio fue adjudicado a Diego Miller Vasconcelos, quien llevó a cabo su instalación con brevedad. En 1891 las empresas y los habitantes pudientes de la capital contaban con un modesto servicio telefónico, cuya central se estableció en una casa de la calle León y Castillo. Con posterioridad el servicio pasaría a la Compañía Telefónica española, vinculada entonces con la ITT norteamericana.

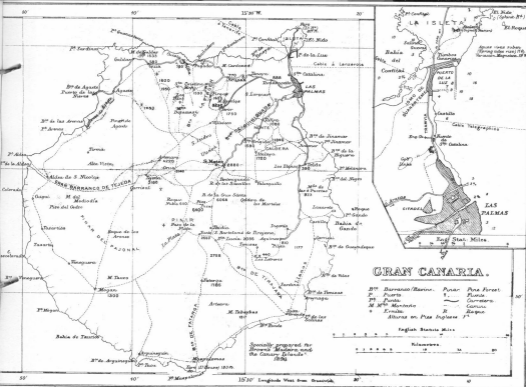
Em cuanto al terreno energético, el cambio se operó en el último año del siglo con la puesta en servicio de una central de energía y la inauguración del alumbrado eléctrico<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Para lo relacionado con el tranvía, cfr. la mencionada obra de J. M. ALZOLA, p. 145 y ss.

<sup>2</sup> En relación con el alumbrado público existente en Las Palmas durante el siglo XIX véase «*Mis recuerdos*», obra inédita de ANDRÉS NAVARRO TORRENS escrita a partir de 1913, copia mecanografiada en el Archivo del Museo Canario, p. 170 y ss.





Las Palmas y el Puerto de la Luz en una guía de finales del siglo XIX: «Madeira and the Canary Islands» (1896), de Sammler Brown.

El barrio de los Hoteles y el Puerto de la Luz.

*Las Palmas — Puerto de la Luz.*







La ciudad recuerda a sus poetas: bustos de Tomás Morales y Alonso Quesada.



La primera urbanización de la playa de las Canteras. (Foto reproducida de la revista «Canarias Turistas», 1910).



ESCALA DE PIEDRO  
 Uno de los proyectos de un sistema de abastecimiento de las Palmas  
 y en sus alrededores al Sr. D. Leon y Castillo

Proyecto de  
 nueva conduc-  
 ción del agua  
 de la fuente  
 de Morales pa-  
 ra el abaste-  
 cimientos de  
 Las Palmas,  
 por el inge-  
 niero León y  
 Castillo (1901).

## LA ENERGIA ELECTRICA

Hasta el último año del XIX la Plaza de Santa Ana se alumbraba con sus antiguos faroles de petróleo, al igual que las restantes plazas y calles de la capital, a pesar de que con anterioridad se intentó introducir en Las Palmas este adelanto y que en octubre de 1892 se había publicado en la *Gazeta de Madrid* la subasta para la instalación del alumbrado eléctrico en la ciudad. En 1899 fue creada en Bruselas la *Sociedad de Electricidad de Las Palmas, S. A.* cuya escritura de constitución se firmó el 12 de mayo en la capital belga. Pronto se instaló en la Plaza de la Feria una pequeña central, que supuso el comienzo de la implantación en Gran Canaria de ese gran logro que era entonces la utilización de la energía eléctrica.

El iniciador e impulsor de esta gran empresa fue don Eusebio Navarro, que después de viajar y residir en varias capitales europeas dotadas del gran adelanto, se dio a la difícil aventura de instalar el alumbrado eléctrico en Las Palmas. Con este objeto solicitó en 1897 del Ayuntamiento una concesión para la explotación del servicio de alumbrado de la ciudad durante cuarenta años. Una vez obtenida la concesión marchó a Bélgica, en donde interesó a inversores de aquel país para la constitución de la citada Sociedad, con un capital de tres millones de francos.

El alumbrado eléctrico se inauguró en Las Palmas de Gran Canaria en junio de 1899. En el año 1863 las lámparas de aceite habían sido sustituidas por las de petróleo; fue en la Alameda de Colón donde primeramente se colocaron las lámparas de belmontina, en septiembre de ese año y en el mes de noviembre ya todas las luces del alumbrado público se alimentaban del oro negro.

Según parece, la primera prueba de *energía eléctrica* en Las Palmas se hizo en 1870. El periódico *«La Verdad»* escribía en su edición el 16 de julio del citado año: *«Noches pasadas se hizo un ensayo de luz eléctrica en la Plaza de Santo Domingo, cuyos resultados fueron bien satisfactorios. Según se nos ha manifestado, parece que se trata de ponerlo una noche en nuestra Alameda».*

Pero su instalación moderna tuvo que esperar casi treinta años. La Central de la Plaza de la Feria fue inaugurada el 10 de junio de 1899; fechas antes, el 25 de mayo, llegaba al Puerto, procedente de Amberes, un vapor que traía el aceite especial para el funcionamiento de sus máquinas. Se estaba por esos días en los trabajos de empate de cables y colocación de lámparas en las calles. En la noche del 30

de Mayo se hicieron pruebas del nuevo alumbrado en las calles Obispo Codina y Castillo y en la Plaza de Santa Ana. El 3 de junio, en la calle de Triana. Y el día 4 se iluminaron con suministro eléctrico todas las vías principales de la población desde las 8 hasta las 11 de la noche.

El día 10 de junio de 1899 se inauguró en Las Palmas el alumbrado eléctrico. En la tarde de ese día se bendijeron las máquinas por el Obispo en la Central de la Plaza de la Feria y posteriormente se celebró un brindis en el Hotel Santa Catalina. A las 8,30 de la noche, en la sala de máquinas de la Central, el alcalde hizo mover la palanca que inauguraba oficialmente el alumbrado. Según relata el «*Diario de Las Palmas*» —que dedicó un número extraordinario para conmemorar el magno acontecimiento—, «...entre gritos de ¡Luz! ¡Luz! ¡Luz!, vivas y los acordes de la música, el Sr. Alcalde dio un movimiento a la palanca del aparato aislador, y la luz se hizo. El público, con los sombreros agitándolos, daba distintos vivas y las copas de champagne corrían de mano para celebrar aquel momento de verdadera emoción para todos».

«*Al poco tiempo* —proseguía el periódico— *quedó desierta la fábrica del alumbrado, proyectando sus focos en la Plaza de la Feria, y se dirigieron a la Plaza de Santa Ana, invadida ya por el inmenso público, y donde se verificaba el paseo ya anunciado. Las calles de la población presentaban un golpe de vista hermoso, por la mucha concurrencia que en todas direcciones paseaba, presenciando la nueva luz*».

La central de la Plaza de la Feria —dotada con dos máquinas de 500 HP cada una —significó el final del antiguo alumbrado de velas y de candiles e hizo desaparecer la hasta entonces familiar figura del farolero, personaje popular que cantaba las doce de la noche, hora en que comenzaba a apagar, uno a uno, los faroles del alumbrado público.

El fundador y primer director de la *Sociedad de Electricidad de Las Palmas* fue don Eusebio Navarro, quien falleció cinco años después de aquella fecha.

Le sucedió en aquel cargo el señor Clemente Danthine, de nacionalidad belga, bajo cuya dirección la primitiva pequeña planta se transformó en una central de 3,200 HP. La red del alumbrado eléctrico se fue extendiendo, al tiempo que el crecimiento de la ciudad y la instalación de industrias exigían una mejora en las instalaciones. En la etapa que correspondió al señor Danthine se atendió a estas necesidades dentro de las posibilidades con las que se contaba por entonces.

Poco más de un año antes, en agosto de 1926, se había constituido

en Madrid, con capital extranjero, una nueva compañía de suministros eléctricos denominada *Compañía Insular Colonial Electricidad y Riegos, S. A. (CICER)*, con un capital social de 12.500.000 pesetas. Su objeto se dirigía a la explotación de centrales eléctricas y el establecimiento de riegos en nuestras Islas. Para el emplazamiento de la central eléctrica se eligió la ciudad de Las Palmas y en la zona de Guanarteme, junto a la playa de las Canteras, se instaló rápidamente una planta eléctrica de 12.500 HP de fuerza; que aún es conocida con el nombre de la CICER.

Cuando esta compañía comenzó a introducir sus redes de distribución en la capital se entabló una lucha contra las dos sociedades de suministro eléctrico puesto que la Sociedad de Electricidad de Las Palmas alegaba tener la exclusiva para el alumbrado de esta ciudad.

En 1932 concluyó la competencia entre ambas compañías, que se fusionaron para constituir la *Unión Eléctrica de Canarias, S. A. (UNELCO)*.

La UNELCO llevó una vida lánguida durante varios años. Concluida la guerra, al finalizar 1939, se habían electrificado las villas de Santa Brígida y Moya y se trabajaba para instalar el alumbrado en Guía, Gáldar y Agaete. También se suministraba el fluido eléctrico a numerosos pozos del sur de la Isla, que extraían el agua necesaria para la agricultura en aquellas tierras.

La capital fue creciendo, extendiendo su red de alumbrado, y también se fueron electrificando nuevas villas y barrios. Fue suministrada la fuerza precisa a la naciente industria, cooperando con el desarrollo insular.

Pero el gran desenvolvimiento económico y urbano que se produjo en los años sesenta exigían una modernización y una ampliación en la potencia e instalaciones de este servicio. En junio de 1970 el *Instituto Nacional de Industria* se hizo cargo de UNELCO, iniciándose de esta forma una nueva etapa en la historia del suministro eléctrico en las Islas.

La introducción y el desenvolvimiento de la moderna tecnología en la ciudad de Las Palmas y, en general, en el Archipiélago estuvo vinculada a las inversiones y a la actividad económica de numerosas compañías europeas.

## INVERSIONES EUROPEAS EN LAS PALMAS

Las inversiones europeas, fundamentalmente inglesas, en Gran Canaria a partir de los años ochenta del pasado siglo constituyen el más interesante capítulo de la presencia moderna europea en las Islas Canarias. Es bien sabido que históricamente ingleses, irlandeses, holandeses y europeos de otras procedencias se afincaron en las Islas, atraídos por el comercio de exportación de la caña de azúcar, primero, y, sobre todo, con posterioridad, de los apreciados vinos de Canarias. Los viñedos de las Islas tenían un importante centro comprador en Inglaterra, lo que generó un notable intercambio mercantil con aquel país en los siglos XVI y XVII. En un informe redactado en las Islas en la segunda mitad del primero de los citados siglos se decía que residían en Tenerife unos mil quinientos *protestantes* (ingleses y holandeses). A su vez, las Islas importaban lanas, muebles y otros productos de Inglaterra. En aquella larga etapa, la presencia inglesa, se dio predominantemente en la isla de Tenerife, cuyos puertos desarrollaban entonces una destacada actividad comercial. En el siglo XVIII se rompieron los esquemas del régimen mercantil imperante en el Atlántico en aquellas centurias y las relaciones comerciales de las Canarias, se vieron afectadas por la crisis. Aquellos históricos vínculos cobraron un nuevo vigor en el XIX, con la exportación de la cochinilla de las Islas que, igualmente, tuvo su principal receptor en el mercado londinense. Este fue un período relativamente corto —de una duración aproximada de medio siglo—, cuyo final casi coincidió con el comienzo del establecimiento mercantil británico en Las Palmas en los años mencionados, que se dio en una fase de expansión del capitalismo europeo —singularmente de Inglaterra, que ostentaba entonces la primacía industrial, bancaria y naviera— cuyo mercado se extendió a todo el mundo a través de un nuevo logro tecnológico: la navegación a vapor.

En la ciudad de Las Palmas, los ingleses residentes a principios del siglo XIX constituían unas pocas familias. He podido constatar la presencia de nombres como Wood y Russell. Mas tarde, llegan los Swanston, Miller, Houghton, etc.

En los años veinte del siglo pasado, en 1825, llegó a Gran Canaria Tomás Miller, originario de una familia escocesa. Vino a la isla llamado por un primo suyo, Swanston, que había recalado con anterioridad en el Archipiélago. Nacido en 1805, cuando Miller vino a Gran Canaria era joven. Aquí se estableció, trabajando asociado con su primo. Contrajo matrimonio con María Vasconcelos, de nacionali-



dad portuguesa, con quien tuvo ocho hijos. En 1852 se separó de los negocios que llevaba con Swanston y fundó la *Casa Miller* en un amplio caserón de la calle Triana, 46, cuya construcción había encargado. En esta casa, que hoy se conserva, inició un comercio de tejidos en la parte delantera de su planta baja<sup>3</sup>. En la parte trasera abrió un almacén al por mayor de mercancías propias para los campesinos y las tareas agrícolas (maíz, paja, trigo, patatas para siembra, jabón). También puso una oficina que servía a sus actividades bancarias; después del banco de España, llegó a ser el primer banco de Las Palmas. Este fue el comienzo de la *Casa Miller*, que en 1870 obtuvo la delegación de la *London Assurance*, ampliando así su campo de acción al ramo de los seguros.

Los Miller se dedicaron, además, a la agricultura. Tenían la finca de las Magnolias y más tarde las de las Rehoyas, en lo que hoy se llama Miller bajo y Miller alto. Estas últimas eran dos fincas, con dos grandes estanques. La de abajo la llamaban el Secadero, porque allí secaban el tabaco cultivado. Al alborear el siglo actual fueron plantadas de plataneras<sup>4</sup>.

Al proyectarse el puerto de refugio de la Luz y sacarse a concurso las obras, la casa *Swanston and Company* —tras haber quedado desierta la primera subasta— accedió a licitar en la segunda, haciéndose cargo de la construcción. En la nueva etapa económica que se abrió para Gran Canaria con la realización del Puerto de refugio tuvieron un papel protagonista las sociedades inglesas que aquí se afincaron.

Pero años antes de que se iniciara la construcción del puerto, Swanston y Miller habían prestado concreta atención a la empresa marítima y a los servicios portuarios de suministro. Así, ellos habían contratado con una línea de veleros que les traían madera de riga

---

<sup>3</sup> Un año antes de establecer el comercio y oficinas en Triana, Tomás Miller había tenido la desgracia de perder a su mujer y tres hijos durante la epidemia de cólera que azotó a Gran Canaria en 1851. Ante el riesgo que suponía el contraer la enfermedad, Miller envió a su familia a una casa que construyó en las Magnolias (Tafira Alta), considerando que allí estarían a salvo su esposa y sus tres pequeños descendientes. Sin embargo, la suerte les fue adversa. Contagiados por el cólera, murieron solos en aquella casa y sus cuerpos fueron encontrados allí sin vida. La hermosa casa escenario de la tragedia se conserva en la actualidad y fue adquirida en tiempos más recientes por una familia canaria.

<sup>4</sup> Los Miller las tuvieron hasta 1931, año en que Gerardo Miller las enajenó, pasando después a ser propiedad de la Sociedad Betancor.

desde América. Y cuando al despuntar los años ochenta se generalizó la navegación a vapor y empezaron a hacer escala en Las Palmas los *Paquet* franceses que cubrían la línea Marsella-Dakar, situaron estación carbonera junto al viejo muelle de Las Palmas, aproximadamente en donde se encuentra el edificio del Hotel Parque. Allí establecieron un depósito de carbón que, utilizando raíles y vagonetas, llevaba el mineral hasta la misma orilla y desde ésta se alcanzaba en barcas hasta los *Paquet*. Al comenzarse la construcción del primer dique de la Luz integrantes de una nueva generación Miller se dedicaron a las actividades navieras en el Puerto. Junto al muelle de Santa Catalina, construyeron varaderos para la reparación naval y emplazaron un almacén para el suministro de carbón. Allí se levantó la Casa Miller, que hoy mantiene sus actividades a la entrada de dicho muelle.

Añadamos que Swanston y Miller fueron, además, exportadores de cochinilla, la cual vendían a Francia, desde donde se enviaba a China. Y que, en otro orden de cosas, Diego Miller, hijo de Tomás Miller, obtuvo la adjudicación para la instalación de la primera red telefónica en Las Palmas, como hemos visto.

Estas actividades constituyen una muestra de los terrenos en los que se insertó el monopolio británico, con una evidente tendencia al control de sectores productivos, circuitos comerciales y medios de comunicación, durante la fase de desarrollo del imperialismo en el planeta.

## EL PUERTO Y LAS COMPAÑÍAS BRITANICAS

En la segunda mitad del siglo XIX la navegación a vapor constituyó una innovación tecnológica que, como antes recordamos, tuvo trascendentales repercusiones a escala mundial, acercando los continentes y ampliando el mercado capitalista a todo el globo. Por lo que se refiere a las Islas Canarias, este adelanto generó la ya subrayada transformación en la vida y en la economía de nuestro Archipiélago. Particularmente tuvo positivas e importantes consecuencias en los siguientes órdenes:

a) Revalorización de la situación geográfica de Canarias y del carácter de plataforma interatlántica en las rutas europeas hacia Africa y América, y viceversa.

b) Sustancial incremento de las posibilidades de exportación de productos agrícolas de Canarias al continente europeo.

c) Acercamiento a Europa y nuevas facilidades para la llegada de visitantes a las Islas, con iniciación de una corriente de turismo.

d) Mayores posibilidades de comercio y abastecimiento exterior para el Archipiélago.

En el orden institucional estas posibilidades se abrían como una acariciada esperanza en cuanto desde 1852 el Archipiélago contaba con un régimen de franquicias, una normativa de libertad comercial semejante a la que ya gozaban Madeira, Cabo Verde y Senegal en esta parte de Africa.

Los años que siguieron al comienzo de la construcción del puerto de la Luz coincidieron con el final de la crisis económica que el centro capitalista arrastraba desde 1873. Inglaterra era en ese momento la primera potencia industrial del planeta y dominaba la navegación y el mercado mundial. Como ha observado el profesor e investigador Víctor Morales Lezcano, las exigencias navales del imperio británico en el occidente africano y las comunicaciones de Europa con las Américas fueron las que llevaron a Inglaterra a polarizar sus intereses en Funchal y en Las Palmas. A ello hemos de añadir los activos planteamientos mercantiles británicos para esta zona de Africa, una amplia región virgen para la inversión de los excedentes de capital acumulados en la metrópoli.

Es precisamente a partir del inicio de la construcción del puerto de Refugio de la Luz cuando el capital inglés empieza una fuerte presencia en Canarias, concretamente en la ciudad de Las Palmas. Alrededor del puerto de la Luz, que inmediatamente comenzó a recibir barcos que cubrían las rutas transatlánticas, se establecieron muy pronto compañías suministradoras de carbón, varaderos, pequeños astilleros, almacenes y empresas consignatarias de buques. Sin duda, el negocio del suministro de carbón necesario para los barcos de vapor fue el que atrajo el establecimiento de las compañías británicas, que de inmediato comprendieron el papel que iba a jugar el nuevo puerto en las florecientes comunicaciones marítimas. La estación carbonera fue la empresa que arrastró a las otras actividades portuarias de estas compañías que, con una tendencia monopolista, cubrieron también los campos de las operaciones bancarias, los seguros, el turismo y la exportación de productos agrícolas, con un franco planteamiento de controlar los principales sectores económicos.

Como decimos, la mayor parte de estas compañías eran inglesas. En 1884 Alfred L. Jones estableció en el Puerto de la Luz la estación carbonera *The Grand Canary Coaling* y se preocupó en conseguir

que arribaran habitualmente al puerto buques pertenecientes a importantes líneas. Alfred Jones fue el prototipo del hombre de empresa británico en Canarias. Correspondiendo a las pretensiones del dominio mercantil británico tenía intereses económicos en países como Sierra Leona, en donde, igualmente, había puesto en funcionamiento una estación suministradora de carbón. Jones situó en Las Palmas el centro de sus negocios. Además de la *Grand Canary*, estableció una sucursal de la *Elder Dempster*, compañía que desempeñó funciones consignatarias, bancarias y de exportación de frutos. Jones consiguió una sucursal del *Bank of British West Africa* delegación que desempeñó la casa *Elder*. Asimismo, instaló el primer frigorífico del puerto, estableciendo la primera fábrica de hielo que aquí funcionó.

En 1896 la *Grand Canary* fue autorizada a construir varaderos en el puerto, en su emplazamiento situado junto al actual muelle para pesqueros. Dos años más tarde se concedió igual licencia a la casa *Blandy*. Igualmente, la casa Miller estableció varaderos en el puerto. A principios del siglo actual las instalaciones de Blandy y de Miller poseían capacidad para construir barcos de hasta 1.500 toneladas. Estas casas dotaban el puerto de servicios de grúas y remolcadores.

Alfred Jones fue también promotor del cultivo y exportación del plátano, de cuyas excelencias hizo una amplia propaganda en Londres. Ello contribuyó en alto grado al interés del mercado británico en este fruto. Y los Fyffes, Robert y Athery, iniciaron la exportación de tomates y papas al Reino Unido.

En el orden turístico, Alfred Jones, como gerente de la *Elder*, promovió la construcción de hoteles como el *Metropole* y el *Victoria*.

Con anterioridad la *Canary Islands Company*, fundada en Londres en 1888, construyó el más importante hotel de Las Palmas: el *Santa Catalina*, inaugurado en 1890.

Toda la zona del actual barrio de Ciudad Jardín era entonces un feudo de los ingleses. Allí tenía Mauricio Blandy un gran chalet, con una finca que llegaba hasta la calle León y Castillo. Allí estaban las huertas de los herederos de Wood, cercanas a la finca de Lugo y al barrio de Arenales. Y también los extensos terrenos de la sociedad propietaria del Hotel Santa Catalina, una amplia franja que desde la carretera del Puerto alcanzaba hasta las colinas de Altavista, las amplias propiedades de la compañía *Elder*, etc.

Numerosas líneas marítimas europeas, la mayor parte inglesas, tenían representación en Las Palmas y sus buques hacían escala regular en el Puerto de la Luz. Varios de los nombres de estas compañías nos siguen siendo hoy familiares: *Unión Castle Line*, *Mala Real*, *Yeoward*, etc. Los ingleses dominaban, así, los circuitos turísticos.

## INFLUJO SOCIAL

Puede afirmarse que la colonia inglesa marcó toda una época en la vida de Las Palmas. A más de sus industrias, sus consignatarias y sus bancos, los ingleses tenían sus propios centros de convivencia: la iglesia anglicana, el *British Club*, sus colegios o el *Club de Golf*, que fue el primero que se fundó en España de este deporte. Implantaron su habitat preferido —el chalet ajardinado— en la zona de Ciudad Jardín, lo cual influyó en la planificación que se hizo de este sector hacia 1922. Cuando el barrio comenzó a urbanizarse en 1930 ya existía allí un cierto número de chalets que en alguna medida marcaron el tipo de la futura edificación.

En el terreno deportivo, además de introducir el golf, promovieron la afición al fútbol, al tenis y al críquet. Y, en general, dejaron una estela de sus costumbres y gustos perceptible en numerosos detalles que pervivieron mucho tiempo después.

No se concibe la ciudad de Las Palmas de finales del pasado siglo y de primeros decenios del actual sin las inversiones europeas, la presencia de las compañías inglesas y de la colonia británica, que llenó todo un capítulo de la historia de esta capital.

El marco histórico —la expansión económica imperialista— en el que se desenvuelven las inversiones europeas en Las Palmas de fines del XIX y primer tercio del XX es un claro indicador del sentido que acompañaba a esa presencia del capital extranjero en las Islas<sup>5</sup>. Como bien decía Miranda Guerra, su acción no era por su-

---

<sup>5</sup> Para las inversiones exteriores del Reino Unido en este período, cfr. A. K. CAIRNCROSS: *Home and Foreign Investment, 1870-1914*, Cambridge University Press, 1953, y A. H. IMLAH: *Economic Elements in the Pax Britannica*, Harvard University Press, 1958. Una introducción a las inversiones inglesas en Canarias la

puesto desinteresada, pero fue acompañada de la introducción de elementos tecnológicos y de la promoción de fuentes de riqueza hasta entonces desatendidas o no explotadas en la isla. Ello no les podía privar de su sentido eminentemente mercantil y monopolista, pues los ingleses llegaron a controlar la economía grancanaria<sup>6</sup>, pero —en el terreno concreto en que aquí nos movemos— su rol económico fue un revulsivo para la burguesía isleña y una base de sustentación del desenvolvimiento que tuvo Las Palmas a principios de siglo.

A raíz de la guerra civil y luego de la guerra mundial, la presencia británica se difuminó. Pero en la segunda mitad del siglo surge una nueva fase de inversiones europeas, singularmente alemanas y nórdicas, en esta ocasión vinculadas a la explotación de la industria turística y al sector inmobiliario. Este nuevo capítulo del capital europeo en Canarias ha tenido y sigue teniendo, igualmente, una gran relevancia.

## EL TURISMO. PRECEDENTES.

Los comienzos del turismo en Gran Canaria fueron subsiguientes a la construcción del puerto de la Luz y al progreso del tráfico marítimo. La facilidad en las comunicaciones marítimas permitió una afluencia de visitantes europeos, predominantemente ingleses. Los integrantes de la colonia mercantil británica jugaron un específico papel de atracción y promoción del turismo de sus connacionales. El fenómeno coincidió con los objetivos de la débil burguesía y del sector mercantil insular que, junto a iniciativas como la propia construcción del Puerto, buscaba las fórmulas para el desenvolvimiento del turismo como fuente de riqueza. Nos ocupamos aquí de este tema en cuanto que el turismo es un hecho económico y social muy importante en la historia moderna de Las Palmas que en los finales del XIX influyó en sectores urbanos como el llamado Barrio de los Hoteles y que en la ciudad contemporánea ha constituido una base económica de la ex-

---

ofrece VÍCTOR MORALES LEZCANO en *Inversiones inglesas en Canarias a fines del siglo XIX*, en *Moneda y Crédito*, n.º 118, Madrid, septiembre de 1971.

<sup>6</sup> El dominio mercantil británico tuvo connotaciones de política exterior, hasta el punto de que a fines del siglo XIX en la Prensa londinense se hablaba de un posible cambio de Gibraltar por Canarias.

pansión urbana y ha tenido una influencia específica en la urbanización del sector turístico de la capital.

Era natural que los ingleses, que disfrutaban nuestro benigno clima y admiraban el paisaje de la isla, hicieran propaganda de ésta entre sus parientes y conocidos de Inglaterra y de Europa. Elevado prototipo de estos entusiastas propagandistas de Gran Canaria fue como ya indicamos, Alfredo L. Jones, hombre de grandes iniciativas y señalado propulsor del turismo hacia Gran Canaria. Fue un extraordinario promotor del tráfico de viajeros hacia la isla y alentó la visita de personalidades inglesas, escritores, artistas, médicos, periodistas; patrocinó la publicación de guías, planos, folletos y elementos de propaganda; facilitó los medios para rápidas excursiones al interior para los turistas en ruta y encauzó un movimiento turístico hacia estas latitudes.

Sin duda los ingleses contribuyeron notablemente a la iniciación y primer desarrollo del turismo en Gran Canaria, al que cooperaron con sus líneas marítimas y sus empresas y estaciones portuarias. Pero también la iniciativa local se encaminaba hacia la promoción y explotación del turismo, con las miras puestas en el ejemplo del país pionero en esta industria: Suiza, que ya contaba con una tradición turística y hotelera iniciada con el establecimiento de la estación de Zermatt, a raíz de que fuera conquistado el Monte Cervino en 1867.

El año 1910 fue relevante en lo que se refiere a iniciativas y actividades destinadas a instrumentar tales aspiraciones. Se constituyó en esa fecha la *Sociedad de Fomento de Gran Canaria*, cuyos objetivos, según se expresaba en sus estatutos, eran los siguientes: fomentar y desarrollar el turismo; facilitar la colocación y negociación de empréstitos a obras locales; realizar toda clase de operaciones bancarias; construir, arrendar y comprar hoteles, sanatorios, balnearios y servicios de transportes terrestres.

## LAS PALMAS, ESTACION INVERNAL

En los comienzos del siglo el turismo había tomado una proporción relativamente notable. En Las Palmas pasaba el invierno una numerosa colonia turística, particularmente de súbditos británicos. Si atendemos a lo que decía la Prensa de entonces, con frecuencia los hoteles resultaban «insuficientes para alojar a tan crecido contingente de huéspedes».

Estos hoteles eran el *Continental*, el *Cuatro Naciones*, el *Monopol*, el *Santa Catalina*, el *Metropole*, el *Quiney*, el *Europa*, el *Victoria*, el *Central*, el *Inglaterra*, el *Louvre*, el *Tranvía*, el *Rayo*, etc. Varios de éstos estaban situados en el casco antiguo de la ciudad, concretamente en el barrio de Triana; otros en el barrio de los hoteles, y uno —el *Rayo*— en los jardines de Santa Catalina, frente al muelle y principal entrada portuaria de Las Palmas. Por otro lado, en el Monte Lentiscal prestaba sus servicios el *Hotel Santa Brígida*.

Era un turismo estacional, de temporada, el que se había desarrollado en la capital y en lugares cercanos, como el Monte. Un turismo atraído especialmente por el templado clima invernal de Gran Canaria, por el paisaje y por la generosa y admirativa hospitalidad del isleño. Un turismo complementado por las excursiones del visitante a los puntos más atractivos del paisaje insular y completado, en su organización, por los cruceros turísticos a Canarias desde Inglaterra: por ejemplo, los que realizaba la *Yeoward*, con salidas de Liverpool, escalas en Lisboa y Madeira y duración de 23 días.

En el citado año surgió la revista semanal «*Canarias Turista*» que, fiel a su denominación, desempeñó un entusiasta papel, alentador de ideas e iniciativas para el fomento del turismo en estas Islas y, especialmente, en Gran Canaria.

Su primer número, del domingo 6 de febrero de 1910, se abría con un editorial en el que, entre otras cosas, se decía: «*Aspiración de antiguo sentida, cada vez más apremiante, es la del fomento del turismo en Gran Canaria: poblaciones y territorios no tan favorecidos por el clima, como esta isla, han hecho del turismo venero de riqueza y prenda de progreso. No hay forastero, conocedor de este país, que no lamente nuestro abandono. Láncese la misma exclamación que sugiere buena tierra improductiva o yacimiento minero sin beneficiar. ¿Es posible? ¿Gran Canaria, de temple benigno, primaveral, encantador, con cielo siempre sereno, con campos feraces, con florestas y umbrías deleitosas, ceñidas del mar, en la ruta de América, de Africa, de Oceanía, no explota dones tan ricos, pródigamente otorgados? ¿Gran Canaria, estación de invierno, cual ninguna otra, libre de los ardores tropicales, a cubierto de los desequilibrios atmosféricos del Mediterráneo, colocada en tal situación de clima que no se hallará mejor de ser escogido, y a la cual es fácil, hacadero, económico, el viaje desde cualquier puerto de Europa, no se ha impuesto, disputando la clientela de las más renombradas en el mundo? ¿Gran Canaria, con una ciudad como Las Palmas, que se extiende en amplio radio, abrazando ya el*



*Puerto de la Luz, susceptible de hermoseo, de comodidades, de atracciones, que enlaza, mediante carreteras, con los lugares más poéticos de la Isla, no ha sabido aún abrir las puertas del Océano y atraer a los europeos que viajan por placer, por salud, por curiosidad?».*

Más adelante, el mismo editorial señalaba: *«Para hacer de Gran Canaria un emporio de riqueza, centro de atracción de forasteros que nos visiten, propaguen las ventajas de este suelo y de este cielo y hacer de Las Palmas una Niza del Atlántico, rebosante de plétora comercial y de encantos de la vida, es menester, ante todo y sobre todo, una línea de orientación, fija, estable, inconvencible, hacia estos fines...».*

Estos párrafos expresan con exactitud la finalidad de la publicación, que, además, dedicaba amplios espacios a describir aspectos de lo que se consideraba básico de nuestro atractivo turístico: la bondad del clima, la belleza y variedad del paisaje, fiestas populares, fomento del arbolado, florecimiento del Puerto, sociedades y hoteles de Las Palmas y otros aspectos.

En sus secciones publicitarias estaban presentes anuncios de varios hoteles entonces existentes:

El *Hotel Monopole*, en la Plaza de la Democracia, cuyo edificio se conserva en la actualidad: *«Hotel de primer orden, en edificio a cuatro fachadas, en el perímetro más céntrico de la población con magníficas vistas. Amplias y ventiladas habitaciones con todo el confort moderno, luz eléctrica, timbres, baños, etc. Comidas a todas horas, a la carta. Cocina francesa y española. Precios económicos».* Así rezaba su reclamo publicitario.

El *Hotel Cuatro Naciones*: *«Situación en el sitio más céntrico, frente a los jardines de la Alameda».* *«Habitaciones amplias y en su mayoría con ventanas a la calle. Servicio esmerado. Magníficas condiciones higiénicas, por la especial construcción del edificio y espaciosos patios».*

El *Hotel Rayo*, en el Parque de Santa Catalina, propiedad de don Manuel Cabrera: *«Este hermoso establecimiento situado admirablemente, cuenta en la actualidad con 52 habitaciones cómodas y elegantes, magníficos comedores, salas de recibo y de fiestas y cuanto confort requieren las exigencias modernas».*

El *Hotel Continental*, en la Plaza de San Bernardo, cuyo edificio ocuparía más tarde el Círculo Mercantil: *«Hotel de primer orden, con todo el confort deseable, situado en el centro de la población. Departamentos de lujo, salones de lectura con los periódicos más im-*

*portantes nacionales y extranjeros. Salas de billar y de fumar, magníficos cuartos de baño, jardines, etc., etc. Cocinas, francesa, inglesa y española. Bodegas con los mejores vinos españoles y extranjeros».* Dirigía el hotel su propietario don Otto Netzer.

