

EL ÚRBANISMO MODERNO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE.  
DOCUMENTOS

MARÍA ISABEL NAVARRO SEGURA

La existencia de dos documentos inéditos de la historia reciente del urbanismo de Santa Cruz de Tenerife, ha motivado la consulta de aquellas publicaciones, dispersas, que se han ocupado del tema. Asimismo, la consulta de estas fuentes, ha permitido comprobar algunos errores en la datación de los documentos cartográficos históricos, y algunas ausencias de cierta importancia.

Sin embargo, el aspecto más importante a considerar es la necesidad de entender el crecimiento de la ciudad a partir de sus documentos, valorando las verdaderas causas por las que se han producidos éstos.

La conclusión general que ha aportado el estudio de las fuentes documentales y bibliográficas es que ninguna iniciativa ni documento urbanístico se debe al azar. La totalidad de los planos levantados históricamente, han sido ordenados, ya sea por la corona, por la autoridad militar competente, los poderes públicos, y más recientemente, por el propio ayuntamiento, a instancias de la ley.

Algunos de estos documentos, tienen la virtud de informarnos de aspectos desaparecidos de nuestra historia. Son los documentos estudiados sabiamente en la obra clásica de Ruméu: «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias».

El siglo XVIII y su intensa actividad nos ha legado una importante colección de planos, algunos de ellos realmente explícitos.

Pero, el verdadero objetivo de nuestro estudio es el conocimiento de la etapa de formación del urbanismo moderno en Santa Cruz de Tenerife.

Las tímidas operaciones remodeladoras posteriores a la desamortización de las propiedades conventuales, por el pri-

mer arquitecto provincial de Canarias y arquitecto municipal de Santa Cruz, Manuel de Oráa; los sueños de una ciudad jardín de Manuel de Cámara; las obras de consolidación de Antonio Pintor. Todo ello, solamente es una continuación de la actividad histórica de los ingenieros militares que representaron insaciablemente las trazas de la ciudad. Los arquitectos comienzan a hacer urbanismo al incluir en sus planos propuestas de ordenación a las representaciones de la realidad.

Sin embargo, el urbanismo moderno comienza en 1926, de la mano del alcalde de la dictadura, Santiago García Sanabria, que por primera vez encarga un levantamiento topográfico de la ciudad, para posibilitar la convocatoria de un concurso de anteproyectos para la urbanización y ensanche de la ciudad de Santa Cruz. Esta experiencia no dio sus frutos, y por influjo de la importancia del Plan de Extensión de Madrid, se encarga al ingeniero madrileño José Luis Escario, miembro del equipo redactor del proyecto madrileño, primero un proyecto acerca de la ordenación de la Avenida Marítima, que tuvo gran trascendencia en la época, y posteriormente, la confección de un Plan General de Urbanización para Santa Cruz, en 1933. Este es un documento de importancia, no solo respecto a la historia del urbanismo de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. La memoria del plan es un documento realmente explícito, en que se recogen todas las conclusiones de las polémicas apasionadas planteadas en torno a las características que debían poseer los planes de urbanización. Este es un plan que defiende un nuevo concepto de zonificación según la ideología urbanística inglesa; la racionalidad en los trazados; la necesidad de incorporar a los planes de urbanización la obligatoriedad de un porcentaje de suelo para zonas verdes.

Todos estos conceptos, sin embargo, no se deben a la voluntad individual de los técnicos, ya que aparecen recogidos en un documento trascendental del urbanismo español, el Estatuto Municipal, que reconoció la capacidad de los municipios para administrarse y dictar sus propias leyes, pero que los obligó a asumir sus responsabilidades en materia de planeamiento. A esta ley, a la voluntad política de los sucesivos ediles, y a la formación indiscutible de Escario como urbanista se debe el Plan General de Urbanización de la ciudad de Santa Cruz, que ha permanecido vigente hasta la aprobación en 1957 del Plan General de Ordenación Urbana.

## INTRODUCCIÓN

La ciudad de Santa Cruz de Tenerife ha tenido la fortuna de ser objeto de una serie de estudios generales acerca de su historia, problemática socioeconómica, crecimiento urbano, que han contribuido a ofrecernos una base sobre la que plantear nuevos trabajos en el presente. Me refiero en particular a los trabajos que en estos campos han orientado y suscitado estudios posteriores. Desde el punto de vista histórico, DESIRÉ (1875), POGGI (1881), RUMEU (1950) y CIORANESCU (1976). Respecto a las cuestiones socioeconómicas, el trabajo de MURCIA (1975), ha cubierto una necesidad de análisis desconocida hasta ese momento. En cuanto a la explicación del crecimiento de la ciudad, hay algunos estudios que aportan argumentos y documentos de interés; entre ellos, RUMEU (1950) hasta el siglo XVIII, CIORANESCU (1976) sobre las diferentes iniciativas municipales en materia de urbanismo, y más recientemente, el análisis del crecimiento de la ciudad elaborado con motivo de la redacción del Plan Especial de Reforma Interior del Centro Histórico de Santa Cruz de Tenerife, INFORME... (1980). A ellos hay que añadir la síntesis recientemente publicada por el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1983), basada en los trabajos anteriores, y como primer documento público de la actual Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife<sup>1</sup>.

Aparte de estas publicaciones de carácter científico, la ciudad cuenta con una serie de ediciones insólitas debidas en su mayoría a intereses particulares de tipo comercial, en las que se nos da cuenta del estado de la ciudad. El número de guías, folletos y publicaciones divulgativas con que cuenta Santa Cruz desde mediados del siglo XIX hasta los años 30 es realmente importante. Entre ellas destacan algunas, sobre todo por el interés de sus ilustraciones, como los ABC (1911), (1912), (1913), BONNET (1897), ENCINOSO (1930), GUIA DE... (1934), o la más reciente guía SANTA CRUZ DE TENERIFE (1935), (1928) para los aspectos comerciales de la ciudad.

---

1. Los datos relativos a estas publicaciones pueden consultarse en la bibliografía.

A ello hay que añadir la exposición «Cinco Siglos de Historia de Santa Cruz», organizada por el ayuntamiento de la capital con tal motivo en mayo de 1978, en el Museo Municipal<sup>2</sup>.

Sin embargo, algunas cuestiones relativas al crecimiento de la ciudad merecen un estudio más detenido, y otras han sido ignoradas hasta el momento, a pesar de su importancia. En el primer caso se encuentra la actividad fundamental de los ingenieros militares en la configuración de la ciudad y en su conocimiento, a través de los sucesivos levantamientos de planos, que hoy nos permiten estudiar las diferentes fases de crecimiento. En el segundo caso, es decir, el desconocimiento o carácter inédito de algunos hechos decisivos en el desarrollo de la ciudad se encuentran tres planes de ensanche y un plan general de urbanización. Estos planes inician una actividad de planeamiento que ya permite hablar de urbanismo en sentido moderno en Santa Cruz de Tenerife, ya que los planos confeccionados contienen por primera vez propuestas de ordenación teóricas, a diferencia de los planos confeccionados en fechas anteriores, cuyo único objetivo era recoger con la máxima precisión los elementos que se consideraban más relevantes de la ciudad existente. Los planes de ensanche corresponden a tres momentos diferentes y de ellos solo uno se llevó a cabo: Plan de Ensanche de 1888, Manuel de Cámara (Promociones de Duggi y 25 de Julio); Plan de Ensanche de 1904, Antonio Pintor (?) (Salamanca Chica), no realizado; Plan de Ensanche de 1930, José Blasco, Eladio Laredo y Francisco Ortigosa, no realizado. El Plan General de Urbanización de Santa Cruz de Tenerife fue realizado en 1933 por el Ingeniero madrileño José L. Escario, y permaneció vigente hasta la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife de 1957.

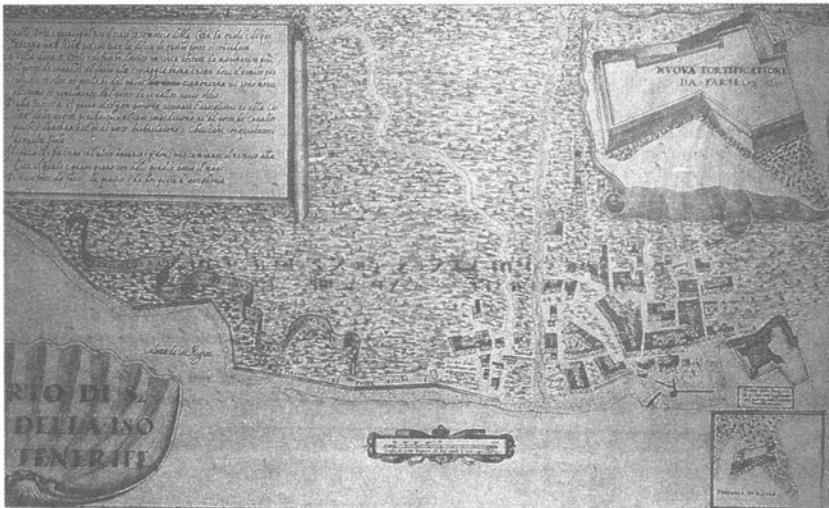
Estas deficiencias se han producido por desconocimiento de las causas que motivan la realización de los planos y proyectos de urbanización, tanto históricamente como en el urbanismo moderno. Se podría decir que ningún documento, ya sea plano o plan de ordenación se produce gratuitamente, salvo casos muy excepcionales, en los que suele faltar no tanto la causa como la explicación de esta causa.

---

2. Algunas ilustraciones han sido obtenidas a partir del material que formó parte de esta exposición.

3. Estos documentos pueden consultarse en las ilustraciones y apéndice documental.

Tal es el caso del plano de Santa Cruz de Tenerife publicado por CIORANESCU (1976) II, 264, fechado en 1783 y obra de un viajero francés anónimo. Probablemente no encontremos una explicación documentada de las causas por las que se confeccionó tal plano, pero no debemos dudar que existieron, y aún más, que estas causas están representadas en el mismo plano, que además es bastante explícito, y dibuja a la perfección, sobre todo, la infraestructura de abastecimiento de aguas de la ciudad en esas fechas, aparte de los elementos que forman parte, habitualmente de otros planos históricos, como la importante infraestructura militar que poseía la ciudad, representada en todos los planos desde 1588 en que Torriani lo hiciera por primera vez.



1. Plano de Santa Cruz de Tenerife en 1588. Leonardo Torriani (Coimbra. Biblioteca Universitaria). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

## LOS PLANOS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Hasta la aparición del trabajo de CIORANESCU (1976), la evolución de la ciudad en su conjunto, y a través de las representaciones que de ella existen, se abordó de manera ejemplar en la obra ya clásica de Rumeu: «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias», en la que

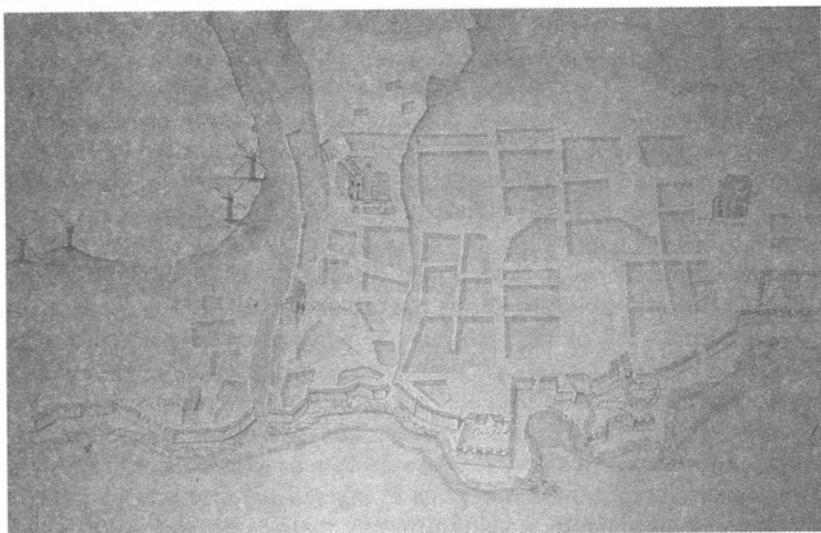
dedica una especial atención al estado de las ciudades canarias a finales del siglo XVI, a la actividad de Torriani, y al enorme desarrollo experimentado por la ciudad de Santa Cruz en el siglo XVIII.

Una de las grandes aportaciones de Ruméu fue la publicación, por primera vez, de una serie de planos en donde se representaba la ciudad, desde la época de Torriani. La necesidad de este tipo de aportaciones convierte al trabajo de MORALES PADRON (1960) sobre la cartografía histórica de Canarias en el extranjero en una fuente de consulta obligada. Aparte de la divulgación de esta cartografía histórica de Santa Cruz, de la que se han servido todos los estudios posteriores, Ruméu nos cuenta a partir de los planos, cómo creció la ciudad, cuáles fueron sus límites sucesivamente, con qué infraestructuras contaba, y las causas de que se produjeran los sucesivos cambios en la ciudad. Sin embargo, estos escritos pioneros deberían ser difundidos en un cuerpo aparte, debido a su carácter específico, y a su interés.

Hasta la elaboración del plano de 1856, el punto de vista desde el que se hicieron los sucesivos planos de la plaza era defensivo, si exceptuamos el «Plano de Santa Cruz con sus contornos en la Isla de Tenerife».

Es quizás la representación más ingenua que se ha hecho de la ciudad, probablemente con intención de demostrar su importancia tanto a nivel de población como de infraestructuras. Los aspectos más destacados son, por supuesto las instalaciones defensivas, las dotaciones eclesiásticas y conventuales, la industria, representada por los molinos que proliferan en el extrarradio, y los rasgos más importantes de la topografía. Esta es la ciudad que describe RUMEU (1950) tan bien, y cuyos límites serían prácticamente los márgenes naturales impuestos casi en su totalidad por la naturaleza: al este el mar; al sur, el barranco de Santos; al norte, el barranquillo del Aceite, y al oeste, la calle llamada del Norte, por estar orientada en esta dirección (actualmente Valentín Sanz). Es una población que difícilmente puede luchar todavía contra los ataques de los piratas, los incendios, y los límites impuestos por la naturaleza.

Santa Cruz, un pequeño poblado de pescadores, perfectamente protegido por sus castillos y murallas, aún sin muelle, con un pequeño callejero y unas plazas en torno a los conventos, y una plaza de armas ante el castillo principal, parece dispuesta a recibir el honor de convertirse en la residencia de los cada vez más fuertes capitanes generales, hasta entonces residentes en La Laguna. Esta circunstan-



2. Plano de Santa Cruz de Tenerife después de 1680, una vez consolidadas las fundaciones eclesiásticas y conventuales y las instalaciones defensivas primeras. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada, Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

cia, y la desgracia que asoló a Garachico en 1706, van a convertir a Santa Cruz en población primero rival de La Laguna y Garachico, y posteriormente en núcleo indiscutible de comercio y gobernación de la isla. Todo esto ocurrirá en un espacio de tiempo muy breve, y después se mantendrá respecto a esta primera expansión del núcleo original con una cierta estabilidad hasta las transformaciones del siglo XIX.

Esta es la historia que nos cuentan dos planos de la ciudad, debidos probablemente a dos ingenieros militares, y que reflejan el grado de perfección a que habían llegado los sistemas de representación en estas fechas.

