

URBANISMO

LA CIUDAD DE SANTA CRUZ DE TENERIFE A TRAVÉS DE SU REPRESENTACION GRAFICA

P O R

CARMEN MILAGROS GONZÁLEZ CHÁVEZ

La elaboración sistemática de planos de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife comenzaba a mitad del siglo XVIII. Con anterioridad, solamente se había realizado el plano de 1588 de Leonardo Torriani¹. Este y los trazados en el siglo XVIII (1701, 1740, 1771, 1783)² y en la primera mitad del siglo XIX, fueron,

¹ FERNANDO MARTÍN RODRÍGUEZ, *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*, C.O.A.C., Santa Cruz de Tenerife en 1986; ANTONIO RUMEU DE ARMAS, *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, C.S.I.C., 5 vols., 3 tomos, Madrid, 1947-1950; JUAN TOUS MELIÁ, *Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía*, Museo Militar Regional de Canarias, Fundación Santa Cruz, 1994.

² Véase ALEJANDRO CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife (4 tomos), 1977-1978; MARÍA ISABEL NAVARRO SEGURA, «El urbanismo moderno en Santa Cruz de Tenerife. Documentos», en *Actas del VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1988, 2.º tomo, pp. 551-626; ANTONIO RUMEU DE ARMAS, *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, C.S.I.C., 5 vols., 3 tomos, Madrid, 1947-1950; JUAN TOUS MELIÁ, *Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía*, Museo Militar Regional de Canarias, Fundación Santa Cruz, 1994.

Tous Meliá nos presenta un plano con la descripción topográfica de la marina y puerto de Santa Cruz, firmado por Miguel Tiburcio Rossel y Lugo,

sin lugar a dudas, obra de ingenieros militares. Aquellos, que trabajaban a las órdenes de los Capitanes Generales, máxima autoridad militar en el Archipiélago, prestaron una preocupación especial por el aspecto defensivo y militar de la población. Ya desde el siglo XVII, el ingeniero poseía «*la aptitud de concebir, organizar y poner en práctica los medios de destrucción y consecuentemente los de protección de la ciudad*»³.

A principios del siglo XVIII, y con la creación del cuerpo de Ingenieros de Puentes y Caminos en 1716, las preocupaciones militares se hicieron extensibles al ordenamiento total del territorio. En los planos de esta centuria, se advierte precisión en la exposición de los elementos más relevantes de la ciudad existente y una aplicación de la lógica militar a la regularización espacial de la ciudad.

Para los Capitanes Generales trabajaron ingenieros militares, que con una formación diferente a la de nuestros maestros de obras, diseñaron construcciones arquitectónicas e intervenciones urbanísticas que comulgaban con los nuevos ideales. «*El nuevo ideal sustentado en los principios de "rigor" y "razón", valoraba la categoría estética propuesta por los teóricos de mediados del siglo XVIII y primer cuarto del siguiente (Laugier, Blondel, Boullée, Quatremère de Quincy...)*. Desde entonces, lo bello, el orden, la armonía, la proporción y otros niveles tradicionales de la estética o de la composición arquitectónica estarán sujetos a las facultades empíricas de la razón»⁴. Apoyándose en estas teorías surgiría

en 1701, que coincide física y morfológicamente con el plano de Santa Cruz con sus contornos en la isla de Tenerife, documento que hasta el momento Rumeu de Armas y Navarro Segura consideraban de autor desconocido y fechable en la segunda mitad del siglo XVII.

FRANCISCO MORALES PADRÓN, en «Cartografía canaria en la biblioteca nacional de París», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 6, Madrid, 1960, pp. 521-546, señala la existencia de planos de la villa y rada de Santa Cruz de Tenerife en los años 1773 y 1780. Estos documentos gráficos serán similares a los planos de 1774 y 1783.

³ MINISTERIO DE CULTURA/DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO ARTÍSTICO, ARCHIVOS Y MUSEOS, *Arquitecturas de ingenieros (siglos XIX y XX)*. Exposición itinerante CCI, N. 8. Centre de Création Industrielle, Centre Georges Pompidou, Madrid, febrero, 1980, p. 14.

⁴ FRANCISCO JOSÉ GALANTE GÓMEZ, «La Ilustración y la nueva imagen de la arquitectura Canaria», en *Revista Periférica*, p. 41, y «Arquitectura y ciu-

un nuevo concepto de urbe, configurada a partir de grandes espacios abiertos, plazas, paseos y alamedas en un intento de integrar la naturaleza en la ciudad.

En Santa Cruz de Tenerife, los ingenieros militares diseñaron una ciudad con fachada abierta al mar. Amat de Tortosa trazó, en 1787, la alameda del Marqués de Branciforte o de la Marina, paseo que «reflejaba el concepto ilustrado de la ciudad *hermoseada, caracterizada por la grata relación entre la naturaleza y el mundo urbano*»⁵. El mencionado paseo ubicado en las proximidades del puerto y concebido como solaz y esparcimiento de los amantes de la naturaleza⁶ contribuía asimismo a dignificar la entrada de la población⁷. El acceso al paseo a través de una gran puerta monumental, con triple arcada y adornada con columnas y escudo real, recordaría al esquema de las arquitecturas efímeras, que basándose en el concepto de ornato, se levantaron, en época de Carlos III, para ennoblecer los accesos a la ciudad.