El *Hotel Santa Brígida*. En el Monte, que, con sucesivas reformas, estuvo en servicio hasta hace pocos años (actualmente es residencia universitaria): *«Situado a 500 metros sobre el nivel del mar. El Hotel de más lujo de la provincia, con magníficos jardines, y una colección de más de 5.000 plantas».* También propiedad y dirección del señor Netzer.

Estos hoteles, además de los ya mencionados, entre los que se encontraban algunos tan importantes como el Metropole y el Santa Catalina. Se consideraba por entonces que los medios de alojamiento, el equipamiento hotelero, era una cuestión *«del todo resuelta»* en Las Palmas.

Ese mismo año 1910, en el mes de marzo, se constituyó en Las Palmas la *Junta del Turismo*, en la que se habían fundado esperanzas como base principal para el fomento del turismo. En el seno de la Junta se formaron diversas comisiones: Beneficencia; propaganda; pasajes y hoteles; parques, flores y arbolado; higiene y salubridad, reformas urbanas, protectora de animales, espectáculos en lugares cerrados, espectáculos al aire libre e instrucción pública. Formaban parte de las comisiones numerosas personas que no estaban en la junta de gobierno. También se eligió un comité ejecutivo y una comisión permanente en Madrid.

Objeto de la *Junta del Turismo* —expresaba el artículo primero de sus estatutos— es *«trabajar para que Las Palmas, y la isla en general, logre el grado de progreso, engrandecimiento y prosperidad a que por sus privilegiadas condiciones tiene derecho».* *«Entendiendo que el turismo —se decía en el artículo segundo— es una de las bases principales para la riqueza del país, se organizará y fomentará, gestionando rebajas de pasajes y hoteles, facilitando tickets, que por un precio fijo y económico proporcionen facilidades al viajero, para visitar esta isla; celebrando festejos en determinadas épocas del año y haciendo en fin una activa propaganda, para convertir ésta ciudad en un gran centro del turismo mundial».*

*«Canarias Turista»* continuó publicándose hasta 1914 (y luego, tras un largo período de silencio, vivió una segunda y corta etapa por el año 1930). Precisamente hasta el comienzo de la primera guerra mundial se extendió la primera fase del turismo en Gran Canaria, que

había cristalizado en esa afluencia invernal de origen predominantemente inglés. Esta primera etapa del turismo en la isla se fundamentó en el Puerto y las comunicaciones marítimas, en una propaganda directa surgida de la colonia inglesa aquí establecida y en una infraestructura de una decena de hoteles, varios de los cuales eran bien amplios y acondicionados para el nivel de la época. En esta etapa la zona turística se situó en la zona de Santa Catalina entre el Hotel de este nombre y las Alcaravaneras. El turista acudía ya a las playas y había también un género de visitantes con preferencias por el paisaje, que se inclinaban por hoteles como el Santa Brígida, alejado de la capital.

## LARGOS AÑOS DE DECADENCIA

En los años veinte el turismo había decaído casi enteramente en Las Palmas. Los hoteles habían envejecido y la escasez de visitantes no alentaba a la renovación. Las comunicaciones marítimas no eran tan buenas como antes de la guerra. Faltaba propaganda y promoción de la isla en el extranjero. Y cada año había ido disminuyendo la corriente de turistas<sup>7</sup>. A fines de aquella década un periódico local, «El País», analizaba así la situación: «*Cuántas veces se ha tratado de encauzar, durante estos últimos años, la industria turística de Canarias, se han registrado rotundos fracasos. Y sin embargo, antes de la primera guerra mundial constituyó para estas islas una positiva fuente de riqueza*». «*Poco después de la guerra, que obligó a descender la categoría de nuestros hoteles, se presentó otro grave conflicto: dejamos de tener buenos buques*»<sup>8</sup>. Hacía hincapié «El País» en la carencia de grandes hoteles, pues el propio *Santa Catalina* se encontraba ya «*inservible*».

El esperanzador turismo de antaño había quedado prácticamente reducido a las excursiones al interior que hacían los viajeros en tránsito de los trasatlánticos que recalaban por el Puerto de la Luz.

Precisamente a fines de la década de los veinte y comienzo de la siguiente se habían intensificado la valoración del turismo y las inquietudes y proyectos relacionados con éste. A nivel nacional, por

<sup>7</sup> «El País», 14 - II - 1928.

<sup>8</sup> «El País», 29 - I - 1930.

esos años había comenzado una labor de regeneración turística por parte del *Patronato del Turismo*. Se había iniciado el rescate y la restauración de ciudades —Toledo, por ejemplo— y lugares de interés turístico y, mediante el Crédito Hotelero, se trataba de paliar en algunas provincias la carencia de equipamiento de este género, que era general en todo el país.

En Gran Canaria la atención sobre el tema se concretaba, entre otros, en los siguientes aspectos:

—Necesidad de una adecuada propaganda de la isla en el exterior («*A Las Palmas —se decía— no se la conoce por esos mundos, entre otras razones porque no damos fe de vida*»).

—Necesidad de promover el equipamiento hotelero y de contar, sobre todo, con un hotel de lujo capaz de atender al «*turismo de altura*». Se señalaba que este hotel podría ser el viejo *Santa Catalina*, que exigía ser transformado y modernizado.

—Iniciativa de construir un hotel en la Cruz de Tejada.

—Política turística general encaminada a cuidar los rincones pintorescos de la isla, adecentamiento de pueblos, promoción de fiestas populares, etc. Y apoyo oficial a la promoción turística: «El Cabildo Insular y los Ayuntamientos de la Isla deben tratar del turismo como necesidad vital para nuestro desarrollo económico».

—Necesidad de atraer el turismo organizado por navieras o agencias.

—Plan común de propaganda del Archipiélago.

El objetivo de «*reconquista*» del turismo fue atribuido al *Patronato Provincial de Turismo*, creado en 1928. Con la puesta en actividad del nuevo organismo se esperaba que el anhelado desenvolvimiento turístico entrara en una nueva y más positiva fase.

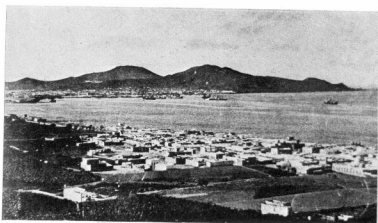
El *Patronato* llevó a cabo, singularmente, una labor propagandística. Así, en el verano de 1929 preparó la asistencia de la provincia de Las Palmas a una exposición de promoción en Sevilla. También publicó una guía turística de Gran Canaria, que tuvo varias ediciones posteriores.

Por otro lado, a comienzos de 1930 había visitado Canarias un técnico del *Patronato Nacional del Turismo* con el objeto de tomar información del estado de la hostelería en las islas y de las perspectivas que aquella podría entrañar.

Fue la época en la que, según parece, surgió el eslogan «*Gran Canaria, continente en miniatura*». El *indigenismo*, que ya se manifestaba en la creación artística isleña y en la valoración de un peculiar



La plazuela de la Democracia (reproducido la «*Illustrazione Italiana*», 16 - IV - 1890).



La urbanización de Arenales y el Puerto de la Luz en 1910 (reproducida de la revista «*Canarias Turista*»).



Cinturón de concesiones portuarias en el Puerto de la Luz (plano reproducido de «El Puerto de la Luz en Gran Canaria», 1909).





Estampa de la calle de Triana en los primeros decenios del siglo actual.



costumbrismo, trascendería al terreno de la promoción turística, sobre todo de la mano sensible y esclarecida del pintor Néstor.

En el verano de 1934 fue fundado el *Sindicato del Turismo*. Miembro de su junta directiva fue Néstor Martín Fernández de la Torre, quien tres años después escribió un manifiesto en el que sintetizaba buena parte de las ideas entonces sostenidas en relación con el turismo y ponía el acento en el protagonismo de los valores de la tierra y el hombre canario.

Pero las esperanzas alentadas por aquellos hombres y los esfuerzos del *Patronato* o el *Sindicato del Turismo* hubieron de resultar enteramente baldíos, pues en 1936 se iniciaba la guerra civil española y poco después de la conclusión de ésta estallaba la segunda guerra mundial, extendiéndose un período de largos años en los que hablar de desarrollo turístico sólo podía ser frívolo.

Entre las ideas expuestas por Néstor como base para el desarrollo de la industria turística figuraban la revalorización del país y acentuación de nuestra personalidad; cuidado de costumbres y aspectos típicos (artesanía, trajes canarios, vinos, etc.) presentación estética de ciudades y pueblos, arbolado; cuidado en no estropear la playa de Maspalomas, evitando lo ocurrido con las Canteras; albergue en la Cruz de Tejeda; Pueblo Canario con exposición permanente de productos isleños; reconstrucción del Hotel Santa Catalina en estilo canario; establecimiento de un Casino o gran salón de fiestas y restauración del Castillo de la Luz para ser convertido en museo. Néstor había regresado a Gran Canaria, trasladando aquí su estudio de París, con el propósito de dedicarse a su tierra y, verdaderamente, cumplió una eficaz misión, que pudo ser más amplia si las circunstancias —la guerra— y después su muerte, no la hubieran truncado.

Pocos años después se edificó el Pueblo Canario, cuyo proyecto fue plasmado por su hermano, el arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre. También se había hecho el Parador de Tejeda y pasados varios años de la postguerra mundial, el Ayuntamiento, con el auxilio del *Mando Económico*, emprendió la reconstrucción del *Hotel Santa Catalina*, que realizó igualmente Miguel Martín en el estilo canario que preconizara Néstor.

Sucediendo al *Sindicato del Turismo*, en 1940 se constituyó el *Centro de Iniciativas y Turismo* de Las Palmas. Pasarían casi veinte años antes de que comenzara la actual etapa del turismo en Gran Canaria. A fines de los años cuarenta y principios del cincuenta, sólo se podía observar aquel turismo de paso de los grandes trasatlánticos

(el «Andes», el «Iowa», los «Castle»), que realizaba breves excursiones a la Caldera de Bandama, tomaba un refrigerio en el «Bar Bentayga» y aprovechaba para comprar un calado canario. Era la época del «choni» inglés que diez años más tarde fue sustituido por el escandinavo.

Es a partir de 1957 - 58 cuando se inicia la etapa del turismo organizado a Gran Canaria, promovida por las agencias y «charters» nórdicos. El desarrollo turístico llegó, al fin, organizado desde fuera de la isla, pero sustentándose en el clima, las playas, el paisaje de nuestra tierra. Comenzó entonces el *boom* turístico, que transformó en gran manera a Las Palmas y a buena parte de Gran Canaria. En las Canteras se levantó el *Hotel Gran Canaria*, al que seguirán el *Reina Isabel* y otros muchos; se organizó en Las Palmas el *Congreso Mundial de Skat Clubs*; comenzaron los proyectos de explotación de la zona de Maspalomas, etc. Pero todo esto es bien conocido y pertenece a la presente etapa del turismo y de la vida de la isla.

Si en aquella primera fase del turismo invernal británico el Puerto y las entonces modernas comunicaciones marítimas jugaron un papel inapreciable, en esta segunda —la del turismo organizado y de masas— lo han desempeñado el Aeropuerto y los modernos y veloces reactores.

A nivel local, la iniciativa económica respondió con creces a la llamada de los promotores nórdicos. La inversión se orientó casi enteramente al nuevo sector. Por lo que a Las Palmas se refiere, fue, como es natural, en la playa de las Canteras y proximidades en donde se centró la inversión hotelera, desarrollando un cinturón turístico en su litoral y confirmando modernamente la importancia urbana del núcleo del Puerto de la Luz.

## EL ABASTECIMIENTO DE AGUA

Con el abastecimiento de agua a Las Palmas también tuvieron que ver, mucho que ver, las compañías inglesas. El tema del suministro de agua venía acuciando desde la segunda mitad del XIX. Desde finales del XVIII y a lo largo de toda aquella centuria el abasto público se hacía mediante la conducción procedente de la fuente de Morales. En 1874 el Ayuntamiento encargó al arquitecto municipal Luis López Echegarreta la redacción de un proyecto de acueducto nuevo para dicha conducción que terminara en las Cruces de San Juan.

Echegarreta presentó su proyecto en 1878, pero el expediente estuvo paralizado y de nuevo en 1881 la Corporación le encargó que confeccionase otro con varias modificaciones.

En 1889 se encomendó igual tarea al entonces nuevo arquitecto municipal Laureano Arroyo, quien informó de los defectos de la conducción existente, tanto por los rodeos del trazado como por las numerosas filtraciones o pérdidas de agua. En 1890 Arroyo presentó un proyecto calificado por León y Castillo, don Juan<sup>9</sup>, como el mejor de los presentados hasta finales del siglo. No obstante, no fue aceptado por la Comisión municipal de Fuentes y en los años siguientes se sucedieron varios proyectos más e incluso algunos fueron sacados a subasta. Ninguno fue puesto en ejecución.

Así las cosas, en mayo de 1901 el ingeniero León y Castillo dio a la luz pública unas bases generales sobre el abastecimiento de agua a Las Palmas y un anteproyecto de nuevo acueducto de la Fuente de Morales. *«El extraordinario progreso que ha alcanzado esta ciudad en los últimos diez años hállase paralizado por la falta de agua —comenzaba León y Castillo—. Poseemos de este líquido un volumen menor que el que disfrutaron nuestros abuelos; experimentamos estrecheces en los inviernos y verdaderas angustias en los veranos; y sin embargo, no se ha encontrado aún el modo de dotar a la población del caudal necesario, ni siquiera de conservar el existente»*<sup>10</sup>.

Partiendo de las buenas condiciones higiénicas del agua de Morales, el autor calculaba que —sobre la base de 100 litros de consumo por habitante y día— el volumen total necesario para la ciudad era de cinco mil metros cúbicos diarios. La Fuente de Morales producía unos 16 litros por segundo, pero las pérdidas en la conducción reducían el caudal a 11 litros al llegar a la arquilla de San Roque. León y Castillo consideró que evitando estas pérdidas en la conducción y las originales en la Fuente, ésta produciría 20 litros, aportando un caudal de 1.700 metros cúbicos/día. Para alcanzar los 5.000 faltaban 3.300, que habrían de obtenerse de otras fuentes próximas, situadas también en el cauce del Guiniguada, entre ellas la de la Angostura y la del Busio. Estas aguas, que eran absolutamente necesarias, habría que

---

<sup>9</sup> Una breve relación de los proyectos de nuevo acueducto de la Fuente de Morales fue insertada por J. LEON Y CASTILLO en el folleto *«Abastecimiento de aguas de Las Palmas»*, Las Palmas, 1901.

<sup>10</sup> Folleto cit., p. 3.

adquirirlas o expropiarlas si se quería tener abastecido el consumo normal.

El anteproyecto de nuevo acueducto redactado por el ingeniero comprendía 1.360 metros lineales de túneles, 2.990 metros de acueducto de hormigón y un sifón de 240 metros de longitud. La conducción desde la Fuente de Morales terminaba en un depósito regulador instalado en la cuenca del Batán.

A pesar de las buenas intenciones y los no menos buenos proyectos las cosas no mejoraron mucho por lo que a esta importante cuestión se refiere. En los años 1909 y 1910 se padecía escasez de agua en Las Palmas. La necesidad se había dejado notar en el verano de 1909 y octubre había sido uno de los meses con menor cantidad en el suministro<sup>11</sup>. La Prensa escribía: *«Hora es ya de abordar un nuevo proyecto de conducción que resuelva para siempre el conflicto que todos los años se plantea en nuestra ciudad»*. En aquella época ya se había establecido el sistema de agua corriente con contadores, aunque se mantenía el suministro gratuito del agua de los pilares. El periódico *«La Mañana»*, diario de reformas sociales, reafirmaba la exclusiva competencia del Municipio para realizar el abastecimiento, única forma de que el agua resultara a precios económicos. Se estimaba que el caudal suficiente para el abastecimiento se podría situar en 48 litros por segundo. El mencionado diario ofrecía diferentes fórmulas realizables para garantizar dicha cantidad, o un caudal ligeramente inferior, a base de 18 litros/segundo de la Fuente de Morales y el resto de agua comprada o arrendada, así como un depósito regulador para el verano. Los precios se cifraban en 30 céntimos el metro cúbico para el abastecimiento a la población y 70 céntimos/metro cúbico para el suministro a los buques en el puerto de la Luz, mientras que el agua de los pilares públicos seguía siendo gratuita<sup>12</sup>.

Pero ni el caudal de la Fuente de Morales que llegaba a la ciudad era tan elevado, ni, por distintas circunstancias, el Ayuntamiento demostraba capacidad para afrontar un problema que con el incremento de la población y sus necesidades, la población flotante existente en Las Palmas y la aguada del gran tráfico portuario amenazaba con provocar situaciones insostenibles.

<sup>11</sup> *«La Mañana»*, 30 - V - 1910, 31 - V - 1910.

<sup>12</sup> *«La Mañana»*, 12 - I - 1910, 2 - XI - 1910.

Después de agudas polémicas, en 1912 el Ayuntamiento otorgó la concesión del servicio de abastecimiento de aguas a una compañía inglesa constituida con tal objeto: *The City of Las Palmas Water and Power Co. Ltd.*, filial de una sociedad de Londres. La gestión de la *City* tuvo variadas alternativas y en diversas fases fue objeto de duras críticas. El problema del abastecimiento nunca llegó a ser resuelto en cuanto a una suficiencia total en el suministro. La compañía inglesa —que tuvo sus oficinas en un desaparecido edificio modernista de la calle Viera y Clavijo— desempeñó la concesión durante algo más de treinta años, hasta que en la década de los cuarenta el servicio fue recuperado por el Ayuntamiento.

## LOS POETAS Y LA CIUDAD

La ciudad comercial, la ciudad del Puerto de la Luz y de los ingleses, la ciudad hermosecada por la arquitectura modernista, la ciudad de principios de este siglo es la que viven dos figuras cimeras de la poesía canaria: Tomás Morales y Alonso Quesada.

De siempre se había resaltado el carácter comercial del barrio de Triana y de su calle mayor en contraste con el sentido señorial, levítico y oficial del barrio de Vegueta. Triana y el Puerto de la Luz protagonizan los «*Poemas de la ciudad comercial*» insertados por Tomás Morales en «*Las rosas de Hércules*» (1922). Morales canta con optimismo el progreso comercial de Las Palmas y su lírica se entrega plenamente al brillante porvenir de la urbe.

El tráfico mercantil, la imagen pintoresca de los bazares de Triana, la colonización lingüística y mercantil británica aparecen plenos de colorido en la visión del poeta modernista:

*La calle de Triana en la copiosa  
visión de su esplendor continental:  
ancha, moderna, rica y laboriosa;  
arteria aorta de la capital...*

*La calle del comercio, donde ofrece  
el cálculo de sus glorias oportunas;  
donde el azar del agio se ennoblece  
y se hacen y deshacen las fortunas.*

*Donde el urbano estrépito domina  
y se traduce en industrioso ardor;  
donde corre sin tasa la esterlina  
y es el english spoken, de rigor.*

*El sol del archipiélago dorando  
los rótulos en lenguas extranjeras,  
y los toldos de lona proyectando  
sombra amigable sobre las aceras.*

*Y por ellas profusos peatones  
de vestes y semblantes abigarrados;  
y, cual derivación, en los balcones,  
de los pabellones de los consulados.*

*Todo aquí es extranjero: las celosas  
gentes que van tras el negocio cuerdo;  
las tiendas de los indios, prodigiosas,  
y el Bank of British de especial recuerdo...*

*Extranjero es el tráfico en la vía,  
la flota, los talleres y la banca,  
y la miss, que, al descenso del tranvía,  
enseña la estirada media blanca...*

*Todo aquí es presuroso, todo es vida;  
y, ebria de potestad, en la refriega,  
la ciudad, cual bacante enardecida,  
al desenfreno comercial se entrega...*

*Y al alma, que es, al fin, mansa y discreta,  
tanta celeridad le da quebranto...  
y sueña con el barrio de Vegueta,  
lleno de hispano-colonial encanto...*

*Grand Canary... La gente ya comprende;  
y, bajo un cielo azul y nacional,  
John Bull, vestido de bazar, extiende  
su colonización extraoficial...*

Tomás Morales acepta en su poesía aquella ciudad de progreso mercantil y apenas incorpora una suave crítica a la colonización mercantil inglesa. Pero muestra su nostalgia por la ciudad antigua, simbolizada en el barrio de Vegueta.

*Este barrio tranquilo, tan diferente en todo  
al barrio del Comercio...*

Morales gustaba, pues, del contraste de la *ciudad lírica* y la *ciudad comercial*. Mucho más crítica es la visión de Alonso Quesada. Por su vivencia concreta —empleado de la casa Elder primero, del *Bank of British West Afrika* después, disconforme con el trabajo que le había tocado para ganar su subsistencia— Quesada hace objeto de su atención a la colonia inglesa. En su obra poética no recoge directamente el tema y las sugerencias que le aportaban la ciudad, reflexionada y comentada, en cambio, en su prosa periodística («*Crónicas de la ciudad y de la noche*»). Con un punto de partida más escéptico y una percepción más agria de la realidad que le circundaba, el horizonte literario de Alonso Quesada contrastaba abiertamente con el de su compañero y amigo Tomás Morales. Quesada se sentía prisionero en su trabajo y en aquella ciudad cuyo primaveral clima elogiaban las guías turísticas:

*Ciudad del mar. Buen clima.  
Lo dice un buen libro y el diputado de la Ciudad.*

Dos formas complementarias de ver las cosas, que unidas y engarzadas, penetran profundamente en la personalidad adquirida por Las Palmas con el advenimiento del siglo.

Si la ciudad tuvo sus poetas careció, en cambio, de pintores. Sólo el pincel posimpresionista de Nicolás Massieu reflejaría el pintoresquismo de los riscos de San Nicolás y de San Roque, al tiempo que pintaría dos pequeños apuntes del castillo de San Cristóbal y de la desaparecida ermita de San Marcos. Más tarde, Jorge Oramas prestaría igual atención a las casas cúbicas de San Nicolás, llevando al óleo aquella colorista descripción de Jules Leclercq.

## ARQUITECTURA MODERNISTA

En Las Palmas, el modernismo arquitectónico aparece como un reflejo del desarrollado en varios países europeos y, por lo que se refiere a España, en Barcelona, una de las cunas más fecundas de esta manifestación profundamente estética de la ciencia y el arte de la edificación. Aquella ciudad fue foco importante de la entonces nueva arquitectura, coincidiendo y hasta adelantándose a los modernismos europeos (Bélgica, Austria, Alemania, Suecia, Francia, Inglaterra) y americanos (Estados Unidos) englobados en el calificativo *Art Nouveau*.

En la Cataluña de los últimos decenios del siglo XIX se desarrolló el modernismo arquitectónico sustentado en un movimiento cultural muy original —de afirmación de la identidad catalana—, una de cuyas corrientes —la desarrollada por el exuberante espíritu creador de una impresionante floración de arquitectos artistas— coincidió con el desenvolvimiento de un proceso de avance socioeconómico protagonizado por la activa burguesía catalana. Y la Ciudad Condal —en un momento histórico de gran expansión— fue el centro de todo el movimiento arquitectónico, movimiento que ha sido calificado como de raíz sociológica «*típicamente urbana e industrial*»<sup>13</sup>.

En los años ochenta había progresado la búsqueda de un estilo nuevo acorde con los deseos de modernidad y europeísmo de la Cataluña de la segunda mitad del siglo pasado. Con los precedentes inmediatos de edificaciones proyectadas por Gaudí, Domenech i Montaner y otros arquitectos, el nuevo estilo cristalizó a partir de 1888, fecha de la Exposición Universal de Barcelona. Entre dicho año y el de 1910 tuvo lugar el florecimiento del modernismo barcelonés, que irradió a toda Cataluña y a los países catalanes (Valencia y Mallorca). El punto culminante del movimiento puede situarse en el 1900, si bien su período de vigencia creativa se prolongó hasta el comienzo de la primera guerra mundial e, incluso, a fechas posteriores. El más conocido de los arquitectos del modernismo es Antoni Gaudí, pero junto a su nombre habría que citar los de un nutrido grupo de grandes arquitectos, artífices de un cúmulo de importantes realizaciones modernistas en un período de veinticinco años.

---

<sup>13</sup> ORIL BOHIGAS: «*Reseña y catálogo de la arquitectura modernista*», Barcelona, 1973, p. 75.



El ensanche de Barcelona —la Barcelona del Plan Cerdá— está sembrado de infinidad de edificaciones modernistas. En una escala muchísimo más modesta, y sin pretender comparaciones, el ensanche de Triana, en Las Palmas de Gran Canaria, y la renovación que tuvo este barrio en los comienzos del actual siglo fueron en parte protagonizados por la edificación modernista. Se inició allí la edificación en un momento de progreso, fundamentado en los beneficios que ya proporcionaba el tráfico del Puerto de la Luz, así como el comercio exportador de los monocultivos modernos de Canarias (el tomate y el plátano), el sector comercial amparado en el librecambismo del Puerto Franco y el turismo.

Triana era por entonces el centro residencial y mercantil de Las Palmas. Muchas de las familias de economía más desahogada residían en este barrio, que se dio a renovar varias de sus antiguas edificaciones. En este momento, la arquitectura modernista, con sus formas bellas y delicadas, proporcionó un signo de distinción a la vivienda de la burguesía local (todavía hasta fechas recientes —los años cincuenta— las casas modernistas del barrio se identificaban como pertenecientes a familias bien acomodadas de esta capital). Así, en las calles Triana, Viera y Clavijo, Cano, Buenos Aires, Domingo J. Navarro y otras de dicho sector, se fueron levantando casas cuyas fachadas responden a la vocación curvilínea o la estilización floral características del modernismo, llegando en ocasiones a una auténtica exuberancia ornamental. Buena parte de ellas se edificaron en el primer decenio del siglo, proyectadas, principalmente por Fernando Navarro, el arquitecto de Las Palmas en aquella época y el protagonista del modernismo en esta capital.

No toda la arquitectura del género en Las Palmas refleja el modernismo catalán. Hay muchas casas que se sitúan en las corrientes centroeuropeas. Y no todas las edificaciones del estilo se hallan ubicadas en el barrio de Triana; las hay también en los de Vegueta y Arenales y alguna muestra en Tafira. En la Plaza de Santa Ana, una espléndida casa modernista —en cuya fachada el azulejo armoniza con la cantería floral de los balcones elípticos— ofrece un contraste no discordante con el sentido colonial de aquel rincón urbano. Esta es una de las construcciones modernistas más destacadas de la capital. Son también relevantes la casa de la esquina que forman las calles Triana y Munguía —cuya planta baja ofrece el exterior de una tienda modernista— y varias edificaciones que la siguen en línea, así como diversas casas en las calles Domingo J. Navarro y Buenos Aires.

Otra muestra importante, la casa que estuvo emplazada en la esquina Viera Clavijo-Buenos Aires fue derruida hace pocos años y ello significó una baja importante en el legado modernista de la capital, que hasta entonces se había conservado sin grandes pérdidas, aunque con varias mutilaciones lamentables, entre éstas, las causadas en las plantas bajas por las instalaciones de comercios. Un edificio singular dentro del modernismo es el del Gabinete Literario, en la Plaza de Cairasco. Y una curiosa joya modernista es el quiosco de la esquina noroeste del Parque de San Telmo; concebido como café o cervecería, ofrece una estampa colorista, que le es proporcionada por su decoración cerámica (confeccionada en Manises); un ejemplo en Las Palmas de la incorporación de la artesanía a la construcción modernista, aspecto éste muy característico en Cataluña y Valencia. Las casas del género en esta ciudad, siempre de dos o tres y, a lo más, cuatro plantas, poseen una altura y unas proporciones adecuadas a las calles y sectores en donde fueron levantadas. Y puede afirmarse que la arquitectura modernista proporcionó un empaque y un lenguaje estético a calles como la de Triana, cuando ésta ya había perdido el encanto de la casa colonial.

Hay otras localidades de la isla y del archipiélago que cuentan con edificaciones modernistas. En Santa Cruz de Tenerife, pueden citarse, entre otras, las dos casas colindantes en la calle general O'Donell, muy cerca del Parque García Sanabria (de cierta semejanza con la de Triana, 80, de Las Palmas), derruidas en 1976, y una en la Plaza de los Patos. También hay alguna manifestación muy hermosa en La Orotava.

Pero, sin duda, en donde la construcción modernista alcanzó mayor difusión e interés fue en Las Palmas de Gran Canaria. En una singular etapa socioeconómica de esta Capital, el modernismo constituyó una notable aportación arquitectónica, cuyo legado valoramos hoy positivamente, con las implicaciones que ello entraña en orden a su conservación.

Después de la etapa modernista se desarrolló un estilo ecléctico, centrado, igualmente, en el barrio de Triana, aunque difundido también en otros sectores. Pero la arquitectura de Las Palmas no conocería otra etapa de interés hasta finales de los años veinte, cuando se inició la construcción racionalista.

## ARQUITECTURA RACIONALISTA

Si el modernismo literario y artístico tuvo en Las Palmas su simultánea correlación arquitectónica, el movimiento vanguardista isleño de los años veinte y treinta fue acompañado por el amplio desenvolvimiento de la corriente arquitectónica más avanzada de la época: el racionalismo. En el primer decenio del siglo, Las Palmas de Gran Canaria fue una de las escasas ciudades del país que reflejó oportunamente el modernismo arquitectónico catalán y europeo. Años más tarde, fue, además, ciudad pionera y foco importante, a escala nacional, de la arquitectura racionalista, es decir, de la arquitectura moderna. En el ámbito local tal correlación en el tiempo con los vanguardismos artísticos no implica que el vanguardismo arquitectónico tuviera una conexión o una relación directa con aquéllos; tal como ocurrió con la arquitectura modernista, en Las Palmas la arquitectura racionalista es fiel reflejo de movimientos surgidos en el continente europeo, concretamente de las corrientes centroeuropeas y corbuseriana contemporáneas. No obstante la simultaneidad cronológica sí deja entrever la existencia de un clima y de un nivel de comunicación internacional, dentro del cual los espíritus creadores de las Islas se hallan en relación con los movimientos exteriores más progresivos, al tiempo que el marco social en el que trabajan muestra una capacidad real de aprehensión y asunción de las nuevas manifestaciones. Ese mismo clima permitirá la coexistencia del firme y fecundo movimiento surgido en Gran Canaria con el desenvolvimiento local de las corrientes universales. Así, siguiendo caminos independientes, la vanguardia artística produjo excelentes frutos en el campo de la plástica y la literatura, a la par que en las capitales isleñas se levantaban edificaciones concebidas en la línea de la arquitectura avanzada.

Así como el centro de la arquitectura modernista en Las Palmas fue el barrio de Triana, por entonces primera zona residencial y comercial de la ciudad, la arquitectura racionalista tuvo su principal emplazamiento en el nuevo barrio de Ciudad Jardín, que en los años treinta pasó a ser zona residencial de las familias pudientes de la capital. No obstante, varios de los edificios racionalistas más destacados —entre ellos, el Cabildo Insular— se levantaron en el sector de Triana. Como hemos visto, la Ciudad Jardín fue urbanizada a partir de los años treinta, según trazado del arquitecto don Miguel Martín Fernández de la Torre, en cuyo estudio, además, se proyectó casi toda

la arquitectura racionalista que se hizo en Las Palmas y la mayor parte de la realizada en Canarias.

Las casas racionalistas del barrio de Ciudad Jardín comienzan a proyectarse a partir de 1930<sup>14</sup>. Pero ya en los años anteriores a éste se habían levantado edificaciones en otros sectores de Las Palmas. Puede afirmarse que es a partir de 1927 cuando comienza la construcción racionalista en Las Palmas. Así lo considera el propio don Miguel Martín, quien ha afirmado que el primer proyecto de ese género lo hizo en el expresado año para una casa de la calle Juan de Quesada. Al respecto hay que tener presente que la primera obra racionalista en España —el *Rincón de Goya*, en Zaragoza, de García Mercadal— se hizo en 1927 - 28<sup>15</sup>. Entre los primeros proyectos racionalistas en Gran Canaria destaca el definitivo que se confeccionó para el Hospital Psiquiátrico, Los Hoyos, del año 1930. Del año siguiente son los proyectos del Cine Cuyás, de entre los más importantes de este género arquitectónico en la ciudad, y de la Clínica Santa Catalina. Y en 1932 se concibió el del Cabildo Insular de Gran Canaria, en la calle Bravo Murillo, en el que la pureza de la línea y la volumetría cubista alcanzan un alto grado de perfección. Por entonces la arquitectura racionalista de Las Palmas había alcanzado ya su madurez y puede afirmarse que este edificio del Cabildo es la construcción racionalista más importante de Canarias y, al propio tiempo, ostenta un gran relieve en el conjunto del racionalismo arquitectónico español.

De 1930 - 32 son las casas Alvarado Blandy, en Ciudad Jardín (calle León y Castillo). En el transcurso de la década este tipo de edificación irá predominando en la nueva urbanización, emplazada en varias de sus calles, como las de Fortuny, Maestro Valle, Pío XII (antigua Enrique Heine), Santiago Rusiñol, Saint-Saens, Pereda, Hermanos García de la Torre, etc. La familia burguesa o acomodada encuentra aquí su lugar predilecto de residencia. Pero también la familia de clase media responde a este reclamo a través, por ejemplo, de pequeñas urbanizaciones como la colonia I.C.O.T. (1935 - 1938), en la que don Miguel Martín hizo, además, de promotor y contratista.