El plano de 1740 pudo deberse al ingeniero militar Antonio La Rivière, del que cuenta Ruméu<sup>4</sup> «que residía en Tenerife desde

---

4. RUMÉU (1950) III 1.ª Parte, 410.

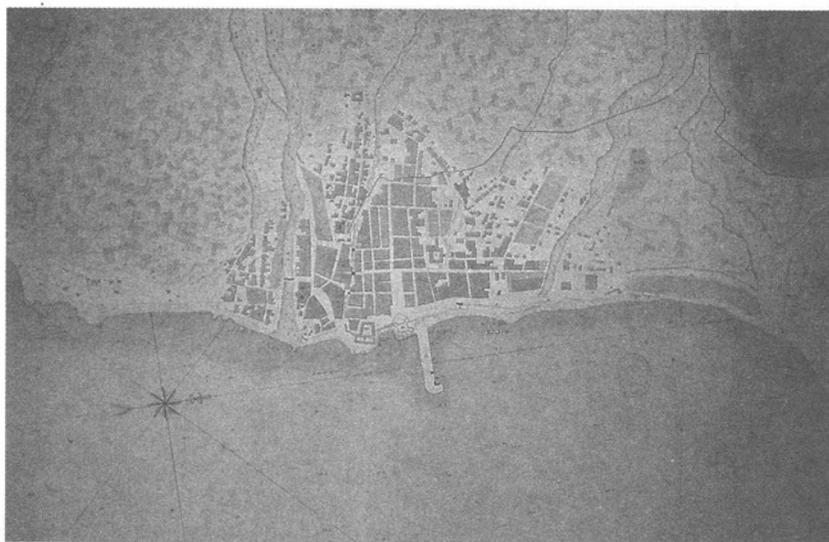
1740, a donde había venido llamado por el comandante general don Francisco José de Emparan, antecesor de Bonito, para estudiar la fortificación del Archipiélago. En el plano de Santa Cruz de Tenerife de 1740, que hay que suponer que fuese dibujado por este inteligente ingeniero, aparece el puerto con el espigón de su muelle, lo que nos hace suponer que La Rivière sugirió a la corte la construcción de tan importante obra, base de la futura prosperidad económica de Santa Cruz».

Sea como fuere, el traslado de los capitanes generales a Santa Cruz, y el desplazamiento de las operaciones comerciales, convirtieron la empresa del muelle en una operación necesaria no solo para la vida de la ciudad, sino también para la corona. Además, el incremento vertiginoso de la población hizo pronto imprescindible la resolución del abastecimiento de agua, que será también potenciada por la autoridad, y realizada a base de la recaudación de impuestos. Esta circunstancia también explica el interés que comienzan a tener los datos de población, y las tempranas realizaciones de censos, así como el interés con que aparecen recogidas todas las casas de la ciudad.

Dos líneas comienzan a dirigir el crecimiento, según dos ejes en la dirección de las coordenadas: El eje norte sur, favorecido por la topografía, que aparte de ser más continua en esta dirección, permite salvar los dos barrancos que por esas fechas interrumpían la circulación (barranco de Santos y barranquillo del Aceite); el eje este oeste, más voluntarioso, supone una brecha significativa a partir de la plaza de armas del castillo de San Cristóbal, y que solo hasta el siglo XIX conseguirá completar su significación de calle mayor mediante una interrupción totalmente intencionada en la construcción del Palacio de la Capitanía y su plaza.

El incremento de la población ha obligado a organizar en la inmediata periferia una serie de actividades de tipo agrario, lo cual también explica la necesidad de asegurar un abastecimiento hidráulico a la ciudad.

Es una ironía que desconozcamos con certeza el autor de este plano que inicia la serie de imágenes conocidas del Santa Cruz del siglo XVIII. Sin embargo, su comparación con el plano de 1771 de Joseph Ruiz, también ingeniero militar confirma las intenciones con que fuera trazado el plano de 1740, hasta tal punto que parece ser la misma mano, y podría haberse realizado usando como base el anterior, ya que, además, la ciudad no había experimentado cambios no-



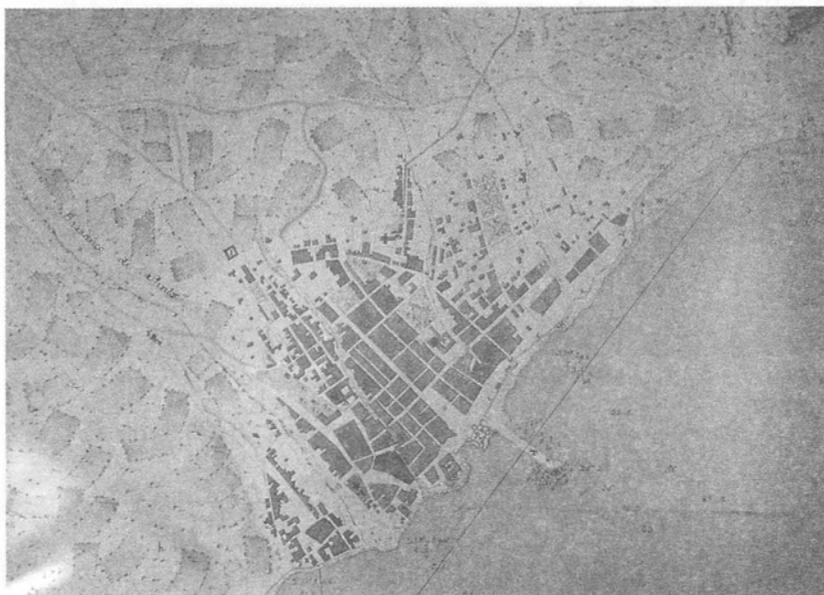
3. Plano de Santa Cruz de Tenerife, sus castillos, baterías, muelles, costa y sondeo. Levantado de orden de S.M. en el año 1740. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada, Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

tables, ni respecto a sus límites, ni respecto a las infraestructuras que ya planteaba el anterior.

Ruméu destaca con acierto de este plano dos elementos diferenciales, respecto al plano de 1740. Uno es el crecimiento en dos direcciones que apenas se apuntan: la calle del Pilar, y la prolongación de la calle de San Francisco. Otro de los elementos señalados es el trazado de los caminos principales de comunicación del casco con el extrarradio. Además, José Ruiz Cermeño representa la incipiente expansión de los bordes izquierdos de los barrancos de Santos y del Aceite, paralelo este último al desarrollo de la calle principal.

Doce años después de esta fecha, poco antes de que un voraz incendio consumiera muchas casas en la ciudad, Santa Cruz, representada por lo que parece por un diestro viajero francés en 1783, muestra ya unos límites precisos de crecimiento, una diversificación de las instalaciones, una cierta organización en barrios, una mayor dota-

ción de tierras de cultivo, y un crecimiento en que parece que ya se intenta poner orden, como demuestran las parcelas situadas al final de la actual calle del castillo, en que la trama experimenta un giro, probablemente por motivos de adaptación a la topografía, y a partir de una retícula perfecta, por primera vez, se ordena el crecimiento de unas manzanas nuevas.



4. Plano de Santa Cruz de Tenerife en 1771, obra de Joseph Ruíz Cermeño. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

Los canales de abastecimiento hidráulico aparecen perfectamente representados, así como los diferentes pozos y fuentes públicas. Los hornos de cal, en las afueras de la ciudad, y nuevas infraestructuras, como los nuevos hospitales (militar, y de desamparados), y los monumentos que por entonces comenzarán a dignificar la ciudad. La explanada ubicada frente al muelle, aún no ha sido convertida en paseo. El límite norte de la ciudad ya ha llegado al barranquillo sobre el que actualmente se encuentra la calle de San Antonio.

La propiedad sobre el suelo ya debía tener su cierta importancia, porque el plano comienza a representar, si no propuestas teóri-



mandancia de la Plaza. Es decir, nos encontramos ante un nuevo plano militar, a pesar de que Santa Cruz cuenta en esta fecha con un flamante arquitecto titulado por la Real Academia de Bellas Artes de S. Fernando, y que además será posteriormente arquitecto provincial. Una Real Orden de 25 de julio de 1846<sup>5</sup> obligaba a todas las poblaciones de mayor número de habitantes a realizar un plano geométrico, que consta fue encargado por el ayuntamiento de Santa Cruz a su arquitecto Manuel de Oraá. Según CIORANESCU (1976) no se realiza. De esta época además, son las primeras ORDENANZAS (1852) municipales. Uno de los principales objetivos del gobierno de Isabel II parece haber sido convertir los núcleos de población más importantes en lugares ordenados, de calles rectas, y trazados regulares.

El plano de 1856 nos sitúa en la ciudad en el momento en que han comenzado las operaciones urbanas más importantes del siglo. Me refiero al derribo del convento de Santo Domingo, y la reordenación que afecta al solar donde se situaba, con la construcción del teatro municipal (1851) y la plaza de mercado contigua (1854). Aún no se han construido las casas de José M.<sup>a</sup> García (1857), que cerrarán el perímetro de la zona formando la actual Plaza de Isla de Madera<sup>6</sup>. Estas obras se deben todas a Manuel de Oraá y Arcocha. Este plano ya incluye la Alameda del Marqués de Branciforte. Por estas fechas, el ayuntamiento se halla instalado en el primitivo convento franciscano de San Pedro Alcántara, pero aún no se ha proyectado la ordenación de la huerta. Tampoco se ha prolongado la calle mayor de la ciudad, pero ya están previstas las obras. También se ha rematado la continuación de Valentín Sanz hasta la huerta del convento. Los límites de la ciudad, sin embargo, no se han extendido considerablemente.

Una comparación de este plano con el publicado por CIORANESCU (1976) para 1864 demuestra que las fechas de realización de ambos coinciden. Aparte de esta circunstancia, el hecho de que el ayuntamiento de Santa Cruz estuviera obligado por la Real Orden de 1846, y la certeza de que éste fuera encargado en 1857, permiten aventurar que fuera ésta la fecha de realización.

---

5. CIORANESCU (1976) III, 495. Nota 196.

6. Estas casas permiten fechar este plano y los inmediatamente posteriores. CIORANESCU (1976) III 125, y CIORANESCU (1976) IV 432 publica un plano que fecha en 1864 por la publicación de VERGARA (1864), y que difícilmente puede ser de esa fecha ya que no contempla las casas mencionadas.



6. Plano de la Plaza de Santa Cruz de Tenerife, 13 de diciembre de 1856. Dirección Subinspección de ingenieros del ejército de las Islas Canarias. Comandancia de Santa Cruz de Tenerife. Firmas: El Delineante de la Dirección, Ignacio Marchon y Esguaza. Comprobado El Teniente General del Cuerpo, Comandante de la Plaza, Salvador Clavijo. V.º B.º El Coronel Director Subinspector Antonio Matamoro. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

En ambos planos resalta el desarrollo alcanzado por la población en torno a los dos ejes que se iniciaron en el siglo XVIII, y que en este momento se rematan con dos construcciones militares: El edificio sede del Palacio de Capitanía al final de la calle del Castillo, y el cuartel de Almeida, al final de la calle de San Francisco, la primera obra de Tomás Clavijo, y esta última, de Salvador Clavijo, ambos ingenieros militares.

Nuevamente, en 1874 y 1875, tenemos nuevas imágenes de la ciudad facilitadas por levantamientos militares, probablemente debidos ambos a una única mano, Tomás Clavijo. En estas representaciones, se completan ya las iniciativas previstas cuando se realizó el plano de 1856. La remodelación de la huerta del convento franciscano ya se ha operado, regularizando su planta, trazando una calle entre la primitiva huerta y el edificio del convento, y diseñando una



7. Plano de Santa Cruz en 1864, según CIORANESCU (1976), probablemente, de la misma fecha que el anterior.

plaza pública que recibirá el nombre de «Alameda del Príncipe de Asturias».

Estas operaciones de iniciativa municipal se completan con la remodelación de la plaza situada frente al edificio de Capitanía, de iniciativa militar. Y posteriormente, con la nueva ordenación de la zona próxima a la parroquia de la capital, con la construcción del nuevo puente sobre el barranco de Santos, obra del arquitecto municipal Manuel de Oráa (1882), y el nuevo edificio de Hospital de los Desamparados (1887). Sin embargo, esto ocurrirá con posterioridad a la elaboración de este plano, en que Tomás Clavijo, llevado por el entusiasmo que le produce la obra aún no terminada de la sede militar y su plaza, las representa con toda serie de detalles.

El plano de Tomás Clavijo es fundamental para el conocimiento del desarrollo urbano del Santa Cruz moderno, debido a que será la base sobre la que se reflejarán posteriormente los sucesivos ensanches de la ciudad, hasta el levantamiento del denominado plano topográfico de la capital y su término en el año 1926. Este plano fue



8. Plano de Santa Cruz en 1872. Tomás Clavijo. Legado Ruméu. Departamento de Historia del Arte. Universidad de La Laguna.

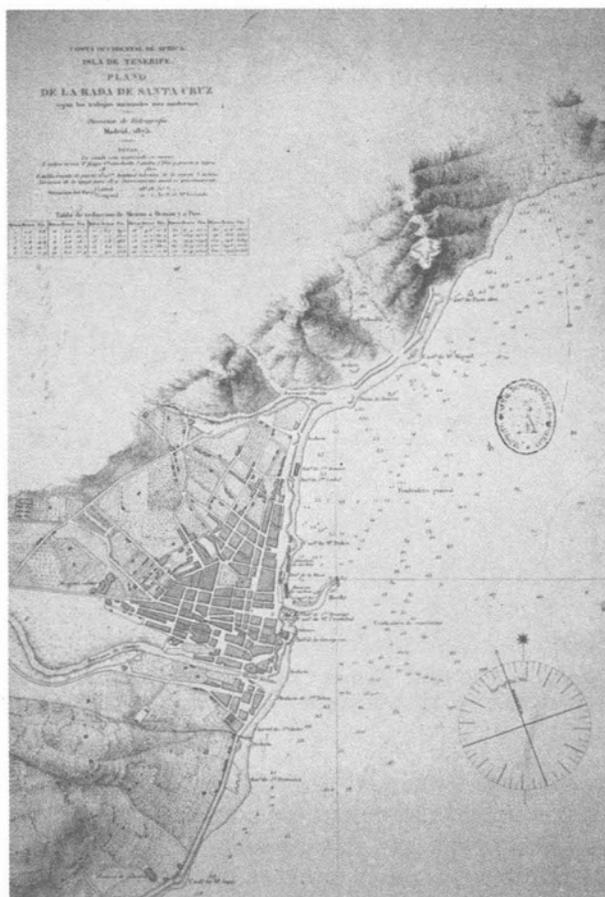
utilizado por la casa comercial «Hardisson Frères» en una edición, que después de muchas intentonas fue admitida por el ayuntamiento como plano oficial de Santa Cruz el año 1891. De esta edición se hicieron muchas reproducciones tanto en guías turísticas como en almanaques y otros objetos de tipo comercial de los que quedan aún abundantes muestras.

Este plano, es igualmente fiel respecto a la realidad, como otras representaciones militares anteriores. Sin embargo, el punto de vista

defensivo ha desaparecido casi totalmente, y los edificios militares primitivos se conservan en la representación pero con un carácter emblemático.