El nuevo concepto del decoro generó una actividad constructiva encaminada al bienestar público. En este sentido se acometieron obras para la terminación del muelle⁸, la red de abastecimiento de aguas⁹, pavimentación de las principales

dad. La Ilustración en Canarias y el nuevo ideal estético», en *Actas del VII Congreso de Historia del Arte*, Universidad de Murcia, tomo I, 1991.

⁵ FRANCISCO JOSÉ GALANTE GÓMEZ, *El ideal clásico en la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1989, p. 32. Véase JUAN TOUS MELIÁ, *Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía 1588-1899*, Museo Militar Regional de Canarias, Fundación Santa Cruz de Tenerife, 94, p. 41.

⁶ La Alameda de la Marina fue realizada por iniciativa del marqués de Branciforte en 1783. El ingeniero Andrés Amat de Tortosa, que la traza, se refiere a ella como «la Alameda proyecto de su Excelencia». Véase a POGGI Y BORSOTTO, *Guía histórica-descriptiva de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1881, pp. 120-122.

⁷ Entre las medidas adoptadas por el monarca Carlos III para embellecer la ciudad destaca la conveniencia de dignificar y ennoblecer los accesos a la ciudad mediante plazas y puertas de acceso.

⁸ Sobre las obras del muelle de Santa Cruz en los siglos XVII y XVIII véase RUMEU DE ARMAS, *ob. cit.*, t. 3, pp. 407-424.

⁹ El abastecimiento de agua en Santa Cruz de Tenerife se hizo por el sistema de aljibes hasta que en 1708 el general Robles realizó la primera conducción de aguas mediante canales de maderas superficiales desde las



Plano de Santa Cruz de Tenerife, 1780.

calles¹⁰ y edificios de interés general como hospicios y hospitales¹¹.

Protagonista del cambio de imagen operado en la ciudad de Santa Cruz a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, fue la incipiente burguesía canaria y extranjera, afincada en la capital al amparo del desarrollo comercial y portuario. Este grupo social receptor del nuevo ideal estético de la Ilustración generó una actividad renovadora en la arquitectura y en el tejido urbano. La asimilación de un arte basado en los principios de la «razón», «belleza» y «naturaleza» se mostró con mayor intensidad en la arquitectura de las casas privada (en viviendas pertenecientes a una minoría elitista), y especialmente en las fachadas —esfera pública, social y representativa— «que adoptaron un revestimiento formal ligado al lenguaje del decoro»¹².

Las fachadas se modernizaron mediante la regularización de vanos y la elevación de parapetos que ocultaban las techumbres de tejas. Se trataba de negar los valores de la arquitectura vernácula, en un afán de modernización y equiparación con la sociedad privilegiada de Europa.

La intervención en el tejido urbano se reducía a la renovación de las fachadas, que como elemento parlante de la situación social de su ocupante, va a difundir en la calle el ideal de la ilustración, y a la incorporación de monumentos para ennoblecere el solar en el que estaba afincada. En este sentido desta-

fuentes de Aguirre hasta la plaza de Santo Domingo, donde estaba ubicado el depósito de distribución del cual partía hacia las fuentes públicas. En 1783 el general Tabalosos construyó un acueducto de mampostería, que partiendo del barranco de Tahodio tenía un recorrido de ocho o nueve kilómetros. Véase JOSÉ DESIRÉ DUGOUR, *Apuntes para la historia de Santa Cruz de Tenerife desde su fundación hasta nuestros días*, Santa Cruz de Tenerife, 1875, p. 290.

¹⁰ El empedrado de las calles había empezado en el siglo XVIII. El marqués de Casa Cagigal fomentó el empedrado y embaldosado de las calles de Santa Cruz. Véase a A. CIORANESCU, *ob. cit.*, t. 3, p. 261.

¹¹ El hospital de los Desamparados fue construido en 1745, y el primer hospital militar, construido por el general Tabalosos entre 1776 y 1779, fue derribado a finales de la centuria pasada para emplazar en su lugar el edificio de la Capitanía.

¹² FRANCISCO JOSÉ GALANTE GÓMEZ, *El ideal clásico en la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1989, p. 33.

camos la ornamentación de la plaza de la Pila con la cruz de mármol y el obelisco del Triunfo de la Candelaria, obras financiadas por la familia Montañés¹³.

Esta plaza, desde finales del siglo XVIII, se convierte en el centro neurálgico de la población. En ella se asentaban los poderes representativos de la ciudad: el militar, desde que en 1723 el marqués de Valhermoso, en calidad de comandante general se instaló en el castillo de San Cristóbal; el administrativo, con la edificación de la Administración de la Real Renta del Tabaco, la Aduana y la Tesorería; y el socioeconómico con la residencia de familias notables como los Rodríguez Carta.