---

<sup>14</sup> Para un inventario de la arquitectura racionalista en Las Palmas, cfr. ALFREDO HERRERA PIQUE: «Miguel Martín Fernández y la arquitectura racionalista en Las Palmas», en «Diario de Las Palmas», 27 y 28, marzo, 1974.

<sup>15</sup> ORIOL BOHIGAS: «Arquitectura española de la II República», Barcelona, 1973, seg. ed., p. 18 y 47.

Constituyen la colonia un grupo de casas unifamiliares situadas en la manzana que comprenden las tres últimas de las calles antes citadas. Cada casa se vendió por un precio de 25.000 ptas., con pago aplazado.

En donde sí se dio una manifiesta correspondencia en la asunción por la burguesía local de la construcción racionalista fue en los numerosos chalets de este tipo edificados en el Monte y en Tafira Alta. Uno de los de más puro estilo fue el realizado en Monte Coello para Hans Speth, el gerente de la COPPA, compañía adjudicataria de las obras del dique exterior del Puerto de la Luz. Compatriota de Speth era Richard Ernst Oppel, que había sido arquitecto oficial del Ayuntamiento de Hamburgo y que en los años treinta trabajó en el estudio de don Miguel Martín, al igual que otro técnico de origen austríaco. Junto a excelentes delineantes locales, todos estos hombres integraron un estudio técnico del que salieron muchas obras situadas entre las mejores que por entonces se hicieron en todo el país.

Aparte Triana, Ciudad Jardín y el barrio veraniego del Monte, en el resto de la Ciudad (Puerto de la Luz, Canteras, etc.) se hicieron edificaciones racionalistas. También el citado estudio grancanario proyectó y realizó muchas construcciones racionalistas para Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma. Entre otras, en la capital tinerfeña se hicieron la fábrica de tabacos la Belleza (1929), el interior del Casino (encargado en 1929 y postergada su realización por varios años después), el Club Náutico, así como casas y chalets, particularmente en la rambla General Franco. En Santa Cruz de La Palma, la Clínica Camacho (1935). En Santa Cruz de Tenerife también hicieron arquitectura racionalista los arquitectos Domingo Pisaca y Blasco Robles.

Con el paso del tiempo, muchas de las construcciones racionalistas de la época han sido alteradas sufriendo transformaciones o adiciones, que han adulterado, y perjudicado siempre, la pureza de su estilo original. Ejemplos de ello son el cine Cuyás, el Club Náutico de Santa Cruz o la llamada *Casa del barco*, en la calle de León y Castillo, de Las Palmas. No obstante, se ha conservado un legado racionalista importante que ha continuado marcando una impronta en sectores como el citado de la Ciudad Jardín.

El gran florecimiento de la arquitectura racionalista en Las Palmas quedó circunscrito a la década de los treinta. Fue un período difícil, en el que se vivió bajo las consecuencias de la gran crisis económica mundial, iniciada en 1929. A pesar de ello en esta ciudad pudo plasmarse una brillante etapa arquitectónica, de singular interés e

importancia en el conjunto de la realizada en todo el país durante la II República. Esta fase concluyó, prácticamente, con la guerra civil y el régimen subsiguiente. El gran cambio político tuvo, como en todos los terrenos, directa influencia en las formas arquitectónicas; se impuso una arquitectura nacional (la llamada *arquitectura imperial*) o, en su caso, regional frente a las corrientes «extranjerezantes». El período racionalista concluyó junto con la República. Sin embargo, en Las Palmas se hicieron todavía algunas obras del género; se continuaron las casas de la colonia I.C.O.T. y en 1938 se proyectó la Casa del Niño. Muchos años después se haría la Clínica Cajal (1956), de puro estilo corbuseriano.

¿Hasta qué punto fue comprendida por el ciudadano medio esta clase de arquitectura? ¿En qué grado fue entendido el lenguaje cubista de edificios como el del Cabildo Insular de Gran Canaria? Es evidente que la fórmula representada por la casa unifamiliar de Ciudad Jardín y Monte Coello fue entendida y asumida por, al menos, una clase y por un sector medio del espectro social. Por ejemplo, la antes citada «*Casa del barco*» —que fue, además muy conocida por su situación y por albergar al bar *Taidía*— constituyó la admiración de la gente y el propio nombre que se le puso indica esa popularidad. En cambio, durante mucho tiempo el edificio del Cabildo resultó extraño a los habitantes de una ciudad que no había tenido una evolución propia de las nuevas formas arquitectónicas.

Sea cual fuere la inserción social que tuvo aquí el racionalismo, lo cierto es que Canarias fue, con Barcelona y Madrid, foco principal de la nueva arquitectura y de toda la arquitectura desarrollada en España durante la República. Y, particularmente, Las Palmas de Gran Canaria comenzó a tomar, con la edificación racionalista, la epidermis de una ciudad moderna, un cuarto de siglo antes de producirse su metamorfosis contemporánea, iniciada en los años sesenta.

VIII

LA PLANIFICACION MODERNA DE LAS PALMAS.  
LA EXPANSION CONTEMPORANEA







LAUREANO ARROYO: Urbanización de la zona antigua y ensanche para el barrio de Triana. El trazo negro representa la urbanización existente. El trazo rojo la planificación.

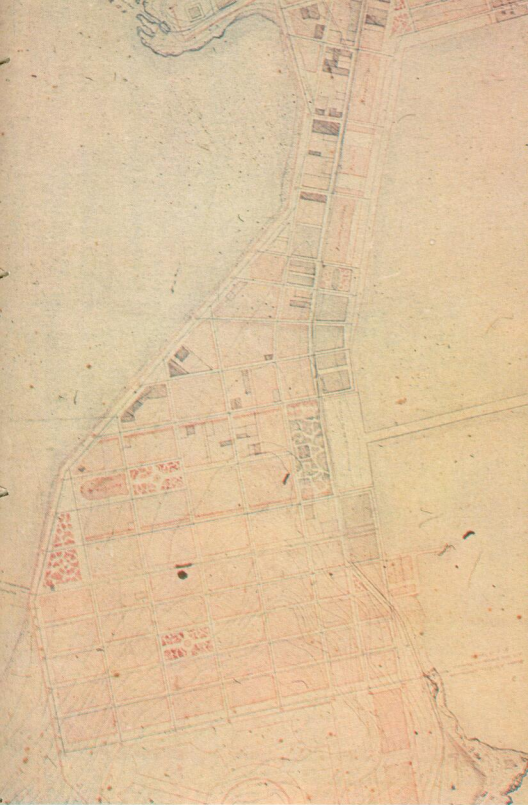


99 L. ARROYO: Urbanización y planificación del barrio de Arenales.

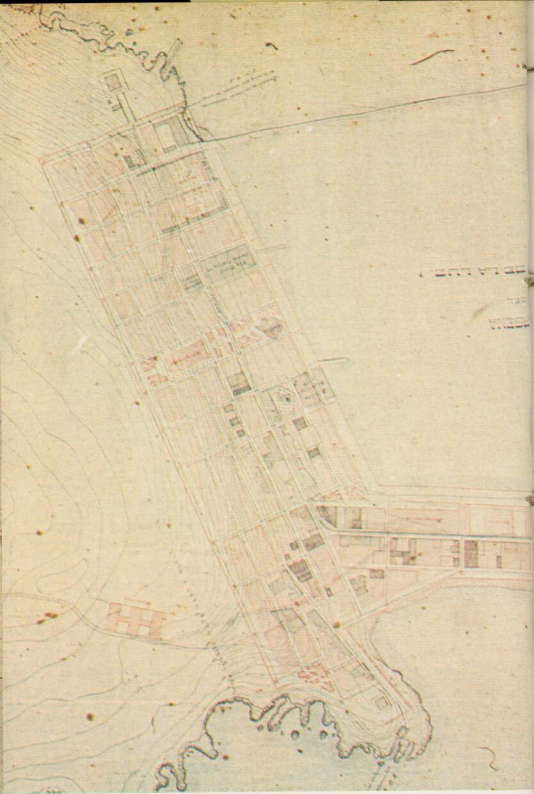


Los terrenos del futuro barrio de Ciudad Jardín en el plano de L. Arroyo.





L. ARROYO: Planificación para el sector de Santa Catalina y Las Canteras.



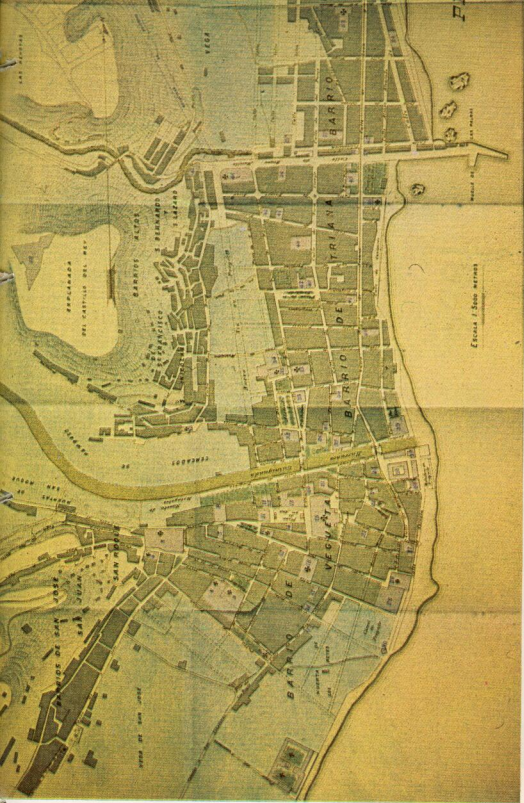


Arquitectura modernista, plaza de Santa Ana. (Foto del autor).

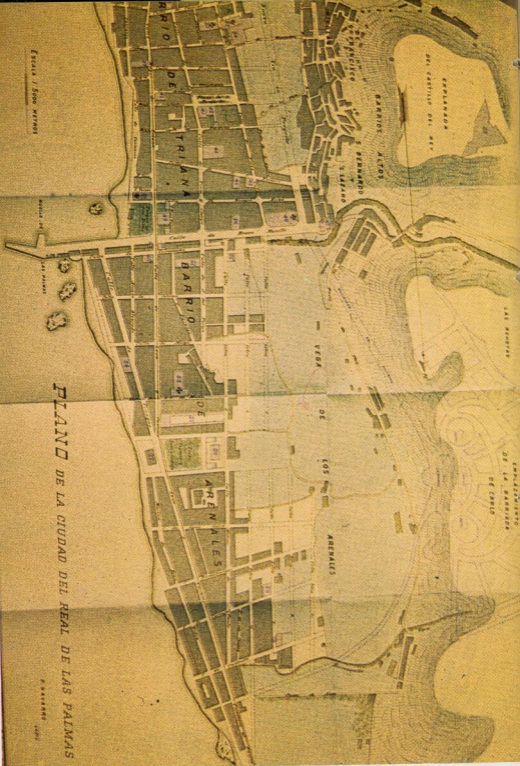


Arquitectura modernista, calle de Triana. (Fotos del autor).

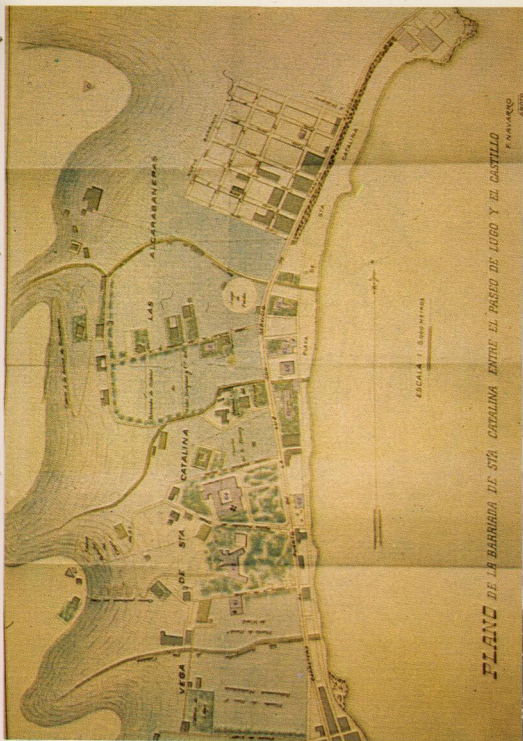




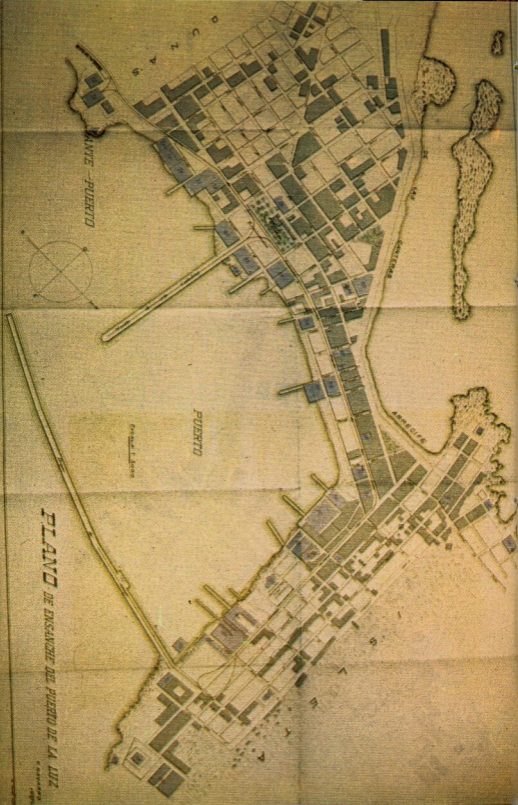
La urbanización de la zona antigua de Las Palmas y su expansión decimonónica, en 1911 (plano levantado por el arquitecto Fernando Navarro).



El barrio de Arenales y la proyección de su ensanche por el poniente en el plano de F. Navarro. Puede observarse, en forma parcial, el proyecto de la barriada Carló. (74)



Plano de F. Navarro: Los terrenos del barrio de los Hoteles, bajo dominio inglés y la incipiente urbanización en cuadrícula del barrio de las Alcarabaneras.



Plan de ensanche y urbanización del Puerto de la Luz, en el plano levantado por F. Navarro.





Plaza de Santa Ana. (Foto: F. Rojas).



El antiguo puente de Verdugo.



Alrededores de Las Palmas, a principio de siglo.



## PLANIFICACION DE LAUREANO ARROYO

Ya hemos visto que las primeras iniciativas y proyectos generales sobre la expansión moderna de la ciudad de Las Palmas parten de la mitad del siglo pasado. Y hemos seguido, sucintamente, los primeros pasos de esta expansión hacia los Arenales, así como la urbanización de los terrenos del norte histórico de la ciudad y la edificación incipiente del primer núcleo urbano del Puerto de la Luz.

Ahora bien, en el terreno específico de una ordenación técnica y de la confección planimétrica de ésta puede afirmarse que la planificación moderna de Las Palmas arranca del plan de Laureano Arroyo, arquitecto catalán que vino a residir a esta ciudad por los años ochenta del siglo XIX y que aquí trabajó en su profesión hasta su fallecimiento.

Arroyo ocupó el cargo de arquitecto municipal y el Ayuntamiento le encargó la realización de una planificación urbana de Las Palmas en el año 1888. El arquitecto cumplió este cometido, confeccionando una ordenación en la que junto a la urbanización entonces existente se planea un nuevo conjunto desde los Arenales hasta el Puerto de la Luz<sup>1</sup>. Aquí damos a conocer, por vez primera, el planeamiento

---

<sup>1</sup> El gran plano levantado y proyectado por Laureano Arroyo lo conservan sus dos hijas, residentes en Las Palmas de Gran Canaria, a cuya gran amabilidad debo el conocimiento y la posibilidad de haber reproducido aquí esta interesantísima carta urbanística de Las Palmas.

trazado por Arroyo y ofrecemos un esquema descriptivo del mismo <sup>2</sup>.

Por lo que se refiere al casco antiguo, el barrio de Triana proseguía en el empeño de extender su urbanización hasta la calle Bravo Murillo. En este sector Arroyo planteó la apertura de la calle Perdomo hasta la de Pérez Galdós, por entre la trasera de lo que fue antiguo convento de San Bernardo. Asimismo, trazó el ensanche de la calle Bravo Murillo, que había sido un mero pasillo entre la antigua línea de la muralla de ese lado de la ciudad y el barranquillo de Mata <sup>3</sup> y, a su vez, punto de partida de la nueva carretera hacia el norte de la isla. En cuanto a los terrenos existentes al sur del antiguo casco, Arroyo se desentendió de toda planificación. Aquí quedaba estable el confin meridional de la ciudad y las tierras de cultivo allí existentes conservarán este carácter hasta que fueron urbanizadas, por iniciativa pública, a finales de la década de los sesenta, en el presente siglo.

La planificación de Arroyo mira siempre hacia el norte, hacia el Puerto, siguiendo aquel punto de vista marcado desde decenios atrás. Ya en el barrio de Arenales plantea el trazado de una calle cuya dirección coincidiría con la de la actual Senador Castillo Olivares, pero prolongada hasta Lugo, trazado que vuela sobre las fincas y tierras de cultivo que cerraban todo el sector <sup>4</sup>. Asimismo, delinea la calle que habría de ser prolongación de la calle Viera y Clavijo. Ambas vías convergerían, en el plano, a la altura del paseo de don Cayetano Lugo. La planificación de este barrio mantiene el trazado en cuadrícula correlativo con la urbanización ya existente: edificación a base de sucesión continua de fachadas y manzanas alargadas en las líneas de naciente y poniente y más cortas en las líneas norte y sur. La disposición predominante es N.-S. En la Plaza de la Feria señaló sitio para un edificio principal, en el solar que primero ocupó la compañía de electricidad y hoy sirve al edificio del Gobierno Civil. Aparecen proyectadas hacia el poniente las iniciadas calles Aguadulce, Pamochamoso y Carvajal, y, paralela a ésta, traza la calle Castrillo.

En esta ordenación la superficie que hoy ocupa el barrio de

---

<sup>2</sup> Una descripción de la planificación de Laureano Arroyo fue dada a conocer por primera vez por el autor en «*Diario de Las Palmas*», 4-IX-1974.

<sup>3</sup> Esta calle, entonces llamada Paseo de los Castillos se urbanizó en 1910, con un presupuesto de 53.985 ptas. Ver «*La Mañana*», de Las Palmas, 16-II-1910.

<sup>4</sup> Estas fincas permanecieron cultivadas hasta fines de la década de los cuarenta en el presente siglo y varias hasta fechas más recientes.

Ciudad Jardín —que ya entonces era un dominio británico— queda fuera de la planificación. Para este sector Arroyo proyecta solamente una vía paralela a la calle León y Castillo que, por dar un punto de referencia, lindaba exactamente con la Iglesia Evangélica, ya entonces edificada<sup>5</sup> y tenía una dirección semejante a la de la actual calle Pío XII. En el plano aparece el Parque Doramas con una planta prácticamente igual a la que hoy tiene. Los accesos y la distribución de esta zona verde son semejantes a los actuales. En el centro del parque aparece la planta del Hotel Santa Catalina, edificio concluido a principios de 1890.

Lo más importante de la planificación de Arroyo se centró en los sectores de Alcaravaneras, Santa Catalina, istmo de Guanarteme e Isleta. Para Alcaravaneras-Santa Catalina hizo un interesante y generoso planeamiento de tipo radial, que en ningún sentido se llevó a la práctica. Como base del mismo se planteaba una gran plaza circular de la que partían, en seis direcciones, amplias vías que concluían en pequeñas plazas semicirculares. El conjunto tenía tres ejes viarios principales convergentes y su centro se situaba, aproximadamente en el actual recorrido de la calle Menéndez y Pelayo. En el naciente cuatro manzanas de casas se alinearían a lo largo del correspondiente tramo de la carretera del Puerto (León y Castillo) —desde la playa de las Alcaravaneras hasta, pasada la punta de Santa Catalina, el actual Club Náutico—, tomando, con equivocado criterio, buena parte de la playa y cerrando prácticamente este tramo a la perspectiva marina.

El planeamiento de este sector mantenía la orientación predominante N-S, disposición que Arroyo modifica en el mucho menos generoso trazado del sector siguiente: Santa Catalina-Las Canteras, separado del anterior por una amplia vía dispuesta de naciente a poniente, que coincidiría con la actual avenida de Mesa y López. Por el naciente aparece una traza de un doble orden de manzanas en cuadrícula. Hacia el poniente, cinco manzanas con el mismo planteamiento, pero alargándose en sus laterales norte y sur. El jardín o parque de Santa Catalina, que ya existía, se amplía y a través de una calle arbolada —coincidente con la actual Ripoche— enlaza con otra plaza que acaba cerrada por una iglesia, junto al litoral de las Canteras. Se conciben otras dos plazas arboladas: una lindando con la playa (hacia la

---

<sup>5</sup> Su edificación fue autorizada por el Ayuntamiento a fines de 1891.

calle Galileo) y la otra en un punto que situaría aproximadamente en las calles Cirilo Moreno y Uruguay.

Esta urbanización incluía un paseo ribereño —la actual avenida de las Canteras— desde la Puntilla hasta los comienzos de Guanarteme. Aquí Arroyo no tuvo una visión amplia que fuera suficiente para hacer protagonista de esta urbanización el atractivo natural más importante del sector y de la ciudad contemporánea: la playa de las Canteras. Evidentemente, el valor paisajístico y turístico que en aquellos tiempos se atribuía a las playas estaba muy, muy lejos del que más tarde alcanzarían éstas.

En la zona del istmo, en donde el trazado se modificaba tomando obligadamente la disposición N-S, se sitúa un mercado para el Puerto y se prevén edificaciones para Escuelas públicas y para la Beneficencia y además las concesiones y muelles ribereños, concebidos en el proyecto del Puerto.

Por último, la ordenación del barrio de la Isleta se delinea a base de manzanas alargadas —una franja de cinco cuadras a lo ancho— que cubren la urbanización desde el muelle de abrigo hasta la Puntilla en esta misma disposición naciente-poniente. Allí se dibuja una zona ajardinada en el entorno del Castillo de la Luz, la cual se adentra hacia el norte y culmina, igualmente, en una iglesia.

Arroyo fue, ya, un técnico que acreditó conocimientos urbanísticos en una época en la que se estaba en la prehistoria de esta ciencia. No hay que olvidar que procedía de una región cuya capital era escenario desde años atrás de importantes planteamientos urbanísticos (Cerdá) y del inicio de movimientos arquitectónicos que alcanzaría gran relieve. Evidentemente, la urbanización que Arroyo planteó para Las Palmas fue muy desigual, no obstante lo cual su proyecto constituye una de las cartas más importantes de la historia moderna de Las Palmas y un documento sin el cual no sería comprensible la urbanización desarrollada posteriormente.

Además de su plan de urbanización, Laureano Arroyo fue un arquitecto con un marcado sentido artístico que pudo plasmar en diferentes construcciones, especialmente religiosas como el templete central para la conclusión de la fachada principal de la catedral de Santa Ana, el monumento para este templo —consagrado en 1895— o la iglesia del Corazón de María<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Este arquitecto falleció prematuramente, en 1910. Además del plano de urba-

Años más tarde, al culminar la primera década del siglo XX, todo el sector de Santa Catalina y las Canteras, se hallaba urbanizado y parcialmente edificado, de acuerdo con un plan municipal de ensanche.

## PLAN DE ENSANCHE

En efecto, este plan ejecutado en tal zona tuvo como principal objetivo el ensanche de la ciudad en Santa Catalina y el Puerto de la Luz a comienzos del siglo XX, tal como contemplamos en el plano trazado por Fernando Navarro, arquitecto municipal en esa época y en los siguientes decenios. En el plano general por él levantado<sup>7</sup> podemos observar la urbanización trazada para este importante sector urbano y la densidad existente en la edificación hacia 1910. Igualmente nos aporta el equipamiento con el que se había dotado al sector, tanto en lo que se refiere a almacenes, depósitos, estaciones e industrias portuarias como a hoteles, hospitales, edificios públicos, centros sociales, iglesias, cines y otros centros colectivos. Este plan de ensanche parece inspirarse, evidentemente, en la anterior planificación de Arroyo, sobre la que impone variaciones en la dimensión y disposición de las manzanas, singularmente en el barrio de Santa Catalina, al tiempo que olvida las varias plazoletas planteadas por el arquitecto catalán.

Lo cierto es que la urbanización pasó a ocupar todo el litoral de las Canteras —en donde ya se habían alineado desde tiempo atrás un cierto número de casas de veraneo de los vecinos de Las Palmas— y tomó una buena parte de las dunas de arena que se extendían por todo aquel contorno. Se había perdido ya la oportunidad de concebir y plasmar una hermosa ciudad en aquel incomparable brazo de tierra sembrado de dunas entre dos playas. Lo que podía haber sido una villa maravillosa urbanizando, en todo caso, el istmo y sus arenales a base de chalets con poca densidad en la edificación y grandes superficies libres presididas por las dunas, arbolado y lugares de esparcimiento,

---

nización, sus hijas conservan varios documentos de interés sobre la obra de L. Arroyo, así como copia del encargo municipal para la ordenación de la ciudad.

<sup>7</sup> Publicado, en color, en «*Guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria*»; Barcelona, 1911.

pasó a convertirse en una zona enteramente urbanizada y edificada, carente de armonía con la naturaleza y huérfana de perspectivas y de rincones pintorescos. Un sector que, posteriormente, ha sido objeto de una edificación enteramente congestionada, aprovechando al máximo un terreno que la más generosa naturaleza había brindado para una hermosa ciudad marítima.

En el plano de Fernando Navarro contemplamos también la primera urbanización del barrio de Alcaravaneras: veinticuatro cuadrás y veinticuatro calles; de las primeras había edificadas sólo cuatro, que miraban a la playa. Igualmente, contemplamos toda la extensión de la actual Ciudad Jardín, en donde el arquitecto Eduardo Laforet levantaba chalets de un estilo europeo ecléctico. Allí vemos, además, la distribución de la propiedad, casi por entero en manos inglesas.

Y, finalmente, la urbanización de todo el poniente del barrio de Arenales, planteada mediante calles paralelas o prolongación de las existentes (las que luego serían abiertas con los nombres de Tomás Morales, Eusebio Navarro, Angel Guimerá, etc.). Esta urbanización tardaría decenios en llevarse a efecto y el poniente del sector norte de Arenales tendría un trazado diferente del proyecto de *Fincas Unidas*, que adoptó un esquema semicircular. Se completa también el poniente del barrio de Triana con el trazado de la futura calle General Franco, y el sudeste del barrio de Vegueta, mediante la urbanización de la huerta de los Reyes —la llamada finca *La Campanera*, propiedad de la familia Avellaneda—, que comenzó a parcelarse y edificarse por aquellos años <sup>8</sup>.

El plano del arquitecto Fernando Navarro —que, por otro lado, desarrolló en Las Palmas, como ya indicamos, una extensa y prestigiosa labor profesional— es igualmente fundamental para la comprensión de la urbanización desarrollada en la primera mitad del siglo XX. Y, además, nos ofrece un cuadro completo, nítido y detalladísimo de cuál era la ciudad —urbanización, edificación y equipamiento— del primer decenio del siglo actual.

---

<sup>8</sup> En abril de 1910, sus propietarios presentaron instancia en el Ayuntamiento solicitando autorización para la urbanización de dicha finca.

## PROYECTOS DE AVENIDA MARITIMA

En la primera década del siglo la población del Puerto alcanzaba unos doce mil habitantes. En conjunto los barrios de Arenales, Alcaravaneras, Santa Catalina e Isleta sumaban sobre las veinte mil almas.

Por su parte, el tráfico portuario se había incrementado muy aceleradamente. En 1883, el año del comienzo de las obras del puerto de Refugio de la Luz, habían entrado en la bahía 236 buques a vapor y 882 de vela (un total de 1.118), que sumaron 511.854 toneladas. Casi un cuarto de siglo después, en 1907, entraron 3.020 buques de vapor y 2.119 de vela (5.139 en total), con un registro de 5.930.727 toneladas y conduciendo 180.659 pasajeros y 141.830 tripulantes.

La comunicación con los nuevos barrios y con la zona portuaria se hacía exclusivamente a través de una sola vía, la carretera del Puerto. Esta carretera —que ofrecía dificultades para ser mantenida en buen estado y que precisaba ser regada continuamente para evitar los inconvenientes de la tierra arrastrada por la brisa que, por ejemplo, invadía la calle de Triana— era, según parece, insuficiente para atender a las exigencias de comunicación del Puerto con los centros productores de los frutos de exportación, así como la comunicación normal de aquellos barrios, problema acentuado por los raíles del tranvía.

Para superar tal limitación se concibió la idea de construir una vía por el litoral que ofreciera una holgada comunicación con el Puerto, iniciativa que constituyó una de las más importantes aportaciones urbanísticas de la historia contemporánea de Las Palmas: la Avenida Marítima.

El proyecto fue ambicioso desde sus primeros planteamientos. Se pensaba en una amplia vía que discurriría entre el Muelle de Santa Catalina y la desembocadura del Guinguada. La sección comprendida entre el antiguo Muelle de Las Palmas y el Guinguada fue estudiada en 1907 por el teniente coronel de Ingenieros José González. El 15 de enero de 1909 el marqués de Guisla remitió una exposición a la Junta de Obras de los Puertos de la Luz y de Las Palmas en la que se contenía un planteamiento global del proyecto.

Abundando en los motivos de base antes señalados, el firmante proponía, entre otros puntos, los siguientes:

—Que por la oficina técnica de la Junta se levantaran *«los planos, memorias y presupuestos de una vía de 22 metros de ancho, distribui-*

dos en un paseo central y dos calles laterales de 7 metros y dos aceras en los extremos de 1.50 metros, que partiendo del Muelle de Santa Catalina por el Naciente de los almacenes de los Sres. Miller, llegue al Muelle de Las Palmas por la calle de Venegas y continúe hacia el Sur a terminar por ahora junto al Guinguada, por el Norte del Teatro Pérez Galdós, donde se enlazaría con la gran vía proyectada allí; dando así ingreso por ella a los productos de exportación y facilitando el movimiento de carga y viajeros».

—«A la vez debe también levantarse el plano que señale los terrenos que al Poniente de esa vía se ganen al mar y los que sean propiedades del Estado en toda esa zona, distribuyéndolos en calles y parcelas edificables, midiendo y valorando su superficie al objeto que, obtenida la competente autorización, pueda enajenarse en la forma que se acuerde para atender con sus productos a la realización de esta obra y destinar el sobrante a las de carácter marítimo que se proyecte».

—El coste de la sección comprendida entre el Guinguada y el Muelle de Las Palmas se calcula en un millón de pesetas. Proporcionaría una superficie aprovechable de 93.984 metros cuadrados, de los que descontados para calles y Parque de San Telmo 37.744 quedaría un líquido enajenable de 56.240 metros cuadrados que vendidos a razón de 35 pesetas, término medio, darían un producto de casi dos millones de pesetas. El coste de la otra sección, calculada en una longitud aproximada de tres kilómetros, se cifraba en dos millones de pesetas; y los terrenos allí ganados al mar (281.952 metros cuadrados) proporcionarían, deducidas las calles, un ingreso, a 25 pesetas/metro cuadrado, de más de cinco millones de pesetas.

Después de ejecutadas las obras deberían ser entregadas al Ayuntamiento, que habría de hacerse cargo de ellas.

Del proyecto se encargó el ingeniero militar Adolfo San Martín, quien en la primavera de 1910 marchó a Santa Cruz de Tenerife «para presentar en el Gobierno civil un proyecto de ensanche desde el muelle de Las Palmas hasta el Castillo de Santa Catalina»<sup>9</sup>.

El planeamiento de la Avenida Marítima por Adolfo San Martín era un maduro proyecto de urbanización por el que se ganarían terrenos al mar entre los dos puntos marítimos indicados. En la mente

<sup>9</sup> «La Mañana», 13-V-1910. En la revista gráfica «Canarias Turista», de Las Palmas (abril, 1910) puede verse un plano de la ciudad con un sencillo trazado de los terrenos a ganar al mar.



del autor el sentido turístico y residencial de la futura obra se había colocado a la par que la instrumentación de una eficaz comunicación con el Puerto. En la memoria del proyecto —presentado al Ayuntamiento el mes de junio de 1911— se plantea la necesidad de acometer, a través de esta realización, el problema del turismo, con el objeto de hacer de Las Palmas «una estación veraniega e invernada, dotándola de los elementos de adelanto y confort que exige esa industria, en este caso con la creación de un gran paseo con vista al mar». En la exposición se señalaba, asimismo, que «el proyecto resuelve el embellecimiento de la ciudad, pues el pasajero del porvenir desembarca y llega no por una carretera inmunda y polvorienta como actualmente, sino en amplia vía de sesenta metros de anchura, asfaltada y arbolada, teniendo a un costado magníficos chalets con jardines y por el otro la hermosa vista del mar. En el centro aproximadamente entre el grupo de hoteles y Las Palmas, el trazado del mismo permite en su ensanchamiento formar una plaza circular, donde irá emplazado un quiosco para música, que servirá de esparcimiento de los habitantes y forasteros».