Un plano gemelo de éste, probablemente realizado a partir de él es el que conserva el Servicio Histórico Militar, realizado por la Dirección de Hidrografía, y fechado en 1875.

Estas fechas son significativas, porque marcan la divisoria cro-



nológica de una nueva realidad no solo desde el punto de vista de las representaciones, sino, sobre todo, en relación a la vida de la ciudad. Sobre esta trama, y por primera vez, un arquitecto municipal comenzará a dibujar una ciudad ideal, a partir del modelo y el trazado ideal comenzará a crecer una ciudad real, según criterios modernos.

Este plano, por ello, refleja 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, acababan complaciéndose en dotar de calidad urbana su núcleo original, para ceder el relevo a los técnicos que propondrán su modelo de crecimiento.

## EL URBANISMO MODERNO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

Hasta la fecha, y a pesar de la cantidad de trabajos tanto teóricos como de documentos urbanísticos recientes, y a pesar de la divulgación del plano oficial de la ciudad de 1891, todos los textos coinciden en afirmar la inexistencia de documentos de carácter urbanístico e iniciativas de planeamiento, hasta el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife, aprobado definitivamente en 1957. Así, se lee en CIORANESCU (1976): «El primer Plan general de ordenación urbana de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife se ha publicado en 1952, firmado por los arquitectos Enrique Rumeu y Luis Cabrera. Hasta la fecha no hubo, pues, ni plan de ensanche, ni plan de ordenación urbana. En su ausencia, no debe extrañar que la autoridad se haya formado la convicción de que Santa Cruz tiene la suerte de “disponer de zonas de ensanche, magníficas en cuanto su horizontalidad, su orientación y sus excelentes condiciones sanitarias”»<sup>7</sup>.

Sin embargo, ya veremos que no es al azar a quien debe la ciudad su modo de crecer y aún de obedecer durante todos estos años a los que alude Cioranescu. Su fortuna se debe al celo de una sucesión de políticos, y al acierto de dos documentos de excepción: un plan de ensanche y un plan general.

Hasta la creación de la carta municipal en 1923, o sea, hasta el reconocimiento de la autonomía municipal en materia de planea-

---

7. CIORANESCU (1976) III 288.

miento, la actividad normativa, en los casos en que ésta se produce, se refiere a la elaboración de ordenanzas, de las que son una muestra las de 1852. Esta actividad solía complementarse con la publicación de algún decreto, relativo a cuestiones concretas en las que era preciso modificar alguna norma de carácter general. Un ejemplo de este tipo de actuaciones tuvo lugar en Santa Cruz de Tenerife en 1926, debido a la ocupación de suelo de la arquitectura tradicional urbana, y la corporación se vio obligada a adoptar un acuerdo por el que se obligaba a un incremento en el número de las plantas a los inmuebles proyectados en las vías principales de la capital, imponiendo un mínimo de dos plantas<sup>8</sup>.

Hasta las fechas de la creación del Estatuto Municipal, la ciudad de Santa Cruz no tiene capacidad de ofrecer un documento urbanístico que sirva de marco legal a su crecimiento, pero sí se plantea la necesidad de contar con un plano en que se indiquen las alineaciones y perfiles. Todo el siglo XIX recoge iniciativas en este sentido. Sin embargo, no parece que existan planos anteriores a las primeras promociones de la Constructora, y del barrio Duggi. De todas formas, fue necesario que el autor de estas promociones, Cámara, las proyectara sobre el plano ya existente. De hecho, sucesivos planos, incluido el de 1891, recogen las propuestas de Cámara, no solo relativas a promociones de viviendas previstas, sino también al trazado de las vías principales e incluso una propuesta no realizada para el futuro parque municipal.

A Manuel de Cámara se debe el primer plano de ensanche de la ciudad<sup>9</sup>, que ordena la zona de mayor repercusión del ensanche de Santa Cruz. Es la manzana cuyo centro es ocupado actualmente por la denominada «Plaza de los Patos», y limitada por el inicio de Méndez Núñez, Numancia, Robayna y el «Paseo de los Coches». Esta manzana, recoge el giro experimentado por la trama a partir del inicio de la calle de Robayna al final de la calle del Castillo, y ordena el

---

8. Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife Leg.º 75/54. «Plantas (edificaciones urbanas). Sobre el número que deben tener en este término». Año 1926. Arquitecto, Antonio Pintor.

9. Plano del Ensanche de Santa Cruz de Tenerife. Manuel de Cámara, 8 de diciembre de 1888. En «Planos de las vías comprendidas entre la Rambla de Pulido, calles de Méndez Núñez y Viera y Clavijo y el Paseo de los Coches.» En la Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

crecimiento a partir de un eje que separa el eje de crecimiento de la ciudad del antiguo régimen: la calle de 25 de julio, entonces planteada y denominada como «Gran Vía», estando prevista su prolongación a través del puente de Galcerán.



10. Plano de Ensanche de Santa Cruz de Tenerife. Manuel de Cámara, 8 de diciembre de 1888.

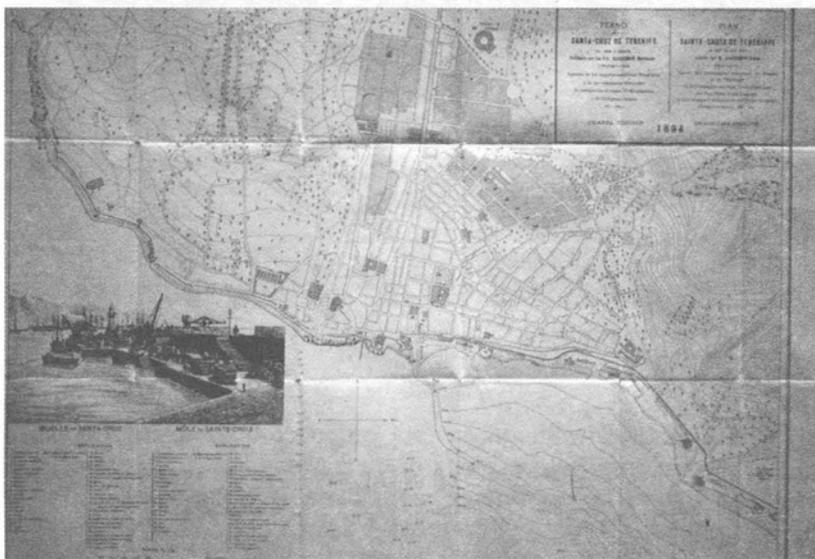
Otra cuestión implícita en esta ordenación es el criterio de la ciudad jardín, entonces en plena discusión en el país. Esta metáfora de una ciudad verde se completará mediante una propuesta posterior (1912) divulgada en periódicos locales, acerca del futuro parque para la ciudad. Cámara repite el solar de esta propuesta urbana en el futuro solar del parque, que aparece limitado por las calles de Numancia, prolongación de Méndez Núñez, Los Campos y Paseo de los Coches. Dentro de este marco, que se prolonga en un triángulo correspondiente a «Pino de Oro», el parque propuesto dibuja como en un espejo la trama paralela de ciudad real, y permite el acceso a través de ejes de circulación similares a los ya previstos en 25 de Julio.

Todo esto nos informa acerca de una nueva manera de entender las actuaciones en la ciudad. Manuel de Oraá actuará sobre la ciudad

histórica existente, pero sus propuestas no exceden de ordenaciones sobre perímetros ya señalados. Son obras públicas más que actuaciones urbanas tal y como las entendemos en la actualidad.

Manuel de Cámara no solo será el principal promotor de las iniciativas inmobiliarias de la época, sino que desarrollará una acción urbanística creativa y eficaz, al mismo tiempo que una labor de divulgación constante en el periódico «Diario de Tenerife», desde el cual mantuvo frecuentemente vivas polémicas en torno a los temas de mayor actualidad desde el punto de vista urbanístico.

Su propuesta para el ensanche, incluida la solución del parque municipal, fue ampliamente difundida a través del plano oficial de la ciudad, editado por la compañía «Hardisson Frères» en 1891.



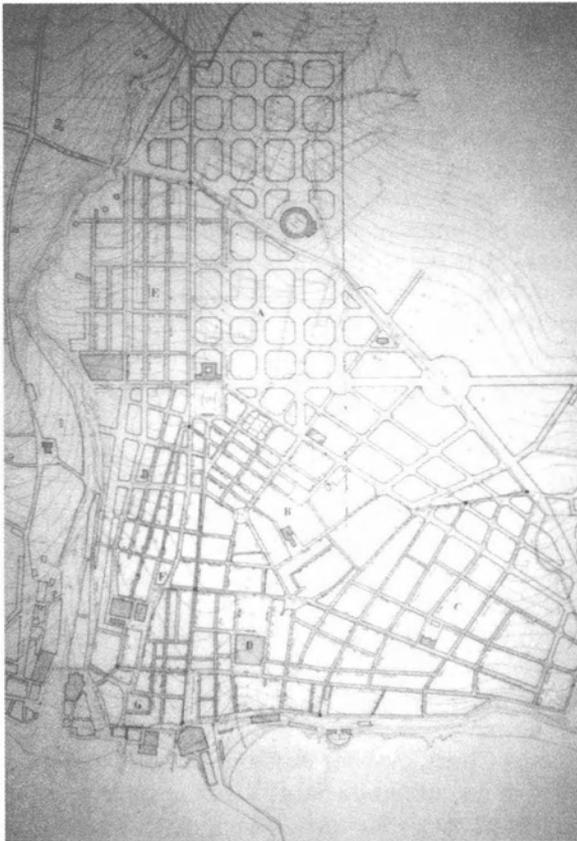
11. Plano oficial de Santa Cruz de Tenerife a partir de 1891.

En realidad, los años comprendidos entre la fecha de 1880 y 1920 están llenos de propuestas apasionadas en relación al progreso de la capital, probablemente suscitadas por la rivalidad que mantienen ambas capitales provinciales. El ornato y el progreso de la capital llenan páginas enteras de los diarios locales, y nunca hasta enton-

ces los temas de la ciudad despertaron tal interés en los habitantes de Santa Cruz.

El crecimiento del número de habitantes, como argumento decisivo de la importancia de la capital, y sobre todo la modernidad, explican el entusiasmo de la iniciativa privada en operaciones destinadas a favorecer el bien común.

Es frecuente además que para orientar estas propuestas se busquen modelos conocidos con que avalar las soluciones defendidas. Así aparecerá una propuesta de ensanche para el actual barrio de Sa-



12. Plano de una propuesta de ensanche no realizada para Salamanca Chica – 25 de Julio. En torno a 1904. (Archivo Histórico. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Delegación de Santa Cruz de Tenerife).

lamanca en que se superponía a la accidentada topografía de la zona la trama utilizada por Cerdá en el ensanche de Barcelona.

Esta es la época en que se defiende con calor las grandes ventajas del sistema del ensanche. Existen incluso trabajos en los que se estima el ahorro producido por el sistema de financiación de una promoción masiva de vivienda. Lo que se produce además, es una disminución de los costos de contribución del promotor en estos casos.

El estado actúa de intermediario, y es en realidad quien posibilita legalmente las diferentes operaciones inmobiliarias mediante el marco legal de la «Ley del Ensanche» de 1864.

Es probable que muy pronto se viera la inviabilidad de esta propuesta, que resulta excesivamente rígida, y muy problemática en su adaptación a la pendiente de esta zona de la ciudad, porque no tuvo difusión, y en los sucesivos planos divulgativos de la ciudad figura en fechas paralelas, una solución más acorde con la realidad, que fue la que se llevó a cabo definitivamente.

Es bastante significativo que esta propuesta se realizara para el actual barrio de Salamanca, zona destinada a promoción de viviendas económicas, pues coincide con la ideología original de los planes de ensanche defendida por Ildefonso Cerdá. Cámara debió ser un hombre preocupado no solo a nivel técnico, pues sus propuestas revelan un compromiso con la realidad y al mismo tiempo, un nivel de información acerca de las propuestas urbanas del momento, realmente insólitos dados los medios de la época.

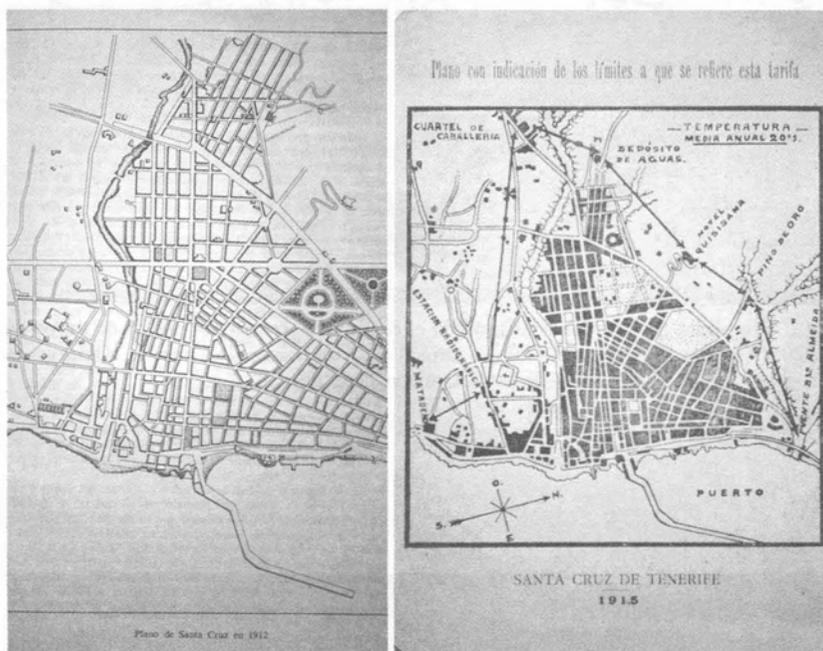
Diez años después de la realización de este plano, las imágenes que se difunden de la ciudad muestran una concreción sorprendente desde el punto de vista urbanístico, pues, a la representación de las nuevas promociones inmobiliarias se añade una definición exhaustiva del sistema viario.

Ya estaba previsto el cinturón de ronda de las ramblas y su posible encuentro en torno al cuartel de Almeida con la también proyectada Avenida Marítima; la prolongación de las principales vías interrumpidas por el barranco de Santos; la tímida ordenación del territorio situado en el margen izquierdo del barranco de Santos, y el ensanche de Salamanca Chica, que por entonces se convertía en realidad.

Esta visión de la ciudad de Santa Cruz se parece definitivamente con su definición actual, y su consolidación se debe, por una parte, a la suma de trabajos de Antonio Pintor como arquitecto municipal, y a la visión del alcalde García-Sanabria, que promovió las bases para la posterior confección de un plan general de urbanización.