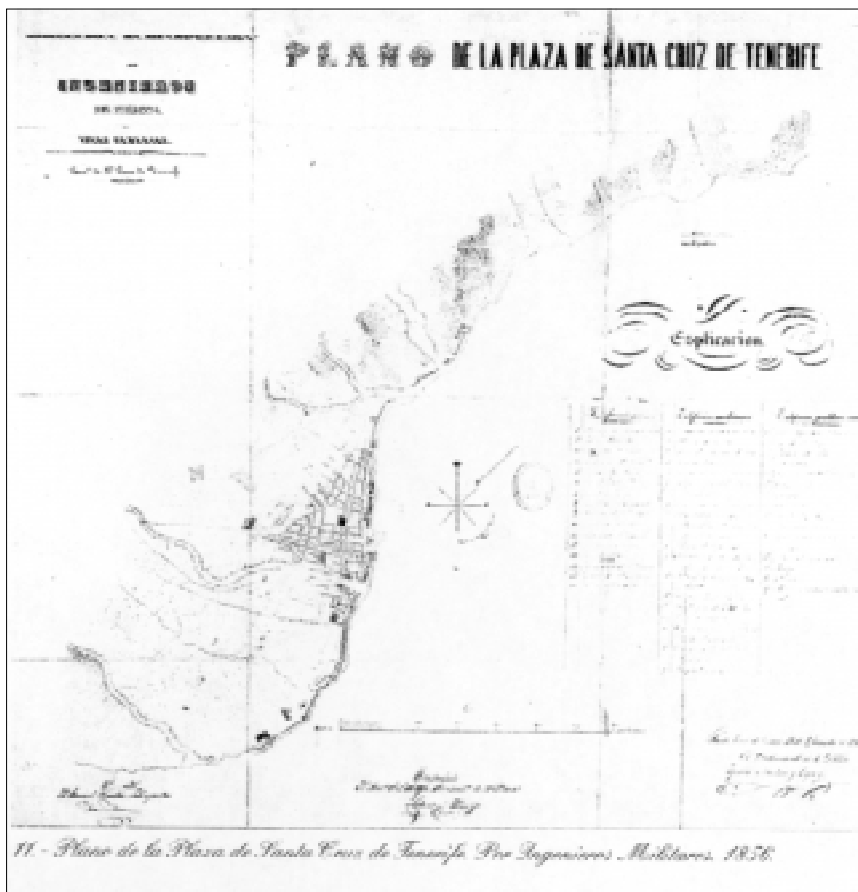
Este espacio abierto comenzaba a configurarse como plaza mayor, entendida como lugar de reunión y de asentamiento de los poderes sociopolíticos de la población. Interesa desde el punto de vista urbanístico, en cuanto regulaba el crecimiento de la ciudad. De ella parten las principales calles: Castillo, San Francisco, La Marina, Cruz Verde, vías en las que la presencia de edificios de corte clasicista subrayan su carácter representativo.

De la misma manera, aquellas vías principales presentan cierta regularidad, respondiendo a la perspectiva barroca y anticipando las leyes de alineaciones del siglo XIX. Como puntos focales de estos ejes regulares y coincidiendo con los límites arquitectónicos de la ciudad, se levantaban edificaciones públicas, militares y religiosas, tales como el Hospital de los Desamparados, al sur, el cuartel y hospital militar, al oeste y el convento de San Francisco, al norte.

En el siglo XVIII, la consolidación del centro histórico produjo la lógica segregación social del espacio, reservándose la plaza de la Pila, calle del Castillo y cornisa Marítima para la nobleza y burguesía local, desplazando los grupos sociales menos pudientes a los barrios de la periferia.

La labor de los ingenieros militares en relación con la configuración de la ciudad determinó la elaboración de los planos de 1819 y 1833. El primero, trazado por Vicente Ortiz, consiste en un plano topográfico de la villa y plaza de Santa Cruz de Tenerife, con la línea de defensa comprendida desde el barran-

¹³ Sobre la evolución de la plaza de la Pila véase MARÍA DEL CARMEN FRAGA GONZÁLEZ, *Las plazas de Tenerife*, La Laguna, 1973, pp. 35-37.



Plano de la Plaza de Santa Cruz de Tenerife.
Por Ingenieros Militares, 1856.

co Hondo a la batería de Paso Alto¹⁴. El documento demuestra la preocupación de los ingenieros militares por detallar minuciosamente las construcciones defensivas de la población, de ahí que el ordenamiento del espacio físico de la ciudad sea relegado a un segundo orden.

El segundo, «plano del fondeadero de Santa Cruz de Tenerife» fue levantado por el teniente W. H. Church¹⁵. Se trata de un plano militar que representaba la línea costera fuertemente fortificada con las baterías de Paso Alto, San Miguel, parque de la Artillería, castillos de San Juan y de San Cristóbal.

Del recinto urbano destacaban la plaza Real (actual plaza Candelaria), las iglesias de San Francisco y de la Concepción y el convento dominico; el resto lo formaban los macizos de edificaciones, un tanto regularizadas. En las afueras del radio urbano aparecen marcados el cementerio y el lazareto.

La actividad de los ingenieros militares en relación con el trazado de la ciudad cesaba, al menos de momento, a mediados de la centuria pasada, cuando en 1846 se creaba el cuerpo de ingenieros civiles. En 1848 el ingeniero jefe de obras públicas de la provincia, Francisco Clavijo y Pló, firmó un plano de la población de Santa Cruz, que incluía el proyecto de un muelle de abrigo¹⁶. Los límites de la población venían fijados por el barranco de Santos al sur, el mar al este, la calle de San Roque, al oeste y edificaciones próximas al barranco de San Francisco, al norte. No obstante, se advertía un crecimiento siguiendo los ejes direccionales de finales del siglo XVIII, es decir, al oeste y al norte, según la alineación de la calle del Castillo y San Francisco, respectivamente.

¹⁴ SERVICIO HISTÓRICO MILITAR DE MADRID, VICENTE ORTIZ, *Plano topográfico de la villa y rada de la Plaza de Santa Cruz de Tenerife, con su línea de defensa*, 1819, sig. 021-239.