El proyecto no fue plasmado, pero la idea siguió adelante y fue recogida por nuevos intérpretes. Una R. O. de 3 de junio de 1914 ordenó un nuevo estudio del proyecto. Y el ingeniero Jaime Ramonell y Obrador hizo una nueva elaboración concretada a la vía de servicio por el litoral<sup>10</sup>. En la justificación de su proyecto se leía lo siguiente: «Sabido es que actualmente todo el tráfico entre el Puerto y Las Palmas y casi entre el Puerto y toda la isla, se verifica por la Vía de servicio existente, de un ancho total de 14 metros, de los que 11 están dedicados a la rodadura, con el entorpecimiento para la circulación de vehículos de la doble vía del Tranvía establecida en su centro, y tres a las aceras, de 1,50 cada una. A pesar de las mejoras que se están realizando en dicha vía, nunca se le podrá corregir su defecto esencial que es su poca anchura, reconocida insuficiente por todos, aún hoy en que el tráfico y movimiento de viajeros está reducido a menos de la décima parte que en época anterior a la guerra europea».

Los vehículos que protagonizaban la circulación eran, sobre todo, carros de gran volumen tirados por tres a seis caballerías —tres enganchadas directamente al carro y las restantes con tirantes delante de

---

<sup>10</sup> JAIME RAMONELL Y OBRADOR: «Proyecto de ampliación del Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria». Las Palmas, 1917.

las otras—, que ocupaban casi completamente las zonas laterales que dejaban libres los tranvías. Los vehículos de viajeros se tenían que limitar a aprovechar los espacios que dejaban libres carros y tranvías. El tráfico era confuso y molesto. Se sentía la necesidad —para una vez concluida la guerra mundial y restablecido, como se esperaba, el anterior movimiento portuario— de contar con una vía amplia que permitiera *«establecer circulaciones independientes para el tráfico de mercancías y el de viajeros, con pavimentación apropiada a cada uno de ellos, amplitud suficiente para que no se produzcan interrupciones ni entorpecimientos, aún en caso de gran aglomeración de vehículos, completando la vía con aceras anchas y bien pavimentadas, sin olvidar los detalles de ornato que en toda obra de esta índole deben atenderse de modo especial, sin darle, no obstante, demasiada importancia»*.

La vía proyectada entre el muelle de Las Palmas y el castillo de Santa Catalina (en el lugar de la actual Base Naval) comprendía cinco calzadas a lo ancho: 1.<sup>a</sup> por la parte del litoral, de ocho metros de anchura y destinada exclusivamente a los peatones; 2.<sup>a</sup> para la circulación del tráfico de mercancías, de doce metros de ancho; 3.<sup>a</sup> de 10 metros de ancho constituida por un andén adornado con jardinería, bancos y arbolado, con carácter de paseo que separaría la circulación de vehículos de mercancías y de vehículos de viajeros; 4.<sup>a</sup> de doce metros de ancho, para circulación de viajeros, y 5.<sup>a</sup> formada por una acera contigua a las futuras edificaciones, de ocho metros de ancho. Es decir, la anchura total de la vía alcanzaba cincuenta metros. En las aceras y en el andén central se instalarían los postes del alumbrado. Once calles transversales comunicarían la carretera del Puerto con la vía proyectada. Se consideraba que con ese número estaría servido el tránsito transversal.

Por otra parte, a la altura del castillo de Santa Catalina se bifurcaba la vía proyectada en una calle que enlazaba con la carretera en servicio y en un puente que comunicaba directamente con el Muelle de Santa Catalina. Para comprender hoy esta parte del proyecto es preciso recordar que el castillo de Santa Catalina se emplazaba en un saliente del litoral —la punta de la Matanza o de Santa Catalina—, desaparecido al construirse unos quince años después el muelle frutero Nuestra Señora del Pino y posterior Base Naval de Canarias.

Este enlace con el Muelle de Santa Catalina se proyectaba a través de un puente para que pudieran seguir prestando servicio las concesiones comprendidas entre el castillo y el muelle. Al propio

tiempo se dejaba abierta la posibilidad de rellenar en el futuro todo aquel espacio.

El presupuesto general de las obras se situaba en unos seis millones y medio de pesetas y su plazo de ejecución se calculaba en unos dos años. Como en proyectos anteriores, la financiación de la obra se fundamentaba, naturalmente, en la subsiguiente venta de solares en el ensanche ganado al mar. Excluidas calles y servidumbres, la superficie libre que quedaría disponible para la edificación sería de 154.000 metros cuadrados. Contando con que el precio del metro cuadrado en los barrios de Arenales, Canteras y Puerto oscilaba entre 25 y 50 pesetas y dando como verosímil, como mínimo, un precio medio de venta de 40 pesetas/metro cuadrado en los nuevos terrenos, la venta de éstos, con un beneficio de más de seis millones de pesetas, habrían permitido prácticamente la financiación.

Se trataba, evidentemente, de un proyecto con visión de futuro; en la misma memoria se justificaba la amplitud de la vía: no es prudente disminuirla, pues *«la economía no sería muy grande y en cambio nos expondríamos a encontrarnos el día de mañana con las dificultades de que hoy adolece la vía actual»*. Un proyecto que, además, aportaba innovaciones que, aún hoy, nunca se han aplicado en esta capital: la *separación de la circulación de vehículos de mercancías de la circulación de vehículos de viajeros y del tránsito peatonal*.

Su defecto principal era —como el de los proyectos anteriores y otros posteriores cual el de la ordenación de Zuazo— el cerrar y suprimir la playa de las Alcaravaneras.

Después hubo otros intentos de ensanche marítimo con el señuelo de los beneficios que podría producir la venta de los terrenos conquistados al mar; así en los años veinte una sociedad de capital belga se interesó en el tema. Pero la Avenida Marítima del Norte sólo se llevaría a cabo sesenta años después de concebida, de acuerdo con el proyecto confeccionado en 1963 por los arquitectos del Colegio de Madrid Guerrero Aroca y Sánchez de León.

## PROYECTO DE LA BARRIADA CARLO

Volvamos nuevamente al primer decenio del siglo. Recordemos que por entonces florecía el turismo en Las Palmas. A fines de esa década José Carló concibió el proyecto de una urbanización que encerraba en buena parte un marcado sentido turístico y que ocuparía

la meseta de las Rehoyas y laderas del Paseo de Chil. Viajó a la península y al extranjero con el objetivo de conseguir inversores y llevar adelante su idea. Esta fue bien acogida y el 21 de enero de 1910 se constituía en Londres la *Barriada Carló Company Ltd.* con un capital de 144.000 libras. Al propio tiempo, Constant Martin, arquitecto de París, confeccionó el proyecto que llevaba fecha del 1 de febrero del mismo año.

La urbanización concebida en este proyecto era la de una pequeña ciudad lineal orientada de este a oeste. La avenida central—denominada de León y Castillo— comunicaba a las parcelas de chalets ajardinados que integraban un conjunto residencial. Ligeramente convergentes con aquélla discurrían las avenidas del Archipiélago y de la Barriada Carló, que confluían al poniente del barrio, en donde se había señalado la construcción de un hospital.

Engarzado con la anterior la parte central del barrio tenía un planteamiento diferenciado de aquélla: una urbanización concéntrica concebida sobre la base de un esquema radial. De la plaza central partían seis calles: las avenidas de Santa María, España, Portugal, Inglaterra, etc. Las avenidas de Inglaterra y Francia tomaban un planteamiento tentacular en la comunicación con la parte turística y principal de la urbanización, protagonizada por un casino y dos grandes hoteles que colgaban sobre las laderas del paseo de Chil, con magníficas vistas al mar, a la ciudad y al Puerto. Desde allí discurrían hacia el paseo de Chil, que se proyectaba como amplio bulevard de 15 a 25 metros de ancho, el cual partiendo desde la calle Bravo Murillo ascendía hasta alcanzar casi el emplazamiento del casino para luego descender hasta la finca que había sido de don Cayetano Lugo, comunicando de tal forma a la futura barriada con la parte antigua y la nueva de la ciudad.

Esta parte central de la barriada tenía un carácter principalmente turístico, conjugado también con el sentido residencial del conjunto. Se preveía el arbolado de las laderas de Chil, mientras que toda la barriada entrañaba las características de una ciudad jardín en sus alrededor de sesenta manzanas parceladas. Cada manzana tenía un diferente número de parcelas para edificar, de acuerdo con su dimensión y con la situación que tuvieran en la urbanización. El equipamiento constaba, además del hospital, con mercado—emplazado en el centro geométrico de la barriada—, escuelas, zonas deportivas, depósitos para el abastecimiento de aguas, etc. Por la vía central y las calles Navarra y Las Palmas discurría el tranvía, que comunicaba a toda la barriada entre sí, y, saliendo, de la urbanización, con el resto de la ciudad.

Este planteamiento de la comunicación y la textura misma de la urbanización recuerdan a la Ciudad Lineal de Madrid y, en general, a las concepciones de la urbanización lineal, tan en boga por entonces. Por supuesto, el emplazamiento elegido era magnífico y, más aún, para potenciar sus ventajas en cuanto a la perspectiva el proyecto incluía desmontes del terreno para proporcionarle una suave pendiente que facilitara una bella panorámica desde cualquier punto de la barriada. Se trataba, en síntesis, de una urbanización perfectamente concebida y armónica, completamente distinta de lo conocido en la ciudad de Las Palmas. El período de ejecución se calculaba en seis años, mientras que se pensaba otorgar a los adquirentes de hotelitos hasta 25 años para pagarlos.

Los primeros pasos se habían dado con rapidez. En marzo del mismo año *Barriada Carló, Company Limited* presentó una instancia al Ayuntamiento solicitando la aprobación del proyecto. La aprobación se concedió en sesión municipal del 3 de mayo de 1910. La solicitud de la compañía entrañaba la propuesta de que se autorizara llevar a efecto el proyecto elaborado por C. Martin, (quien lo confeccionó en la creencia de que las laderas de Chil eran propiedad municipal), con la idea de que el Ayuntamiento las cediera a cambio de las vías de comunicación que allí se harían a costa de la promotora<sup>11</sup>. En caso de que ello no se aceptara —se ofrecía a los propietarios una compensación económica de 0,50 pesetas/metro cuadrado—, la propuesta señalaba otras alternativas o variantes con respecto a la urbanización y arbolado de las laderas.

Esta fue de las primeras dificultades que encontró el proyecto. Otro obstáculo, más importante y de distinto signo, no se pudo vencer: la cercanía del polvorín de las Rehoyas que suponía un visible riesgo para cualquier urbanización en aquel lugar. Hubo gestiones y esperas, pero el proyecto quedó reducido a aquel bien concebido plano realizado en un estudio de París. Los terrenos de Carló, los terrenos de la finca de las Rehoyas, fueron posteriormente parcelados y vendidos. Lamentablemente nunca se llevaría a término esta urbanización que constituye el precedente urbanístico de la Ciudad Alta<sup>12</sup> de Las Palmas.

---

<sup>11</sup> «*La Mañana*», 23-III-1910; ver también el número de fecha 14-II-1910.

<sup>12</sup> En el plano de Fernando Navarro puede verse la situación del naciente de la proyectada Barriada Carló con referencia al resto de la ciudad y a la superficie del actual barrio de Schamann.

## LA CIUDAD JARDÍN

En 1922 el entonces alcalde José Mesa y López encargó al joven arquitecto canario Miguel Martín Fernández de la Torre la confección de una ordenación de conjunto de la ciudad. Miguel Martín, que se había titulado en 1916 y trabajó en los años siguientes en Madrid, pasó a residir en Las Palmas, en donde abrió estudio. Respondió a dicho encargo con un plano general de la ciudad, pero su estudio cobró importancia, singularmente, por dos relevantes realizaciones: la urbanización del barrio de Ciudad Jardín y la introducción y desarrollo en Las Palmas —y en Canarias— de la arquitectura racionalista, aspecto este último del que nos ocupamos en otro lugar.

Cuando Miguel Martín traza su plano de Las Palmas se encuentra ya con una urbanización previamente planeada y parcialmente desarrollada en Arenales, Santa Catalina, Canteras e Isleta, además de los sectores antiguos. En Arenales concibe, al poniente del barrio, la urbanización semicircular de Fincas Unidas, que luego se desenvolvería de acuerdo con lo allí diseñado y que conformaba el sector de acuerdo con las características condicionantes, concretamente la curva del paseo de Chil. En cambio la urbanización planeada para la superficie que hoy ocupan varios Institutos de segunda enseñanza y la calle Angel Guerra parecía menos conveniente y no sería recogida en la planificación posterior. En la urbanización del poniente de Santa Catalina —entonces dunas de arenas— planteó una plaza cuadrangular en el punto ocupado hoy por la plaza llamada de la Victoria; en los confines del barrio de Guanarteme dibuja la plaza del Pilar, y al poniente de Alcaravaneras una plazuela con accesos dispuestos en aspa (al norte del estadio de fútbol construido en los años cuarenta).

En donde este arquitecto encuentra terreno libre para desarrollar —permítasenos la redundancia— con libertad sus concepciones es en la zona comprendida entre el parque de Doramas y el barrio de las Alcaravaneras, aquella superficie en la que alternaban verdes huertas, viejos hoteles y los chalets de aire europeo proyectados por el arquitecto Eduardo Laforet. Allí concibió una urbanización enteramente residencial que contrastaría con el resto de la urbanización y edificación de Las Palmas: un barrio íntimo edificado de casas unifamiliares y chalets ajardinados, y autoprotegido frente a toda intromisión de la red viaria principal de la ciudad. Su planteamiento tiene coincidencias con la misma tradición británica —amante del hotelito independiente y rodeado de jardín— allí establecida. Esto en lo que se refiere a la

urbanización, pues en la estilística arquitectónica se manifestaría, como anteriormente observamos, una influencia muy pura de la arquitectura corbuseriana y centroeuropea del momento, predominante en el barrio, aunque alternando con varios chalets inspirados en la arquitectura rural grancanaria.

El sentido residencial y recoleto del barrio de Ciudad Jardín lo explicitan nítidamente el trazado y disposición de su red viaria, e incluso lo estrecho de sus calles, si bien este último aspecto fue propiciado, según parece, por un planteamiento municipal dirigido a economizar todo lo posible los costes de la urbanización de este orden.

Por otro lado, Miguel Martín introdujo aquí la utilización de amplios chaflanes cóncavos —hasta entonces no aplicados en Las Palmas—, formando pequeñas plazas en las esquinas de calles como Pío XII (antigua Enrique Heine), García Castrillo o Maestro Valle, sistema que planeó, además, para la urbanización del llamado Campo España, al sur del parque Doramas; esta última, de líneas similares a la Ciudad Jardín —aunque concebida en manzanas corridas— no tuvo realización.

Con la urbanización de este barrio residencial —en el que Miguel Martín llegó a desempeñar conjuntamente, en sectores como la colonia I. C. O. T., el papel de urbanista, arquitecto, promotor y contratista— se completó, casi, la línea edificada entre el casco antiguo de Las Palmas y el núcleo moderno del Puerto de la Luz. Pero, como señalábamos, la Ciudad Jardín se diferenció del resto por el sentido de su urbanización, por su edificación y por su aislamiento respecto al conjunto del casco urbano con el que se comunicaba fundamentalmente a través de la calle León y Castillo. Más tarde, con la realización de las calles Tomás Morales y Pío XII y la prolongación del paseo de Chil, el barrio residencial se encontrará situado entre tres de los ejes viarios de la ciudad baja, pero sin perder totalmente su carácter de sector aislado por la protección que en este sentido suponen el parque Doramas y el Estadio Insular, al sur y al norte, respectivamente.

Señalemos, finalmente, con respecto al plano de Miguel Martín Fernández que en éste se recoge el *proyecto de avenida marítima de la Junta de Obras del Puerto* ya expuesto con anterioridad, en el que destaca la ancha vía litoral y el enlace a través de un puente con el Muelle de Santa Catalina.

## ORDENACION DE ZUAZO

La urbanización de la Ciudad Jardín enlaza ya con los años cuarenta. El casco urbano ha ido llenando huecos y solares, pero hacia el poniente queda aún mucho terreno por urbanizar y edificar. Por el año 1940 llegó a Gran Canaria el arquitecto Secundino Zuazo, profesional de mentalidad ordenada y rigurosa que había adquirido merecido prestigio durante los años de la República. Vino confinado a la isla y aquí residirá durante varios años.

En septiembre de 1943 el Ayuntamiento acordó encargar a Zuazo la redacción de un proyecto para la ordenación general de Las Palmas de Gran Canaria. El acuerdo municipal —de fecha de 3 - IX - 1940— le encomendaba la elaboración de un *«plan general de ordenamiento de la Ciudad que comprende los problemas del tráfico, la clasificación de las superficies en el núcleo de la misma y fuera de ella; el ordenamiento de las edificaciones y los límites urbanísticos abarcando el plan las tres siguientes unidades de trabajo»*:

a) *Los trazados de nuevas alineaciones y rasantes y de las reformas del casco actual de la ciudad con definición de los volúmenes de sus edificaciones.*

b) *Los trazados de los ensanches naturales impuestos a la población por las necesidades de aumentar las superficies a urbanizar.*

c) *Las extensiones de la Ciudad sobre terrenos que se ganen al mar.*

Zuazo confeccionó detalladamente los planes de ordenación. Muchos aspectos de ésta concibieron la adición de nuevas zonas urbanas a la capital. Unas constituían la lógica proyección del desenvolvimiento que hasta entonces había tenido la urbe. Tales, las de sectores todavía no urbanizados como Tomás Morales, Fincas Unidas, parte de Alcaravaneras. Otras zonas suponían un cambio en la geografía de Las Palmas (las hoy en desarrollo de la Ciudad del Mar y Avenida Marítima).

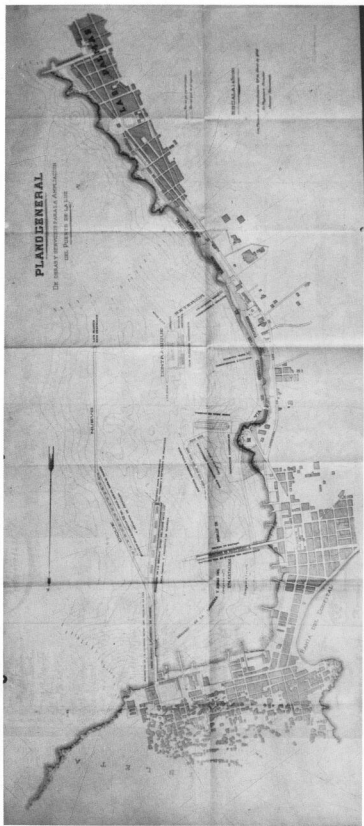
Pero también dentro de la ordenación de Zuazo se previó —aunque en pequeño grado— la reforma en trazados como los del primitivo tramo de la calle Triana —ya concebida anteriormente— calle Guerra del Río y prolongación de la calle Juan de Padilla. Es decir, proyectos que suponían ligeras reformas en el casco urbano existente.

Para esbozar un cuadro de los proyectos concebidos por Zuazo en la ordenación de Las Palmas, ofrecemos una enumeración des-

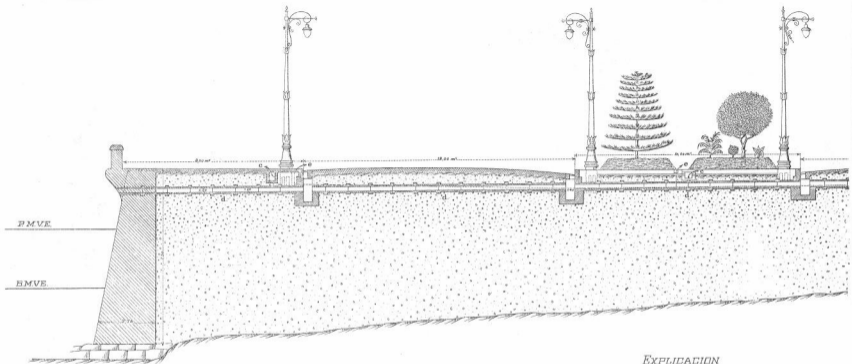


# PLANO GENERAL

DE OBRAS Y REPOSICIÓN DE LA AVIACIÓN  
DEL PUERTO DE LA LUNA



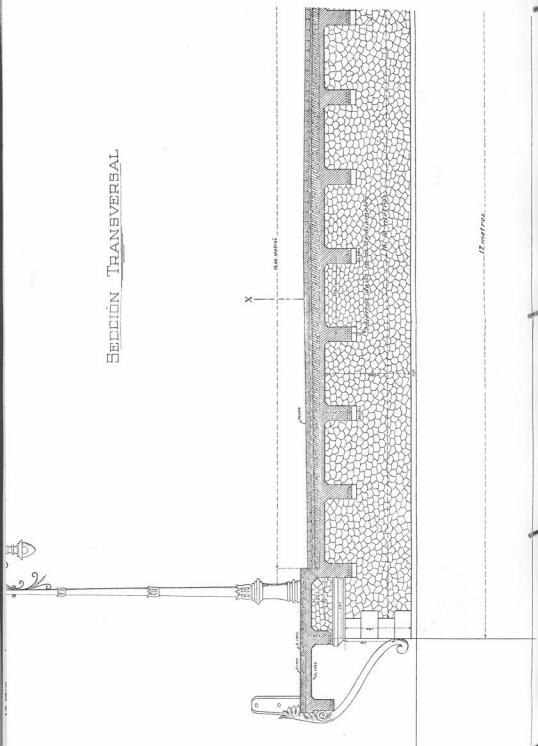
Proyecto de ampliación  
del Puerto y de Vía por  
el litoral, por el ingeniero  
J. Ramonell, 1917.



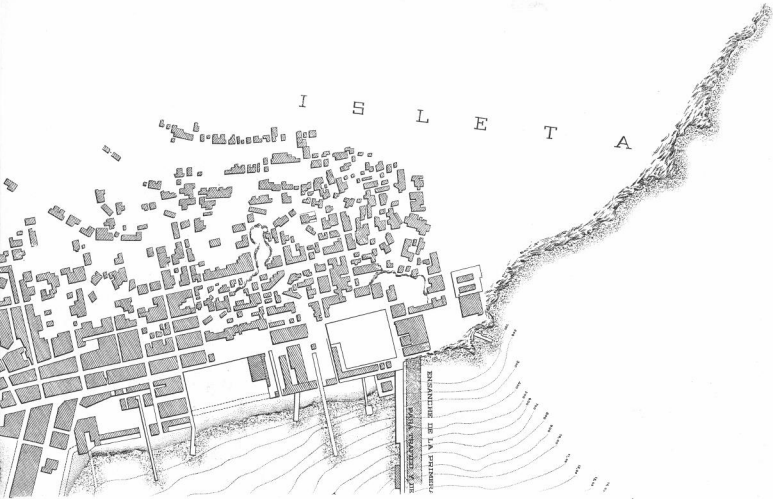
EXPLICACION

- a - Aguas potables y de riego.
- b - Aguas sucias y de lluvia.
- c - Zanja para conductor eléctrico.
- d - Desague.
- e - Bocas de riego.

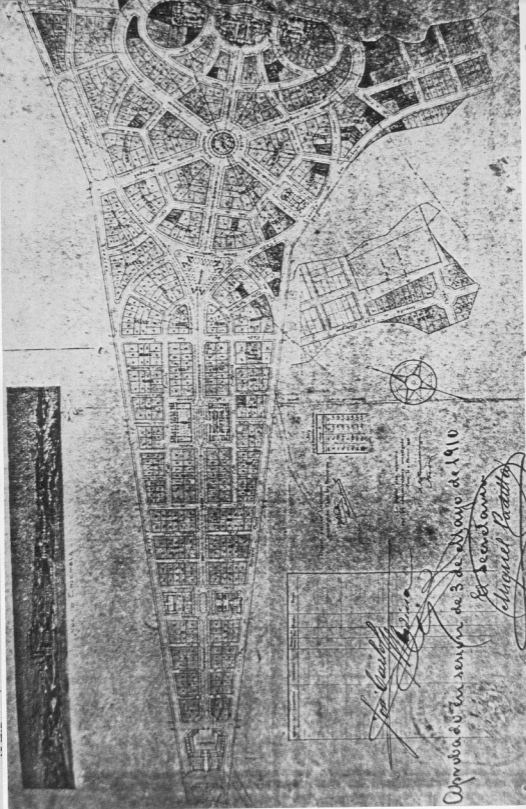
# SECCION TRANSVERSAL



Secciones transversales de la calzada de la Via por el litoral proyectada por Ramonell.



84 La desordenada urbanización del barrio de la Isleta en el segundo decenio del siglo XX.



Aprubado en sesión de 3 de Mayo de 1910  
El Secretario  
Miguel Paratho

Plano del proyecto de Barriada Carló, por Constant Martín, 1910. (85)



Vista marítima del barrio de Triana a principios del siglo actual.



Vista de Las Palmas en los primeros decenios del siglo XX.



Miguel Martín Fernández: Planificación del barrio de Ciudad Jardín y ordenación de los ensanches de Arenales, Alcarabanceros, Santa Catalina y Canteras. 1930.

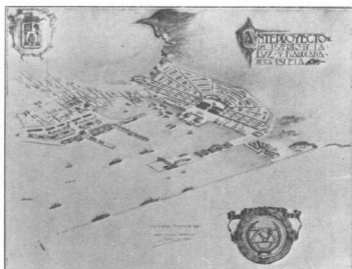
El sector de Ciudad Jardín al comenzar los años treinta.



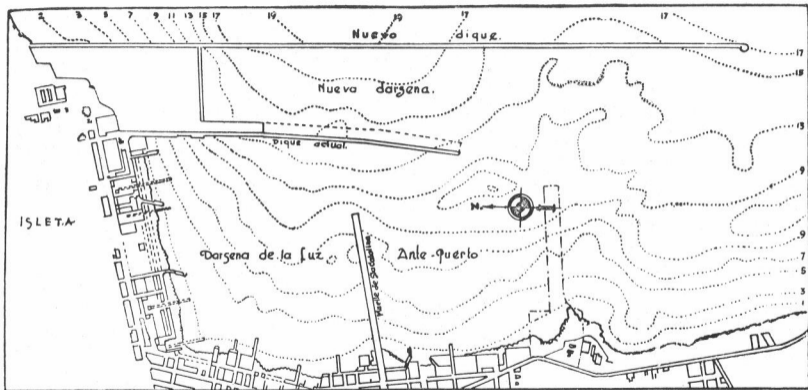




Julio Rodríguez de la Roda: proyecto para el Puerto de la Luz y barrio de la Isleta.

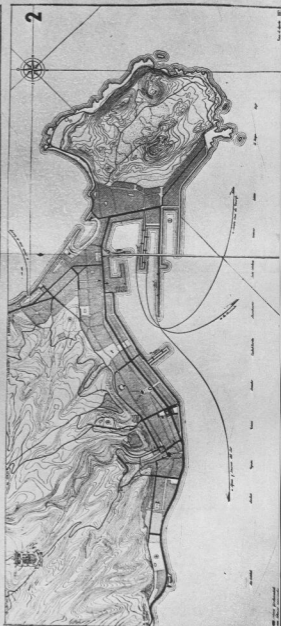
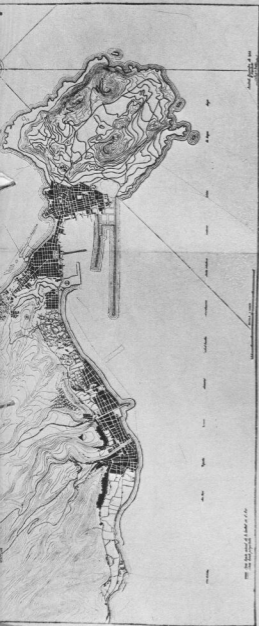


# Diano del Puerto de la Luz

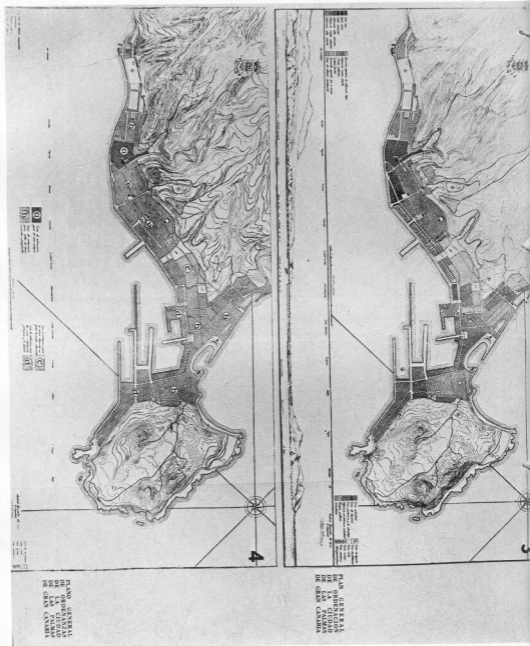


ESCALA 1:15000

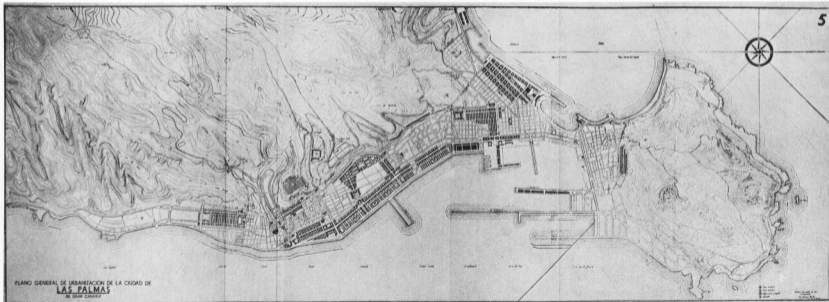
Proyecto de muelle de la actual Base Naval (reproducido del *Resumen de la información pública y dictamen de la Delegación Marítima*, 1934).



Secundino Zuazo: Planes de  
ordenación de Las Palmas.



Secundino Zuaro: Planes de ordenación de Las Palmas.





Plaza Hermanos Millares y aspecto parcial de la urbanización en bloques de doble cruz de Escaleritas. (Ciudad Alta).



El proceso de urbanización de la Ciudad Alta al iniciarse los años sesenta. (Foto: Alvaro Montañés).



Ensanche de Las Palmas ganando terrenos al mar y construcción de la Avenida Marítima  
al Norte en los años sesenta.



criptiva de varios de los distintos aspectos comprendidos en los planos de los sectores de la urbe.

#### *A. Triana - Vegueta*

Reforma en el trazado y alineación de las edificaciones del costado de nacimiento en el tramo sur de la calle Triana, es decir supresión de la «panza» existente entre el callejón del Losero y la calle Lentini (proyecto no realizado).

Reforma en la subida a San Nicolás, con ensanchamiento de la entonces estrecha calle de este nombre.

Ensanche de la calle Roque Morera, para dar acceso a la Avenida Marítima. Reforma que se llevó a cabo al construirse el edificio de las Academias Municipales, obra del propio Zuazo.

Reforma en el trazado y alineación de la calle Guerra del Río (no realizada).

También se comprende en los planos la prolongación de la calle General Franco (tramo San Bernardo - San Nicolás) y las de las calles San Bernardo (entre Pérez Galdós y General Franco) y Juan de Padilla.

Ornato del barranco de Guinguada.

Ciudad del Mar, de la que trataremos más adelante, y apertura de calles para su acceso, concretamente la prolongación hacia el nacimiento de la Plaza de San Bernardo.

Para la zona no construida del sur de Vegueta planteó un trazado similar al existente en la parte entonces edificada.

Asimismo, la Avenida Marítima del Sur.

#### *B. San José - San Cristóbal*

Para la zona comprendida entre Las Tenerías y San Cristóbal, en donde hoy se ha edificado el polígono de este nombre, concibió Zuazo una urbanización en terrenos que entonces ocupaban fincas de plataneras.

Al mismo tiempo se comprendía una autopista (la actual de San Cristóbal), que enlazara, como luego se realizó, con la carretera del sur y con el tramo de Avenida Marítima que proyectó bordeando el sector Vegueta.

También se preveía una avenida paralela al Paseo de San José,

que corría al poniente de aquella nueva urbanización, calle un tanto similar a la que quedará construida con la demolición de todas las edificaciones de dicho Paseo.

### *C. Arenales - Ciudad Jardín*

Urbanización del sector del poniente de Arenales. El plan comprendía la apertura del paseo de Tomás Morales, ya prevista con anterioridad. No incluía el trazado de la actual Plaza de Tomás Morales; pero sí una plaza a la altura de la actual residencia sanitaria «Ntra. Sra. del Pino», en la que confluían la calle Tomás Morales y el Paseo de Lugo. Este se convertía en una amplia vía subiendo, como hoy, de León y Castillo a Tomás Morales.

Extensión del Parque Doramas hacia la ladera de su poniente. Avenida Marítima y su urbanización.

### *D. Alcaravaneras - Santa Catalina*

Urbanización para la zona correspondiente a la actual calle Pío XII (zona comprendida entre el Estadio y Mesa y López).

La calle José María Durán se convertía en una avenida con función similar a la que hoy tiene Mesa y López.

### *E. Sector de las Canteras*

Entre los planos que diseñó Zuazo figura uno muy singular sobre la ordenación de las Canteras. Concebía la playa cerrada como una concha por un dique que partía de un punto situado aproximadamente a la altura de la calle Luis Morote y que convergía con el norte de la playa, en donde un saliente artificial acentuaba el cierre de ésta por el extremo septentrional.

El primer dique citado se prolongaba como una suave desviación de una superficie de terreno ganado al mar, que sobresalía con una anchura correlativa con la línea de playa situada entre las calles Luis Morote y Pelayo. Los terrenos obtenidos formarían un conjunto urbanizado con destino residencial.