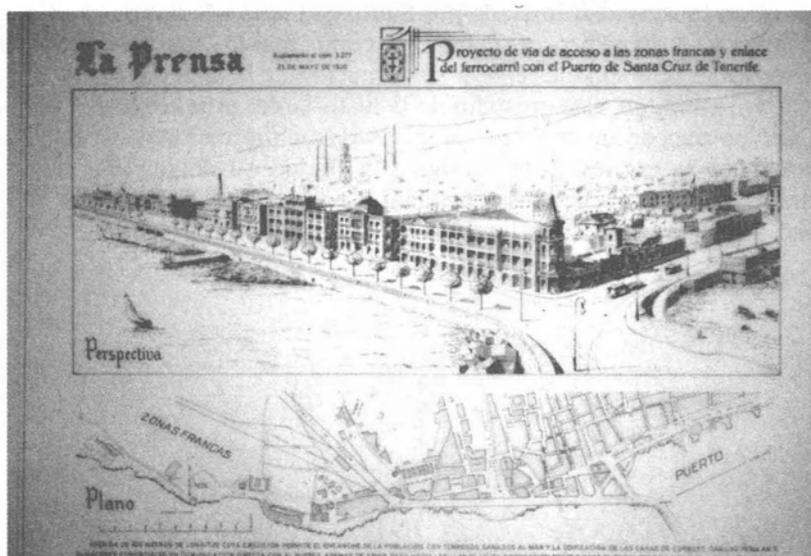
Con la actividad iniciada por Santiago García-Sanabria se inicia la práctica urbanística concebida ya como marco legal en todas las actividades relacionadas con la construcción de la ciudad.

Sin embargo, este episodio de la historia del urbanismo de Santa Cruz no sucede de manera improvisada ni discrecional. Como en ocasiones anteriores, la ley obliga a la ciudad a resolver sus obligaciones, esto es, a tener sus documentos en orden: el plano de la ciudad, y su texto correspondiente.

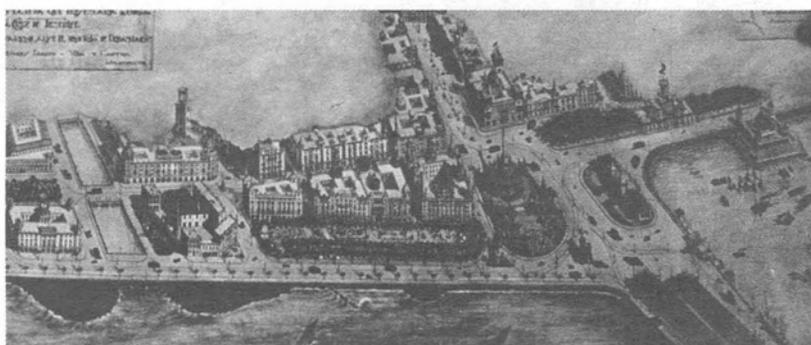


13. Plano de la ciudad en los años 1912 y 1915.

A comienzos de los años 20 del presente siglo, la ciudad de Santa Cruz completó sus necesidades de infraestructura orientadas a garantizar su condición de ciudad moderna. Entre estas operaciones figuran las obras relativas al puerto, y la instalación del tranvía y el cable telegráfico, así como la estación de radio. Algunas de estas operaciones tendrán una repercusión urbanística fundamental, que suscitará vivas polémicas y la elaboración de estudios de cierto interés. Entre ellas destaca la obra del puerto, que obligó a replantear las co-



14.1. Propuesta de Avenida Marítima en el diario «La Prensa» el día 25 de mayo de 1920. (Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Delegación de Santa Cruz de Tenerife).



14.2. Avenida Marítima: Perspectiva que presentaría la explanada de Santa Cruz de Tenerife al desarrollarse el proyecto de urbanización por los señores Laredo-Villa y Castro (1928).

municaciones relacionadas con su abastecimiento y el trasiego de mercancías y pasajeros, y sugirió una amplia operación en la que acabó desapareciendo el castillo de San Cristóbal.

Fruto de esta polémica es una propuesta ampliamente difundida, que preveía una ordenación de la fachada marítima de la ciudad mediante la proyección de una serie de hotelitos de alturas limitadas, y como frente continuo.

Con estas propuestas se cierra el ciclo apasionado de la etapa de creación de la ciudad que hoy conocemos, una ciudad soñada, más que planificada, como una suma de recorridos, de paseos ajardinados y llenos de árboles, y con unas condiciones de ornato que prestigiara a sus habitantes. Pero esta etapa de creación fue posible gracias a una serie de empeños primeros, tales como la denominada «Ley de Alineaciones» (1852), que empezó por plantearse que las ciudades, para serlo, tenían que ser lugares ordenados, y que sus calles debían ser rectas, que debían ser lugares limpios e incluso moralmente buenos. A estos objetivos, una vez superados, siguieron otros más ambiciosos, para llegar al momento en que se recoge el modelo en una propuesta con carácter legal. Es la ciudad de la razón, que se concebirá durante los años treinta y que nos ha dejado un documento de cierta dignidad. Esta es la experiencia correspondiente al urbanismo moderno de Santa Cruz de Tenerife. Corresponde al momento cultural del desarrollo de las vanguardias artísticas en Canarias: difusión del racionalismo arquitectónico, creación de la revista «Gaceta de Arte», organización de las exposiciones surrealistas, consolidación del actual parque municipal «García-Sanabria», la instalación de la refinería de petróleos, trazado y proyecto de urbanización de las principales vías, propuestas municipales de viviendas económicas...

#### ANTEPROYECTO PARA LA URBANIZACIÓN Y ENSANCHE DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Hasta la fecha, este anteproyecto ha permanecido inédito, a pesar de que es el primer documento urbanístico de carácter legal que posee la ciudad<sup>10</sup>.

---

10. Ver Apéndice Documental, Leg.º 144.

El año 1923 es elegido por primera vez Santiago García Sanabria alcalde de Santa Cruz de Tenerife, cargo que ocupará en esta ocasión durante un año, hasta que el año 1925, es de nuevo reelegido, esta vez para un período de mayor duración. El año 1928, José Blasco Robles, recién obtenido el título de arquitecto a los 24 años, viene a pasar unas vacaciones a la isla, y conoce a García Sanabria, estableciéndose a partir de estos momentos una relación laboral y personal de la que surgieron muchas de las soluciones consolidadas en esa época. Juntos, concibieron la necesidad de elaborar unos documentos que gobernarán el crecimiento de la ciudad a largo plazo.

Ya en 1926, García Sanabria había encargado por fin la elaboración de un plano, que entonces se llamó topográfico, y consta de 31 hojas a escala 1:500 de los límites que por entonces tenía la ciudad. Por estas fechas se consolidó también la delimitación de los límites del término municipal. Los autores del plano fueron dos ingenieros militares, Rafael Villa Calzadilla y Antonio Núñez Maturana. Es un plano de difícil consulta, tanto por sus dimensiones (casi un metro de lado), como por el número de partes de que consta, pero informa de modo fiel acerca del estado real de la ciudad en el momento en que se plantearon el plan de ensanche de 1928, y las bases para la redacción del plan general de urbanización posteriores<sup>11</sup>.

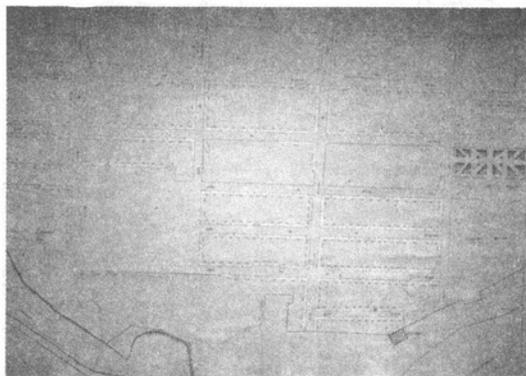
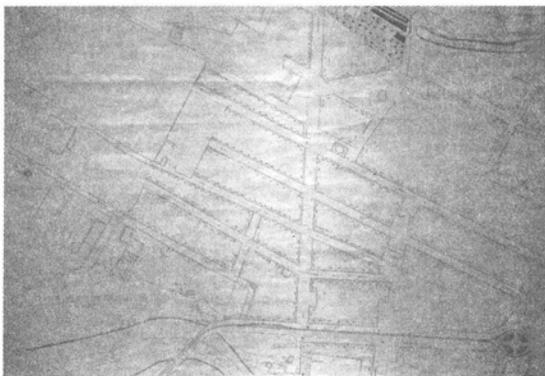
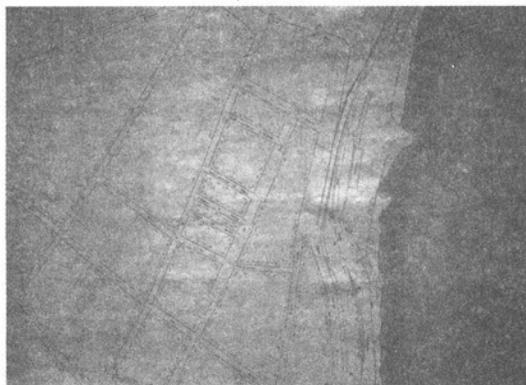
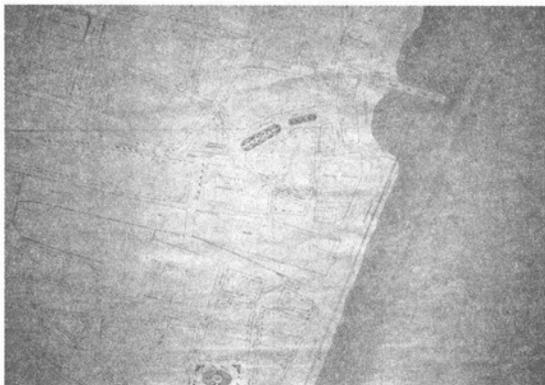
Hasta la fecha, los sucesivos ediles se habían propuesto la realización de este plano, que habría de resolver las incertidumbres en muchos litigios, tanto de propiedad como de planificación.

Aparte de este documento, el mismo año publicó el Ayuntamiento unas ORDENANZAS (1926) por las que actualizaba las normas de convivencia y actuación en el término municipal. En la comisión encargada de la redacción de las ordenanzas figuran los concejales y tenientes de alcalde siguientes: Américo L. Méndez, José Manuel Guimerá, Enrique Alvarez, Claudio Rojas y el arquitecto Domingo Pisaca.

Estas ordenanzas serán absorbidas posteriormente por el Plan General de Urbanización del año 1933. Es una ordenanza refundida de las ordenanzas publicadas por las capitales más importantes de España en esas fechas: Bilbao, Cádiz, Zaragoza, Málaga, Granada y Valencia. Su contenido es bastante concreto, y fija las obligaciones relacionadas con las obras de nueva planta, alineaciones, rasantes,

---

11. Estos planos se conservan en la Oficina Técnica Municipal.



15. Cuatro ejemplares de la colección correspondiente al levantamiento topográfico encargado en 1926 por García Sanabria.

alturas, aspectos de composición de fachada. Es una normativa generosa con respecto a la arquitectura y a la ciudad, porque tiene muy claros los límites en los que es factible producir una ciudad armónica. Por ello, desde el presente, aparecen como normas muy restrictivas. Gracias a ellas, la construcción en la ciudad mantuvo unas constantes bastante dignas incluso durante los años 40.

En julio de 1928 se publican las bases para el concurso de anteproyectos para la urbanización interior para el ensanche de esta Capital.

Esta convocatoria seguía el modelo ya previsto en la Ley de Ensanche de 1864, y obligaba a plantear conjuntamente la urbanización de la ciudad existente (reforma interior), y la propuesta de ensanche.

En este caso, la convocatoria fue desgraciada, porque no obtuvo ninguna audiencia, obligando al ayuntamiento a buscar una solución pragmática. Se concertaron entrevistas con técnicos residentes en la ciudad, con vistas a seleccionar un equipo que se hiciera cargo del trabajo. Producto de estas entrevistas fue la selección de dos arquitectos contratados entonces por el ayuntamiento, Eladio Laredo y José Blasco Robles, y un tercero, Francisco Ortigosa, este último, funcionario del catastro.

Es lógico que ningún técnico se presentara a la convocatoria del concurso, ya que los objetivos que recogía eran excesivamente ambiciosos. Junto a la elaboración de la propuesta de ensanche, el anteproyecto debería dar respuesta a una serie de vías ya proyectadas por el ayuntamiento: La Avenida Marítima, hasta el Cuartel de San Carlos; una nueva vía de conexión al extremo sur, la actual vía de la Avenida 3 de Mayo; la calle de San Sebastián en sus conexiones con la Avenida Marítima y la Cruz del Señor; la conexión de las ramblas con la Avenida Marítima y de ésta con la futura Avenida 3 de Mayo; la prolongación de 25 de Julio en ambas direcciones; la prolongación de Valentín Sanz a través del barranco de Santos hasta la Avenida 3 de Mayo...

Hay además una zonificación y una definición de los usos recomendados. Sin embargo, el principal objetivo parece ser la definición del callejero, probablemente debido a los problemas que ya ocasionaba el tráfico.

El equipo designado se comprometió a confeccionar el plano, y a redactar la memoria, que entregarán cuatro meses después de este acuerdo. En ese momento, estaba previsto someter el documento a información pública.

La memoria redactada por el equipo es en el fondo poco teórica y algo ingenua. Propone una solución mixta para la ciudad, que con buen criterio conecta con La Laguna en una única ciudad lineal, de condiciones excepcionales para contener balnearios de mar y de altura. La contrapartida a este modelo sería el modelo de ciudad orgánica, centralista, y organizada en zonas, entendiéndose que tiene dificultades de crecimiento debido al cinturón de montañas que la rodean y a las pendientes del terreno. Las zonas serían comercial, industrial y residencial. La zona comercial se establecería en el primitivo casco de la población. La zona industrial, resaltada en el plano con una malla romboidal, ubicada en el margen izquierdo del barranco de Santos, con las instalaciones de la fábrica del gas, la incipiente refinería, y otras industrias previstas en estas fechas. Por último, la zona residencial se resolvía segregando la población obrera, que debía vivir próxima a las instalaciones industriales, y la población restante, que residiría en el núcleo central de la capital.

Para el estudio de la población se realizó una división en zonas en función de su mayor o menor actividad. La primera de ellas está limitada por la línea de la calle de Valentín Sanz hasta sus conexiones respectivas con las Ramblas y la Avenida 3 de Mayo y la Avenida Marítima. El segundo límite se establece en la calle de 25 de Julio. Este plan preveía ubicar un nudo de vías en la conexión de 25 de julio con la Avenida 3 de Mayo, que serviría de distribuidor de todo el tráfico procedente del norte y el sur en su acceso a la ciudad. Además, conduciría a un inmenso parque previsto al borde del barranco del Hierro. El tercer sector estaría limitado por las Ramblas. A la altura de estos respectivos límites, se prevén puentes que salven el obstáculo fundamental del barranco de Santos, como el recién inaugurado por Primo de Rivera en 1926 que conocemos como Puente Galcerán.

Otra zona reservada al ocio es la que ocupa actualmente el estadio y sus alrededores, donde preveían una ciudad deportiva.

Completa la memoria una referencia acerca del valor del suelo, y las condiciones en que se plantean las viviendas, y en la sugerencia de ocupación de la zona comprendida entre el barrio de Salamanca y la actual Avenida de Bélgica, así como la utilización de las pendientes que corresponden al actual barrio de la Salud en el futuro, cuando se dispusiera de funiculares, para convertir esta zona de la ciudad en un jardín colgante.

Finalmente, la memoria concluye reconociendo que tal documento no constituye siquiera un anteproyecto, ya que carece de las referencias técnicas más elementales, y se autodefine como programa de actuaciones.

El documento fue sometido a información pública. Sin embargo, aconsejaba implícitamente la elaboración de un documento más concreto que resolviera los problemas de rasantes, pavimentación, alcantarillado, alumbrado, que no aborda este plan.