¹⁵ TOUS MELIÁ, *ob. cit.*, p. 43. En el periódico *La prensa* se publica un artículo, «Ante un viejo mapa de Santa Cruz de Tenerife», firmado por José Rial que reproduce el mismo plano pero atribuido al capitán A. T. E. Vidal y al teniente Arlett de la M. R. inglesa. *La prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 20 de diciembre de 1934.

¹⁶ ARCHIVO DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO, FRANCISCO CLAVIJO Y PLÓ, *Proyecto primitivo reformado*, 1848, sig. N. 3.

Asimismo, aparecían trazados los primitivos caminos de ronda de la ciudad, nos referimos al antiguo Camino de los Pescadores, a la carretera a La Orotava, que se dobla a la izquierda por el puente de Zurita y al paseo de los Coches, interrumpido a la altura de Canales Bajos; hacia el sur, la actual Rambla del General Franco se encuentra con la carretera de La Laguna.

Lindando con el paseo de los Coches y Santa Rita se trazó la huerta de Mandillo, posteriormente propiedad de Juan Manuel de Foronda, una de las mejores huertas de la ciudad, donde se cultivaba desde 1811 frutas tropicales¹⁷.

El número de ingenieros civiles en nuestra ciudad era limitado, en consecuencia, en 1849, el teniente coronel, capitán de ingenieros Francisco Coello firma nuevamente un documento¹⁸ que ofrece como datos de interés la extensión de la huerta del exconvento franciscano, que contrasta con la corta plaza de San Francisco; la terminación de la calle del Castillo en un bloque de casas de la calle de San Roque y las numerosas huertas y solares que serían expropiados por las Sociedades de Edificación y Reformas Urbanas para proceder al ensanche de la población.

En 1855, se deslindaban las atribuciones entre arquitectos, ingenieros y maestros de obras. No obstante, la ausencia de técnicos especializados determinó que los planos de 1856 y 1864 fueran ejecutados por ingenieros militares. Sin embargo, el plano firmado el 13 de diciembre de 1856¹⁹, no muestra únicamente preocupaciones defensivas, al contrario, es fiel reflejo de las

¹⁷ FRANCISCO MORALES PADRÓN, «Cartografía canaria en la Biblioteca Nacional de París», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 6, Madrid, 1960, pp. 521-546, señala la existencia de un plano de Santa Cruz de Tenerife, su costa y sondeo, con un muelle proyectado, levantado en 1840 por orden de su Majestad. Comprende desde la batería del barranco Hondo hasta el Roque de Anaga. La proximidad de fecha, con el trazado en 1848 por Francisco Clavijo y Plo, nos hace pensar que serían semejantes.

¹⁸ MANUEL PERDOMO ALFONSO, «Hacia el gran ensanche», *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 25 de julio de 1978. Plano perteneciente al archivo Manuel Perdomo Alfonso. Véase JUAN TOUS MELIÁ, *ob. cit.*, p. 45.

¹⁹ El plano está firmado por la Comandancia Militar de Santa Cruz de Tenerife. Firmas: el delineante de la Dirección, Ignacio Marchón y Esguaza; comprobado, el teniente general del Cuerpo, comandante de la Plaza, Salvador Clavijo; visto bueno, el coronel director subinspector, Antonio Matamoro. Véase a MARÍA ISABEL NAVARRO SEGURA, *ob. cit.*, p. 542.



Plano de la Plaza de Santa Cruz de Tenerife. Por Pedro Vergara, 1864.

operaciones urbanísticas acaecidas en esta centuria. El plano demuestra la intención del gobierno de Isabel II de transformar los núcleos poblacionales en lugares ordenados, con calles rectas y trazados regulares. De esta manera, el entramado cuadrangular se aprecia en los terrenos comprendidos entre la calle de San Roque y la calle de Callao de Lima. Las dificultades para aplicar hasta ahora, un trazado reticular, en nuestra capital, se debían a factores físicos e históricos, es decir, a la accidentada topografía, a las irregularidades impuestas por los barrancos, y al predominio de un crecimiento urbano de carácter espontáneo.

Operaciones urbanísticas de interés en estos años son las derivadas de las medidas desamortizadoras de Mendizábal, sin embargo aún permanecía trazado el convento dominico, y no se había producido la regulación del convento franciscano (plano de 1860), ni la prolongación de la calle de Valentín Sanz hacia el sur.

El plano de 1856 ha sido comparado por María Isabel Navarro Segura²⁰, con el publicado por Cioranescu para 1864²¹. Entendemos, como señala Navarro Segura, que el plano de 1864 fue ejecutado con anterioridad, pues en él no se aprecia la regularización de la plaza del Príncipe, diseñada por Oraá en 1860.

En el documento observamos que las principales vías de circulación del centro histórico de la ciudad, han sido trazadas sobre la cuenca de los viejos barrancos (el barranco de Santos y de Almeida) que continuaban sin sistema de cubrición. Así por ejemplo, la calle de Imeldo Serís se había formado encima del barranquillo del Aceite²² y la calle de Ruiz de Padrón, límite de la plaza del Príncipe, se había formado con el barranquillo cubierto de San Francisco «(...) que se echaba al mar después de

²⁰ *Ibidem*, p. 542.

²¹ ALEJANDRO CIORANESCU, *ob. cit.*, tomo III, p. 125.