El plan incluía la construcción de un puerto para atraque en

el litoral de Guanarteme, cerrado también por dos diques convergentes.

Afortunadamente este proyecto no se llevó a la práctica; de realizarse se habría comido más de la mitad de la playa. Pero a través de su concepción puede entreverse que en la mente de Zuazo privaba la idea de conseguir una ordenación racional de esta zona, lo que luego ni se ha intentado a pesar de la gran renovación en la edificación allí desarrollada posteriormente.

El arquitecto Zuazo confeccionó varios planes generales para la ciudad de Las Palmas: 1. Plano general del estado de la ciudad. 2. Plan general del sistema viario. 3. Plan general de ordenación. 4. Plano general de ordenanzas. 5. Plano general de urbanización.

En los planeamientos anteriores a éste, desde Arroyo a otros más inmediatos, hubo siempre proyecto de *urbanización*. En Zuazo hay *ordenación* y hay *urbanización*. Es, evidentemente, un planeamiento más acabado, que se corresponde con un estadio más avanzado de los conocimientos urbanísticos y de las organizaciones urbanas. En el plan que le seguirá —el *Plan General de Ordenación Urbana*, conforme a la Ley del Suelo de 1955— ya no habrá proyecto de *urbanización* en sentido propio, sino *ordenación* solamente.

El planeamiento elaborado por Secundino Zuazo Ugalde no tuvo en ningún momento un carácter preceptivo. Fue siempre un plan indicativo que sirvió de guía al Ayuntamiento para, en su caso, la puesta en práctica de unas concepciones concretas sobre el desarrollo urbanístico de Las Palmas de Gran Canaria. Muchas de las soluciones propuestas en la urbanización de Zuazo ya habían sido concebidas y expuestas con anterioridad, y por otro lado hay que tener presente que la proyección de zonas hasta entonces no edificadas del casco de una ciudad vienen determinadas por la prolongación de las líneas generales o particulares de la parte urbanizada. En el proyecto de urbanización que nos ocupa —que evidencia un claro sentido ecléctico— esto último es, como así tenía que ser, palpable, complementando a las innovaciones insertadas en el mismo.

Con respecto al sistema viario, el planificador recogió los ejes naturales de la ciudad ya urbanizada —León y Castillo, paseo de Chil y futura avenida marítima— y proyectó los accesos por el sur y por el norte -Bañaderos, aportando a este último una solución que hoy en día ya no es realizable.

## LA CIUDAD DEL MAR

En donde sí se aplicaron enteramente las concepciones de Zuazo fue en la urbanización de la *Ciudad del Mar*, que tuvo su plan parcial propio. Ya señalamos que esta urbanización ganando terrenos al mar aparece en el plan general, en el cual planteó una edificación instrumentada mediante grandes manzanas abiertas. No obstante, para la *Ciudad del Mar* se hizo un nuevo proyecto del propio arquitecto en colaboración con el ingeniero Carlos Anabitarte, que lleva fecha de 1 de octubre de 1947. La empresa de conquistar terrenos al mar entre el muelle de San Telmo y el Guiniguada se ejecutó de acuerdo con lo proyectado y años más tarde se aprobó el plan de urbanización de su superficie, que confeccionaron los mismos técnicos.

En la memoria sobre esta urbanización, redactada en 1962, Zuazo escribía lo siguiente en relación con la ordenación general de la urbe y su relación con los nuevos terrenos ganados al mar:

*«Para ordenar el plan de sectores urbanos en sus varios aspectos se exigían mayores superficies de terrenos y vías públicas a incorporar a las superficies de urbanización y estos crecimientos sólo podrían llevarse a cabo ganando terrenos al mar consiguiéndolos con los oportunos estudios urbanísticos llevados a efecto».*

*«La parte más trascendental de aquel estudio urbanístico —añade refiriéndose a la proyectada avenida marítima— era la limitación que había de darse a la urbe con el mar. Los sectores de Vegueta, Triana, Arenales, Ciudad Jardín y Alcaravaneras, se hallaban sin la obra pública que permitiese definir estos límites, es decir se encontraba todo ese litoral con el mar batiendo las construcciones levantadas en sus márgenes».*

*«De aquel proyecto se consideró como inicial posibilidad la de poner en ejecución el ensanche de la parte correspondiente al sector de Triana».*

El objetivo era, pues, establecer una línea urbana con el mar y ganar a éste 128 mil metros cuadrados. El 7 de septiembre de 1950 se constituyó la sociedad anónima CIDELMAR. Y en enero de 1952 se otorgó la concesión y se aprobó el proyecto de dique y explanación para el ensanche de Triana. El dique se cerró al mar en 1954. Posteriormente se hizo un plan de alineaciones en el que se delimitaban las calles, la zona de ampliación del Parque de San Telmo y las parcelas edificables que quedaban a favor de la sociedad promotora. El plan de alineaciones fue aprobado por el Ayuntamiento el 11 de fe-

brero de 1960. El plan de la Ciudad del Mar fue uno de los primeros planes parciales que se hicieron en Las Palmas y, en su momento, de los más importantes.

Su trazado viario se apoya en el plan general realizado por Zuazo. Las relaciones transversales de naciente a poniente son prolongaciones de calles existentes en el antiguo centro de la ciudad. Las tres vías principales son el tramo de Avenida Marítima, la avenida de Rafael Cabrera y la calle prevista como prolongación de San Bernardo. Esta última calle se programaba con una misión comercial con pasajes y soportales en el emplazamiento de los establecimientos.

El plan detalla las superficies totales de las manzanas, las superficies edificables, las superficies de espacio libre en el interior de las manzanas, el coeficiente de edificabilidad (entre 7 y 12 metros cúbicos por metro cuadrado), electrificación y puntos de luz, abastecimiento de agua, etc.

Las alturas de la edificación varían según su emplazamiento. Para los edificios de Francisco Gourié se preveían siete plantas y para los de Rafael Cabrera y prolongación de San Bernardo, ocho. En la zona entre Rafael Cabrera y la Avenida Marítima se señala una altura permitida de ocho a doce plantas. Las construcciones son de uso residencial y comercial. Las manzanas son cerradas, con patio o espacio libre interior. Están prohibidos los garajes y se plantea siempre el aparcamiento subterráneo.

Finalmente, por lo que se refiere al proyecto de Avenida Marítima, Zuazo lo prolongaba hasta el muelle de la Base Naval, al igual que los precedentes de la Junta de Obras del Puerto, absorbiendo la playa de las Alcaravaneras. Este planeamiento también incluía la correspondiente urbanización. La Ciudad del Mar había sido, sin duda, el inicio de ejecución de la Avenida Marítima, llevada a efecto en los años sesenta y bautizada con el nombre de Ramírez Bethencourt, alcalde durante la época de su realización.

## LA APROPIACION DE LA CIUDAD POR LOS PROPIETARIOS DEL SUELO

Ya he subrayado antes el hecho de que la ciudad de Las Palmas es un cumplido ejemplo de un incomparable marco natural desaprovechado y distorsionado por una urbanización que se ha servido al máximo de las disponibilidades del suelo. Teóricamente se contaba

con una oportunidad irreplicable para conseguir una ciudad realmente hermosa y digna del medio geográfico con el que había sido favorecida. Sin embargo, las circunstancias operantes conspiraban contra tal posibilidad. Por una parte se carecía en esas fechas de las concepciones urbanísticas exigibles para planear una óptima urbanización. Por otra, las posibilidades creativas de actuación se habrían hallado cercenadas por la falta de disposición colectiva del suelo. Una de las consecuencias negativas de la desamortización en la isla, y en el Municipio de Las Palmas, fue el hecho de que pasaron a manos de grandes terratenientes y de integrantes de la naciente superficie, amplias superficies de terrenos situados en la proyección expansiva de la urbe hacia los arenales y la Isleta <sup>13</sup>. Unos pocos propietarios los adquirieron a muy bajo precio, comenzando el proceso moderno de apropiación de la ciudad por los titulares del suelo y asimilados.

Después, cuando la ciudad inició un más amplio y acelerado desarrollo, se iniciaron los tanteos de una especulación de terrenos y de solares que vino a degradar y despojar toda la evolución urbanizadora y constructora de la capital en los tiempos modernos; de forma muy intensa, en las décadas de los sesenta y los setenta. La apropiación capitalista del suelo edificado y del edificable ha tenido las nefastas consecuencias que cualquier ciudadano puede observar a diario: exhaustivo aprovechamiento del suelo urbano para la edificación, construcción de edificios elevados en calles estrechas, falta de espacios libres y de zonas verdes, marginación urbana de las clases económicamente menos favorecidas, etc., etc. El capitalismo del suelo urbano, el propietario de solares, el especulador, el plutogeógrafo de la ciudad han dictado, en definitiva, los criterios que ha tenido que cumplir la urbe para su desenvolvimiento, imponiendo la ubicación de grandes densidades de habitantes en determinadas zonas o rompiendo el paisaje y la perspectiva de otras. La ausencia de un control colectivo del suelo impide siempre llevar a cabo los planeamientos más adecuados para la ciudad y para la mayoría de los ciudadanos. La Ley del Suelo ha sido una mera carta legal que se ha limitado a moderar contemplativamente una situación desfavorable para la colectividad. Las únicas alternativas que en este sentido se han ejecutado en Las Palmas han

---

<sup>13</sup> Al respecto, cfr. JOSE JUAN OJEDA QUINTANA: *«La desamortización en Canarias, 1836 - 1851»*, Las Palmas, 1977. En particular lo que se refiere a los cambios de propiedad de la Isleta, p. 263 y ss.

sido la adquisición y edificación de los polígonos de Cruz de Piedra, San Cristóbal y Jinámar por el ministerio de la Vivienda —acertados en sus objetivos sociales y discutibles en su plasmación urbanística— y la más reciente política municipal de adquisición de terrenos como reserva del Patrimonio Municipal del Suelo y la Vivienda —concretamente el polígono de los Giles—. Por sí solas, estas acciones no han podido hacer frente, desgraciadamente, a una situación que ha exigido y exige formas de organización colectiva diferentes de las que han estado en vigor.

## LA CIUDAD ALTA

Ya en los planos de Zuazo aparecen recogidas las primeras e incipientes urbanizaciones de la Ciudad Alta. Por entonces Las Palmas comenzaba a salirse de su nivel tradicional para elevarse hacia las colinas que se levantan a su poniente, en cuyas mesetas nacerá una ciudad nueva. Antes de finalizar la primera mitad del siglo esta capital de siempre extendida al nivel del mar remontó las cercanas estribaciones buscando nuevos horizontes a su expansión. En los barrios de las Escaleritas y de Schamann la urbanización será protagonizada por la vivienda social, una concepción nueva que en la meseta de las Rehoyas entra a formar parte de la evolución de Las Palmas. Y allí la iniciativa urbanizadora será pública, municipal y estatal. Más tarde intervendrá la iniciativa privada.

El Ayuntamiento, la *Obra Sindical del Hogar* y el *Patronato de Construcción F. Franco* iniciaron en los años cuarenta la edificación de las barriadas de las Escaleritas y Schamann, en superficies que se adquirieron a Blandy, Suárez Fiol y otros propietarios. Se hacen dos tipos de edificación: la casa unifamiliar y la vivienda de bloques. La primera urbaniza el naciente de ambos barrios, con horizontes al mar. La vivienda de bloques predominará sobre la primera ocupando mayor superficie en una y otra urbanización.

En Escaleritas el Ayuntamiento construye 640 viviendas en Obispo Romo, 308 en Henry Dunant, Obispo Servera, etc., 480 en la Avenida de Escaleritas. En Schamann el citado Patronato edifica un buen número de viviendas que marcaron la impronta de aquel sector, en el que ha coexistido con la también modesta vivienda terrera de iniciativa familiar, muchas veces autoconstruida, que se extiende en el sector de la calle Pedro Infinito.

Después vendrá la deplorable urbanización de las Rehoyas y en un corto período de tiempo se habrá creado una nueva ciudad a otro nivel que la ya edificada y, en principio, con el carácter de ciudad satélite o barrio dormitorio.

La Ciudad Alta aportó nuevos esquemas a la urbanización de Las Palmas de Gran Canaria: la vivienda llamada social como fórmula general, el cambio de nivel en la geografía urbana, la definición de un urbanismo periférico y la posibilidad de una amplia proyección de la urbanización hacia el poniente.

El eje viario de la Ciudad Alta es la Avenida de Escaleritas, que parte desde el Paseo de Chil y que asciende hasta enlazar con la carretera general del Norte, proporcionando un nuevo acceso a Las Palmas por este punto. En el primer tramo de dicha Avenida se ha levantado un conjunto de rascacielos —del orden de veinte plantas de altura— que ofrecen un contraste con el resto de la urbanización. La iniciativa privada ha desarrollado, además, una urbanización residencial en la zona de la cornisa de Escaleritas.

El cauce del barranco de la Ballena marca una frontera natural de la Ciudad Alta por el poniente. Más allá se extienden superficies libres en las que se han levantado varios grupos de viviendas clandestinas y, en uno de sus extremos, la urbanización de la Feria del Atlántico, cercana al recinto de ésta. Y más lejos, el polígono de los Giles —cinco millones de metros cuadrados de superficie—, incorporado al Patrimonio Municipal del Suelo.

La Ciudad Alta ha respondido a una época concreta —la de la posguerra y etapa inmediatamente siguiente— de una concepción de la vivienda en el país y una necesidad acuciante de hacer frente al problema de su escasez. Parte de su urbanización responde parcialmente a unas características de «ghetto» —caso de los bloques de Schamann— y en el futuro habría de ser objeto de una reforma urbana. De todos modos, la urbanización aquí llevada a cabo se inserta en el actual conjunto urbano de Las Palmas y ofrece un lenguaje hoy comprensible —lo que no quiere decir asumible— en la estructura sintáctica de la urbe actual. Por supuesto, este género de urbanización no es exclusivo de esta capital. La Ciudad Alta se inserta en la tercera expansión moderna de Las Palmas: la expansión contemporánea.



## LA EXPANSION CONTEMPORANEA

Simultáneamente, en lo que correspondiendo a la anterior denominación podría llamarse *Ciudad Baja*, se desarrolla una última fase de urbanización de las zonas no edificadas, exactamente el poniente de la ciudad lineal, en una franja que tiene como ejes las calles Tomás Morales y Pío XII hasta Mesa y López, vía ésta que rompe los últimos arenales. Como hemos visto, tal franja tenía varios planeamientos—incluidos en los diversos planes generales descritos— desde mucho tiempo atrás.

Desde principios de siglo (44.517 habitantes) hasta mediados los años treinta Las Palmas había duplicado su población. De 1930 (78.264 h.) a 1940 (119.595) el crecimiento es importante, casi de un cincuenta por ciento; un índice muy elevado, que desciende, por circunstancias conocidas, en la década de la posguerra. No obstante, hacia 1951 Las Palmas había doblado el número de habitantes que tenía veinte años atrás. Al inicio de la década de los sesenta se situaba en las doscientas mil almas, en el momento que preludia la gran expansión urbana más reciente.

Por lo que se refiere a la edificación, si en 1930 Las Palmas seguía siendo una ciudad chata y baja<sup>14</sup> —y esta característica la mantuvo mucho tiempo después—, en los años sesenta se levantan *rasacielos y edificios de amplia planta*. La arquitectura contemporánea se extiende por la ciudad. Las Palmas se remozca sustancialmente en su zona edificada. Como en otras muchas ciudades, se produce un fenómeno que no había tenido lugar, con este carácter general, en el pasado de las urbes del Archipiélago: el derribo de numerosas edificaciones con el objeto de construir en su lugar otras modernas y de mayor altura. Esto se produce en casi todos los distritos de la ciudad. Pero donde se ha dejado notar la *renovación* con mayor rapidez e intensidad ha sido en la zona de las Canteras, como resultado de la *irrupción del turismo*. Prácticamente toda la edificación que se asoma

---

<sup>14</sup> El número de edificios existentes en el término municipal en esa fecha era de 11.496, de ellos 5.360 en lo que se consideraba *Las Palmas* y 4.549 en el *Puerto*. Con un piso o planta había 9.129 edificaciones; con dos pisos, 2.115; con tres pisos, 340; con cuatro pisos, solamente 10, y de 5 o más plantas, apenas 2. (Datos tomados del «*Nomenclator de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de población de España*», formado por la *Dirección General del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística* con referencia al 31-XII-1930, Madrid, 1933).

a la playa y la de numerosas calles de Santa Catalina, Guanarteme y la Isleta han sufrido una gran transformación en un cortísimo período de tiempo. Esta zona se convirtió velozmente en un lugar de exclusivo asentamiento de hoteles, residencias, apartamentos turísticos y establecimientos de expansión. Es decir, un verdadero *complejo turístico* dentro de la ciudad. Indiscutiblemente, como correspondía a dos épocas diferentes, el influjo del turismo en la textura urbana ha sido mucho mayor en esta fase que se desarrolla desde finales de los años cincuenta que en aquella otra de principios de siglo. Trescientos mil o cuatrocientos mil turistas recibidos por los establecimientos hoteleros de la capital anualmente han impuesto la exigencia de contar con modernos y amplios hoteles, restaurantes, centros de esparcimiento que marcan una característica singular en ese sector de la capital. Las Palmas se define hoy como una ciudad turística. El turismo ha generado un *tipo de edificación diferenciada* en aquellos sectores, aunque la trama urbanística se halla mantenido intacta. Y la economía del turismo, la riqueza que éste aporta, ha revertido en el conjunto de la ciudad, contribuyendo a forjar la moderna urbe de Las Palmas en los dos últimos decenios. El fenómeno turístico está en la base de la que calificamos como *tercera expansión* moderna de Las Palmas de Gran Canaria, es decir, el desarrollo más reciente.

El *crecimiento vertical*, la generalización de la edificación de altura, no se ha verificado dentro de unos cánones de armonía. En el marco de la renovación interna, se ha seguido manteniendo el criterio de la manzana cerrada como suma de fachadas que se alinean unas junto a las otras sin solución de continuidad. En ellas se han insertado nuevas edificaciones de mayor altura, ofreciendo la imagen de una urbanización amazotada y, al mismo tiempo, incrementando las *densidades* de edificación y habitación hasta tasas notablemente altas.

En este aspecto en nada se ha seguido el acertado criterio corbusseriano<sup>15</sup> de utilizar la edificación de altura para liberar una espaciosa superficie sin edificar a su alrededor; en efecto, la edificación vertical se justifica plenamente siempre que vaya acompañada de un amplio contorno libre en el que la zona ajardinada y los lugares de esparcimiento constituyan el complemento de la vivienda. La construcción elevada ha de ceder a su alrededor espacios no edificables.

---

<sup>15</sup> LE CARBUSSIER: «La Charte d'Athènes», París, 1957.

En Las Palmas esta concepción no ha tenido prácticamente aplicación. Y cuando se han levantado torres singulares, como en el barrio de Escaleritas, se ha permitido, con pocas excepciones, que unas se emplacen muy cerca de las otras.

Por otro lado, la excesiva división, en muchos casos, de la propiedad del suelo —resultado del antiguo sistema de casas terreras y unifamiliares—, con la existencia de solares de pequeña superficie y corta medida frontal, ha sido motivo para que se alcen edificaciones de regular número de plantas sobre solares muy estrechos las cuales toman el aspecto de aprisionadas torres. Se han construido casas de seis, ocho o más pisos en solares que hasta entonces fueron ocupados por casas de una sola planta. En la medida en que no se sigue un principio de cooperación en la edificación de superficies pequeñas, el resultado, en un grado demasiado alto, son esas *estrechas fachadas* que se aprietan entre sí en donde sólo debería haber una. Situación agravada por el hecho de permitirse *diferentes alturas* en las distintas casas de una sola manzana y en las distintas manzanas de un solo sector.

En esta fase se han producido fenómenos generadores de *migraciones internas de población en el interior de la urbe*. Al absorber sectores enteros, el turismo ha determinado cambios de residencia de la población anteriormente asentada en aquéllos. Igualmente, la construcción de grandes edificios de viviendas —sobre la base jurídica del sistema de la propiedad horizontal— ha motivado una gran movilidad en cuanto a la ubicación del hogar de muchas familias e incluso de grupos sociales. Simultáneamente, los barrios de la Ciudad Alta y de la periferia han acogido buena parte del crecimiento vegetativo de la población urbana, así como la *inmigración procedente de pueblos y zonas rurales* del interior de Gran Canaria y de otras islas. En este mismo período, Las Palmas se ha convertido en una ciudad de inmigración de peninsulares y, en menor número, extranjeros llegados, en su mayor parte, como una incidencia colateral del turismo.

Realización trascendental en este momento de la tercera expansión moderna de Las Palmas ha sido la vieja idea de la *Avenida Marítima*, concebida sobre nuevos planteamientos, pero con el mismo pensamiento e idéntico criterio de los primeros proyectos. Con la construcción de la Avenida Marítima del Norte y del tramo llamado de la Ciudad del Mar se ha modificado el medio natural del asentamiento de Las Palmas. Se ha variado la morfología geográfica. Se ha ensanchado la ciudad lineal, conquistando una notable superficie al mar.

Ha sido una obra importante, ejecutada en varios años, rellenando una zona de litoral de unos 3,5 kilómetros de longitud.

La autovía marítima es una positiva obra de la red viaria principal de la capital. Ha significado un gran desahogo para la circulación de toda la ciudad. Dotada de una vía principal con seis carriles (tres para cada sentido) y de una vía de servicio con dos carriles y dirección única norte-sur, soluciona perfectamente la circulación entre el antiguo centro de la ciudad y el Puerto de la Luz, la circulación de todo el naciente de la urbe y la comunicación del tráfico rodado que accede a Las Palmas por el sur y por el centro con el Puerto de la Luz y otros sectores de la ciudad. Esta comunicación se ha visto cabalmente facilitada con la construcción del tramo de autovía de San Cristóbal o acceso por el sur, así como, posteriormente, con la realización del acceso por el Centro mediante una autovía que cubre el recorrido final del Guiniguada, si bien este último rompe enteramente el sentido del casco histórico y aparece como un cuerpo extraño en este sector. El problema de estos accesos había sido una de las determinantes ejercidas durante tiempo por el casco antiguo sobre la ciudad moderna.

Y en cuanto ensanche, en cuanto urbanización ejecutada sobre la superficie de terrenos ganados al mar, esta realización ha cambiado muy favorablemente la imagen marítima de Las Palmas. Desde el mar esta ciudad presenta la traza de la más hermosa ciudad moderna. En efecto, la urbanización planeada y ejecutada en la Avenida Marítima del Norte, de acuerdo con el citado proyecto de Guerrero Aroca y Sánchez de León, es la más moderna de Las Palmas de Gran Canaria en el orden cronológico y en el urbanístico. Este es uno de los hitos más altos del último desarrollo de la capital, pero hay que dejar sentado que la urbanización promovida en este sector responde claramente a la estructura de clases y a los mecanismos del capitalismo urbano operantes en la ciudad: la construcción de lujo para el sector económico que puede pagarla, con saneados beneficios para promotoras, constructoras y vendedores. La ciudad sigue reflejando la diversificada realidad del cuerpo social. La clase mejor situada económicamente se ubica ahora en edificios de apartamentos y viviendas bien equipados; el apartamento en el sur de la isla o el chalet en el campo complementan su posición en el orden sociourbano.

En este último período Las Palmas de Gran Canaria creció velozmente en densidad y superficie. Es la fase del *boom* de la construcción, la fase de la expansión contemporánea —la tercera expansión moder-

na—, la cual se desarrolla en el marco del *Plan General de Ordenación Urbana* de 1962, correspondiente a la normativa de la *Ley del Suelo* de 1955.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 de dicho texto legal, el *PGOU* de Las Palmas —redactado por un equipo de arquitectos de Madrid— comprendía una *zonificación general* (clasificación en suelo urbano, de reserva urbana y rústico, como señalan los artículos 62 y siguientes de aquella *Ley*; y el suelo urbano, a su vez, en residencial, industrial, deportivo, etc.), el *trazado de la red viaria* y la *delimitación del perímetro urbano*. Esta distribución general se hallaba complementada con las ordenanzas municipales de alturas y volúmenes para las zonas edificadas o edificables. Los planes parciales habrían de desarrollar el Plan General y aplicar el proyecto de urbanización específico de una zona concreta<sup>16</sup>. En la medida en que el *PGOU* no había de ser preceptivamente acompañado de los respectivos planes parciales para el suelo urbanizable —es decir, de lo que se entiende por planificación—, la ordenación de un sector o de varios sectores edificables quedaba totalmente desasistida en el caso de ausencia de plan parcial.

Como antes hemos señalado, si en la primera planificación de Las Palmas (Arroyo, Plan de ensanche del sector Puerto, proyectos de ensanche por el litoral, Martín Fernández) hubo planeamiento de la urbanización y en la ordenación de Zuazo hubo zonificación y planificación, en el *PGOU* sólo hay *zonificación*, quedando la planificación y el proyecto concreto de urbanización a la posible confección de los planes parciales.

Durante la vigencia del *PGOU* de 1962 se han confeccionado y ejecutado planes parciales para zonas industriales (industria ligera) en el casco de la capital como el sector de Miller y para promociones residenciales como la urbanización La Paterna. Pero, en general, la larga distancia existente entre la simple zonificación y la urbanización del conjunto de las zonas de expansión urbana ha quedado en descubierto y la realidad de la edificación ha suplido ese gran hueco abierto por la carencia de una auténtica planificación. En dos palabras, puede decirse que ha faltado planificación del conjunto y proyectos de urbanización completos y exhaustivos para cada parte del conjunto.

---

<sup>16</sup> Arts. 10 y 11 de la *Ley del Suelo* de 1955.

Por otra parte, la normativa de alturas no ha sido en general cumplida como había sido reglamentada. Numerosos edificios singulares —fuera de ordenanzas— brotaron como hongos por toda la geografía urbana, distorsionando también en este aspecto la ordenación racional de la ciudad. A ello hemos de añadir el elevado número de *viviendas clandestinas* levantadas en los alledaños del casco urbano; con su imagen antiestética y la anarquía absoluta de su emplazamiento, suponen hoy un grave obstáculo para cualquier planificación de las zonas urbanizables.

El avance del *Plan General Municipal de Ordenación*, presentado a principios de 1978 (confeccionado por el mismo equipo técnico que el *PGOU*), parece volver a caer en los mismos defectos que el anterior. Pero este tema pertenece al futuro urbanístico de la capital y su valoración tendría que desarrollarse en otro trabajo diferente del que aquí hemos intentado.

Podríamos resumir las características de esta última fase de expansión enumerando, sin pretensión exhaustiva, varios de los apuntados aspectos:

—*Crecimiento vertical*. Generalización de la edificación alta. Por primera vez, casi, se levantan en la ciudad numerosos edificios de amplia base y elevado número de plantas.

—*Construcción de grandes edificios para viviendas*. De una ciudad en la que predominaba la casa de una o de dos plantas —con una, dos o, a lo más, cuatro viviendas— se pasó a otra con grandes bloques y torres que albergan entre sus fachadas a numerosas viviendas. La fórmula de la propiedad horizontal permitió el acceso a la vivienda, sustentado en el incremento del nivel de vida y, en otros casos, en el desenvolvimiento de cooperativas para este objeto. En 1960 el número de viviendas familiares que había en Las Palmas de Gran Canaria era de 39.625<sup>17</sup>. En 1970 se había elevado a 72.809<sup>18</sup>. Es decir, en diez años se produjo, según los respectivos censos oficiales, un incremento de un 83 por ciento en el número de viviendas familiares. Aumento

---

<sup>17</sup> Censo de la Población y de las Viviendas de España, según la inscripción realizada el 31-XII-1960, t. III y IV, fascículo n.º 35, Provincia de Las Palmas, 35 V 5, I.N.E.

<sup>18</sup> Dato del Censo de 1970, I. N. E.

francamente importante, al que hay que añadir la mejora general en la calidad, equipamiento y superficie de las viviendas.

—*Generalización de la vivienda social*, extendida especialmente en una sucesión de urbanizaciones periféricas desde la Ciudad Alta, Las Rehojas, Feria del Atlántico, La Paterna, San Francisco hasta Casablanca I, Zárate, Pedro Hidalgo, Hoya de la Plata, etc., con promoción del Estado, entidades locales y constructoras e inmobiliarias privadas.

—*El auge de la edificación* determina la renovación urbana y la *modernización de la ciudad*. En general, tanto en sectores más antiguos como en los de urbanización más reciente Las Palmas es una ciudad de construcción moderna.

—Aumento de los *equipamientos colectivos* (viviendas, hospitales, hoteles, centros de enseñanza, locales públicos, red viaria, aunque es en este terreno —juntamente con el del planeamiento urbanístico— en el que se observan *mayores y más claras deficiencias*: déficit de camas hospitalarias, déficit de viviendas —a pesar de las muchas construidas—, falta de plazas escolares, ausencia de superficies para aparcamiento de vehículos, carencia general de zonas verdes, parques y zonas deportivas.

—*Gran encarecimiento del precio del suelo*, con notables diferencias según las zonas, alcanzando en sectores como Las Canteras cifras astronómicas. Generalizada *especulación* a través de los mecanismos del mercado capitalista urbano (red de propietarios-intermediarios-inmobiliarias-especuladores) que encarecen el precio final de la edificación y, en definitiva, el precio de la vivienda. Apropiación particular de las plusvalías colectivas.

—*Fuerte incremento de los índices de densidad urbana*. La presión demográfica, la elevada tasa de edificación y los altos precios del suelo determinan una notable densificación de las superficies edificadas. El alto valor del suelo impulsa al propietario o a la empresa promotora a aprovechar hasta el último centímetro cuadrado edificable y hasta la más alta línea del vuelo, permitida o no permitida. Estos grandes edificios de viviendas, levantados sin zonas libres en su entorno, generan una saturación, una edificación excesivamente densa y una urbanización cerrada y compacta.

—*Extensión de la ciudad hacia el poniente* (Ciudad Alta y proyección hacia Tamaraceite) y el sur (polígonos de San Cristóbal y Jinámar y línea de urbanizaciones San José-Hoya de la Plata).

En el presente Las Palmas de Gran Canaria ha *multiplicado* por

8 la población que tenía al comenzar el siglo XX. La capital pasó de los doscientos mil habitantes en 1962. Desde 1960 su *incremento demográfico* es cada vez más acelerado. En esa década elevó casi en un 50 por ciento su población de hecho, alcanzando 287 mil almas en 1970, lo que significa el índice de crecimiento absoluto y relativo más elevado en cualquier decenio de la historia de la ciudad. Entre 1970 y 1975 (348 mil habitantes, población de hecho en este último año) la población ha crecido en más de un veinte por ciento. La capital camina rápidamente hacia los cuatrocientos mil habitantes, una cota para reflexionar sobre sus posibilidades reales cara al futuro.

Esta población se concentra en una superficie aproximada a los 15 kilómetros cuadrados. En un término municipal de alrededor de cien kilómetros cuadrados y con una superficie edificada entre el quince y el veinte por ciento, la *población relativa* del Municipio es de 3.500 habitantes/kilómetro cuadrado y la *densidad real* de la ciudad de Las Palmas es del orden de los 25.000 habitantes/kilómetro cuadrado. Densidad francamente alta, pero desigualmente distribuida en la superficie urbana: en barrios como Ciudad Jardín es muy baja, mientras que en otros —y aquí los ejemplos pueden ser muy numerosos— es mucho más alta.

En síntesis, podemos abstraer las siguientes consideraciones sobre el desarrollo urbanístico de Las Palmas en el siglo actual:

—Desenvolvimiento de una *urbanización lineal* sobre un trazado de manzanas en cuadrícula, sin huecos para zonas verdes y sin espacios libres, sin previsión de rincones pintorescos, centros monumentales y centros deportivos. Urbanización carente de equipamientos colectivos.

—Olvido y desconocimiento de concepciones básicas de la ciencia urbanística moderna. Urbanización carente de imaginación y no aplicación de ésta cuando la hubo, como en algunos planteamientos de Arroyo o en el plan de la Barriada Carló. Excepciones a éste y el primer apartado son la urbanización de la Ciudad Jardín y la ejecución y urbanización de la Avenida Marítima.

—Las concepciones de la planificación y urbanización de Las Palmas tienen una gran *antigüedad*. Como hemos visto, datan de fines del siglo pasado o principios del actual. La aportación contemporánea —incluyendo ideas y planes concretos— es más bien escasa y nada brillante, además de desentenderse de las corrientes urbanísticas modernas y de una cumplida planificación científica.

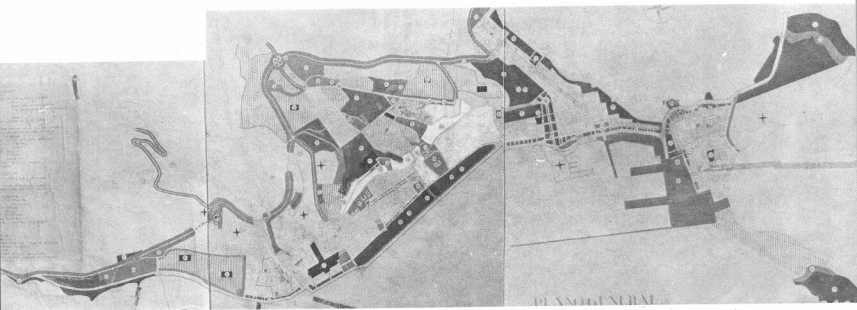




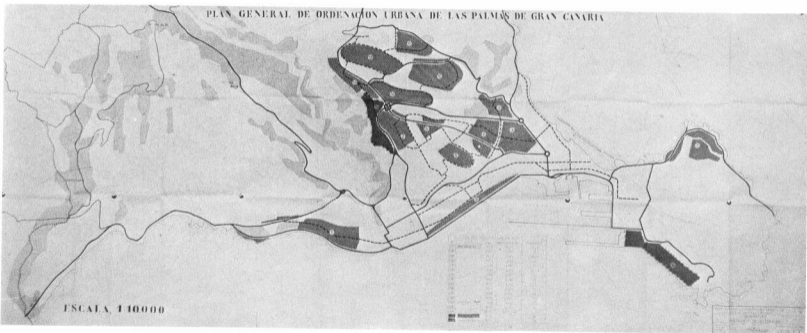
Juan Márquez: proyecto para la plaza de la Victoria y Avenida Mesa y López.