El plano elaborado no expresa en ninguna medida las felices expectativas de que habla la memoria, y realmente resuelve pocos problemas, a pesar de contar para su elaboración con la magnífica base del plano topográfico.

Por otra parte, no aparecen suficientemente explicitadas las propuestas más creativas de la memoria, tales como las zonas verdes, principales conexiones del sistema viario, y los criterios de zonificación. Además, resalta el grado de indefinición de la futura ciudad industrial y obrera. En la memoria se aduce que las instalaciones industriales requieren grandes extensiones de suelo, y que la definición de un parcelario dificultaría la instalación de las industrias en la zona. Sin embargo, la propuesta debería haber señalado dentro del perímetro correspondiente unas zonas de suelo destinadas a viviendas, dado que se preveía una ocupación de suelo en este sentido; además, debería haber previsto un viario fundamental, y alguna reserva de suelo para servicios mínimos.

Otro factor no tenido en cuenta en la confección del plano es la armonización de las propuestas con las características de la zona y con las propuestas existentes, circunstancia exigida en las bases del concurso a que debía de someterse la elaboración de este documento.

Todas estas deficiencias suscitarán en plazo breve la redacción de un plan general para la ciudad, y precisamente las condiciones que se ponen a su autor son los objetivos no cubiertos: confección del viario sobre el plano de la ciudad a escala 1:500, elaboración de perfiles longitudinales y transversales y esbílación; clasificación en zonas con expresión de usos y volúmenes permitidos; previsión de zonas verdes, de reserva deportiva y su posible conexión; parcelación tipo para cada zona de la ciudad.

Este anteproyecto cumplió en realidad la misión de suscitar la elaboración de un documento más ambicioso, y de definir el territorio de la ciudad en un momento en que todavía no estaban claros sus límites.



16. Plano correspondiente al anteproyecto para la urbanización y ensanche de Santa Cruz de Tenerife. Blasco, Laredo y Ortigosa, 1930.

### PLAN GENERAL DE URBANIZACION DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, 1933.

La actividad urbanística en Santa Cruz se produce como reflejo de los planteamientos debatidos a escala nacional y en particular, a partir del modelo de Madrid. La primitiva ideología urbanística que promovía las promociones de suelo mediante representaciones gráficas de los sucesivos ensanches demostraron pronto para Madrid y las principales capitales su limitación, y condujeron a la concepción de la extensión de las poblaciones, comenzando a contemplar la cuestión territorial. Sin embargo, la propuesta de un Plan General de Extensión para Madrid en que ya se supera el criterio de considerar el plano como documento único de la actividad de previsión, conduce paulatinamente a la búsqueda de un modelo de plan en que ese contemple la ciudad en su conjunto, y donde se plantee una ordenación en zonas de actividad.

El «Plan de Extensión de Madrid y su distribución en zonas» in-

fluirá decisivamente en determinadas iniciativas llevadas a cabo en otras poblaciones españolas, a partir de 1924. Un ejemplo de ello es el anteproyecto de urbanización interior para el ensanche de Santa Cruz de Tenerife en 1928.

La Dictadura fue una época realmente fructífera desde el punto de vista urbanístico, pues se inició una actividad organizativa importante respecto al estado en que se encontraban las ciudades y poblaciones más importantes del país. Una muestra de esta actividad es la elaboración del Estatuto Municipal, que contemplaba por una parte las competencias que se le reconocían a partir de ese momento (1926) a los municipios, y por otra, las obligaciones contraídas, tales como la de confeccionar un plano de la ciudad, y elaborar un plan de ensanche o extensión. Esta obligación afectaba a los ayuntamientos que hubieran experimentado un crecimiento demográfico superior al veinte por ciento en la década anterior. Es una época en que se llega a cuantificar sobre el plano del país el estado en que se encuentran sus municipios desde el punto de vista de su documentación urbanística en el XI Congreso Nacional de Arquitectos subtítulo «Primero de Urbanismo». Este congreso tiene un interés especial, ya que fruto de sus sesiones de trabajo fue la conclusión de que era necesario promover la elaboración de una «Ley General de Urbanización» que recogiese la necesidad de ordenar racionalmente el espacio.

En febrero de 1932, el ingeniero madrileño José Luis Escario, durante su estancia en Tenerife, se compromete a elaborar un anteproyecto de líneas generales de urbanización, que preveía resolver las deficiencias del anteproyecto de urbanización y ensanche aprobado en 1930. Sin embargo, el tema que preocupaba resolver en aquellas fechas era el de la futura Avenida Marítima y sus accesos. Ello motivó un primer encargo por parte del ayuntamiento a Escario, que suscitó vivas polémicas en los diarios tinerfeños, y la consulta a determinados técnicos. De todas formas, este tema no quedó resuelto hasta el año 1941, en que se convocó un concurso de ordenación y urbanización de la Avenida Marítima que serviría de base a la convocatoria del Concurso Nacional para la construcción de un Monumento a los Caídos.

Escario marcha a Madrid con el encargo de enviar una propuesta de ordenación de la Avenida Marítima, y llega a un acuerdo con el ayuntamiento respecto al plan general de urbanización relativa a sus honorarios, que debido a la falta de recursos del ayuntamiento, percibirá en anualidades a partir de la entrega del documento.



17. Plano de propuesta de Plan General de Urbanización de Santa Cruz de Tenerife. José Luis Escario, 1933.

José Luis Escario se comprometió a entregar un plano general de la población a escala 1:2.000, y un plano de perfiles y rasantes a partir del plano 1:500. Una zonificación respecto a actividades y usos, y una memoria de carácter general con expresión de las vías y sus posibles conexiones.

La confección del plano de la población, aparte de ser una obligación, se convirtió en un objetivo fundamental. Las sucesivas reuniones de la corporación repiten insaciablemente la importancia que tiene para la población el poseer un plano. Además, una de las mayores preocupaciones consiste en la formación de una comisión que estudie el documento entregado por Escario.

En un principio se propone la composición de una comisión mixta de concejales y vecinos de Santa Cruz; sin embargo, se llega al acuerdo de formar una comisión de vecinos entre aquellas personas que hubieran demostrado su interés por los temas de la ciudad, y el resultado de las deliberaciones arroja una comisión compuesta por Arturo López de Vergara, Belisario Guimerá del Castillo Valero,

José Enrique Marrero Regalado, Miguel Pintor González y los directores de los periódicos «La Prensa», «Gaceta de Tenerife», «Hoy», «La Tarde», y «Gaceta de Arte», y Emilio López González. Posteriormente, la corporación estudiaría el informe de esta comisión, y resolvería. A estas personas se unió el arquitecto municipal José Blasco Robles. Excusó su asistencia Arturo López de Vergara.

El informe que esta comisión redactó en diciembre de 1933, fue precedido de una valoración técnica asignada a los entonces arquitectos municipales Otilio Arroyo y José Blasco.

Este informe contiene una sucesión de referencias y correcciones de las direcciones y anchos previstos para las vías, y recomendaciones respecto a las zonas de reserva con que debía contar la ciudad en el futuro. Se trata de la creación de una reserva de zona verde en el perímetro comprendido entre las calles de La Rosa, la Marina, Saludo y Tribulaciones, en el Barrio del Toscal, y que los técnicos municipales proponían trasladar al solar ocupado todavía por el cuartel de Almeida. Destaca igualmente la inviabilidad de la prolongación de la calle de Robayna hasta el Quisisana, dado que ya existía el recientemente construido edificio sede de las dependencias del Instituto de Higiene. A estas se suman incontables recomendaciones concretas relativas a los encuentros de calles previstos.

Un mes más tarde, se reunió la comisión de vecinos, redactando el correspondiente informe, que realmente carece de consistencia técnica, y que solo debió cumplir el objetivo moral de llevar a cabo todos los asuntos relacionados con este tema de una manera diáfana y con el consentimiento de la opinión pública.

Sólo existe en el informe una referencia a las condiciones exigidas por una normativa publicada por el Ministerio de Obras Públicas relativa a los accesos necesarios al Puerto, y la obligación de adecuar el trazado previsto en el documento a estas nuevas disposiciones. Además, esta comisión sugiere la creación de una futura comisión que se denominaría del ensanche, y que habría de velar por el desarrollo futuro de la ciudad, ya que el plan sugerido por Escario preveía su permanente definición, y en realidad era un proyecto inacabado. Esta comisión llegó a constituirse, y de algunas de sus decisiones nos da cuenta MARTINEZ VIERA (1967) en su crónica de la ciudad.

La entrega del plano de la capital fue hecha por Escario el 30 de mayo de 1934, y se le encarga la confección de una parcela tipo para cada una de las zonas del plano de la población (las zonas se corres-

ponden con las hojas del plano topográfico). En enero de 1935, Escario ha enviado el parcelario, y se ve obligado a establecer una relación epistolar interminable con el ayuntamiento para poder percibir los honorarios estipulados<sup>12</sup>.

La memoria del Proyecto de Urbanización de Santa Cruz de Tenerife está firmada en Madrid en julio de 1933<sup>13</sup>. En su introducción, Escario esgrime su condición de miembro del equipo de técnicos encargados del proyecto definitivo de ensanche de Madrid, condición que decidió al ayuntamiento santacrucero a encargar el proyecto de urbanización. En realidad, el proyecto definitivo del ensanche de Madrid ensaya los criterios debatidos en el Congreso Nacional de Arquitectos dedicado por primera vez al urbanismo. Este plan, solicitado ya en 1923, fue realizado en 1927, y en él se contemplaba el tema de la ciudad desde la perspectiva de ensanche defendida por Núñez Granés, básicamente ocupada en definir el sistema viario para posibilitar una promoción de suelo destinada principalmente a vivienda. Sin embargo, ya en esas fechas se reconocía en la memoria del plan que existían necesidades que este tipo de documentos no podía atender. Escario debe ser el «otro ingeniero» al que se refiere Fernando Terán en su obra clásica: «Planeamiento urbano en la España Contemporánea», Barcelona 1978, p. 59, al citar el equipo designado por el ayuntamiento en 1926 para la redacción del plan, en que figuraban dos arquitectos, Aranda y García Cascales, junto a Núñez Granés. De todas formas, sí encontramos con toda certeza a José Luis Escario en la redacción definitiva del Plan de Extensión de Madrid del año 1931, encargado por el Ayuntamiento madrileño a la Oficina Técnica Municipal, y que contó con un equipo, en opinión de Terán, capacitado, compuesto por los arquitectos Luis Bellido, Enrique Colás, Santiago Esteban de la Mora y Luis Lacasa, y el ingeniero José Luis Escario. En este documento se encuentran ya muchos de los instrumentos considerados hoy imprescindibles en toda acción de planeamiento, como el sistema de actuación, el estudio de densidades y volúmenes, la zonificación, reserva de espacios verdes, estudio del sistema viario. Es de suponer que tal formación haya permitido a Escario plantear una memoria realmente digna de

---

12. Ver Apéndice Documental, Leg.º 274/2, relativo a los antecedentes del plano de la población.

13. Apéndice Documental, Leg.º 307.

una ciudad que solo conoció en una breve estancia, pero que queda reflejada perfectamente en la redacción del texto y para la que se proponen soluciones que recientemente se han ofrecido como novedosas.

El encabezado de la memoria es todo un avance de principios, que además recoge todos los elementos debatidos en ese momento en Madrid: «No es un plano rígido, dentro de cuyas líneas ha de encuadrarse todo el futuro desarrollo, sino un conjunto de normas, una organización, que sirve, con la suficiente precisión, pero con la elasticidad precisa también, para guiar el crecimiento del cuerpo vivo que la ciudad representa.»<sup>14</sup>

Todo el texto previo a la definición, las «Características generales», es un resumen de las conclusiones aportadas por el entonces recién aprobado «Plan de Extensión de Madrid».

Respecto a las características fundamentales de la ciudad, se consideran factores a tener en cuenta desde el punto de vista económico, el puerto, la actividad agraria de exportación, y el clima. Por supuesto, la función comercial es el primer factor a tener en cuenta debido a las repercusiones que acarrea en concepto de transportes y circulación.

Un tema estudiado con especial cariño, y del que está necesitada actualmente la ciudad es el del sector actualmente denominado «Las Colinas».

La sentencia central de la memoria se refiere a las condiciones que debe reunir el trazado. Escario defiende, como hombre de su tiempo, lo racional, en un auténtico dogma: «El trazado debe ser racional, pues sólo en lo racional puede encontrarse la belleza». Sigue un discurso largo, respecto a la necesidad de adaptar los trazados a las condiciones del terreno, defendiéndose, en los casos en que es posible, siempre el trazado regular.

Respecto a la distribución del tráfico, el plan prevé la distinción de dos vías de diferentes anchos y trazados, en función de la velocidad permitida en ellas, y las direcciones permitidas. Las vías de tráfico rápido, son convertidas en vías de parque, con zonas de paseo y arbolado. En este sentido, el plan preveía la creación de un auténtico cinturón de circulación rápida y recorrido peatonal, en torno al primitivo centro de la ciudad, que comprendía el recorrido de las ram-

---

14. Apéndice Documental, p. 74.

blas, su encuentro con la Avenida Marítima, y finalmente, un eje en dirección este-oeste, en la denominada entonces calle de Pescadores (hoy Avenida de Buenos Aires), que cerraba el perímetro.

La memoria sigue un tono general aleccionador, descendiendo en ocasiones a explicaciones concretas basadas en la experiencia madrileña. Especialmente interesante es la explicación de los inconvenientes que conlleva plantear operaciones de remodelación excesivamente drásticas en el centro de la ciudad, como en la Gran Vía de Madrid, o el proyecto de vía San Francisco-Puerta de Toledo. Los únicos factores que en su opinión pueden aconsejar este tipo de intervenciones son las operaciones de sustitución debidas a cuestiones sanitarias, o las necesidades de comunicación de dos zonas de la ciudad.

Las zonas consideradas como necesitadas de saneamiento son, la actual «muralla», en la entonces Avenida Marítima, y otra, el barrio del Toscal. Para ellas se proponen nuevas comunicaciones, y especialmente, la rampa que permite una comunicación entre la actual calle de La Marina y la Avenida de Anaga.

Una de las propuestas de ordenación del viario más interesante es la de una vía de tráfico en el borde del barranco de Santos, desde el final de la calle de Ramón y Cajal. Escario sin embargo, llega a considerar la posibilidad de derribar la Iglesia de la Concepción, y propone que esta vía se prolongue hasta la vía marítima en el momento en que esto ocurra.

El capítulo de mayor interés es tal vez el que se refiere a la organización de zonas en función de usos y densidades. Escario distingue entre ordenanzas de zonas y ordenanzas de estructuras. Sin embargo, su objetivo de análisis es la ordenanza de zonas. Vuelve a adoptar un tono pedagógico, y nos explica que la ordenanza de zona americana, que se venía asumiendo generalmente, entraña inconvenientes con el paso del tiempo, debido a la excesiva rigidez a que somete el desarrollo de la ciudad. En su lugar, el modelo inglés somete las zonas a reglamentaciones distintas, de tal manera que lo que decida la aprobación de una iniciativa urbana no sea la calificación de suelo de modo inalterable, sino que cada iniciativa deba someterse a un control cuyo grado varía en función de sus características concretas, que se explican a través de un cuadro general inserto en la memoria.