²² El barranco del Aceite comienza a ser cubierto en su curso inferior por orden del general Carvajal en 1810. En 1839, Robayna propuso la continuación de las obras hasta llegar a su horno de cal. El curso superior fue cubierto a principio de la actual centuria. Véase ALEJANDRO CIORANESCU, *ob. cit.*, tomo III, p. 284.

haber torcido a derecha, por seguir el trazado inicial de la calle del Tigre»²³.

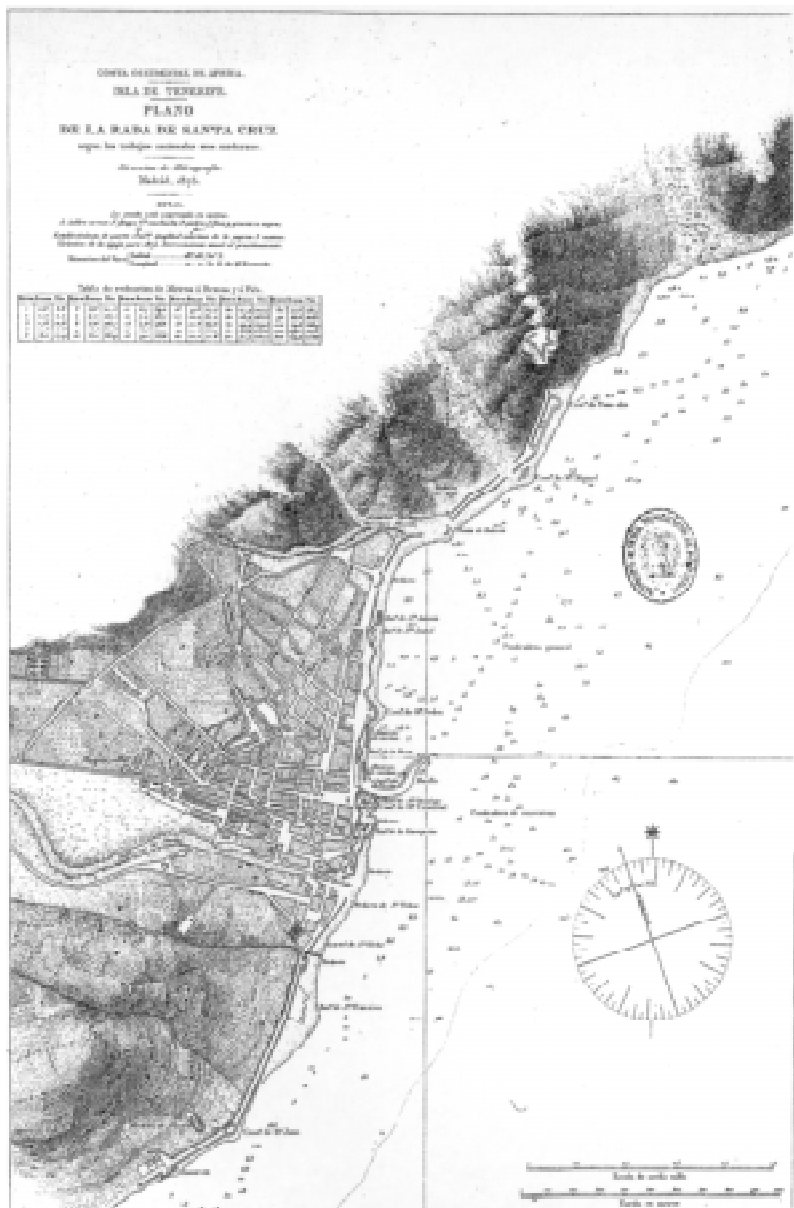
En 1858, se decretó la creación del cuerpo de arquitectos provinciales. Entre las atribuciones de este último, destacamos: «(...) *hacer planos, proyectos, presupuestos y pliegos de condiciones a las obras del Estado, provinciales y municipales, levantar y rectificar los planos de población y ejecutar tasaciones, reconocimientos y demás trabajos facultativos que les encarguen los gobernadores*»²⁴. A razón de esta circunstancia, en Santa Cruz de Tenerife, se encargó un plano geométrico de la población a Manuel de Oraá y Arcocha, primer arquitecto de Canarias. El proyecto se presentó en 1860, siendo Oraá arquitecto provincial. Este, constituye el primer «plano parcial» de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife con el proyecto de reformas y alineaciones a que ha dado lugar la alameda del Príncipe de Asturias, tras la exclaustación del convento franciscano²⁵.

El documento presenta a la plaza del Príncipe como elemento generador de una estructura urbana ortogonal, con calles alineadas y cortadas en ángulo recto. Aparece trazada la calle del Consistorio, como prolongación de la calle del Saltillo y separando la huerta de las dependencias conventuales. La calle del Norte, eje longitudinal que unificaba los dos conventos desamortizados, se prolongaba hacia el sur hasta la calle del Barranquillo, y por el norte hasta la calle de la Rosa. La calle del Norte se convertía en un eje rectilíneo que comunicaba zonas de esparcimiento y de recreo de la burguesía y sobre todo, facilitaba el acceso de la población ubicada en el barrio del Toscal a la zona sur de la ciudad. En este sentido, la actual

²³ El barranco de San Francisco fue cubierto en 1810 en su curso inferior. La parte correspondiente a la plaza del Patriotismo fue abovedada en 1846. Véase ALEJANDRO CIORANESCU, *ob. cit.*, tomo III, p. 285.