Juan Márquez: proyecto de centro cívico en la zona de Lugo.

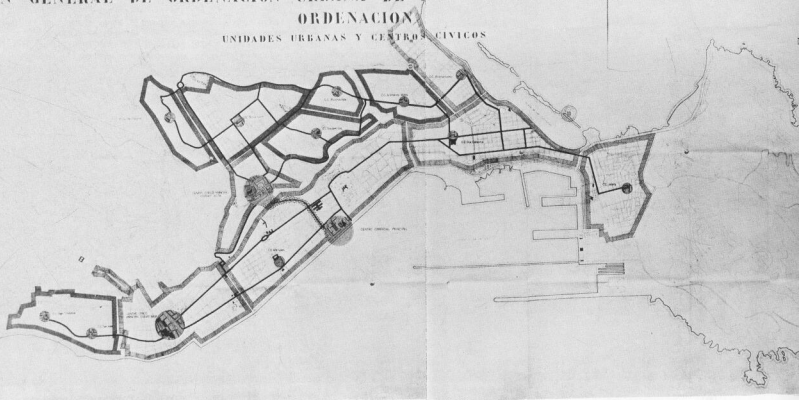




Plan General de Ordenación Urbana: casco urbano, suelo de reserva urbana y suelo rústico.



PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
ORDENACION  
UNIDADES URBANAS Y CENTROS CIVICOS



PGOU: Unidades urbanas y centros cívicos.



Turismo e industria portuaria: la playa de las Canteras y su complejo turístico, y el Puerto de la Luz durante la construcción del nuevo dique de la abersa exterior. (Foto: F. Rojas).

La urbanización turística de las Canteras. (Foto del autor).





Aspecto de la Autovía Marítima del Norte. (Foto del autor).

La urbanización del Puerto de la Luz a finales de 1973 (Foto: Alamo Montañés).





②







La urbanización del Puerto de la Luz en 1978. (Fotos: Pazo Ojedá).





100

Zona turística y comercial en el  
Parque de Santa Catalina.

La ciudad lineal: perspectiva de la  
urbanización del istmo desde la mon-  
taña de Arucas. (Foto: Juan González).







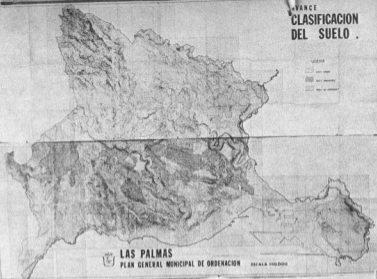
Vistas marítimas de Las Palmas en 1977. (Fotos del autor).







AVANCE  
CLASIFICACION  
DEL SUELO .



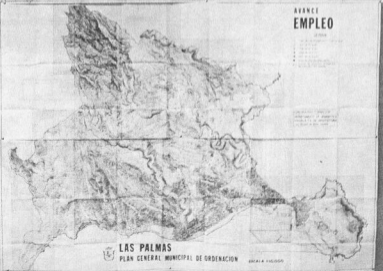
AVANCE  
USO RESIDENCIAL Y  
CLASIFICACION INDUSTRIAL

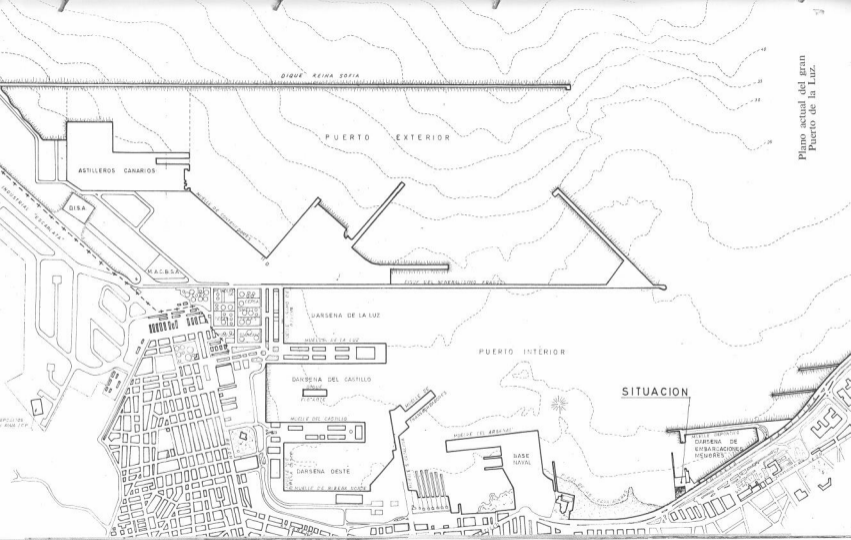


AVANCE  
SUELOS  
PROTEGIDOS



AVANCE  
EMPLEO







—Dominio total de los *intereses de la propiedad privada* del suelo y aprovechamiento absoluto de éste con visibles consecuencias negativas en todo el ámbito de la ciudad.



IX

LA CIUDAD DE LAS PALMAS  
Y LA CARTA DE ATENAS



¿Hasta qué punto la configuración y la distribución urbana de Las Palmas de Gran Canaria están cerca o están lejos, de lo que podría denominarse —por entendernos de alguna manera— ortodoxia urbanística? Quizás esta pregunta pudieran responderla, casi intuitivamente, muchos ciudadanos sin tener que acudir a textos o declaraciones del urbanismo moderno o sin conocer el desarrollo de otras ciudades. Posiblemente coincidiríamos muchas personas en esta respuesta general.

Sin embargo, a la hora de establecer unos criterios comparativos me parece interesante acudir a un texto de proyección general en el tema: *La Carta de Atenas*, documento que se elaboró en el cuarto Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, celebrado en la capital griega en el año 1933, aunque la *Carta* comentada por su redactor, Le Corbussier, se publicara años más tarde. El texto surgido en Atenas fue el resultado de un análisis de treinta y tres ciudades de todo el mundo, incluidas varias de los países subdesarrollados; entre las capitales analizadas figuraba una española: Barcelona.

Le Corbussier publicó en 1942 la *Carta de Atenas*, que desde entonces ha quedado como un texto clásico de principios de urbanismo. Exclusivamente de principios, por supuesto; porque la *Carta* establece simplemente unos criterios orientativos muy generales. No obstante, a pesar de su generalidad y, más bien, precisamente por ésta —que otorga a dicho texto un campo de acción más amplio— podemos desarrollar a través de tales puntos o principios nuestro punto de vista comparativo referido, en nuestro caso, a la ciudad de Las Palmas.

Por supuesto, la comparación se retrotrae al urbanismo de hace cuarenta años, bien que esta materia ha tenido otros interesantes planteamientos en años más recientes. Sin embargo, esta capital no es, justamente, un modelo de moderno urbanismo; y, por otro lado, ha tenido un notable desenvolvimiento en los últimos tres decenios, es decir, en el tiempo histórico y cultural de la *Carta*. Por ello nos podemos permitir esta digresión en torno a esta ciudad, en muchos aspectos tan desamparada de una doctrina urbanística.

La *Carta de Atenas* tiene 95 puntos. No vamos a hacer la ponderación del urbanismo moderno de Las Palmas con referencia a todos y cada uno de ellos, puesto que esto haría excesivamente prolijo el intento comparativo, aparte de que muchos de estos puntos, por su misma vaguedad, no nos sirven como plantilla para superponer nuestras situaciones concretas. Nos limitaremos a los puntos que tienen una proyección urbanística más importante en el enjuiciamiento de esta capital.

## LA CIUDAD Y LA REGION

Los primeros puntos de la *Carta* hacen referencia a la íntima relación de la ciudad con el sustrato regional:

1. *La ciudad no es más que una parte del conjunto económico, social y político que constituye la región.*

«No se puede considerar un problema urbanístico —comenta Le Corbussier— más que remitiéndose, constantemente a los elementos constitutivos de la región». En Canarias, el concepto regional entraña una connotación particular, por tratarse de un archipiélago; y, sin tener en cuenta la división provincial, la ciudad se relaciona fundamentalmente con la isla en que está enclavada. En este sentido, hemos de partir de la macrocefalia urbana que se da en Gran Canaria, con una ciudad que supera en habitantes al resto de la isla y que casi monopoliza los servicios y equipamientos de la geografía isleña. Por otro lado, el sustrato insular es insuficiente para un basamento socio-económico de la capital, que en materia de abastecimientos de todo género ha de sostener un amplio e intenso intercambio con el exterior; de esta forma, la capital tiene algo de cuerpo artificial instalado en una exigua plataforma, aunque su carácter marítimo y sus buenas comunicaciones aéreas han permitido compensar esta situación. En esta perspectiva de la relación capital-isla, lo urbano ha venido a tener carácter domi-

nante a raíz de ese gran desenvolvimiento de Las Palmas a partir de los años cincuenta; de hecho los mayores esfuerzos comunitarios —traducidos en inversiones— se centralizaron en la capital, olvidando la creación de incentivos de atracción urbana en otros puntos de la isla o de la provincia. Sólo la gran urbanización turística del sur de la isla vino a competir, en este terreno concreto, con la capital, provocando una desconcentración hotelera y de servicios turísticos. Otro elemento de desconcentración podría ser el Polígono Industrial - Residencial proyectado en Arinaga.

## LA CIUDAD Y EL MEDIO NATURAL

3. *Estas constantes psicológicas y biológicas experimentarán la influencia del medio: situación geográfica y topográfica, situación económica y situación política. En primer lugar, la situación geográfica y topográfica, la índole de los elementos, agua y tierra, la naturaleza, el suelo, el clima...*

«La geografía y la topografía desempeñan un papel de considerable importancia», comenta a este punto tercero el gran urbanista.

Para Las Palmas su medio geográfico y su emplazamiento también han tenido y tienen una destacada y singular importancia. Las Palmas posee una situación envidiable: una ciudad sobre el mar, rodeada de playas y acariciada por las brisas, que evitan o atenúan mucho los peligros de la contaminación urbana. Pero esta generosidad de la naturaleza no ha sido correspondida por el hombre y desde mucho tiempo atrás se echó por tierra la fantástica posibilidad que ofrecía el istmo y lo que pudo ser la hermosa zona urbana rodeada por las Canteras y las Alcaravaneras. Más recientemente, no se han utilizado debidamente tampoco, las posibilidades que ofrecía la zona alta, en la concepción de una ciudad en dos planos. Se desaprovechó, por consiguiente, la gran oportunidad que brindaba el medio para conseguir una ciudad muy hermosa; a pesar de ello, Las Palmas no deja de ofrecer unas bonitas perspectivas y posee vistosos rincones, muchísimos menos que los que ofrecería si la ciudad se hubiese concebido en armonía con el medio geográfico. En épocas recientes, el bondadoso clima y la todavía hermosa, a pesar de mutilada, playa de Las Canteras, han permitido que Las Palmas de Gran Canaria se convierta en centro turístico de importancia, pero la construcción de los alojamientos turísticos,

repetió, en general, los errores del pasado: la geografía urbana ha distorsionado y contradicho la geografía natural.

Por otro lado no es necesario señalar la influencia importante que su situación geográfica ha tenido en el desenvolvimiento marítimo comercial —y, por tanto, urbano— de Las Palmas. Pero este es un ángulo que se halla más lejano de nuestro tema.

## LA CIUDAD Y LA HISTORIA

6. *Ciertas circunstancias particulares han determinado los caracteres de la ciudad a lo largo de la historia.*

7. *Las razones que presiden el desarrollo de las ciudades están sometidas a cambios continuos.*

Al comentar estos puntos, Le Corbusier hace unos comentarios sobre los que deseamos fijar nuestra atención: «La historia se halla inscrita en los trazados y en las arquitecturas de las ciudades. Lo que subsiste de los primeros constituye el hilo conductor que, junto con los textos y documentos gráficos, permite representar las sucesivas imágenes del pasado». Y más adelante: «El espíritu de la ciudad se ha formado en el curso de los años; simples edificaciones han cobrado un valor eterno en la medida en que simbolizan el alma colectiva; la ciudad, por ser una «patria chica», lleva en sí un valor que pesa y que se halla indisolublemente unido a ella».

En nuestra capital, al producirse en el último siglo un desarrollo urbano que ha extendido su perímetro a lo largo y lo ancho de una superficie que es muy superior a la que tuvo históricamente, los antiguos barrios de Vegueta y Triana han quedado como símbolo de ese espíritu colectivo y son, en el mismo sentido, el hilo conductor de la historia de la ciudad. Allí se ubican edificios históricos de importancia para la ciudad, desde la Catedral hasta el Gabinete Literario, y numerosas edificaciones que son hoy representación de un estilo y de unas características de vida peculiares de nuestra urbe. El barrio de Triana por tener una mayor dinámica comercial y una cierta movilidad social, fue perdiendo con mayor rapidez estas señales, si bien conserva rincones que deben preservarse. Aunque el barrio de Vegueta permaneció más fuertemente atado a la historia, también fue olvidando sus esencias, apagadas cada vez más por nuevas edificaciones que sustituyeron a las antiguas desde la segunda mitad del siglo pasado hasta hace pocos años; sin embargo, ha sostenido hasta hoy unas caracte-





La construcción del acceso por el Centro sobre el cauce del Guiniguado: ruptura de los esquemas del casco histórico. (Fotos: Juan Gregorio) ①





La antigua Calle Mayor de Triana; primera vía de Las Palmas cerrada al tránsito de automóviles. (Foto: Paco Ojeda).



Vistas nocturnas de la ciudad.





ticas que guardan el espíritu histórico de la ciudad y que en el momento presente han sido reconocidas como de necesaria conservación.

También, en este punto de la simbología histórica, no se ha sido todo lo consecuente que hubiese sido necesario, sobre todo desde que se comenzó a tomar conciencia del tema y desde que surgieron diversas voces reclamando una atención sobre el mismo. En los últimos años ha ganado terreno este criterio de conservación, hasta el punto de ser declarado el barrio de Vegueta monumento histórico-artístico, con las implicaciones que ello lleva consigo en la práctica; por otro lado, las más recientes edificaciones se han levantado de acuerdo con unos principios que entrañan una armonía con las del resto del sector.

Pasando al capítulo de Habitación, el punto 10 de la *Carta* expone: *En los sectores urbanos congestionados, las condiciones de habitabilidad son nefastas por falta de espacio suficiente para el alojamiento, por falta de superficies verdes disponibles y, finalmente, por falta de cuidados de mantenimiento para las edificaciones (explotación basada en la especulación). Estado de cosas agravado todavía más por la presencia de una población con nivel de vida muy bajo, incapaz de adoptar por sí misma medidas defensivas.*

## LAS CONDICIONES DE HABITACION

Esta observación está referida a los centros antiguos de muchas ciudades, en los que se han dado unas condiciones desventajosas por la excesiva densidad de una población asentada en sectores de edificaciones vetustas. Las Palmas, que es en la mayor parte de su superficie una ciudad moderna, no tiene estos problemas. Sin embargo ofrece situaciones desfavorables de género similar en sus suburbios históricos y en sectores como la Isleta y Schamann.

Los viejos barrios de San Nicolás, San Juan, San José, San Lázaro han llegado hasta hoy en unas condiciones pésimas de habitabilidad que no es necesario describir, las cuales se han visto acentuadas como consecuencia del crecimiento de su población y el consiguiente hacinamiento. Algo similar podríamos decir de varios sectores del distrito urbano de la Isleta. Y también de un barrio de construcción relativamente reciente, el de Schamann, auténtico «ghetto», con un tipo de construcción estrecho y de mala calidad, un urbanismo lamentable y una carencia casi total de equipamientos: nos referimos, especialmente, a las edificaciones comprendidas entre la calle Pedro Infinito y las calles Sor Simona y Mariucha, envejecidas al cuarto del siglo de su

edificación y víctimas de un lamentable intento de adecentar la imagen del sector a base de la construcción de un gran edificio, que les quita el sol, la vista y hasta el aire.

## EL ENTORNO DE LA CIUDAD

Expone el punto 11 de la Carta de Atenas: *El crecimiento de la ciudad devora progresivamente las superficies verdes limítrofes de sus sucesivas periferias.*

Con excepción del antiguo pinar que se hallaba en las cercanías de la ciudad y del palmeral destruido en los tiempos de su fundación, Las Palmas no ha sido en tiempos modernos una ciudad rodeada de zonas verdes —sí de aquellas hermosas dunas de arena marina, que se perdieron para siempre—; por ello, no le podemos achacar el haber devorado superficies de vegetación. Sin embargo, el barrio residencial de Tafira se ha ido comiendo el bonito paisaje de esa zona y del Monte Lentiscal, que hoy es prácticamente limítrofe con el casco de Las Palmas. Es una necesidad urgente el plantear una zonificación vinculante, para la conservación de esa toda zona verde perteneciente a los términos municipales de la capital y de Santa Brígida. De lo contrario, la capital y su irradiación habrá terminado en poco tiempo, con la zona rústica y el paisaje de Tafira - Monte - Santa Brígida, que es todavía el rincón paisajístico más agradable, de entre los más cercanos a la capital.

## LA VIVIENDA Y EL ESPACIO URBANO

Habíamos entrado en el examen urbanístico de la vivienda, dentro de las consideraciones que desarrolla la *Carta de Atenas*. En los comentarios a este capítulo. Le Corbusier escribió, entre otras cosas: «Habría que distribuir con largueza el espacio. No hay que olvidar que la sensación de espacio es de orden psicofisiológico, y que la estrechez de las calles o la estrangulación de las avenidas crean una atmósfera que es tan malsana para el cuerpo como deprimente para el espíritu. El IV Congreso CIAM, celebrado en Atenas, ha hecho suyo el postulado siguiente: El sol, la vegetación y el espacio son las tres materias primas del urbanismo».

Una ciudad como Las Palmas, de calles estrechas, sin zonas ver-

des, ni espacios libres, produce esa sensación deprimente a sus habitantes en la mayor parte de sus sectores urbanos. De esas tres materias primas del urbanismo, dos de ellas —la vegetación y el espacio— brillan por su ausencia. La ciudad se salva solamente por sus perspectivas marinas y por los panoramas libres que se pueden contemplar desde las zonas altas. El resto es un conjunto de edificaciones aprisionadas, amezacotadas, ajenas a los rincones amables y pintorescos.

En diversos puntos de la Carta se hacen diversas consideraciones sobre el particular:

15. *Esta distribución parcial de la vivienda está sancionada por el uso y por unas disposiciones municipales que se consideran justificadas: zonificación.*

16. *Las construcciones levantadas a lo largo de las vías de comunicación y en las proximidades de los cruces son perjudiciales para la habitabilidad: ruidos, polvos y gases nocivos.*

17. *El tradicional alineamiento de las viviendas al borde de las calles sólo garantiza la exposición al sol a una parte mínima de los alojamientos.*

Estas situaciones demandan determinadas exigencias, que constituyen principios fundamentales del urbanismo moderno que nunca hemos visto correspondidos en la realidad de nuestra capital, ni en su planificación:

25. *Deben imponerse densidades razonables según las formas de habitación que ofrece la propia naturaleza del terreno.*

26. *Debe señalarse un número mínimo de horas de exposición al sol para toda vivienda.*

27. *Debe prohibirse la alineación de las viviendas a lo largo de las vías de comunicación.*

29. *Las construcciones altas situadas a gran distancia unas de otras, deben liberar el suelo en favor de grandes superficies verdes.*

Haremos globalmente el cotejo comparativo de estos puntos que son fundamentales en el urbanismo corbusseriano: por un lado, la función de las edificaciones altas en orden a la liberación del suelo: por el otro, la separación entre la vivienda y la vía de comunicación, entre el peatón y el automóvil.

## LA EDIFICACION ALTA Y LA LIBERACION DE SUPERFICIES

Comentando el primero de estos aspectos, Le Corbusier puntualiza: «Es necesario además que esas edificaciones (altas) estén situadas a grandes distancias las unas de las otras, pues de otro modo su altura, lejos de constituir una mejora, no haría más que agravar el malestar existente: ese es el gran error cometido en las ciudades de las dos Américas. La construcción de una ciudad no puede abandonarse sin programa a la iniciativa privada». La contradicción de este planteamiento importantísimo aparece bien clara en nuestra capital. Se han levantado muchas edificaciones elevadas en los últimos diez o quince años, pero nunca con la finalidad de conseguir un desahogo urbano y dejar libres superficies verdes y de esparcimiento: por el contrario, muchas de estas edificaciones se han levantado en el lugar que ocuparon las que las precedieron, que contaban con poca altura: de esta forma ha aumentado esa sensación de ahogo y el problema se ha acentuado. En las zonas nuevas la construcción de muchos pisos tampoco se ha hecho, en general, de acuerdo con los criterios de la *Carta*: en la Avenida de Escaleritas, en donde se levantan elevadas torres con su propio entorno, hay otras pegadas entre sí, fiel testimonio de cómo se han impuesto el desmedido aprovechamiento del suelo y su especulación, y la ausencia de una planificación urbana coactiva. En pocos casos el rascacielos ha liberado superficies en Las Palmas; un ejemplo curioso es el del hermoso edificio del Hotel Don Juan, escoltado por una gasolinera y una maciza construcción, que rompen toda estética y toda posibilidad de armonía en su entorno. El imperio del suelo y de su valor ilimitado es incuestionable.

SEPARAR VIVIENDA Y CIRCULACION,  
PEATON Y AUTOMOVIL

Con relación al segundo aspecto dice Le Corbusier: «En lo sucesivo deberán asignarse zonas independientes a la habitación y a la circulación. Entonces la casa dejará de estar soldada a la calle a través de la acera. La vivienda se alzarán en su propio medio, donde disfrutará de sol, de aire puro y de silencio. La circulación se desdoblará por medio de vías de recorrido lento para uso de los peatones y vías de recorrido rápido para uso de los vehículos. Cada una de estas vías desempeñará su función respectiva, aproximándose a las viviendas sólo



ocasionalmente». En *Cómo concebir el urbanismo* —cuya edición original francesa se publicó en 1946— dirá: «En otras palabras, la realización de una operación que hasta ahora se juzgaba quimérica: la separación del peatón y el automóvil. El volumen edificado cesa entonces de ser el mero residuo causado por la intersección de tres o cuatro calles; y la calle deja de ser el corredor entre fachadas que se elevan a lo largo de sus bordes y en cuyo interior se precipitan, con las mayores incomodidades, las cosas más dispares: peatones, caballos, automóviles, camiones y tranvías». Y, nuevamente en la *Carta de Atenas*: «Las viviendas serán alejadas de las velocidades mecánicas, canalizándose éstas por un cauce particular mientras que el peatón dispondrá de caminos directos o de paseos reservados para él». Obvio es decir que estos puntos de vista no han sido acogidos en Las Palmas, ni siquiera en los más recientes barrios de las afueras, en los que cabía muy bien desarrollar planeamientos como los expuestos. Una excepción parcial es la Avenida Marítima, que bordea una gran línea costera de la ciudad, con una función destinada fundamentalmente a la circulación, al margen del tránsito peatonal.

## SALVAR LA COMUNICACION DE IDEAS

Estos últimos principios del urbanismo corbusseriano han sido criticados desde distintos puntos de vista. En su contra se esgrimió un argumento importante: su planeamiento rompe la comunicación entre las gentes, que tradicionalmente se reúnen en la calle. En ésta, la gente se encuentra, se saluda, habla y se comunica sus afectos, sus inquietudes, sus necesidades y sus ideas. Un urbanismo teóricamente perfecto, tan limpio, tan organizado, daría al traste con el panorama multicolor y espontáneo que se da en la calle, suprimiendo la tradicional forma de reunión y comunicación que ésta representa. Evidentemente, el razonamiento es fundamentado. Sin embargo, reconociendo todo lo que de razón encierra este planteamiento, hay que defender la realización de las concepciones corbusserianas en determinados sectores urbanos, dejando el uso de la calle tradicional para los centros más propicios a la comunicación: cívicos, de oficinas, comerciales, diversión, etc. Asimismo, la separación de vías para peatones y automóviles se nos sigue manifestando como un ideal que todo el mundo comparte y que evitaría accidentes, incomodidades, ruidos, etc.

Pero, en esta ciudad, esto es simplemente una mera autopía:

una concepción que sólo se podría intentar en los barrios que se planifiquen en el futuro, si es que alguien a quien compete tiene en cuenta las ventajas que ello comporta.

## LA ZONIFICACION

Cerramos, por último, este capítulo, refiriéndonos a la zonificación de funciones, un principio casi ausente de los planteamientos urbanísticos de Las Palmas, que desde su fundación hasta nuestros días ha sido concebida, por una parte, como una ciudad de habitación, de uso dominante residencial; y, por otra, en lo que se refiere a las relaciones de producción, como una urbe sustentada en el sector servicios, a lo que hay que añadir la localización concreta del Puerto y de las actividades portuarias, aunque éstas se han visto, en algunos casos, incrustadas en zonas destinadas a la vivienda. Al respecto indica el punto 47 de la *Carta: los sectores industriales deben ser independientes de los sectores de habitación: unos y otros deben estar separados por una zona verde*.

En Las Palmas una zonificación industrial, de pequeña industria, se ha ido ubicando en Miller así como en otras superficies delimitadas para ello en el extrarradio. Al no ser una ciudad industrial, Las Palmas no ha tenido los complejos problemas que esta función originó en muchas urbes europeas, problemas ampliamente contemplados en la *Carta de Atenas*, pero que no tocan a la realidad urbanística de esta capital.

Al respecto, por lo que se refiere a la urbanización contemporánea de Las Palmas, ya hicimos, en su lugar, referencia a la zonificación en el *PGOU*. La zonificación de hoteles y centros de explotación turística, así como la zonificación comercial, han tenido en Las Palmas, como ya hemos observado, un desarrollo espontáneo.

## ZONAS DE ESPARCIMIENTO

La *Carta*, que parte de la siguiente observación general: *las superficies libres en las ciudades son, en general, insuficientes*, recoge la exigencia de que *todo barrio residencial debe contar con la superficie verde necesaria para la ordenación racional de los juegos y deportes de los niños, de los adolescentes y de los adultos*.

La falta de parques, de zonas verdes, de superficies de esparcimiento es notoria en Las Palmas y ha sido comentada en multitud de ocasiones. No vamos, por consiguiente, a insistir en uno de los defectos fundamentales de nuestra capital, que, además, se ha repetido también en los nuevos barrios.

En cuanto a las funciones de trabajo, ya hemos hecho alusión al tema al referirnos a la zonificación industrial; dejamos, pues, a un lado las respectivas consideraciones de la *Carta* cuyo cotejo haría más prolijo aún este capítulo sobre todo teniendo en cuenta que aquéllas están referidas en buena parte a la ciudad industrial, un género de urbe bien diferente de lo que es Las Palmas.

Lo mismo decimos con respecto al tema de la circulación, que entraña grandes particularidades y que en Las Palmas, como ciudad isleña y costera, ofrece grandes limitaciones.



X

URBANISMO PERIFERICO EN  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Como ya hemos indicado, las urbanizaciones periféricas de Las Palmas componen un *ancho cinturón de viviendas sociales* que ha aportado una modificación fundamental al conjunto de la ciudad contemporánea. Aunque cada uno posee sus peculiares problemas, estos barrios ofrecen unas características generales comunes. Y también un origen y un fundamento causal que encierra iguales motivaciones para todos. El *crecimiento vegetativo* de la población —tradicionalmente muy elevado en la sociedad isleña— y la intensificada emigración del campo a la ciudad originaron el típico fenómeno de la *escasez de viviendas*, que se acentuó al estar favorecido por el desarrollo de los mecanismos de la economía de mercado.

De esta forma, el nacimiento de los barrios periféricos se inserta en una doble vertiente. Por un lado atienden a la finalidad de proporcionar viviendas a las clases que no la poseen, respondiendo a la demanda de una población con bajo poder adquisitivo. Por el otro, hacen frente a la exigencia de la economía capitalista de contar en un ámbito más o menos cercano a los centros de trabajo con las *fuerzas laborales* necesarias para la producción. Ambos aspectos convergen en la razón económica como explicación fundamental del urbanismo suburbial.

Los nuevos barrios se comenzaron a levantar en zonas periféricas de la ciudad, al margen de la trama urbana, aunque después, por el mismo desenvolvimiento de la capital, varios han quedado ubicados en zonas centrales del extendido casco. Se buscan superficies libres en las que se pueden levantar barrios de nueva planta y en las

que el precio del suelo tenga la menor repercusión en el coste de la construcción. El alejamiento de los centros urbanos, la falta de equipamiento urbanístico, la aplicación en la práctica de la concepción del barrio dormitorio y la modestia de la edificación dará lugar a la formación de un habitat marginal integrando una extensión de *barrios sociales* desde sectores de la Ciudad Alta hasta Hoya de la Plata.

El primer grupo de viviendas sociales que se edificó en Las Palmas fue el de Ntra. Sra. del Carmen, en la Isleta, hacia 1941. Como ya indicamos, las primeras urbanizaciones de la Ciudad Alta fueron las promovidas por el Ayuntamiento y la *Barriada G. Franco* (Schammann). En treinta años se levantaron miles de viviendas integrando un infinito conjunto de bloques en los que vive un alto porcentaje de la población de Las Palmas.

## HABITAT Y ESTRUCTURA SOCIAL

En buena parte se ha hecho un planteamiento de vivienda de urgencia y destinada a clases modestas. La proyección de la estructura social en el habitat y en la concepción de la construcción es bien clara: una sociedad que encierra una desigualdad de clases —con notables diferencias de salarios e ingresos familiares, y diferencias culturales y sociales— determina una ciudad de sectores y barrios diferenciados. Por un lado, los de viviendas amplias y modernas, bien equipadas, o los de chalets y viviendas unifamiliares; y, por el otro, los de viviendas estrechas y carentes de estética en innumerables bloques masificados. El resultado es una situación que expresa con claridad la relación entre el *status* social y el medio urbano en el que se vive.

Como en otras partes, en la aparición del barrio periférico coincide una demanda familiar de un tipo de vivienda que resulta marginal con respecto a un mercado especulativo en el que no pueden entrar los sectores asalariados. Ante el crecimiento de la población y la ubicación de la mayoría de las inversiones y de los centros de trabajo en la capital, las familias que no poseían vivienda en propiedad y no gozaban de medios económicos para adquirir inmuebles o viviendas propias, o no podían pagar alquileres elevados, tienen que acudir —cuando no al chabolismo— al tipo de vivienda modesta que proporcionan los nuevos barrios. Las familias jóvenes procedentes de viviendas hacinadas, que compartían con sus padres y hermanos, las familias de inmigrantes originarias del campo, las que se escapan del



chabolismo suburbano o de los barrios subintegrados tradicionales (San Nicolás, San Lázaro, San Juan, etc.) y de otras zonas degradadas de la ciudad y las desahuciadas de sectores de la capital que sirven a la especulación del suelo y a un más beneficioso negocio en la construcción; todas estas familias de diversa procedencia urbana o rural que no pueden comprar la vivienda que ofrece el eligopolio de la propiedad urbana y de la construcción de lujo, se ven obligadas a ocupar una vivienda en las nuevas urbanizaciones y *barriadas sociales*. El coste inferior de estos pisos y su pago aplazado —incluso a plazos muy largos, como en las de construcción estatal— les permitirán solucionar el problema inmediato de su vivienda.

Así, al ocupar su nueva vivienda, miles y miles de familias resuelven un problema acuciante. Al comprar ese piso, al decidirse a vivir en los nuevos barrios, el cabeza de familia ha puesto su mirada, fundamentalmente, en el hecho de contar con una vivienda segura que le solucione definitivamente el problema. Los temas de equipamiento del contorno de su *habitat* se hallan situados en principio en un plano secundario, aunque luego alcanzarán importancia capital. De hecho, al adquirir un piso en uno de estos barrios, la familia obrera, modesta o asalariada entrará en un mecanismo que le empujará a la marginación y del que le será muy difícil escapar.

## IDENTIDAD Y DESARRAIGO EN EL BARRIO

La familia que ha llegado a un nuevo barrio procedente de otras zonas de la ciudad o desde el campo, en donde ocupaba posiblemente una casa terrera, ha pasado de un *habitat* humanizado que entrañaba un sistema tradicional de relaciones entre vecinos a otro deshumanizado en el que el hombre se siente *desarraigado*. El individuo sufre entonces un cambio emocional que puede llevarle a una situación de aislamiento o puede provocar su agresividad.

Cuando la familia procede de viviendas en las que se daba un gran hacinamiento, o del chabolismo; es decir, de condiciones muy inferiores de habitación, la nueva vivienda le proporciona una satisfacción inmediata. Sin embargo, al cabo de un tiempo de vivir en un barrio sin equipamiento y sin centros sociales, comenzará a plantearse los problemas que origina un entorno que no está preparado para ser vivido.