En relación a volúmenes y alturas, José Luis Escario, a pesar de su condición de ingeniero, y de su formación, afirma: «En relación a esta altura, condición de nuestro criterio, es que, para conservar el carácter de Santa Cruz, debe huirse de la edificación de altura, ex-

cepto en algunas zonas de reforma interior donde la única manera de hacerlas económicamente posibles, es acudir a la edificación de altura. Creemos sería un grave error permitir edificaciones de más de 3 pisos.»

La aportación de mayores repercusiones de este plan se refiere a la generosa reserva de zonas verdes, Escario nos explica la importancia que tiene este factor en las ciudades y los tipos de parques que debe poseer una ciudad, su emplazamiento idóneo, y finalmente, cuantifica en porcentaje respecto a la superficie total la importancia de las zonas verdes previstas en Santa Cruz.



18. Propuesta de ordenación de la actual Plaza de España. José Blasco y José Enrique Marrero, año 1941.

En cualquier caso, la generosidad de Escario está suscitada y obligada por el propio Estatuto Municipal, que ya establece la obligación de destinar al menos un 10% de la superficie a este fin.

Los parques previstos en el plan son: el parque municipal recientemente incorporado a la ciudad; el barranco de Santos, convertido en un inmenso parque lineal; un parque en el margen izquierdo de la actual Avenida 3 de Mayo, y otro en las proximidades de la

Cruz del Señor. Aparte de estas zonas, existía el solar del estadio, la zona de reserva del Quisisana, el parque particular de los Oliver y los recorridos previstos de arbolado, así como las plazas repartidas por la ciudad.

El plano a escala 1:2.000 es suficientemente explícito de estas intenciones que recoge la memoria. Es el plano más preciso con que cuenta la ciudad desde sus orígenes, y contiene las propuestas de crecimiento mantenidas hasta la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife de 1957. Determinadas operaciones puntuales llevadas a cabo durante los años 40, estaban previstas en este plan.

Una de las operaciones de mayor trascendencia fue la que ordenó el acceso a la ciudad mediante una inmensa rotonda a modo de plaza, y que supuso una transformación a las previsiones de este plan, que ya había estudiado en su momento este tema, dándole una respuesta totalmente distinta. Esta ordenación, fechada en agosto de 1941, se debe a los arquitectos José Blasco y José Enrique Marrero. Su interés reside en representar las operaciones urbanísticas llevadas a cabo durante la época.



## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

1. Plano de Santa Cruz de Tenerife en 1588. Leonardo Torriani (Coimbra. Biblioteca Universitaria). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife ..... 535
2. Plano de Santa Cruz de Tenerife después de 1680, una vez consolidadas las fundaciones eclesiásticas y conventuales y las instalaciones defensivas primeras. (Servicio Histórico. Madrid). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife .. 537
3. Plano de Santa Cruz de Tenerife, sus castillos, baterías, muelles, costa y sondeo. Levantado de orden de S.M. en el año 1740. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife ..... 539
4. Plano de Santa Cruz de Tenerife en 1771, obra de Joseph Ruiz Cermeño. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife ..... 540
5. Plano de Santa Cruz en 1783, obra de un viajero francés. (Biblioteca Nacional de París). Publicado por CIORANESCU (1976) II, 224 ..... 541
6. Plano de la Plaza de Santa Cruz de Tenerife, 13 de diciembre de 1856. Dirección Subinspección de ingenieros del ejército de las Islas Canarias. Comandancia de Santa Cruz de Tenerife. Firmas: El Delineante de la Dirección, Ignacio Marchon y Esguaza. Comprobado El Teniente General del Cuerpo, Comandante de la Plaza, Salvador Clavijo. V.º B.º El Coronel Director Subinspector Antonio Matamoro. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife .. 543

7. Plano de Santa Cruz en 1864, según CIORANESCU (1976), probablemente, de la misma fecha que el anterior ..... 544
8. Plano de Santa Cruz en 1872. Tomás Clavijo. Legado Ruméu. Departamento de Historia del Arte. Universidad de La Laguna 545
9. Costa Occidental de Africa. Isla de Tenerife. Plano de la rada de Santa Cruz según los trabajos nacionales más modernos. Dirección de hidrografía. Madrid 1875. (Servicio Histórico Militar. Madrid). Fotografía ampliada. Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. (Ejemplar sin firma) ..... 546
10. Plano de Ensanche de Santa Cruz de Tenerife. Manuel de Cámara, 8 de diciembre de 1888 ..... 549
11. Plano oficial de Santa Cruz de Tenerife a partir de 1891 .... 550
12. Plano de una propuesta de ensanche no realizada para Salamanca Chica – 25 de Julio. En torno a 1904. Archivo Histórico. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Delegación de Santa Cruz de Tenerife ..... 551
13. Plano de la ciudad en los años 1912 y 1915 ..... 553
- 14.1 Propuesta de Avenida Marítima en el diario «La Prensa» el día 25 de mayo de 1920. (Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Delegación de Santa Cruz de Tenerife) ..... 554
- 14.2. Avenida Marítima: Perspectiva que presentaría la explanada de Santa Cruz de Tenerife al desarrollarse el proyecto de urbanización por los señores Laredo-Villa y Castro (1928) .... 554
15. Cuatro ejemplares de la colección correspondiente al levantamiento topográfico encargado en 1926 por García Sanabria . 557
16. Plano correspondiente al anteproyecto para la urbanización y ensanche de Santa Cruz de Tenerife. Blasco, Laredo y Ortigosa, 1930 ..... 561
17. Plano de propuesta de Plan General de Urbanización de Santa Cruz de Tenerife. José Luis Escario, 1933 ..... 563
18. Propuesta de ordenación de la actual Plaza de España. José Blasco y José Enrique Marrero, año 1941 ..... 568

APENDICE DOCUMENTAL. Documento N.º 1

Anteproyecto de Urbanización y Ensanche de Santa Cruz de Tenerife.

Autores: José Blasco Robles, Eladio Laredo y Francisco Ortigosa.

Fecha: Año 1928.

Procedencia: Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Leg.º  
114/22

---

EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO.

SESION DEL 23 DE JULIO DE 1928.

TESTIMONIO.

«S.E. acordó aprobar los pliegos que han de regir en los concursos para el plano de ensanche y urbanización de la ciudad, en los de adquisición de cámaras frigoríficas y material para el Mercado.»

S. C. de Tenerife, 4 de Agosto. 1928.

El Secretario,

(rúbrica)

Hipólito Fumagallo.

V.º B.º

El Alcalde,

(rúbrica)

Santiago García Sanabria.

Por si se digna ordenar su inserción en el Boletín Oficial de la Provincia, adjunto remito a V.S. anuncio relativo a las bases para el concurso de anteproyectos para la urbanización interior y para el ensanche de esta Capital.

Dios guarde a V.E. muchos años.  
S. C. de Tenerife 30 de Julio de 1928.

Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia.

---

#### BASES PARA EL CONCURSO DE ANTEPROYECTOS PARA LA URBANIZACIÓN INTERIOR PARA EL ENSANCHE DE ESTA CAPITAL.

1.—Se abre concurso libre de anteproyectos para la urbanización interior de Santa Cruz de Tenerife, que ha de comprender los límites actuales del casco de la Ciudad, a base del plano topográfico que han levantado los Ingenieros D. Rafael Villa Calzadilla y D. Antonio Núñez Maturana del ensanche de la población a partir de los antes citados límites del casco actual hasta los que se fijan en el referido plano topográfico.

2.—La superficie que en los anteproyectos se destine a la edificación se fijará ateniéndose a las normas establecidas en las Ordenanzas Municipales en vigor.

3.—Las manzanas de casas se organizarán en forma que tengan patios comunes cuya anchura total no será inferior a la mínima establecida en las ordenanzas municipales.

4.—Las nuevas vías que se proyecten no tendrán una anchura menor de doce metros medidos entre las alineaciones que se fijen para las fachadas de ambos lados, esa anchura será aumentada cuando la importancia de la calle lo requiera.

5.—La anchura de las calles se determinará teniendo en cuenta la circulación probable, atendiendo a la necesidad de proporcionar accesos rápidos con sencillez de trazado teniendo en cuenta la orien-

tación de cada vía. La pendiente máxima tolerable para las vías principales se reducirá cuanto sea posible, no rebasándose en ningún caso el seis por ciento.

6.—El enlace de la nueva urbanización con el casco se estudiará de modo que no haya cambio brusco ni solución de continuidad haciendo que la unión sea lo más perfecta posible, a cuyo fin podrán introducirse en los trazados actuales aquellas modificaciones que se juzguen necesarias para la perfecta unión de lo nuevo con lo antiguo.

7.—El anteproyecto de urbanización interior respetará en lo posible los actuales trazados de las calles y plazas, procurando evitar modificaciones que impliquen expropiaciones de importancia, procurando con especial cuidado evitar que queden solares no edificables que las variaciones que se introduzcan en el trazado de las vías afecten al menor número posible de edificios.

8.—Los anteproyectos fijarán los usos y destinos que se estimen más adecuados para las distintas zonas que integren el plan y la forma de establecer un perfecto enlace entre los nuevos núcleos urbanos y el casco de la ciudad y de los barrios interiores entre sí; pero no se estudiará nada de lo que se refiera a alcantarillado, saneamiento, abastecimiento de agua, pavimentos, presupuesto de obra, expropiaciones o indemnizaciones, ni las condiciones facultativas y económicas para la realización del plano.

9.—Los anteproyectos, se limitarán al trazado de las líneas de las vías que se proyecten, se redactarán con sujeción a lo dispuesto en el Reglamento de obras y servicios municipales que compondrán de un plano general a escala 1/2.000 y planos de detalles en hojas a escala 1/500 y una descripción.

10.—Los planos se trazarán sobre la base del topográfico aprobado por el Ayuntamiento trazándose con tinta negra las vías nuevas y las que se modifiquen, dándose aguada de carmín transparente a las nuevas vías, plazas, etc., que formen los anteproyectos e indicándose con números de color vermellón las principales cotas.

11.—La descripción justificativa de los anteproyectos se presentará escrita a máquina, razonándose en ella la división en zonas que se proponga y la distribución adoptada. Se fijará también las condiciones fundamentales de las construcciones aplicables a cada una de las zonas que se proyecten.

No se admitirán otras descripciones que las que se limiten tacativamente al estudio del respectivo anteproyecto.

12.—Los anteproyectos habrán de presentarse en las oficinas municipales por sus autores en el plazo de cuatro meses a contar de la fe-

cha de la publicación de estas bases en el Boletín Oficial de esta Provincia, y serán sometidos al fallo de un jurado que nombrará el Ayuntamiento, formado por arquitectos e Ingenieros y presididos por Alcalde.

13.—El Ayuntamiento pondrá a disposición del jurado diez mil pesetas con destino a dos premios de este concurso. Dentro de este límite el jurado, en vista de los trabajos que se presenten, concederá los premios que estime justos y señalará la cuantía de cada uno de estos.

14.—El fallo del Jurado es inapelable; es decir que los premios se concederán en la cuantía y forma que el Jurado determine.

15.—Los anteproyectos premiados pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento, quien queda en libertad de utilizarlos o no según lo juzgue oportuno.

Los anteproyectos no premiados se devolverán a sus autores respectivos.

16.—El Ayuntamiento podrá desarrollar en sus oficinas técnicas alguno de los anteproyectos premiados, o combinar varios de ellos o hacer un proyecto totalmente distinto, aceptando solo soluciones fragmentarias de algún proyecto.

17.—Para la redacción de los anteproyectos tanto de la urbanización interior como del ensanche se tendrán en cuenta las siguientes vías ya proyectadas por el Ayuntamiento:

a) La Avenida Marítima, desde el muelle principal hasta pasar del Cuartel de San Carlos.

b) Una nueva vía que partiendo de la entrada del muelle, parte baja de la P. de la Constitución conduzca, directa o indirectamente al extremo Sur de la zona a urbanizar, trazándose las calles transversales que han de enlazarla con la Avenida Marítima y con el resto de la población, con ancho no inferior a veinte metros y en plano sensiblemente horizontal.

c) Vía de enlace que partiendo del extremo Sur de la Avenida Marítima una a esta con la Carretera del Rosario y con la Carretera General a la Orotava a la altura de la parada de Ballester.

d) Calle de S. Sebastián que parte de la carretera a la Orotava por bajo de la Cruz del Señor, y enlaza con la Avenida Marítima.

e) Rambla de 11 de Febrero prolongada hasta la Carretera de San Andrés al Norte y hasta la vía de enlace al Sur.

f) Calle de 25 de Julio desde Pino de Oro a la vía de enlace.

g) Las demás calles principales cuyo trazado ha merecido aprobación municipal.

h) Una vía que enlace la Avenida Marítima con la Rambla de Pulido.

- i) Prolongación hasta la vía de enlace de la calle de Valentín Sanz.
- j) Enlace de la Rambla de Ravenet con la de 11 de Febrero.

18.—Las oficinas municipales facilitarán a los concursantes, cuantos antecedentes y planos les sean necesarios para el mejor desenvolvimiento de sus anteproyectos.

---

COMISION MUNICIPAL PERMANENTE  
SESION DEL 17 DE DICIEMBRE DE 1928  
TESTIMONIO:

«Por la presidencia se manifestó que estaba vencido el plazo de admisión de trabajos en el concurso abierto para formar el plano de urbanización y ensanche de la población, sin que se hubiera presentado ninguno; que lo sucedido era lamentable por el retraso que significa para el desenvolvimiento de los proyectos del Ayuntamiento; que no estimaba oportuno abrir nuevo concurso, ya que pudiera quedar también desierto, con la consiguiente pérdida de tiempo; y que, preocupado por solucionar con la mayor rapidez tal asunto, a fin de poder contar cuanto antes con dicho importante documento y recogiendo iniciativas apuntadas particularmente por compañeros de esta Comisión, se había entrevistado con algunos técnicos, siendo resultado de estas gestiones, haber recibido oferta de los Arquitectos don Eladio Laredo, don José Blasco y Don Francisco Ortigosa, los dos primeros afectos al servicio municipal y el tercero al del Catastro, comprometiéndose a levantar el plano de urbanización y ensanche en las condiciones que siguen:

1.º—Sujetarse en un todo a las bases acordadas y publicadas por el Ayuntamiento para dicho concurso;

2.º—Que una vez formalizado su trabajo conforme a dichas bases, se abra una información pública, para oír opiniones autorizadas, acordando, en consecuencia el Ayuntamiento las modificaciones que procedan introducirse en dicho anteproyecto, obligándose a los técnicos indicados a practicar las rectificaciones necesarias y formar el proyecto definitivo;

3.º—Que los técnicos afectos al servicio municipal, ejecutarán sus trabajos en horas extraordinarias, sin abandonar el que por razón de sus cargos vienen obligados a cumplir en las oficinas municipales.

4.º—Que una vez realizado el trabajo y recibido el plano de urbanización y ensanche, completamente terminado, por el Ayuntamiento, se entregue a dichos técnicos la cantidad de 10.000 pesetas, que es

la consignada en la base 13 del concurso aludido pasando al referido plano a ser de la exclusiva propiedad del Municipio.