²⁴ A. BONET Y CORREA y otros, *La polémica ingenieros-arquitectos en España (siglo XIX)*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner, Madrid, 1985, p. 381.

²⁵ ARCHIVO CENTRAL DE LA ADMINISTRACIÓN (Alcalá de Henares), Sección Educación, 1860, exp. 8840-6. Consta de cinco hojas con rasantes y perfiles de las calles y edificios afectados. Véase FRANCISCO JOSÉ GALANTE GÓMEZ, *El ideal clásico en la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1989, p. 97.



41 - Plano de la Rada de Santa Cruz de Tenerife. Por J. Lorenzo, 1875.

Plano de la Rada de Santa Cruz de Tenerife. Por J. Lorenzo, 1875.

calle de Valentín Sanz, servía de precedente al diseño de la Gran Vía, que años más tarde proponían Patricio Estévez y Manuel de Cámara en el barrio de los Hoteles.

Para regularizar la plaza del Príncipe fue necesario crear dos calles, la del Consistorio y la del Adelantado, cortadas en ángulos rectos; la segunda como continuación de la calle del barranquillo de San Francisco, que a la altura de la anterior se bifurca en dos ejes viales, que desembocan en la calle del Norte y en la plaza del Patriotismo.

En el encuentro entre las calles de San Roque, Felipe Neri y el Norte se configuraba la plaza del Patriotismo, que existía como plazuela desde 1826 alrededor del chorro que surtía al barrio del Toscal.

En 1860, Oraá dimitía como arquitecto municipal, por incompatibilidad con el cargo provincial. Años más tarde, en 1869, se suprimía el cuerpo de arquitectos provinciales. Sin embargo, algunos subsistieron nombrados por las Diputaciones, sobre la base de una circular de 30 de septiembre del mismo año²⁶.

En los primeros años de la década del setenta, en Santa Cruz de Tenerife serían nuevamente los ingenieros, los autores de los documentos fechados en 1872, 1874 y 1875²⁷. Éstos, según María Isabel Navarro Segura, «(...) reflejan la simbiosis perfecta del mundo del Antiguo Régimen en el que las ciudades, vistas a través de los ingenieros militares en minuciosas representaciones de su estado real, acaban complaciéndose en dotar de calidad urbana su núcleo original, para ceder el relevo a los técnicos que pondrán su modelo de crecimiento»²⁸.

²⁶ BONET CORREA y otros, *ob. cit.*, p. 41. Se nos indica que a partir de la supresión del cuerpo de arquitectos provinciales nació la polémica entre arquitectos y maestros de obras, pues «al descentralizar la intervención del Estado se concedía a los ayuntamientos y diputaciones la facultad de nombrar los técnicos para la construcción de sus obras» (p. 41). El problema referido a los planes de ensanche encuentra solución en la propia legislación, al decretarse, el 8 de enero de 1870, la subordinación de los maestros de obras de los arquitectos en obras de utilidad pública (p. 392).

²⁷ Véase MAISA NAVARRO SEGURA, *ob. cit.*, p. 545. Consultar también «El plano de Santa Cruz de Tenerife y sus castillos», documento gráfico de autor desconocido que resume el ordenamiento urbano de Santa Cruz desde 1771 a 1874, Servicio Histórico Militar de Madrid, sig. 021-239-249.

²⁸ MARÍA ISABEL NAVARRO SEGURA, *ob. cit.*, p. 547.

El plano de 1872, levantado por Tomás Clavijo sirvió de base a los documentos gráficos elaborados en 1874 y 1875. Las principales aportaciones urbanísticas son las siguientes:

- Formación del barrio Nuevo.
- Prolongación de la calle del Castillo hasta la plaza Weyler.
- Regularización de la plaza Weyler.
- Inicio de la edificación en el barrio Duggi, con viviendas en torno a la carretera a La Laguna y a la calle Serrano e Iriarte

En 1874 la Brigada Topográfica elaboró varios planos topográficos que comprenden el conjunto de las defensas de la Plaza de Santa Cruz de Tenerife para «*la eliminación de las zonas polémicas*»²⁹.

En 1875, la Dirección de Hidrografía realizó un nuevo levantamiento cartográfico copiando de los anteriores. Los límites poblaciones, fijados con construcciones militares, realizadas por ingenieros militares y con fines defensivos (Cuartel de San Carlos, Almeida y Capitanía Militar) han sido superados en el último tercio del siglo XIX. Por otra parte, estas construcciones, que llegaban a insertarse en el centro de la ciudad, importaran en las próximas centurias por su carácter representativo y emblemático.

Estos planos ejecutados por ingenieros militares sirvieron de base para que los arquitectos municipales proyectaran el ensanche de la población en el último tercio de la centuria pasada. La legislación de ensanche de la población, en 1864, estipulaba que los planos de extensión de la ciudad, fueran aprobados por el Gobierno, tras la autorización de una Junta integrada entre otros por un arquitecto. En 1877, se aprobaba el nuevo reglamento para la ley de ensanche de las poblaciones. Se exigía a la Real Academia de San Fernando el pronunciamiento sobre la aprobación de planes de extensión de las ciudades. Así pues, con la participación de los arquitectos en las Juntas de Ensanches, y con el control de la Academia de Bellas Artes en esta materia urbanística, excluimos al ingeniero, militar y civil, de la labor de trazar los planes de extensión de la ciudad. Sin embargo, en

²⁹ Servicio Histórico Militar de Madrid, sig. 021-239-249.