Mucha gente vivirá en estos barrios sin saber por qué causa.

Será como un fatalismo. Solamente sabrá que ocupa un tipo de vivienda y de *habitat* que no le satisface, porque no tiene medios económicos para adquirir otra de precio más elevado.

## EL MECANISMO DE LA EDIFICACION

En el mecanismo de la edificación de un nuevo barrio entran diferentes factores que, consciente o inconscientemente, se encaminan a la obtención de un mismo resultado. En primer lugar se realiza una *planificación* sin ideas, que tiene en cuenta primordialmente el máximo aprovechamiento del suelo y el objetivo de situar el mayor número de personas en el mínimo posible de espacio. El vecino, el hombre que va a habitar más tarde este barrio, no tiene posibilidad alguna de participar en la planificación. Sus deseos, sus aspiraciones naturales de llegar a habitar un entorno humano, no podrán ser expresados porque no hubo una elaboración democrática de la planificación. La construcción que se levantará será barata, para poder cubrir, en la gama más amplia, la demanda de viviendas. Sin embargo, la promoción o la venta de la vivienda social siempre produce beneficio al vendedor, a más corto o a más largo plazo. La iniciativa privada, en principio remisa a intervenir en este género de promociones se lanzó luego a la construcción de este tipo de viviendas. Y partiendo de ese principio de escasez y de necesidad de viviendas, el Estado ha dejado, de hecho, las puertas abiertas para que se construyan, por la empresa privada, barrios sin las más mínimas comodidades. La arquitectura racionalista, muy mal entendida, sirve perfectamente a los objetivos establecidos, cooperando en una traducción funcional de la masificación y dando lugar a las clásicas *colmenas*.

Al propio tiempo, la construcción de barrios periféricos tendrá un efecto de valoración del suelo en el extrarradio de la ciudad. Ante la persistencia de un régimen de propiedad privada del suelo, el nuevo barrio periférico provoca el aumento de la plusvalía de los terrenos colindantes, dando paso a la especulación. Esta vertiente del mecanismo parte, así, de la especulación de los terrenos, a la que se une la plusvalía o beneficios del promotor y constructor, con repercusiones en el precio final de la vivienda, que pasa a tomar la consideración de *mercancía*.

## CONSECUENCIAS: PROBLEMAS, PROBLEMAS, PROBLEMAS

Los factores socioeconómicos y de planificación y su traducción arquitectónica y urbanística producirán un tipo de barrio con un cúmulo de problemas originados por la estrechez y mala calidad de las viviendas; carente de equipamiento social, de centros culturales, de zonas verdes, de esparcimiento y deportivas; con deficiente urbanización, incluso con calles sin asfaltar en algunos casos; con poca accesibilidad, a veces, a los medios de transporte público; con falta de centros de enseñanza; y, en resumen, con la consecuencia de una marginación social y cultural de sus habitantes.

En el barrio, el hombre pierde, en buena parte, su identidad. Se siente, como decíamos, desarraigado. Y, en el orden psíquico, su situación favorece la neurosis y la agresividad. En sectores como éstos, de gran densidad de población e intensa masificación, la tensión puede aumentar innecesariamente con consecuencias que habrían de analizarse en un estudio de la sanidad psíquica en los barrios. En el orden social, los niños no tienen donde jugar; los jóvenes no tienen espacio en sus casas para sus actividades, ni centros en donde reunirse, viviendo en el clima de la calle, en unas circunstancias que propician la agudización del conflicto generacional; y los mayores y jubilados —los integrantes de la tercera edad— no tienen sitio, prácticamente, en ese barrio que no se ha concebido para vivir.

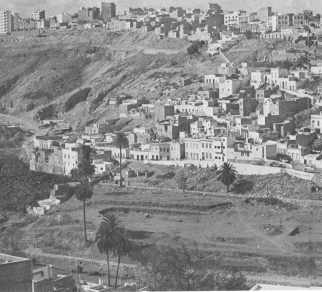
## EL BARRIO, EN LA SOCIEDAD DE CONSUMO

En contraste con la marginación de los barrios periféricos, éstos se encuentran insertados de lleno en la sociedad de consumo. Si por una parte, el consumo de los barrios (en viviendas, servicios, comercios de alimentación y otros) es de mala calidad y hasta puede incluir un precio, cuantitativo o proporcionalmente, más alto, la gente que vive en el barrio se ve insistentemente presionada al consumismo. La publicidad llega a todas las casas, fundamentalmente a través del televisor. Todas las familias se compran su coche para desplazarse desde su alejada vivienda hasta los centros de trabajo y de relación y también, a veces, con una intención de desclasarse; en este sentido, la tendencia a sobresalir y a superar al vecino se manifiesta en diversos aspectos: la cadena consumista fundamenta la distorsión de valores y la desviación en los auténticos objetivos individuales y sociales.





Aspecto parcial de Las Palmas hacia 1960. En primer plano el barrio de Arenales.



Bloques de viviendas en las Rotyas.



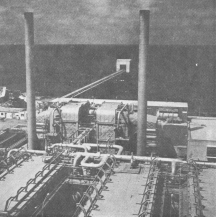


Antiguo barrio periférico; San Roque.  
(Foto: Juan Gregorio).

116

Nuevos barrios periféricos: Casablanca y Hoya de la Plata, al sur de la ciudad.





Planta potabilizadora de agua del mar, instalada al sur de la ciudad.

128



El vertedero de basuras del Barranco de la Huelva, clausurado en 1977.



XI

LA ECOLOGIA DE LA CIUDAD, METABOLISMO Y  
MEDIO AMBIENTE DE LAS PALMAS



Como todas las ciudades, Las Palmas de Gran Canaria —en cuanto personificación del conjunto de sus habitantes— consume diariamente muchas toneladas de alimentos, agua, combustible y muy diversos materiales; al propio tiempo, elimina también toneladas de aguas residuales, basuras, detritus y partículas originadas por la combustión. El metabolismo de una ciudad es el proceso constituido por el conjunto de operaciones de absorción y eliminación de las materias que habitualmente se utilizan en la vida diaria. «Las exigencias metabólicas de la ciudad —escribe Abel Wolman<sup>1</sup>— pueden ser definidas como la suma de todas las materias y productos que aquélla necesita para el sostén de sus moradores, tanto en sus hogares como en sus trabajos y en sus esparcimientos». «El ciclo metabólico —añade— no se considera cerrado hasta que los desechos y detritus que la vida cotidianamente va acumulando han sido recogidos y eliminados con un mínimun de molestia y riesgo».

Generalmente, en las ciudades modernas el abastecimiento y suministro de alimentos, combustible y energía eléctrica, tejidos y otros productos y materias— entre ellos los materiales de construcción— no ofrecen problema. En donde se han manifestado las dificultades es en el abastecimiento de agua y en la depuración de la misma una vez utilizada, así como en la eliminación de humos, gases y

---

<sup>1</sup> ABEL WOLMAN: «El metabolismo de las ciudades», en *Scientific American*, «La ciudad», Madrid, 1967, p. 199.

partículas contaminantes. Suministro de agua y contaminación son los problemas fundamentales en el metabolismo de la ciudad actual. También puede serlo la eliminación de basuras, cuando su recogida y tratamiento no se hallan debidamente organizadas.

En el marco de las características generales del funcionamiento de las ciudades, el metabolismo de Las Palmas posee circunstancias singulares, determinadas por diversos factores. Ante todo, se trata de una urbe emplazada en una pequeña isla carente de recursos naturales y cuya agricultura es de exportación. La población de la capital concentra cerca del sesenta por ciento de la existente en la Isla. La ciudad no tiene en aquélla la base territorial suficiente para gozar de adecuados suministros en, por ejemplo, la alimentación de sus habitantes. Tampoco grandes centros industriales proveedores. Si añadimos la nota fundamental de la escasez de agua, completaremos un cuadro inicial que nos permite hacernos idea de tales circunstancias, las cuales definen, en conjunto, una acentuada dependencia del exterior en sectores como el suministro de alimentos.

Por ejemplo, en 1975 se produjo en Las Palmas y en la isla una gran escasez de papas, tubérculo que a pesar de los cambios en los hábitos alimenticios y el ascenso en el nivel de vida, sigue siendo ingrediente de notable utilización en la comida diaria. De hecho la carencia de papas durante un período (acompañada de una fuerte subida de su precio) no supuso un problema grave. Sin embargo, ello pudo tomarse como un aviso de lo que puede ocurrir en una comunidad, en un núcleo urbano de regulares dimensiones, cuando fallan o trabajan bajo su nivel los mecanismos considerados normales de abastecimiento. En nuestro caso, el progresivo abandono de la horticultura—determinado por diversos factores— y el crecimiento de la población, han producido una parcial dependencia del exterior en alimentos de consumo diario. La dependencia en el abastecimiento puede ser un dato compartido con otras muchas ciudades, no sólo en alimentos, sino en combustibles y otros productos. Pero no deja de tener singular relieve en una capital isleña, como Las Palmas, cuya base territorial insular es muy reducida y de escasa riqueza.

#### ABSORCION: ALIMENTOS Y AGUA

La alimentación del ciudadano de una urbe moderna se sitúa en una cifra media de 1.800 Kgms./día. Que sepamos, en Las Palmas

de Gran Canaria no se ha realizado una estadística al respecto. En los cinco primeros meses de 1976 la mercancía entrada en los mercados municipales de la ciudad alcanzó el peso de 22.102.112 Kgms. Esta cantidad se desglosa de la forma siguiente: Verduras y hortalizas, 7.132.875 Kgms.; frutas, 12.836.210 Kgms.; corderos, cabras, cerdos y aves, 226.620 Kgms.; queso, 50.421 Kgms.; pescado, 1.480.397 Kgms., y carne vacuna 538.410 Kgms. De la cifra total se extrae una media de 147 mil kilos de consumo diario, lo que aporta un índice de 420 gramos por persona y día. Esto quiere decir que los mercados municipales aportan alrededor de una cuarta parte del consumo alimenticio de la población. El resto es, naturalmente, suministrado por los numerosos establecimientos del ramo de la alimentación.

Bien diferente es el tema del abastecimiento de agua. El consumo medio, directo o indirecto, por persona en una ciudad moderna de un millón de habitantes —de una ciudad de un país industrializado— es de unos 550 litros diarios. En nuestro caso particular, en el caso de Las Palmas, el consumo ha de ser obligadamente muy inferior. Precisamente, el suministro de agua potable es uno de sus mayores problemas en el presente y probablemente lo será también en el futuro.

## COSTES Y CONSUMO DE AGUA

Los problemas más graves en el abastecimiento de agua a Las Palmas comenzaron a plantearse en la década de los sesenta, cuando la población había alcanzado los doscientos cincuenta mil habitantes, al tiempo que una desarrollada infraestructura hotelera —correspondida con una gran afluencia turística—, el establecimiento de industrias en el término municipal y el gran tráfico portuario, impusieron importantes y crecientes exigencias en el consumo.

A principios de los años setenta comenzó a prestar servicios la planta potabilizadora de agua del mar, que cuando fue proyectada se la consideró como la instalación de este género más grande de entre las existentes en todo el mundo. En sus primeros tiempos la potabilizadora tuvo un funcionamiento deficiente y un bajo rendimiento en la producción. Mas tarde se subsanaron sus defectos y puede afirmarse que ha jugado y juega un papel de gran importancia en el abastecimiento a la capital. En tal sentido, podría decirse también que sin la planta potabilizadora la escasez de agua en la ciudad habría sido muy aguda y que la dependencia actual y futura de este tipo de instala-

ciones es tal que muchos habitantes de la capital habrían tenido que emigrar si no se hubiese contado con este gran adelanto tecnológico.

Desde el año 1974 el Servicio Municipal de Abastecimiento de Agua ha seguido un suministro alternativo, un día sí y un día no, que ha permitido el consiguiente ahorro, aunque sin excesivas incomodidades en la población si tenemos en cuenta el marco de escasez dentro del cual nos movemos. No obstante, el coste del agua se ha elevado en exceso en los últimos tiempos, como consecuencia especialmente del incremento de los precios del combustible, necesario para la extracción de agua en los pozos y para el funcionamiento de la potabilizadora, fuentes principales del suministro. En 1975 el servicio le costaba al Municipio alrededor de quinientos millones de pesetas anuales. Hoy se acerca a los mil millones. En la medida en que su financiación ha de hacerse mediante el pago de los consumidores, fueron aumentadas las tarifas mensuales del abastecimiento, conforme a escalas progresivas según el consumo; tal elevación ha tenido la consecuencia de que el precio del agua en la ciudad de Las Palmas resulta muy caro en relación con el existente en otras muchas capitales. Desde este punto de vista, la potabilizadora —que recarga en una gran proporción los costes totales— resulta antieconómica, si bien tal apreciación tiene que ser matizada por el hecho de que es absolutamente necesaria para el abastecimiento.

En datos concretos, el precio del metro cúbico para el año 1975 se había situado en 30,93 pesetas. El coste bruto del agua producida por la potabilizadora alcanzaba en 1976 las 52,55 pesetas. Y el precio de mercado del agua potabilizada —una vez compensado el coste bruto con los beneficios de la venta de su producción eléctrica— era de 47,63 pesetas.

Al respecto, hay que tener en cuenta que el coste bruto de producción de agua de la planta potabilizadora se elevó en el citado año a 286 millones de pesetas. De esta cifra habría que deducir 92 millones de pesetas, producto de la venta de 81 millones de kilowatios hora a UNELCO, compañía estatal suministradora de energía eléctrica al Archipiélago. Pero añadiendo los gastos anuales de amortización y las mermas, el coste total de la producción de agua desalinizada fue de 270 millones de pesetas. En cuanto que se trata de una planta dual, de producción de agua y energía eléctrica, los costes de potabilización se ven en parte compensados por los ingresos que proporciona la venta de electricidad. La compensación podría ser mayor si UNELCO adquiriese mayor cantidad de kilowatios.

Fue, como indicamos, en los años sesenta cuando el consumo de agua en Las Palmas comenzó a señalar cifras notables. En 1968 se llegó a los diez millones de metros cúbicos y en el año 1975 el volumen de agua distribuida por el Servicio de Abastecimiento alcanzó los 18 millones de metros cúbicos, pero —descontando las pérdidas en red— el consumo real (el volumen facturado) fue de 14.714.510 metros cúbicos. Estas cifras multiplican por nueve a las de hace veinte años. Del total de volumen facturado, el consumo de la ciudad propiamente dicha fue de 12.772.021 metros cúbicos; la industria establecida en el término municipal consumió 743.516 metros cúbicos, y el suministro a los barcos en el Puerto de la Luz se situó en 1.198.973 metros cúbicos.

A finales de 1975 la potabilizadora había suministrado a la ciudad 5.144.000 metros cúbicos, a lo largo del año. El resto de agua consumida en Las Palmas proviene en su mayor parte de pozos. Las aguas de los pozos cuya adquisición tiene contratada el Municipio y, en su caso, de los embalses se mezclan con la potabilizada antes de su distribución.

Si observamos la diferencia entre el volumen de agua distribuido y el volumen facturado podemos constatar que las pérdidas en red son cuantitativa y proporcionalmente importantes. Las causas que la producen se hallan en relación con el contenido alcalino del agua y la corrosión de tuberías en terrenos de difícil localización de las salidas. A finales de los años cincuenta se observó una disminución de las mermas, que hasta la fecha, y desde entonces, han venido oscilando entre un doce y un veinte por ciento. Una mejora que redujera el porcentaje de pérdidas sería beneficiosa, teniendo presente, desde luego, que en un sistema adecuado de distribución aquéllas no deben sobrepasar el diez o, a lo más, el doce por ciento del volumen distribuido.

El consumo por habitante y día en la ciudad es de 166 litros, incluyendo el suministro a la industria y al Puerto. El consumo propiamente dicho —es decir, el consumo doméstico y el de empresas— proporciona una media de 112 litros por persona y día, índice bastante moderado.

## ELIMINACION: AGUAS RESIDUALES Y BASURAS

El agua es también uno de los elementos fundamentales en el proceso metabólico de eliminación. Descontando la parte destinada al riego de jardines públicos y privados y otros aprovechamientos

irrecuperables, el remate del agua utilizada va a las alcantarillas y, en su caso, a los colectores de aguas residuales. Más de un ochenta por ciento del agua aprovechada en la ciudad sigue este proceso. Una parte de las aguas residuales de Las Palmas —aproximadamente dos millones y medio de metros cúbicos— son depuradas en una planta situada en Barranco Seco. La depuración evita el papel contaminante de las aguas residuales y, al propio tiempo, las recupera para los riegos agrícolas. Si tenemos presente que, cuando menos, un ochenta por ciento de las aguas aprovechadas son recuperables, el porcentaje de aguas residuales depuradas en Las Palmas es —a pesar del gran avance que ello ha supuesto en el saneamiento de la ciudad— todavía un tanto reducido. La cantidad no es mayor debido a la persistencia de muchos barrios y sectores urbanos marginales, que carecen del alcantarillado apropiado para la canalización hacia el colector de residuales.

## EL MEDIO AMBIENTE

Al considerar los factores ambientales de Las Palmas hay que partir de su medio natural, de su geografía, de su emplazamiento al nivel del mar. La primera observación que en este aspecto hacemos es la de su falta de zonas verdes y arbolado, hecho determinado en buena parte por su medio geográfico y por la escasez de agua en la isla, pero acompañado de las respectivas dimensiones administrativas y urbanísticas.

¿Cuántas plazas y calles arboladas tiene Las Palmas? No son muchas; la mayoría de las plazas son las que existían o, al menos, las proyectadas en la ciudad de antes de comenzar este siglo —a éstas sólo podemos sumarles, naturalmente, como nuevas, las de la Ciudad Alta—; el porcentaje de las calles arboladas es ridículo: a la antigua Plaza de San Bernardo casi sólo podríamos añadir la Avenida de Mesa y López, además del paseo que bordea el estadio López Socas y las hermosas palmeras que se alinean a lo largo del Paseo de Chil y que dan su prestancia al barrio de Ciudad Jardín y al pequeño sector de nacimiento del de Schamann. Pero, ¿cuántas podrían tener su arbolado y cuántas podrían haberse concebido con la generosidad suficiente para dar cobijo en sus aceras o en paseos centrales a una representación de la naturaleza? Sin duda, muchas más. La falta de una concepción más desahogada en el trazado de las calles, que, en general, han quedado como estrechas galerías que alternan con una interminable sucesión de manzanas edificadas, impide hoy un elemental ornato de aquéllas.



No es, pues, solamente la falta de agua el determinante principal de esta situación. En buena parte, la desidia urbanística tiene mucho que ver en todo esto. Aún así en la actualidad otras muchas vías de Las Palmas permitirían un determinado tipo de arbolado o de pequeños parterres con flores, mientras que algunos rincones piden también esa atención.

Hemos hablado hasta ahora del arbolado y de zonas verdes porque, evidentemente, el verdor constituye un elemento fundamental en el medio ambiente de una ciudad. Los árboles producen oxígeno—necesario para contrarrestar el clima viciado de la urbe— y los jardines y los espacios libres alimentan el ánimo del tantas veces angustiado habitante de la ciudad. Por eso una capital que carezca de ellos, carece también, en un elevado porcentaje, de un ambiente humano y acogedor. En Las Palmas, estas carencias, que son muchas, tienen esta notada consecuencia.

Pero, junto a las muestras de la naturaleza, existen otros aspectos encerrados en el concepto de lo que consideramos como medio ambiente urbano: por ejemplo, las perspectivas de una ciudad, perspectivas que nos proporcionen horizontes libres que nos permitan mirar más allá de la casa de enfrente y que levanten nuestro espíritu. Afortunadamente, Las Palmas tiene unos horizontes marinos incomparables.

A lo largo de la Avenida Marítima o desde el Paseo de la Playa de las Canteras se puede gozar de amplios y hermosos horizontes atlánticos, al igual que desde los suburbios de las colinas que rodean la urbe y desde la Ciudad Alta. Por su emplazamiento, Las Palmas está abierta a estos horizontes; a pesar de ello, este beneficio natural ha sido contradicho por muchas edificaciones que rompen la perspectivas y que aprisionan a varias zonas de la urbe. Por otro lado, la silueta de la pequeña península de la Isleta permanece aún bastante libre, aunque en los últimos años ya se encuentra afectada por el avance de las edificaciones. En su perspectiva y en su superficie, la Isleta es una reserva natural de la capital que en el futuro debería albergar solamente espacios verdes.

Precisamente, esta situación geográfica es la que libra a Las Palmas de un problema sufrido por el medio ambiente de otras ciudades. En esta capital hay calles con una circulación intensa y lenta que origina un cierto grado de contaminación del aire. También existieron los problemas de malos olores procedentes de las factorías de pescados situadas en la salida de la ciudad hacia el norte, en el barrio de Guanarteme, los cuales se dejaron notar, especialmente, en el estío.

Durante años los humos producidos por la combustión de basuras en el barranco de la Ballena, junto al recinto de la Feria del Atlántico, han constituido un factor contaminante para los barrios de la Ciudad Alta. Este último inconveniente ha desaparecido al clausurarse definitivamente dicho vertedero en 1977, mientras que las factorías mencionadas —cuyo índice de contaminación ha descendido— habrán de abandonar más tarde o más temprano el lugar que ocupan para ubicarse, posiblemente, en la urbanización industrial El Cebadal, al norte de los diques portuarios. En la actualidad se ha planteado un nuevo vertedero de basuras al sur del término municipal, en el barranco del Salto del Negro.

La contaminación generada por la circulación de vehículos sólo se da en calles de muy intenso tráfico; y, a escala particular, en los frecuentes casos de vehículos que no respetan las normas dictadas en esta materia. Pero, prácticamente, Las Palmas es una urbe que no tiene el problema de la contaminación. Ello se debe a los siguientes factores: 1) Emplazamiento geográfico, entre dos lenguas de mar. 2) Condiciones climatológicas: las brisas marinas barren la población, impidiendo el asentamiento de elementos contaminantes. 3) Ser una ciudad lineal, sin grandes centros congestionados, y, actualmente, una capital distribuida en dos planos con diferente altitud. 4) Carencia de grandes industrias en el núcleo urbano. Asimismo, hay que tener presente que Las Palmas no tiene las dimensiones de las grandes ciudades, sino que posee el tamaño que hoy se considera ideal para una urbe.

Si la contaminación atmosférica no es un problema grave de Las Palmas, en cambio se dan los típicos de la muy intensa circulación, los ruidos de motos y otros vehículos y los defectos de barrios o zonas de viviendas con excesiva densidad. Son problemas que afectan desfavorablemente al medio ambiente urbano y que deberían tener una atenta consideración con el objetivo de hacer más agradable la vida en una ciudad que hasta hace veinte años era una villa muy tranquila, pero que hoy no ha podido sustraerse a los defectos —la motorización, la prisa, la deshumanización— de tantas y tantas otras capitales del planeta.

XII

EL FENOMENO DE LA URBANIZACION EN  
GRAN CANARIA.  
LAS PALMAS, CIUDAD METROPOLITANA



En Gran Canaria el suelo es *escaso*. Casi tan escaso como el agua. En el exiguo perímetro insular vive una población numerosa que ofrece unas *densidades muy elevadas*: 422,4 habitantes por kilómetro cuadrado. Este índice corresponde a la población de hecho de la isla en 1975, dentro de la cual se computan los turistas residentes al verificarse el censo. Evidentemente, tal cómputo es el real puesto que los turistas ocupan espacio, vivienda y vías de circulación, consumen alimentos, etc., como cualquier otro habitante.

Hasta la fecha, la isla no ha tenido una ordenación territorial de conjunto. Pero es obvio que necesita urgentemente una organización del territorio que, cuando menos, entrañe una distribución espacial de las zonas destinadas a viviendas y residencia de la población, de las superficies propias de la agricultura, de los polígonos industriales y de las zonas de reserva natural y paisajística.

Correspondiendo a un fenómeno que es general en el planeta, desde hace decenios se ha venido produciendo en Canarias una inversión en la antigua preponderancia de la población rural hacia la urbana —concentrada fundamentalmente en las dos capitales— tendencia que se dibuja con claridad a partir de la mitad del siglo actual. En los últimos veinticinco años los índices de incremento de la población urbana han sido ostensiblemente superiores a los de la población de los pequeños núcleos o del diseminado rural. El proceso se aprecia de manera más acusada en Gran Canaria —la isla más habitada, la que tiene mayor densidad de población y también la que alberga a la ciudad más grande de Canarias—, hasta el punto de que desde los años sesenta el número

de habitantes de la capital es más elevado que el del resto de la isla.

En 1940 la población de la ciudad de Las Palmas suponía el 42,7 por ciento de la del total de Gran Canaria. En los veinticinco años siguientes (1941 - 1966) la capital duplicó sus habitantes, mientras que la del resto de la isla aumentó solamente en un 45,5 por ciento. La disparidad evolutiva originó un protagonismo de la población urbana en el conjunto insular. Justamente, ya en ese año 1966 más de la mitad de los habitantes de Gran Canaria (exactamente, el 51,2 por ciento) vivía en Las Palmas.

En el último cuarto de siglo la tendencia es más acentuada. A pesar de que la población del resto de la isla no ha dejado de crecer (a fines de 1975 la población de hecho de Las Palmas era de 348.776 habitantes y la del resto de Gran Canaria, de 284.924; las poblaciones de derecho, 327.436 y 246.131 respectivamente), la macrocefalia de una capital de cierta dimensión en una isla de escasa superficie es muy visible y en la actualidad en la capital se concentran alrededor de un 55 por ciento de los habitantes de Gran Canaria.

No es preciso conocer el dato de que Gran Canaria tiene una población de hecho superior a los seiscientos treinta mil habitantes para deducir que se trata de una isla superpoblada. Basta con hacer un breve recorrido por varias zonas insulares para comprender la elevada densidad de población y de urbanización dentro de esta exigua superficie de 1.500 kilómetros cuadrados. Si el criterio comparativo va más allá de la superficie y profundiza en parámetros que respondan a las disponibilidades de agua o a la proporción del número de habitantes por hectárea de tierra cultivable —punto de vista este último que conserva su validez en una región sin industrializar como la nuestra— la población relativa de hecho habría de multiplicarse por un índice que nos aportaría con mayor exactitud las intensidades a las que llega nuestra superpoblación.

No obstante, dadas las condiciones y características del asentamiento de la población y de la distribución de los núcleos urbanos y del diseminado rural, muchas comarcas de Gran Canaria no ofrecen la imagen de una densidad de población tan grande como la que en conjunto tiene la isla. En tal sentido ha resultado beneficioso que más de la mitad de los habitantes tengan su residencia en la capital, fenómeno que ha evitado una más intensa urbanización en el resto de la isla.

Por otro lado, los más recientes movimientos de población han tenido repercusiones favorables en orden a la estabilización de densidades en zonas con mayor valor paisajístico. En general, las medianías

se han ido despoblando de trabajadores agrícolas, que se han ido situando en la capital o en la costa sudeste. Si hasta hace años la zona más habitada de la isla era la franja norte, este protagonismo demográfico se ha desplazado, como bien se sabe, hacia el este insular, en donde se emplaza el aeropuerto de Gran Canaria. El incentivo de la agricultura como base de asentamiento ha sido sustituido por otros bien diferentes: el turismo, la construcción, la industria; y dentro del propio terreno agrícola, los cultivos exportadores del tomate. La línea comprendida entre la capital y el sur turístico ha ganado una numerosa población en un corto período de quince años.

Afortunadamente, el este de la isla es la zona más árida y la que carece de valores paisajísticos en Gran Canaria, por lo que su reciente urbanización no ha supuesto grandes contradicciones con el medio natural. Realmente toda esa línea de la carretera del Sur que es hoy el eje de una larga urbanización lineal, no ofrecía con anterioridad la belleza natural que entraña el resto de la isla.

Pero si allí no se ha perdido mucho en lo paisajístico, el resultado de toda esta migración que se ha ubicado en Vecindario o en los anárquicos caseríos de la Pardilla, Mar Pequeña, etc., no ha podido ser más desastroso: construcciones clandestinas, centenares y centenares de casas sin encalar, anarquía total en la construcción, ausencia de la más mínima estética, caseríos sin equipamiento alguno, y un largo etc., que han generado el panorama más horrible que podamos contemplar. Junto a toda esta desordenada y carente de gusto iniciativa particular, la más absoluta inacción pública ha permitido que una buena parte del este de Gran Canaria constituya un problema sin apenas posibilidades ya de solución en la ordenación urbanística de la isla.

La población que durante siglos, había vivido de la agricultura comenzó a emigrar a la capital desde hace bastante tiempo. Pero el ritmo migratorio se aceleró en el último período histórico, a consecuencia de diversas causas como el crecimiento vegetativo de la propia población rural, la ausencia de equipamiento (vivienda, centros educativos, sanitarios, comerciales y recreativos) en el campo que, en contrapartida, existen en la ciudad, y los alicientes de un mayor salario que ésta ofrece al campesino en los sectores de la construcción y otros, y a su familia (trabajos en comercios, oficinas).

Este fenómeno, como decíamos, ha evitado que el diseminado rural tenga en la actualidad una mayor densidad. No obstante, la misma población del interior ha seguido aumentando y ha tenido que ir incrementando la urbanización en sus lugares de asentamiento. En

realidad, muchos de los cascos urbanos de los municipios del interior no han sufrido modificaciones sustanciales, ni han ganado grandes extensiones a sus afueras. Aun teniendo en cuenta, que varios núcleos municipales han elevado su densidad urbana y han extendido su perímetro (el caso más relevante sería Telde, aunque éste lo adscribimos al fenómeno propio del este de Gran Canaria y por lo tanto lo dejamos al margen de este enjuiciamiento que se refiere propiamente a las medianías y norte), donde se manifiesta más agudamente el problema de la ordenación de las edificaciones y de la conservación del paisaje es en el diseminado rural. Buena parte de las medianías se han visto sembradas de nuevas y numerosas construcciones en los veinte últimos años. Buen ejemplo de ello es todo el cauce del Guinguada hasta más allá de Santa Brígida, como la zona Tafira - Los Hoyos o todo el diseminado de Arucas, Firgas, Moya, Valleseco.

El nuevo diseminado rural se ha ido desarrollando, igualmente, con una anarquía absoluta. Al mismo tiempo, la pintoresca casa rural canaria ha sido reemplazada por auténticos *cajones* que desarmonizan con el medio y que han hecho olvidar la estampa de un paisaje humanizado y alegre, que fue característica de nuestros campos hasta hace treinta años. Por fortuna, aún quedan pequeños caseríos —Fataga, Artenara, por ejemplo— y algunos diseminados en los que el buen gusto y la diligencia de los vecinos se siguen dejando notar y, por suerte también, hay grandes zonas del sistema montañoso y casi todo el oeste de la isla que han quedado al margen del asentamiento de la población y que conservan mucho de su fuerza originaria, de sus encantos y de sus atractivos paisajísticos.

Paralelamente al diseminado rural se plantea el desarrollo creciente del segundo hogar, es decir, de la casa de campo o de vacaciones del hombre de la ciudad. Desde antiguo, los terratenientes que residían en la capital y las familias urbanas acomodadas tenían sus casas rurales en la Vega de Santa Brígida, en el Monte, en Teror y en otras zonas de paisaje agradable. Posteriormente, las clases acomodadas tuvieron sus casas de verano en los barrios residenciales de Tafira y El Monte. La moda del turismo, la moda del apartamento en el Sur, cortó esta corriente, pero en los últimos años se ha vuelto a manifestar el deseo de tener un chalet en el campo y hay lugares que se encuentran casi completamente cubiertos de edificaciones de reciente construcción.

La densificación del diseminado rural y del doble hogar en extensas superficies del campo isleño se ha desarrollado de una forma









*Vista aérea de la Ciudad Alta y sus terrenos de probable expansión: ¿cómo los ocupará la capital, replicando o corrigiendo errores? (Fotos del autor).*





Vista aérea de las zonas de próxima expansión.



Panorámica parcial de Las Palmas en 1978.  
(Foto del autor).





El Puerto de la Luz y su urbanización en 1978.  
(Foto del autor).



enteramente desordenada, que tiene nefastas consecuencias para la agricultura y para la conservación del paisaje. De este modo, la creciente urbanización —ya sea a través de la expansión de los núcleos o cascos urbanos o del incremento de densidad de los diseminados— ha venido imponiendo mutilaciones permanentes al campo. En una isla como Gran Canaria, de limitadas posibilidades agrícolas, resulta catastrófico que un desarrollo anárquico e irracional de la urbanización esté restando continuamente terrenos cultivados o cultivables al campo. La única y urgente solución a este problema solamente puede partir de la aplicación de un adecuado plan de protección de zonas a escala insular, un plan que, lamentablemente, se ha venido retrasando en exceso.

En este terreno de la urbanización en el medio rural hay dos factores de interés a tener en cuenta; en primer lugar, la migración campesina a la ciudad o al sudeste no implica una inmediata desconcentración en la edificación, en la medida en que la casa de la familia emigrada permanece en su lugar de origen (el campesino que ha pasado a la aparcería o a la construcción conserva muchas veces la antigua vivienda en el campo, a la que vuelve en alguna época del año); en segundo lugar, el incremento del nivel de vida y de la cuantía del ahorro permite a nuevas familias tener un segundo hogar en el campo. Así, la nueva construcción en dicho medio se va añadiendo a la antigua, lo que, desde este ángulo, también produce una creciente y continua densificación.