La Comisión municipal permanente, estimando que la referida propuesta asegura la confección del plano de urbanización y ensanche, acordó por unanimidad aceptar la propuesta de los tres indicados técnicos, a quienes se notificará este acuerdo, para que expresen su conformidad, bien entendido que, además de las expresadas anteriormente, deben ajustarse a las condiciones del concurso, en cuanto sean de observancia, y que el Ayuntamiento pondrá a su disposición los planos de alineaciones y rasantes existentes, así como todos aquellos documentos que puedan interesarles, y obren en las oficinas municipales.

S.C. Tenerife, 20 Dbre. 1928.

El Secretario,

V.º B.º	SEC - 4.º - Cúmplase en la forma acordada		
El Alcalde.	(rúbrica)	Enterados y	
(rúbrica)	Eladio Laredo	conformes	
Santiago García		(rúbrica)	
Sanabria		Eladio Laredo	
		(rúbrica)	(rúbrica)
		J. Blasco	F. Ortigosa

EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO.  
SESION DEL 25 DE ENERO DE 1929.  
TESTIMONIO.

«El pleno acordó sancionar en todas sus partes el acuerdo adoptado por la Comisión municipal permanente en su sesión de 17 de Diciembre último, encomendando a los Arquitectos señores Laredo, Blasco y Ortigosa, la confección del plano de urbanización interior y ensanche.

S. C. Tenerife, 29 Enero, 1929.

El Secretario  
(rúbrica)  
Hipólito Fumagallo.

V.º B.º  
El Alcalde  
(rúbrica)  
Santiago García Sanabria.

## MEMORIA

Para hacer el programa del Plano de población, que hoy presentamos, hemos estudiado con todo detenimiento, todos los antecedentes similares de otras poblaciones, examinando con todo interés la resolución de este problema en Madrid y Barcelona, poblaciones de las cuales la segunda lo tiene completamente resuelto y puesto, en parte en ejecución material mientras que la primera después de varios concursos y trabajos detalladísimos presentados por los Arquitectos Municipales, todavía no ha aprobado ningún trazado.

Entre las Capitales de provincia por nosotros estudiadas tenemos Santander con un trazado anticuado pero que se adapta perfectamente al terreno. Bilbao, con un ensanche moderno desde 1874 para acá y un nuevo trazado con gran amplitud estudiado el cual cuando esté ejecutado en su completo desarrollo será de una grandiosidad y de un utilitarismo perfecto. San Sebastián con una población moderna respondiendo al sistema cuadrangular en desuso y que hoy día se está procurando corregir enlanzándolo con un nuevo trazado urbanístico que será perfecto en su clase pues se adapta perfectamente a lo sinuoso del terreno. Sevilla también tienen un bonito trazado de ensanche predominando el sistema cuadrangular. Córdoba, Valencia y otras capitales también tienen estudiado este magno problema con más o menos amplitud según los fondos de que disponen.

En las Capitales del extranjero lucha así mismo con dificultades o transitorias o permanentes que retrasan la resolución de este importante problema. París, por no destruir su cincho de muralla lo va ejecutando fragmentariamente. Roma, rodeada de sus célebres campillas que le da el nombre mundial no se atreve a ejecutarlo de un modo decidido. Londres los pueblos que le cercaban se han fundido con la Capital imposibilitando todo trazado perfecto.

Berlín, Viena y otras Capitales europeas se hallan en las mismas condiciones de las que llevamos descritas.

En América es en el único sitio donde ha encontrado campo a propósito las nuevas teorías de urbanización y en ellas se ha establecido el sistema reticular que ha caído ya en desuso por su inmensa monotonía y por que hace difícil la vida de relación.

Hoy día se regulan los trazados de poblaciones por Leyes más sentidicas y más en armonía con las condiciones topográficas de los terrenos y del problema económico con el fin de no arruinar a los Municipios que necesitan sus ingresos para otros menesteres.

Dos sistemas se pueden emplear por ser los que más aceptación tienen en el trazado de poblaciones.

1.—Una línea recta prolongada indefinidamente (Ciudad Lineal).

2.—Un punto o plaza central alrededor del cual se agrupa la población.

En nuestro problema son los dos los que se deben emplear.

1.— La ciudad lineal más original y más atractiva y sugestiva que pueda soñar un poeta. Con dos poblaciones formadas en sus extremos un recorrido de nueve kilómetros y una diferencia de cotas de nivel de 0 en Santa Cruz y 600 en La Laguna.

Este trazado que no habrá más que respetar la carretera hoy existente ensanchándola con dos grandes andenes y ejecutando plazas en los cambios de dirección de sus alineaciones podrá convertir a Santa Cruz de Tenerife en la población más original e higiénica del mundo supuesto que en ella se podría establecer Sanatorios de playa y de altura.

El segundo problema es la urbanización de cada uno de esos grandes núcleos extremos lo cual es el objeto de este trabajo; en lo concerniente a Santa Cruz de Tenerife.

Una población antigua pero no lo bastante por desgracia para que sirva de centro artístico como sucede en París en su célebre Cité apoyada en una fuerte pendiente y lindando al Norte con montes escarpados que es imposible por el momento pensar en su ensanche. Por el sur una superficie bastante quebrada y surcada por profundos barrancos componen el terreno topográfico sobre el cual tenemos que operar.

La primera división por ser la más lógica y la que marca los principios más modernos es dividir la ciudad completa en tres grandes zonas:

1.—Ciudad comercial.

2.—Ciudad industrial.

3.—Ciudad de reposo o vida familiar.

Para la primera dedicamos todo el casco antiguo de la población por estar en ella enclavados todos los edificios públicos, edificios de recreo y comerciales alrededor de los cuales ha de girar toda la vida de la población.

La segunda, o sea, la ciudad industrial le dedicamos todo el gran espacio que se marca en el plano adjunto con tinta morada y en el cual no nos atrevemos a delinear trazados de calles porque la indus-

trial es muy varia en la necesidad de la superficie de terreno y sería un verdadero trastorno el que empresas que quisieran, que desearan venir a establecerse no lo pudieran hacer por insuficiencia de terreno.

En ella se halla ya establecida la fábrica del gas, está en período de ejecución los aceites crudos de las obras del puerto según nuestras noticias, en breve comenzarán las obras de la refinería de petróleo.

La tercera, o sea, la de descanso, puede dividirse a su vez en dos grandes grupos: la población obrera que debe de estar cerca del núcleo industrial, y la aristocracia, que puede estar más alejada. Una y otra tendrán las mismas características.

En el plano adjunto se marcan con los números (1-2-3-4-5) los puentes existentes que efectúan la unión del ensanche con el núcleo urbano y en los cuales se integra la línea de máximo movimiento de los distintos sectores.

El (1) – La Avenida Marítima recoge todo el movimiento del puerto en su muelle sur y forma con la prolongación de la calle de Valentín Sanz (2) – hasta la unión con la Avenida de Enlace por un lado y el 11 de Febrero por el otro el primer sector en que para su estudio hemos dividido la población.

Su máximo cruce de calles garantizan el problema de viabilidad al mismo tiempo que por tener calles en todos sentidos, la evacuación de las mercancías será fácil y rápida.

En este sector el puente (2) será preciso ejecutarlo cuando se prolongue dicha calle de Valentín Sanz. Tiene este sector el puente del Hospital que favorece los problemas enumerados anteriormente.

La calle de 25 de Julio con su puente de Galcerán forma la segunda zona que envuelve por completo a la primera en toda la superficie del terreno.

Se une con la gran avenida de enlace en una gran plaza circular que es la encargada de distribuir todo el gran movimiento del puerto y de la zona industrial y del interior de la isla que con el tiempo se reunirán en este punto. Esta vía la prolongamos después de la plaza hasta el mar para coger toda la parte de parque por el sur que proyectamos lindando con el barranco del HIERRO. Tiene el doble objeto esta prolongación, de unir este parque y de dar acceso a la población veraniega y de baños no solo de Santa Cruz sino del interior de la isla.

Con esto creemos que se prevé uno de los más interesantes problemas del porvenir de la Ciudad.

Enlaza con la Rambla del XI de Febrero al lado del parque que con el tiempo será uno de los puntos más deliciosos de la Ciudad.

El tercer sector está formado por la prolongación de la Avenida del XI de Febrero hasta la de enlace, necesitando otro gran puente en el BARRANCO DE SANTOS en sustitución del hoy existente (4).

En el cruce con la Avenida de San Sebastián aprovechando el gran Campo de Fot-ball formamos allí un gran centro de todos los Sport, y rodeados de espléndidos jardines.

No queremos pasar adelante sin hacer constar un fenómeno que nos ha chocado grandemente. ¿Cómo se explica que existiendo tan grande espacio de terrenos en la construcción de edificios se llegue a proyectarlo con verdadera miseria? Es inconcebible que se dé tantísima importancia al terreno cuando relativamente es barato y por este sistema se produce un hacinamiento de viviendas verdaderamente aterrador por lo cual se verá en este proyecto la abundancia de parques y plazas para neutralizar este aterrador espectáculo de la incuación más espantosa de la horrible enfermedad de la tisis. Pero esto sería quizás meternos en divagaciones que no son del caso.

En la unión con la avenida de enlace se proyecta otra plaza de distribución del movimiento con amplios parques en las inmediaciones del barranco del «Hierro».

El cuarto sector está comprendido entre los puntos (4 y 5) y responde en todo su trazado a todo lo expuesto anteriormente.

Creemos ser este lugar el destinado a hacer constar la necesidad imperiosa que existe de urbanizar la gran planicie que entre la carretera de La Laguna y el Barranco de Santos se extiende y la cual puede ser un elemento de unión con el ya populoso barrio de Salamanca al mismo tiempo que camino para la población que con el tiempo se establezca en las agrias pendientes del cerro que al Norte se levanta, y que cuando se disponga de ascensores o funiculares se formará una población que competiría con los célebres jardines suspendidos Asirios.

Como se puede ver hemos procurado respetar todo lo existente tanto en obras como en proyectos redactados y por nosotros conocidos en el exterior de la magnífica vía de enlace proyectada por los señores Losada y Guimerá en la cual solo hemos hecho las modificaciones que la urbanización urbana hacía indispensable para lo cual, en todos los puntos de enlace con otras vías hemos proyectado plazas que cortan de este modo la línea interminable de las alineaciones. Por respetar, hasta hemos introducido en nuestro proyecto la doble vía en forma de Y que sus ramales terminan en la Cruz del Señor y Cuartel de Caballería.

En el interior los trazados modernos de la calle de Valentín Sanz y calle del Pilar que pondrá en fácil y pronta comunicación la Ciudad Industrial con el magnífico Parque en formación.

También respetamos y la dejamos trazada en nuestro plano la prolongación de la Rambla de Pulido a la Plaza de la Constitución.

El solo examen del proyecto dice claramente el por qué de su trazado, el cual responde a todo lo anteriormente expuesto al mismo tiempo que se ha tenido presente en las calles, no estén en las líneas de máximas pendientes sino en las medias, con lo cual se tendrán rasantas más suaves. Al mismo tiempo se ha procurado que en el trazado, desde cada punto de la población sea fácil en todas direcciones comunicarse con el máximo de rapidez y el mínimo de trabajo, para lo cual no solo hemos empleado las líneas de los cuadrados sino también las diagonales de éstas, con lo cual se comprende, a primera vista, la gran facilidad de movimientos que se pueden engendrar dentro de la urbe.

Enamorados de la urbanización espléndida de París que no ha sido superada hasta el día, hemos procurado situar frente a las avenidas, edificios que, sirviéndolas de fondo, den una idea de una gran grandiosidad y continuación indefinida de la población, realizando el edificio que por insignificante que sea, le da gran aspecto.

Con lo expuesto creemos se comprende perfectamente el inmenso trabajo que requiere elevar al desarrollo completo el presente trabajo que significa una labor constante y entusiasta de varias personas.

El trabajo que presentamos no puede calificarse de anteproyecto, sino solamente de programa, pues si fuera de proyecto, sería necesario que se hubiera tratado, en el de rasante, pavimentos, alcantarillas, alumbrado, higiene, etc., que se dan los puntos que abarquen el proyecto completo del cual se podrá presentar también fragmentariamente si fuera necesario después de aprobar el plan general.

Llevados de nuestro entusiasmo de esta bellísima ciudad, se nos ocurre otro sin fin de pensamientos, pero el temor de herir susceptibilidades que es el enemigo más poderoso que tiene la realización de toda idea nos obliga a poner punto final a este mal desaliñado trabajo.

Santa Cruz de Tenerife, 7 de Abril de 1930.

(rúbrica)

Eladio Laredo.

(rúbrica)

J. Blasco

---

## A la Comisión Municipal Permanente

Excmo. Señor:

Visto el adjunto plano de ensanche de la población, así como el documento escrito que le acompaña, firmado por los Srs. Laredo, Ortigosa y Blasco, la Comisión de Fomento que suscribe, encontrándolo aceptable, propone a V.E. su aprobación previa para someterlo a los trámites que en estos casos determinan las leyes.

Así mismo es de parecer esta Comisión, a fin de poder hacer llegar a las manos y conocimiento pleno, de todas aquellas personas que pudieran estar interesadas en dicho trazado, se acuerde llevar a cabo una tirada de un número determinado de copias, para unir las a los diarios de esta localidad a fin de que sean repartidos, gratuitamente, con aquellos y acompañados de un artículo explicativo del mismo.

V.E., no obstante resolverá.

Sta. Cruz de Tenerife, 10 Abril 1930.

---

Documento n.º 2.

Anteproyecto de Urbanización y Ensanche de Santa Cruz de Tenerife:  
Antecedentes del plano de la población.

Autor: José Luis Escario

Fecha: Año 1932.

Procedencia: Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Leg.º  
274/2.

---

TENERIFFA 17 febrero de 1932  
KANARISCHE INSELN

Excmo. Sr. Alcalde Presidente de Ayuntamiento.  
SANTA CRUZ DE TENERIFE

Muy Sr. mío: de acuerdo con las conversaciones con Ud. sostenidas me es grato manifestarle que podría encargarme de la redacción del anteproyecto de líneas generales de urbanización para esta población en las siguientes condiciones:

el anteproyecto comprendería:

- 1.º—el trazado general de las vías principales dentro de la zona delimitada por el plano que en escala 1/500 tiene el Excmo. Ayuntamiento: el trazado se haría ajustándose a los datos que figuran en dicho plano.
- 2.º—de todas las vías proyectadas se incluirían perfiles longitudinales y transversales y cubicación del movimiento de tierras.
- 3.º—se hará un estudio general de clasificación de zonas y su ordenación y unas ordenanzas generales de volumen y uso para las mismas.
- 4.º—se estudiará una distribución de espacios libres, parques, campos de juego, etc. así como una adecuada unión de unos con otros.
- 5.º—Se proyectará una parcelación tipo para cada una de las zonas.
- 6.º—El costo de este trabajo completo corriendo por mi cuenta todos los gastos precisos será de CUARENTA MIL PESETAS (40.000).

En mi deseo de dar facilidades al Excmo. Ayuntamiento para la resolución de este transcendental problema, previo en buena lógica a toda reforma urbana que racionalmente se acometa, no tendría inconveniente en diferir para el próximo presupuesto el cobro de parte de mis honorarios si así fuese preciso.

Esperando que mi propuesta sea de conveniencia para el Excmo. Ayuntamiento queda de V. affº s.s.q.e.s.m.

(rúbrica)

JOSE LUIS ESCARIO

Para dar cuenta al  
Excmo. Ayuntº en la  
Sesión de hoy  
(rúbrica)

SEBASTIAN CASTRO.