Santa Cruz de Tenerife, la municipalía no contaba con capital suficiente para financiar el plan de extensión ni con técnicos cualificados para acometer el proyecto. El crecimiento de la población estaba dirigido por la iniciativa privada a través de las Sociedades Constructoras de Edificios Urbanos³⁰. En 1888, la Sociedad Constructora de Edificaciones y reformas urbanas encargaba al arquitecto Manuel de Cámara el plano de expansión de la población. El documento elaborado por Cámara recogía las influencias de las teorías del urbanismo decimonónico europeo y nacional, pues estaban presentes las ideas de Ebenezer Howard al proyectar hoteles unifamiliares con entorno ajardinado en el tramo definido por el paseo de los Coches, Santa Rita, gran Vía y Numancia y las propuestas de Idelfonso Cerdá al trazar el sector limitado por la carretera a La Laguna, Gran Vía, paseo de los Coches y Santa Rita con manzanas regulares cortadas por dos avenidas ortogonales, la Gran Vía y la actual rambla de Pulido. El plano firmado en 1888 fue aprobado en 1889, pero salvo la avenida 25 de julio y algunas edificaciones particulares no se llegó a ejecutar³¹.

En 1894, Antonio Pintor presentaba el plan de ensanche del barrio Duggi³², advirtiendo en la memoria descriptiva del proyecto, que dicha zona debía convertirse en un barrio obrero, con trazado reticular y viviendas económicas e higiénicas.

Por estos años, se declaraba puerto de interés general de segundo orden al puerto de Santa Cruz de Tenerife (ley del 7 de mayo de 1880). Ello determinó la elaboración de un nuevo levantamiento gráfico de la ciudad. El plano fue elaborado por

³⁰ Véase ALBERTO DARÍAS PRÍNCIPE, «Las Sociedades Constructoras en Canarias», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana* (1984), Excmo. Cabildo Insular de Gran Canarias, 1988, tomo 2, 2.ª parte, pp. 626-670. *Arquitectura y arquitectos en las Canarias Occidentales (1874-1931)*, Servicios de publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1985. Estas asociaciones nacieron con fines filantrópicos, es decir, fundar nuevos barrios y construir viviendas para las clases menos favorecidas, pero pronto se convirtieron en sociedades lucrativas que especulaban con el valor del suelo

³¹ Véase «El plan de ensanche de Santa Cruz de Tenerife, 1888», en ALBERTO DARÍAS PRÍNCIPE, *ob. cit.*, p. 478; TOUS MELIÁ, *ob. cit.*, p. 61.

³² *Ibidem.*

el ingeniero Juan León y Castillo y aprobado por R. O. el 17 de diciembre de 1881³³.

Las principales remodelaciones urbanísticas son:

- Consolidación del barrio de la Constructora.
- Urbanización de la Plaza Weyler.
- La calle de la Maestranza se interrumpe a la altura del barranco de Santos.
- Incremento de las edificaciones en el barrio del Toscal.
- Prolongación del paseo de los Coches hacia el cuartel de Almeida.
- Prolongación y ensanche de la calle de San Sebastián.
- La calle de Méndez Núñez, antigua calle del hospital, aparece trazada en su primer tramo, el que enlazaba el antiguo hospital Militar y la calle de San Rita. En documentos gráficos anteriores (1848-1875) la mencionada vía se interrumpía en su enlace con la calle Robayna.
- El barrio de los Hoteles, diseñado por Manuel de Cámara en 1888, ni siquiera aparece esbozado, tan sólo se traza un eje rectilíneo que comunicaba el paseo de los Coches con la plaza Weyler, origen de la futura calle 25 de julio.
- Desde el punto de vista arquitectónico estaban trazados los edificios representativos de la ciudad: Capitanía Militar, hospital militar, cuartel de San Carlos, Teatro Guimerá, Mercado, Almeida, iglesia de San Francisco, y la Maestranza.

Posteriormente, en 1891, la Municipalía, encargaba el plano oficial de la ciudad. Había sido ideado por la Compañía Hardisson Frère para formar parte de una guía turística. Según María Isabel Navarro Segura³⁴, el autor utilizó como base el documento gráfico de 1872, firmado por Tomás Clavijo. Por su parte, Cioranescu³⁵ afirma que la Compañía Hardisson Frère,

³³ ARCHIVO DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, JUAN DE LEÓN Y CASTILLO, *Proyecto de puerto de interés general de segundo orden*, 1881, sig. N. 10.

³⁴ MARÍA ISABEL NAVARRO SEGURA, *ob. cit.*, p. 544.

³⁵ ALEJANDRO CIORANESCU, *ob. cit.*, tomo III, p. 496.

empresa de vapores franceses que frecuentaba el puerto de Tenerife, encargó el plano al ingeniero de caminos Francisco Clavijo Pló. Lo cierto es que los hermanos Hardisson, con fecha del 17 de noviembre de 1878, cursan una carta al Ayuntamiento acompañada de dos planos, uno referido a la isla de Tenerife y al Archipiélago, y otro de la ciudad. La Corporación a la vista de los planos acordó *«aceptar con suma complacencia a la atención de los Sres. Hardisson Hermanos, dándoles las más expresivas gracias y simplificándole a la vez el agrado con que la municipalidad ha visto las gestiones practicadas por la casa de la digna dirección de dicho Sres»*³⁶.