¿Qué medidas concretas de zonificación cabe aplicar en el campo? A la vista de la degradación a la que hemos llegado, las soluciones son complejas, pero hay todavía posibilidades de cortar los permanentes perjuicios que viene sufriendo la isla en sus campos y en su paisaje. En países en los que muchas personas cuentan con un segundo hogar en el campo y en las pequeñas villas, se ha implantado una zonificación, que determina en qué terrenos de cada comarca se permite la edificación, de acuerdo con un principio fundamental: la construcción de viviendas en el campo solamente puede hacerse en estas zonas delimitadas para tal función y no se permite construir en las zonas agrícolas o de interés paisajístico. Con este sistema se consigue que, por ejemplo, trescientas o cuatrocientas viviendas formen un pequeño núcleo urbanizado; con ello se evita, al mismo tiempo, la degradación de una superficie mucho mayor, como consecuencia del diseminado del mismo número de casas.

Entramos, así, en la idea de las zonas de protección, que me pare-

ce de elemental aplicación en nuestras islas. Primariamente, es preciso establecer zonas de reserva natural y paisajística, destinadas a la conservación de superficies y parajes de singular belleza, que en la isla son muchos, además de esos tan mencionados como Tamadaba, Bandama o Las Dunas; y zonas de protección agrícola de los cultivos que se esparcen por todo el conjunto insular. Lamentablemente, las previsiones legales en la materia no son las que propician este tipo de acción. Sobre este punto volveré al analizar las normas existentes al respecto.

El turismo ha tenido marcada y profunda influencia en el trasvase del asentamiento poblacional y en la ubicación de la construcción en la isla de Gran Canaria. Los dos focos de Las Palmas y el sur de la isla han atraído buena parte de la edificación que se ha levantado en Gran Canaria en los últimos quince años. Al concentrarse la edificación turística en la capital y el litoral, salta a la vista que, en general, el paisaje y las zonas agrícolas se han librado de una más intensa degradación. Igualmente, como ya habíamos indicado, el apartamento o el bungalow en el sur ha jugado aquí el papel de doble hogar, lo cual ha coadyuvado a una menor densificación de la que en otro caso habría existido del diseminado residencial en zonas rurales.

Sin embargo, la edificación turística ha planteado serios problemas en sí misma, tanto en la capital como en las urbanizaciones del sur. En Las Palmas, los problemas son bien conocidos, sin olvidar que la zona turística de Las Canteras ha aportado un equipamiento y una dignidad que han sido positivos, contemplando el nivel no sólo hotelero sino recreativo y de esparcimiento —discotecas, salas de fiesta, restaurants, etc.— que tenía esta ciudad hasta entonces. Del mismo modo, son bien sabidos los problemas que se sitúan en las urbanizaciones turísticas desde la Playa del Aguila hasta Maspalomas. La urbanización, concretamente, desarrollada en la Playa del Inglés aparenta ser un estricto conjunto residencial con pocas zonas verdes públicas y escaso equipamiento colectivo. Pero, además, en el sur de la isla se ha producido una contradicción directa con el medio natural en la zona de Maspalomas: el hermoso oasis de palmeras de este nombre ha desaparecido casi enteramente, sustituido por las construcciones allí levantadas.

No vamos a insistir aquí en la necesidad de protección del monte y zonas de vegetación —Los Tilos, Tamadaba, Pajonales, Ayagaures y otros— que perviven en la isla como residuo de lo que fue un gran bosque cuya exterminación comenzó inmediatamente después de con-

cluida la conquista. Este es un tema sangrante, que aquí sólo situamos dentro del concepto de las zonas de protección antes recogido.

Como contrapartida, es justo destacar la política de repoblación forestal que viene llevando a cabo desde hace años, que hoy nos presenta visibles frutos: basta dar un paseo por la carretera que conduce de Valleseco a Artenara o por la nueva carretera de los Llanos de la Pez para obtener unas agradables conclusiones de lo conseguido con esta acción, que se debe continuar hasta aprovechar el máximo de las posibilidades existentes, si bien utilizando siempre las especies canarias.

Creemos que es interesante insistir en la *macrocefalia* de Las Palmas que determina un desequilibrio en las coordenadas funcionales y de asentamiento en el conjunto de Gran Canaria. La preponderancia cada vez más grande sobre el resto de la isla sólo ha sido contradicha por el desarrollo del foco turístico del sur de Gran Canaria, que operando en el sector servicios, ha sido el único factor de desconcentración aparecido hasta la fecha. Salvando esta excepción, la capital irradia una influencia general sobre la superficie de Gran Canaria y de hecho ha creado un polígono Las Palmas - Telde - Santa Brígida - Arucas enteramente dominado por la primera.

Este es un hecho que debe de ser tenido en cuenta primariamente en todo proyecto de ordenación. Por ejemplo, desde el punto de vista de los servicios (sanidad, enseñanza superior, cultura y espectáculos, suministros alimenticios y manufacturados, etc.) entre Las Palmas y el resto de la isla se da la relación *centro urbano* —*suburbios* o *centro urbano*— *ciudad satélite*. En este sentido, la capital opera como núcleo urbano central de toda Gran Canaria. Y, en lo que toca a este nivel, la ordenación insular habría de concebirse como la de una *zona metropolitana* con su cabeza en Las Palmas.

Al respecto hay que tener presente que Las Palmas de Gran Canaria es una ciudad que se halla situada actualmente en la cifra de habitantes que se considera óptima en una ciudad moderna de tipo medio. Sin embargo, dentro de varios años su aguja demográfica habrá pasado de esa zona de tranquilidad. En el presente las posibilidades legales del planeamiento no permiten la corrección de esta tendencia, ni la directa limitación de los factores del crecimiento indefinido. Ello deja libre el juego de la especulación que, aprovechando otros elementos de la economía de mercado, impone su ley con las consecuencias que todos conocemos y que todo podemos contemplar. Ni en la capital, ni en el medio rural la ordenación —o, propiamente,

la desordenación— debió quedar nunca en manos de los propietarios del suelo y los propietarios de la edificación.

A la vista de las cuestiones planteadas, la ordenación insular constituye una necesidad de urgente aplicación en aras de intentar resolver un problema gravísimo de Gran Canaria: la *administración racional* del espacio territorial.

La ordenación, que, repetimos, es urgentísima, llegará ya muy tarde, cuando se han producido perjuicios irreversibles generados por la especulación, causados por el egoísmo, la ignorancia y la irresponsabilidad de muchos particulares y por la nefasta colaboración o inacción de los organismos.

Hace veinte años, la Ley del Suelo (artículo 8) había previsto la redacción de planes provinciales de urbanismo, cuyo contenido habría de comprender, entre otras exigencias, «*normas urbanísticas para la defensa de las comunicaciones, de la naturaleza, del paisaje, del medio rural, y del patrimonio artístico de las poblaciones, así como para la edificación en todos los terrenos respectò de los cuales no hubiere planeamiento adecuado*». Nos permite este párrafo comprobar la inmensa trascendencia que habría tenido la puesta en práctica de un plan de ordenación insular en nuestra isla, en donde no existía plan parcial o municipal alguno en las comarcas del interior.

Además, según el mismo artículo, el plan habría de establecer una «*ordenación de la estructura urbanística de la provincia*»; es decir, algo que tanto se ha echado de menos por múltiples y variados motivos.

Hace más de siete años, el Cabildo Insular de Gran Canaria inició un expediente para un proyecto de ordenación de la isla. El proyecto fue confeccionado y concluido unos tres años después, según parece. Pero, con posterioridad, una comisión integrada por representantes de dicha Corporación y del Colegio de Arquitectos consideró que, por diversos motivos, no era conveniente la aprobación del plan. En la actualidad, la vigente Ley del Suelo contempla la elaboración de planes directores de coordinación territorial. Sobre esta fundamentación jurídica puede acometerse la ordenación territorial de la isla, teniendo presente la propia realidad socioeconómica, así como el nivel regional y el hecho metropolitano impuesto por el importante desarrollo de la capital.

La isla y su capital exigen una ordenación que no puede dejar al margen los siguientes fundamentos, imprescindibles en toda acción de este género:

a) Un planteamiento *democrático*, que precisa, en su base, contar con el control del suelo por el Estado, la Región o entes públicos que no representen los intereses de los propietarios del suelo. En el cambio democrático, esta perspectiva favorecería una auténtica ordenación insular.

b) Un planteamiento *autónomo* dotado de una carta urbanística concebida conforme a las peculiaridades de este territorio. Esta carta autónoma habría de entrañar un Órgano de Planificación Insular, con amplias facultades para la ordenación.

c) Asunción de la realidad *metropolitana* de Las Palmas de Gran Canaria, como zona urbana preponderante e influyente en todo el conjunto insular.



CAPITULO FINAL:

LA COMPRESION DE LA CIUDAD.  
PARA UNA INTERPRETACION DE LAS PALMAS





La ciudad es la forma que desarrolla el hombre de nuestras civilizaciones en la ocupación del territorio. La ciudad es un complejo sistema dinámico en el cual las formas espaciales y los procesos sociales se encuentran en continua y permanente interacción<sup>1</sup>. La ciudad es la yuxtaposición de una estructura social —grupos de edades, de sexos, clases económicas, categorías socioprofesionales, dirigentes y dirigidos— sobre una estructura morfológica —barrios, calles, plazas, monumentos<sup>2</sup>—. La ciudad es, en fin, un conjunto de símbolos, un mensaje icónico, que se nos ofrece a nuestra diaria observación. ¿Es inteligible la ciudad que ha sido objeto de este trabajo? ¿Viven sus ciudadanos en armonía con el medio ambiente urbano? ¿Podemos interpretar a la ciudad de Las Palmas hoy?

No es común para todos y cada uno de los ciudadanos tener conciencia de estos planteamientos. Pero sí les resulta irreprimible muchas veces una reacción —consciente o inconsciente— provocada por la dificultad o imposibilidad de aprehensión del medio. Uno de los elementos indispensables para que una ciudad sea gratamente habitable es la comprensión de su lenguaje urbano y de su sistema de símbolos. Es necesario poder relacionar, unas con otras, de un modo armónico, las diferentes partes de la ciudad y todas ellas con nosotros mismos. Interpretar la ciudad, situando sus partes en el espacio y en el

---

<sup>1</sup> DAVID HARVEY: «*Urbanismo y desigualdad social*»; Madrid, 1977, p. 41.

<sup>2</sup> HENRI LEFEBVRE: «*La revolución urbana*»; Madrid, 1972, p. 122.

tiempo. Conocer sus condicionamientos naturales, humanos, sociales y técnicos. Saber sus funciones y actividades.

Simultáneamente, la ciudad debe de hacerse inteligible. Aún en nuestros tiempos, el ser humano conserva una fina sensibilidad para entender y compenetrarse con el paisaje natural. Pero no le ocurre lo mismo con el paisaje urbano. Este no debe ser un jeroglífico incomprendible y agobiante, sino un significativo humanizado de la actividad del hombre en comunidad. En el presente los planificadores han de conceder la máxima importancia a la creación de un medio ambiente urbano racional, humano y agradable —convengamos que lo que esto quiere decir es entendido tanto por el técnico como por el más modesto vecino—, evitando la imagen de la ciudad como una serie monótona y anodina de edificaciones. Una de las causas de la angustia que se experimenta en muchas ciudades radica, entre otros factores, en la imposibilidad de comprender su lenguaje, su expresión urbana.

Por lo que se refiere a esta ciudad, ¿es algo más que una simple alineación de casas y edificios?, ¿es en algún grado inteligible su paisaje urbano? En principio, parece que Las Palmas no es una ciudad de fácil comprensión. Esta impresión la he podido observar, por lo menos, en muchos visitantes. Sin embargo, permite esta urbe una serie de interpretaciones que ayudan a su entendimiento. Creo que hay varios puntos básicos para esta interpretación.

A vuela pluma, podríamos comenzar señalando la ancestral relación de Las Palmas con el mar —Atlántico Mar, cinco siglos de encarnación urbana—; por mar vinieron los padres primeros de esta ciudad y fue su cercanía al seguro puerto natural de las Isletas, como también al afluente Guiniguada, lo que decidió, y dio permanencia, a su emplazamiento. Téngase para ello en cuenta que las ciudades del interior de las Islas que en principio cobraron cierta importancia hubieron de ceder, con el tiempo, su rango a sus respectivos puertos de mar. El ejemplo más característico es el de La Laguna, ciudad con adquirida madurez y estabilidad, superada y suplantada en el siglo XVIII por el que había sido su puerto, Santa Cruz.

Ciertamente, cabe primero interpretar a Las Palmas como la expresión de una taumaturgia marina. El océano era la única vía de comunicación con el resto del mundo, la única vía para lo que la ciudad recibía y para lo que aportaba. Y en los tiempos modernos, el Puerto de la Luz ha sido catalizador de esa permanente simbiosis de la ciudad con el mar, jugando un papel fundamental en la expansión de Las Palmas.

Frente a esa realidad inherente a la existencia misma de Las Palmas, su casco histórico permaneció, paradójicamente, de espaldas al océano, fuera de la perspectiva marina que aquella relación podría reclamar. ¿Por qué? Aquí brota un interrogante que exige ser respondido para comprender a la ciudad antigua. Un aspecto con una señalada característica de la vieja villa de Las Palmas: su histórico ensimismamiento. La España que vino a Canarias era la del Renacimiento, la abierta a Europa y a las nuevas corrientes del pensar. En este contexto, la urbe creció dinámicamente más allá de la rapiña de los conquistadores y de la ávida apetencia de los primeros colonos, y fue pronto villa mercantil y vigorosa, auspiciada por el espíritu burgués de genoveses, florentinos y flamencos. El Renacimiento dejaría sus huellas en la más antigua Ciudad Real de Las Palmas y su protagonista arquitectónico sería el edificio consistorial levantado por el gobernador Zurbarán. El Renacimiento erasmista estuvo tardíamente representado por el benedictino Alonso de Virués, nombrado obispo de Canarias por el emperador Carlos V después de haber sido condenado —el obispo— por el muy activo Tribunal de la Inquisición. En la segunda mitad del siglo el renacentismo literario tuvo su gran expresión en el inmortal poeta Cairasco.

El burgo mercantil se ha expandido a ambos lados del padre Guinguada. Es, como hemos visto en su momento, la ciudad de los comerciantes, de los escribanos, de la caña de azúcar, de los esclavos, la ciudad que se hace pública en la Plaza Mayor de Santa Ana. Pero es también la ciudad levítica, la villa de los conventos, iglesias y ermitas numerosas, la ciudad de la Real Audiencia y de la Inquisición. La villa en la que se asientan judíos y moriscos, en la que acecha el oscurantismo del Santo Oficio. Como la propia España de Carlos V a fines del primer tercio del siglo —momentos cruciales en la historia del país que romperá con las nuevas tendencias del pensamiento y quedará, por decirlo en una palabra, bajo el control absoluto de la Inquisición, tribunal de superstición y de represión de clases—, la ciudad se encerrará después en sí misma. En la Península habrá sido abortado lo mejor del pensamiento humanista español; una de las víctimas incruentas sería, como hemos dicho, el propio predicador del Emperador, el citado Virués. La catástrofe tendría sus parangones históricos tres y cuatro siglos después, respectivamente, en fechas aritméticamente cercanas a la primera. Es el drama, tres veces repetido, de todo un país. El «tibetanismo» dejará su sello en la primera ciudad política y religiosa de Canarias. Pero, además, el aislamiento que im-

ponían al Archipiélago el protagonismo bélico y colonial de España, la decadencia del cultivo de la caña de azúcar, el trasvase de hombres y recursos a América —con la natural marginación de las Canarias— y las crisis económicas sucesivas (factores siempre acompañados por esa infinita e insalvable frontera que es el Sahara), inocularán a la ciudad un letargo de centenares de años. En esta ciudad del aislamiento domina durante siglos la sombra de la Inquisición, que impide la entrada de cualquier corriente de pensamiento.

A la hora de despertar la ciudad se ha hecho pintoresca, provinciana. Comienza a romper el letargo la ilustrada última fase del XVIII, cuando se crea en Las Palmas la Real Sociedad Económica de Amigos del País, de las primeras que se fundaron en todo el ámbito nacional. En la etapa siguiente se implantará el cultivo de la cochinilla que, al tiempo que levantó la economía, cubrió de tuneras las huertas y cercados que rodeaban a la villa, acentuando lo pintoresco de su estampa decimonónica. El ensimismamiento se va difuminando lentamente en la segunda mitad del XIX. En 1852 se concedió al Archipiélago la Ley de Puertos Francos y treinta años después se construyó el Puerto de la Luz. Desde su tradicional aislamiento Las Palmas pasó a ser una ciudad abierta. Estos dos puntales, en la época del desarrollo técnico y la expansión económica europeos, lanzaron a esta capital al desarrollo. La posición marítima y la apertura mercantil en conexión con la base física —el istmo coralino, entre el mar y las mesetas del poniente— nos explican otro de sus elementos llamativos: su configuración alargada. La capital se fue extendiendo entre los dos núcleos de fines del siglo pasado: el ensimismado de Vegueta - Triana y el abierto del Puerto de la Luz. Es la ciudad renacida en el siglo pasado y empujada al porvenir en el marco de las franquicias la que, en su impulso, nos ha llegado hasta hoy.

Desde la mitad del XIX se habían dado los primeros pasos de la expansión urbana, con una urbanización muy simple a base de casas terreras que apenas sobrepasa linealmente la Plaza de la Feria. Esta fase coincide parcialmente con la mencionada de la economía exportadora de la grana o cochinilla.

Desde 1890 hasta la primera guerra mundial se da ese desenvolvimiento propiciado por la construcción del Puerto y el gran tráfico marítimo, con las inversiones inglesas y su consiguiente control económico, la apertura de un proceso de modernización (introducción de la tecnología), el desarrollo comercial y turístico. Fase ésta que coincide con el ciclo de expansión del capitalismo desde 1890 hasta 1914

(período del imperialismo). En la ciudad se da la primera manifestación importante del movimiento obrero: la prolongada huelga de los obreros portuarios frente a las compañías inglesas. Se elaboran los planos de Arroyo y barriada Carló y los proyectos de Avenida Marítima. Se urbaniza el Puerto de la Luz de acuerdo con el Plan de Ensanche.

De 1918 a 1960 se cubre una fase supeditada a las alternativas del período de entreguerras, guerra civil española, segunda guerra mundial y respectivas posguerras. Prosigue el crecimiento demográfico, con el Puerto como pilar económico de la ciudad. En el último período se desarrollan los barrios de la Ciudad Alta.

A partir de 1960 comienza la fase de gran expansión contemporánea. Coincide con un nuevo ciclo de expansión capitalista que alcanza hasta 1973. Aumento en los niveles generales de vida. Gran afluencia turística. Florecimiento comercial. Motorización masiva. Se construye el gran complejo turístico de las Canteras y se ejecuta la Avenida Marítima. Crecimiento vertical. Plan General de Ordenación Urbana. Intenso crecimiento de población.

Como puede observarse, las fases más marcadas del desenvolvimiento urbano coinciden con el desarrollo de los intercambios con el exterior. En la comprendida entre 1890 y 1914, el Puerto de la Luz atrae las inversiones inglesas en establecimientos e industrias portuarias, agricultura de exportación, turismo, sector bancario.

En la fase de expansión contemporánea —sostenida cierta agricultura de exportación y conservando el Puerto su papel— el turismo es el motor que dinamiza un intenso proceso de crecimiento y transformación, dentro de un contexto de prosperidad económica en Europa y de expansión del capitalismo. Los atractivos climáticos y turísticos de la isla y de la capital generan la afluencia turística, promovida desde el exterior —agencias y «charters» nórdicos—, con participación de capital europeo, especialmente alemán y escandinavo.

Estos esquemas se ven intensificados por un fuerte crecimiento demográfico que en el período de la expansión contemporánea alcanza cotas muy altas sustentadas en el crecimiento vegetativo, inmigración insular interna e interinsular e inmigración de otras procedencias, fundamentalmente peninsular.

En los dos momentos importantes del desarrollo se puede hablar de una señalada dependencia de la capital, y de la isla de Gran Canaria, del exterior. En una aparecía muy claro el dominio del capital inglés.

En la contemporánea —en el rígido marco de la concluida dictadura, caracterizada, entre otros aspectos, por un centralismo absoluto— se manifiesta, igualmente, una dependencia del capital europeo y, cada vez mayor, del capital peninsular (este último se ha ido haciendo con el control mercantil, a través incluso del establecimiento de grandes almacenes). No obstante, a pesar de las relaciones de intercambio desigual —y contando con lo muy bien sabido de que el capital no acude a donde lo llaman sino a donde le interesa—, hay una correlación entre las etapas más relevantes del crecimiento urbano moderno de Las Palmas y la concentración de inversiones —y de consumo— procedentes del exterior, movidas en un determinado momento por la incomparable posición del Puerto de la Luz en el Atlántico y en el otro y más reciente por los alicientes turísticos de isla y capital, con todo el movimiento mercantil y financiero que la concentración turística arrastra. Como indicamos antes, este período coincide con la última etapa de prosperidad en Europa y con el notable desarrollo y aumento del nivel de vida en España. El reflujó del crecimiento europeo se manifiesta en Canarias, con claras incidencias en el desenvolvimiento de la ciudad de Las Palmas (masiva construcción de edificios para viviendas, oficinas, hoteles, desarrollo del parque de vehículos, etc.).

A lo largo de cinco siglos de desenvolvimiento urbano, el tipo de edificación, el trazado, la distribución de la ciudad de Las Palmas nos lleva a otra coordenada que está en la misma raíz de toda la interpretación de la ciudad y del lenguaje urbanístico que ésta nos ofrece. Nos referimos a los condicionamientos económicos, sociales y políticos que ha tenido Las Palmas a través de su historia. Desde el género de construcción antiguo hasta el actual —salvando las diferencias implícitas en la técnica—, desde el primer trazado urbano hasta la ubicación de clases sociales en los diferentes sectores de la ciudad, todo el conjunto urbano se halla teñido por tales condicionantes. Cada época de la ciudad ha modelado su medio ambiente reflejando las normas sociales predominantes. A través del prisma que nos depara una interpretación socioeconómica hay mucho que observar en el paisaje urbano de Las Palmas, siguiendo especialmente el crecimiento de los últimos cien años y aún retrotrayéndonos a los siglos anteriores. Están ahí, si no, esos barrios de las laderas, en los que espontáneamente se fue ubicando el peculiar proletariado de Las Palmas. Difícil resulta todavía conjugar los barrios populares y los bloques de viviendas modestas con los sectores residenciales y turísticos. Las diferencias económicas y sociales tienen clara expresión en el paisaje urbano. Y, naturalmente, las dos corrientes inmigratorias —la campesina y la tu-

rística— han tenido distinta traducción en tal panorama.

Otro dato fundamental para la interpretación es el que nos proporciona la relación ciudad - isla, considerada ésta como sustrato territorial y económico de la primera. En este aspecto, Las Palmas podría semejarse a un gran cultivo hidropónico que hunde sus raíces en un exiguo espacio territorial y en una economía con palpables desequilibrios. La evidente macrocefalia demográfica, urbanística y socioeconómica de Las Palmas con respecto a Gran Canaria determina una relación metropolitana entre la cabeza urbana y el resto del territorio insular.

En la atalaya del quinto centenario de la fundación de Las Palmas de Gran Canaria queda para el futuro que ahora se inicia planificar y lograr un paisaje urbano habitable y enteramente comprensible. Para ello se precisa desarrollar una planificación científica y democrática. Planificación: es decir, previsión de las necesidades y programación de las futuras superficies urbanas. Científica: con conocimiento y aplicación de las técnicas más avanzadas de la ciencia urbanística<sup>3</sup>. Democrática, entendiendo con este término dos cuestiones fundamentales: a) que la planificación sea concebida con la *participación* de los ciudadanos y de los sectores más dinámicos de la ciudad; b) que la planificación favorezca primariamente a los *intereses de la colectividad*, por encima de intereses particulares egoístas. Así entendida, la planificación y su desarrollo exigen como presupuestos insoslayables la socialización del suelo, la democratización municipal y la participación ciudadana (comités anti-especulación, comités pro-zonas verdes, etc.), para conseguir lo que Lefebvre denomina *autogestión generalizada*<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Sabiendo discernir la *ideología* que encierra el *urbanismo* y, por consiguiente, sabiendo utilizar con una ideología popular las técnicas urbanísticas.

<sup>4</sup> H. LEFEBVRE, *ob. cit.*, p. 155.

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LAS  
NOTAS DOCUMENTALES

- A.H.P. = Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.  
A.M.C. = Archivo del Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.  
E.A.C. = *Extracto de las Actas Capitulares de la Catedral de Canarias*,  
por José de Viera y Clavijo.  
E.A.M. = *Extracto de actas del Municipio de Las Palmas*, por Isidoro  
Romero y Ceballos (13 - XII - 1787 a 14 - II - 1793).  
C.D.H.C. = Colección de documentos para la historia de las Islas  
Canarias, legado Millares Torres.



## INDICE DE ILUSTRACIONES

	Lám.
Antiguo edificio de las Casas del Cabildo y Audiencia	1
Catedral de Santa Ana	1
Plano de Las Palmas por Leonardo Torriani	2
Antigua casa del barrio de Vegueta	3
Arco conopial en una casa de Las Palmas	4
Fachada de la casa Matos	5
Nave lateral de la Catedral de Santa Ana	6
Fachada gótica en la calle Colón	7
Castillo de la Luz	8
Grabado que representa el ataque a Las Palmas por la armada holandesa en 1599	9
Mapa de Africa por Guillermo Blaeuw	10
Imagen de Las Palmas que ilustra el mapa de Blaeuw	10
Estampa de Las Palmas (siglo XVII)	11
Plano de ubicación de grupos sociales en la antigua ciudad	12
Plano de Las Palmas por Pedro Agustín del Castillo	13
Plano de la bahía de la Luz y de la Isleta por Pedro Agustín del Castillo	14
Típica fachada de la arquitectura antigua de Las Palmas	15
Balcón con celosía y tejadillo	16
Diferentes tipos de balcones	17

Patio de casa señorial	18
Patio y detalle en el antiguo Seminario	19
Casa Regental	20
Torre de San Agustín	21
Proyecto para el altar de San Fernando	22
Palacio Episcopal	23
Portada del Palacio Episcopal	23
Castillo de San Cristóbal	24
Galería con tejadillo en un patio de Vegueta	24
Lápida sepulcral del inquisidor Andrés Romero	25
Ermita de San Roque	25
Hospital de San Martín	26
Fuente de la plaza de Santo Domingo	26
Casa de Viera y Clavijo	27
El Guiniguada a su entrada en Las Palmas	28
Perspectiva de los riscos y Vegueta	28
Plano de Las Palmas por Pereira Pacheco	29
Perspectiva de Las Palmas hacia 1830	30
El puente de Verdugo	31
El Guiniguada visto desde el puente	32
La Catedral y la proyectada iglesia del Sagrario	33
Panorámica de la bahía de la Luz y la Isleta	34
Una de las Cuatro Estaciones del puente de Verdugo	35
Monumento Constitucional	36
Fachada de la Catedral de Santa Ana	37
La plaza de Santa Ana en 1834	38
Vista de Las Palmas en 1827	38
Arquitectura neoclásica en la plazoleta del Espíritu Santo	39
Edificio del Teatro Cairasco y del Gabinete Literario	39
Patio neoclásico	40
Edificio de las Casas Consistoriales	41
Proyecto de carretera de comunicación con el Puerto de la Luz	42

Proyectos de muelle en la bahía de la Luz	44
Vista y plano de la ciudad y del puerto a mitad del siglo XIX	45
Vista de Las Palmas a mitad del siglo XIX	46
Plano de Las Palmas por Coello	47
Plano de Las Palmas sobre el levantado por el capitán Perry y los oficiales de la corbeta «Macedonia»	48
Plano de Las Palmas y su bahía	49
Plano de Las Palmas por L. López Echegarreta	50
Plano del Puerto de Refugio de la Luz	51
Plano de Las Palmas y su Puerto de la Luz	52
Busto del poeta Cairasco	53
Fuente del Espíritu Santo	53
Monumento a Cristóbal Colón	54
Estampa de la vieja ciudad	55
Estampa del litoral de Santa Catalina a fines del XIX	55
El Puerto de la Luz y su urbanización, por F. Viera y Lorenzo	56
Las Palmas y el Puerto de la Luz en una guía de finales del XIX	57
El barrio de los Hoteles y el Puerto de la Luz	57
Plano de Las Palmas a principios de este siglo	58
Monumentos a Tomás Morales y Alonso Quesada	59
La primera urbanización de la playa de las Canteras	59
Proyecto de nueva conducción de agua de la fuente de Morales, por J. León y Castillo	60
La plazuela de la Democracia	61
La urbanización de Arenales en 1910	61
Cinturón de concesiones portuarias	62
Panorámica de Las Palmas a principios del siglo XX	63
Estampa de la calle de Triana	64
Plano de L. Arroyo: Urbanización de la zona antigua y ensanche para el barrio de Triana	65
Plano de L. Arroyo: Urbanización y planificación para el barrio de Arenales	66
Plano de L. Arroyo: Los terrenos de Santa Catalina	67
Plano de L. Arroyo: Planificación de Alcaravanas	68
Plano de L. Arroyo: Planificación para Santa Catalina y Las Canteras	69

Plano de L. Arroyo: Planificación para la Isleta	70
Arquitectura modernista en la Plaza de Santa Ana	71
Arquitectura modernista, calle de Triana	72
Plano de F. Navarro: Urbanización de la zona antigua	73
Plano de F. Navarro: Arenales y la proyección de su ensanche	74
Plano de F. Navarro: Terrenos del barrio de los Hoteles y la incipiente urbanización de Alcaravaneras	75
Plano de F. Navarro: Plan de ensanche y urbanización del Puerto de la Luz	76
Plaza de Santa Ana	77
Arquitectura racionalista. Cabildo Insular	78
El antiguo puente de piedra o de Verdugo	79
Alrededores de Las Palmas a principios de siglo	80
Proyecto de ampliación del Puerto y de Vía de servicio por el Litoral, por J. Ramonell	81
Secciones transversales de la Vía de servicio	82
La urbanización de la Isleta en el segundo decenio del siglo XX	84
Proyecto de Barriada Carló, por Constant Martín	85
Vista marítima del barrio de Triana en los primeros decenios del siglo XX	86
Vista de Las Palmas en el primer cuarto del siglo XX	87
Miguel Martín Fernández: Planificación de la Ciudad Jardín y ordenación de los ensanches de Arenales, Alcaravaneras, Santa Catalina y las Canteras	88
El sector de Ciudad Jardín al comenzar los años treinta	88
Julio Rodríguez de la Roda: proyecto para el Puerto de la Luz y barrio de la Isleta	88
Proyecto del muelle de la actual Base Naval	90
S. Zuazo: Plano general de Las Palmas	91
S. Zuazo: Plan general del sistema viario	91
S. Zuazo: Plan general de ordenación	92
S. Zuazo: Plan general de ordenanzas	92
S. Zuazo: Plano general de urbanización	93
Plaza Hermano Millares y aspecto parcial de la urbanización de Escaleritas	94
El proceso de urbanización de la Ciudad Alta al iniciarse los años setenta	95
Ensanche ganando terrenos al mar y construcción de la Avenida Marítima del Norte	96
J. Márquez: Proyecto para la avenida Mesa y López y Plaza de la Victoria	97

J. Márquez: Proyecto de Centro Cívico en la zona de Lugo	97
PGOU: Casco urbano, suelo de reserva urbana y suelo rústico	98
PGOU: Polígonos de actuación	99
PGOU: Unidades urbanas y centros cívicos	100
El complejo turístico de las Canteras y el Puerto	101
La urbanización turística de las Canteras	101
La Autovía Marítima del Norte	102
La urbanización del Puerto de la Luz a fines de 1973	103
La urbanización del Puerto de la Luz en 1978	104
Zona turística y comercial en el parque de Santa Catalina	106
Perspectiva de la urbanización del istmo desde Arucas	107
Vistas marítimas de Las Palmas en 1977	108
Avance del Plan General Municipal de Ordenación: Zonificación, normas y ordenanzas	110
Avance del Plan General Municipal de Ordenación	111
Plano actual del gran Puerto de la Luz	112
Construcción del acceso a la ciudad desde el Centro de la isla	113
La calle mayor de Triana, primera vía peatonal	114
Vistas nocturnas de la ciudad	115
Vista nocturna parcial de las Canteras	116
Vista parcial de Las Palmas hacia 1960	117
Antiguo barrio periférico: San Roque	118
Bloques de viviendas en las Rehoyas	118
Nuevos barrios periféricos	120
Planta potabilizadora	120
Vertedero de basuras en el barranco de la Ballena	120
Panorámica parcial de Las Palmas de Gran Canaria	121
Panorámica parcial de Guanarteme y las Canteras	122
Vistas aéreas de la Ciudad Alta	123
Vista aérea parcial de Las Palmas	124
Vista aérea de las zonas de próxima expansión	125
Panorámica parcial de Las Palmas en 1978	126
Panorámica parcial de Alcaravaneras y la Isleta	127
Panorámica del Puerto de la Luz en 1978	128

ESTE LIBRO  
SE TERMINO DE IMPRIMIR  
EL DIA 23 DE JUNIO DE 1978,  
EN EL QUINTO CENTENARIO DE  
LA FUNDACION DE LAS PALMAS,  
EN LOS TALLERES DE LITOGRAFIA A. ROMERO, S. A.  
EN SANTA CRUZ DE TENERIFE