El plano recoge testimonialmente las propuestas de ensanche de la ciudad; el trazado reticular del barrio Duggi se repetía en el sector comprendido entre la carretera a La Laguna, paseo de los Coches, y calle 25 de julio, y con menor regularidad en el barrio de los Hoteles, cuya plazoleta central estaba vinculada mediante la Gran Vía con el paseo de los Coches y con Pino de Oro, hacia donde se prolongaban los terrenos del futuro parque municipal, proyectado a comienzos de este siglo. La idea de parque en el ensanche N.O. de la población había sido propuesta por Patricio Estévanez en una conferencia pronunciada en la Real Sociedad Económica de Amigos del País en 1881. Igualmente, observamos como el barrio del Cabo, que había tenido un crecimiento limitado por falta de establecer una red de puentes sobre el barranco de Santos, comenzaba a desarrollarse. Construcciones con tipologías y lenguaje arquitectónico de carácter clasicista (cuartel de San Carlos, hospital de los Desamparados) ennoblecían la fachada costera de la ciudad. Las calles del Humo, Mejías y San Sebastián se había prolongado hacia el poniente. En la parte alta del Cabo y en pleno descampado, tal como exigían las normas urbanísticas, se ubicaban el cementerio de San Rafael y San Roque y el cementerio Protestante³⁷. Al sur del barrio del Cabo, se extiende el barrio de los

³⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, Libros de Actas, Sesión Municipal del 29 de noviembre de 1878, fol. 47 v.

³⁷ Véase FRANCISCO JOSÉ GALANTE GÓMEZ, «Los cementerios: otra lectura de la ciudad burguesía», en *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 603-612.



Plano de Santa Cruz de Tenerife. Por la Brigada Topográfica, 1899.

Llanos, con edificaciones pertenecientes a pescadores y trabajadores del puerto. Núcleo angosto y desordenado, en el que se distinguía la calle de la Regla que desemboca en la ermita de igual advocación.

En definitiva, el plano de 1891 difundía la imagen de un Santa Cruz con modernas propuestas urbanísticas: ensanches reticulares, grandes avenidas, parques como zonas de esparcimiento de la población... soluciones urbanas que se pondrían en práctica en la primera mitad del siglo xx. De hecho, el plano de Santa Cruz de Tenerife trazado por la Brigada Topográfica en 1899³⁸, nos muestra que la urbanización del barrio Duggi y de los Hoteles estaba comenzando, que el sector limitado por la carretera a La Laguna, paseo de los Coches, Gran Vía seguía sin planificar, que el parque aún no estaba trazado.

Así pues, a finales del siglo xix Santa Cruz de Tenerife se consolidaba como ciudad moderna, ampliando sus límites hacia el N.O. Si analizamos las representaciones gráficas de la población en 1783 y en 1899, podemos establecer los siguientes avances acaecidos en el siglo pasado, en el terreno urbanístico:

- Colmatación del centro histórico de la ciudad.
- Expansión de la ciudad hacia el N.O.
- Organización racional del solar urbano: barrio de la Constructora, Duggi y Hoteles.
- Establecimiento de barrios morfológicamente diferentes. Los barrios del ensanche presentan un trazado reticular, mientras que las primeras periferias de Santa Cruz, el barrio del Toscal, al norte y el barrio del Cabo, al sur, constituyen un claro ejemplo de crecimiento espontáneo. No obstante, en esta etapa, el barrio del Toscal había cubierto sus posibilidades constructivas, siguiendo alineaciones y rasantes fijadas por el Ayuntamiento, con una población obrera y clase media-baja.
- El barrio del Cabo continuaría alejado del centro histórico hasta que en las primeras décadas de este siglo se proyectó la avenida Marítima.

³⁸ JUAN TOUS MELIÁ, *ob. cit.*, p. 64.

- Trazado de grandes avenidas (Gran Vía, Castillo, carretera a La Laguna) para unir puntos neurálgicos de la ciudad y favorecer el tráfico. Estos ejes rectilíneos, a modo de las grandes vías peninsulares, garantizan el enlace de los distintos núcleos santacruceños, pues la capital había crecido basándose en avances por sectores sin aparente conexión entre ellos.
- Comienzan a perfilarse en esta época, los caminos de ronda. La principal vía de circunvalación, el paseo de los Coches, límite expectante de la población a principio de la centuria, fue superado al construirse los barrios del ensanche. Aquella, además enlazaba a barrios morfológica y socialmente distintos, nos referimos al barrio Duggi y Salamanca, zona de afincamiento de las clases medias y obreras, y al barrio de los Hoteles, suelo reservado para la burguesía elitista.
- Introducción de la naturaleza en la ciudad, con paseos arbolados (Gran Vía, paseo de los Coches) y zonas verdes (parque y plazas, proyectadas como lugares de concentración y de esparcimiento, alameda del Príncipe, plaza Weyler y del Hospital Militar).
- Prolongación de las principales vías de comunicación hacia el sur (Valentín Sanz, San Francisco de Paula, Gran Vía...). Estas calles quedaban interrumpidas a la altura del barranco de Santos.
- Aprovechamiento de los barrancos cubriéndolos con bóvedas o cruzándolos con puentes. El barranco de Santos, principal barrera de la ciudad al sur, se salvó con la construcción de puentes, por ejemplo, el puente del Cabo enlazaba la plaza de la Iglesia con el hospital de los Desamparados.