---

Excmo. Ayuntamiento  
Sesión del día 17 de febrero de 1932  
Testimonio

«En este momento el Sr. Alcalde da cuenta de haber recibido una carta del Ingeniero Don José Luis Escario, a quien el Excmo. Ayuntamiento le encomendara la confección de un anteproyecto de lo que debiera de hacerse en el solar de la Avenida Marítima, y la cual está redactada en los siguientes términos: [Texto anterior]

Hacen uso de la palabra los Sres., Fernaud para hacer resaltar la importancia enorme que para el porvenir de la Ciudad significa llevar a efecto lo que el Sr. Escario propone, aún a sabiendas de la difícil situación económica por que atraviesa Santa Cruz.

El Sr. Alvarez López para coincidir con el Sr. Fernaud en cuanto a lo manifestado, y para proponer que pase dicho asunto a las Comisiones de Obras y Hacienda para hacer de la misma el debido y detenido estudio.

El Sr. Ramírez, después de hacer diversas consideraciones sobre la conveniencia de llevar a efecto lo propuesto, lo fundamenta en que el plano aludido por imperio de la ley ha debido de ser confeccionado con anterioridad, leyendo al efecto los preceptos legales del caso, y después en la necesidad imprescindible que la ciudad tiene hoy de un plan que sea pauta al desarrollo de las iniciativas particulares de la Corporación.

Propone por último que se haga alguna gestión acerca del mencionado facultativo para, haciéndole ver la situación crítica de la Hacienda Municipal, obtener que dicho trabajo lo lleve a efecto por unas 25 mil pesetas, y que si esto no fuera factible obtener por lo menos la conformidad el cobrar la suma indicada de 40 mil, en varias anualidades.

El Sr. Alvarez expresa que como quiera que este señor ha de volver dentro de unos dos meses para entregar el trabajo que ahora se le encomendará con relación a la Avenida, hay tiempo sobrado para estudiar la cuestión, y propugna por que el asunto pase a la Comisión de Hacienda para que esta vea la manera de que el Ayuntamiento pudiera hacer frente a esa necesidad.

Por último S.E., acuerda pasar el asunto a estudio de la Comisión de Hacienda, a los efectos señalados por el Sr. Alvarez López, con ruego de que sea despachado en tiempo prudencial para que,

con vista de ese informe, tener convenientemente estudiada la cuestión cuando al regreso del Sr. Escario haya de plantearse formalmente.

Sec. 2ª Hacienda  
Cúmplase  
El Alcalde,  
(rúbrica)  
Sebastián Castro.

El Secretario,  
(rúbrica)  
Hipolito Fumagallo.

---

Excmo. Ayuntamiento  
Sesión del día 1 de febrero de 1933.  
Testimonio.

«Se dio cuenta de un telegrama del Ingeniero Sr. Escario que textualmente dice:

«Ultimados trabajos encomendados plano población ruego esa Corporación gire alguna cantidad a cuenta honorarios estipulados Gracias Salúdale Escario.»

El Sr. Alcalde dice que en su reciente viaje a Madrid pudo comprobar como esos trabajos se encontraban casi terminados, y que como quiera que han sido muchos los desembolsos que ha tenido que hacer el concesionario para pagar los trabajos auxiliares, estimaba que pudiera complacerse a dicho señor. Explica detalladamente el desarrollo del asunto y termina diciendo que la aspiración de este señor es la que se le adelante 10 mil pesetas.

El Sr. Calzadilla interviene para apoyar la petición del Sr. Escario.

El Sr. García Martín hace razonamientos para exponer que a lo mejor se concede ese anticipo y luego resulta que el plano no se ajusta a las condiciones estipuladas, como cree que ha ocurrido en otra ocasión.

Después de intervenir los señores Sansón, Ramírez Vizcaya y Presidencia, que se expresan en sentido favorable a la concesión de lo que solicita, los señores García Martín, que hace diferentes consideraciones sobre los perjuicios que sobre ello cabría, y González Cabrera para votar en contra de dicha propuesta, S.E. acordó adelantar hasta 10 mil pesetas, que se satisfarán con cargo al crédito correspondiente al vigente presupuesto, en concepto de anticipo por los gastos efectuados para la confección del trabajo.

Sec., 7ª F.O.  
Cúmplase.  
El Alcalde,  
Tomás de Armas

El Secretario  
(rúbrica)  
Hipólito Fumagallo.

---

Excmo. Ayuntamiento.  
Sesión del día 20 de Septiembre de 1933.  
Testimonio.

Con respecto al segundo particular del orden del día, hizo uso de la palabra el Sr. Ramírez Vizcaya manifestando que como había indicado en la anterior sesión, se encuentra esta Isla y la Provincia de que es Capital en momentos privilegiados para demandar del poder público debida asistencia a sus problemas ya que las circunstancias de que ocupe en la actualidad la Cartera de Hacienda el Sr. Lara así lo determina.

Continúa diciendo que el Ayuntamiento y el Cabildo tienen la obligación ineludible de plantear a la administración central la resolución de sus problemas, para así impedir que se contraigan responsabilidades de índole penal en que pudieran quedar incursas ambas Corporaciones al no aprovechar y encauzar las gestiones que en el momento actual fructificarían.

A este respecto, agregó, recuerda los beneficios que recibiera esta isla de la Dictadura, aunque ello no quiera decir, como de conti-

nuo ha expuesto, que repudie el procedimiento de Gobierno y combata algunas de las cosas que en su época se efectuaran.

A este fin, prosigue diciendo, que es necesario plantear y resolver las cuestiones de forma coordinada; estimando que para ello es imprescindible llegar a una inteligencia entre las Corporaciones Locales, al objeto de que las resoluciones que se requieren sean adoptadas teniendo en cuenta los puntos de vista que entre ambas se sostengan.

Manifiesta que hoy día, aunque la cuestión que va a plantear revista los caracteres de accesoria al fin principal que persigue, el Ayuntamiento ya que tiene un plano de población, cuestión básica y capitalísima para orientar con arreglo a normas fijas el porvenir de la Ciudad, que sea esta una de las cuestiones a la que se imprima máxima celeridad para, cumpliendo con los trámites legales, se someta a la resolución de la Superioridad la aprobación del mismo.

Después de formular la indicación de que se aclare por la mayoría si ha de ser ella sola quien trace el programa a seguir para la consecución que fines tan importantes, cargando, por supuesto, con la responsabilidad o triunfo que sus gestiones le proporcionen, concreta su propuesta en el siguiente sentido:

En el que por la Corporación se vea la manera de tramitar con el máximo de urgencia el plano de población; constituyéndose una Comisión inter-Municipal donde estuvieran representadas algunas personas y órganos de opinión; y que con respecto a los restantes asuntos si tienen que ventilar por la administración del Estado se constituya una Comisión Mixta de Concejales y Consejeros del Cabildo a fin de que la misma proponga cuantos acuerdos estimen deben aportarse; que provea en los organismos de la Administración provincial y local, las instancias, peticiones, etc. preparatorias para la resolución superior.

Dice, y sobre lo que va a exponer pide la fijación de la atención de los asistentes, que si los dos Ministros Canarios que ocupan carteras en el Gobierno no satisfacen los anhelos de esta provincia, la responsabilidad pesará sobre los organismos locales, ya que estos Ministros no pueden, por pertenecer a la Nación y no a estas Islas, dedicarse con exclusivismo a ellas.

El Sr. Cova se muestra conforme, en principio, todas las manifestaciones del Sr. Ramírez; pero discrepa en que la Comisión inter-Municipal que propone sea formulado por Concejales y Vecinos,

pues aquellos se verían fuertemente coaccionados, y los Concejales, como integrantes del Concejo, que representa al pueblo, deben de tener el máximo de libertad para adoptar las resoluciones que su conciencia considere como las más convenientes al interés de la Ciudad.

El Sr. Arroyo también coincide con el Sr. Ramírez y significa que de la Ciudad de Las Palmas ha salido ya una Comisión especial con dirección a Madrid con objeto de resolver, con sus gestiones, las cuestiones que Las Palmas tiene pendiente de resolución.

Estima que, dado los fundamentales problemas que tiene planteado esta Ciudad debe también enviarse una Comisión que gestione en Madrid la resolución de todos sus asuntos, entre los que se encuentra el de la construcción de la Avenida que una Santa Cruz a La Laguna.

El Sr. Feraud expresa que habiendo concretado el Sr. Ramírez dos propuestas, manifiesta, con respecto a la que trata del plano de población, que si bien él pensaba de forma parecida a la del Sr. Ramírez se ha convencido que, por el carácter de permanente que ha de tener el plano de población, y para dejar en libertad de acción a los Sres. Concejales, cree conveniente que se constituya una Comisión integrada por vecinos, en que tenga representación tanto los directores de periódicos como las personas que se hayan distinguido por sus aficiones a los temas urbanísticos, a fin de que asesorando al Ayuntamiento este resuelva, con completa independencia.

Con lo que respecta a la segunda parte de la propuesta indicada estima que debe constituirse la Comisión Mixta aludida para que enfoque los problemas fundamentales de cuya resolución requiera la Ciudad, formando al efecto un programa mínimo que a su entender debiera abarcar al dique del Este, concierto con la Junta Administrativa de Obras Públicas, Prisión Provincial, Casa de Correo, Carta económica, Cesión del Monte de las Mesas y algunos otros más.

Pone de manifiesto la urgencia con que ha de plantearse estas cuestiones por afectar algunas al próximo presupuesto del Estado.

Y después de disponer la conveniencia de que se aspire a lo más trascendental, propone que se designe en la misma Sesión a la Comisión que se ponga al habla con la del Cabildo, para una vez redactada dicho programa mínimo se someta a la resolución del Ayuntamiento y vea éste si procede elegir otra Comisión que apoye y gestio-

ne en Madrid la resolución de los problemas que se comprendan en el programa.

El Sr. Arroyo cree que debe adelantarse algunas cuestiones para que los comience a gestionar el Sr. Orozco que marcha a la Península seguidamente.

Después de rectificar previamente, los Sres., Ramírez Vizcaya, Cova Fernaud y Arroyo, y de hacer el resumen del debate el Sr. Presidente, S.E. acuerda:

1.º-Designar una Comisión particular, que presidirá sin voto don Rafael J. Calzadilla, Presidente de la Comisión de Fomento y Obra, integrada por los Sres. siguientes:

don Arturo López de Vergara; don Belisario Guimerá del Castillo Valero; don José Enrique Marrero Regalado; don Miguel Pintor González; y los Sres. Directores de los periódicos locales «La Prensa» «Gaceta de Tenerife» «Hoy» «Tarde» y «Gaceta de Arte», así como don Emilio López González, la cual tendrá por misión formular los estudios convenientes relacionados con el plano de población para que sirvan de asesoramiento del Ayuntamiento cuando llegue el momento de resolver definitivamente estos problemas.

2.ª-Designar una Comisión que Presidirá el Sr. Alcalde y la integrarán los Concejales Sres. Fernaud, Ramírez Vizcaya y Arroyo, para entrevistándose con el Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, pidan la designación de otra Comisión de Consejeros al fin de que por ambas se fije el programa mínimo de las aspiraciones de Tenerife para solicitar de la Administración Central su resolución, una vez sancionado por las respectivas Corporaciones, las que, también, resolverán sobre la procedencia o improcedencia de enviar Comisiones de sus senos a gestionar personalmente la aprobación del mismo, o de su mayor parte, en Madrid.

Sección 7.- F. y O.  
Cúmplase.  
El Alcalde,  
Tomás de Armas.

El Secretario,  
(rúbrica)  
Hipólito Fumagallo

El Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad, en sesión celebrada el día 20 del actual, adoptó el acuerdo de designar a ud. para que forme parte de la Comisión encargada de dictaminar sobre el plano de población redactado por el Ingeniero de Caminos Sr. Escario.

Al mismo tiempo cumpliendo esta orden del Sr. Presidente le remito adjunto copia de la Memoria de aquel proyecto.

Viva ud. muchos años.

Santa Cruz de Tenerife 23 de Septiembre de 1933.

Sr. Don José Enrique Marrero. Don Belisario Guimerá. Don Arturo López de Vergara. D. Emilio López. Don Miguel Pintor. Don José Blasco. Sres. Directores de la Prensa, Hoy, Tarde, Gaceta de Tenerife, Gaceta de Arte.

---

Arturo López de Vergara  
y Albertos  
Profesor de la Escuela de Artes y Oficios

---

Santa Rosalía, 15.

Santa Cruz de Tenerife 25 Sept. 1933

Señor Don Hipólito Fumagallo.  
Secretario del Excmo. Ayuntamiento.

Respetable señor mío: Recibida su comunicación participándome haber sido designado por el Excmo. Ayuntamiento para formar parte de una Comisión encargada de dictaminar sobre el plano de población redactado por el Ingeniero Sr. Escario, pongo en su conocimiento que, por mis ocupaciones y estado de salud, no me es posible aceptar dicho encargo, devolviéndole adjunta la copia de la memoria que se sirvió remitirme.

Se reitera de Ud. atento servidor

q. e. s. m.

(rúbrica)

Arturo López de Vergara.

Reunidos los Arquitectos Municipales que abajo firman, para hacer un estudio del plano de ensanche y de reforma de la ciudad, del que es autor el Ingeniero de Caminos D. José Luis Escario, con objeto de emitir informe respecto a las condiciones de vialidad y sus relaciones con los centros o núcleos de la ciudad, con sus vías principales y con las de comunicación con el exterior, debemos exponer:

Que en conjunto se establecen las relaciones de vialidad por medio de grandes paseos y calles cuyos orígenes parten de las grandes vías ya proyectadas por el Excmo. Ayuntamiento, tales como la Rambla XI de Febrero, el Paseo de las Asuncionistas, La Avenida de Bélgica, la Calle de Pescadores, la Avenida Marítima, y la vía de enlace, y se cambia el trazado de la calle de Imeldo Serís desde la Plaza de Santo Domingo, hasta la plaza de Weyler, y se establecen algunas vías para descongestionar el tránsito de aquellos paseos y Avenidas.

De las líneas generales así señaladas, se siguen con un conjunto de calles y travesías, llenando la osatura formada por aquellas y relacionando con su intermedio hasta el perímetro de la zona de ensanche y con las vías regulares de comunicación con el exterior.

No describiremos detalladamente el plano de ensanche y de reforma interior de la ciudad, atenderemos a lo que consideramos de mayor importancia, prescindiendo de ciertos detalles que harían nuestra labor interminable.

La Rambla XI de Febrero, en su parte proyectada entre las calles de San Martín y la de San Miguel sufre una pérdida de diez metros en su ancho, desde treinta que se proyectan hasta la primera y veinte hasta la de San Miguel. No hay circunstancia que aconseje a dicha reducción, máxime si se tiene en cuenta que es la única vía en ronda que relaciona a la ciudad. Igual ocurre con el paseo de Blasco Ibañez, que siendo continuidad de aquella Rambla y llevando el ancho de treinta metros hasta el Puente sobre el Barranco de Santos, queda reducido a la mitad en dicho paraje, pero además se desvían sus alineaciones hasta el punto de afectar la casa del Sr. Beautell.

La calle de Méndez Núñez, en su prolongación desde la de Ferrer hasta el Norte, es desviada de sus alineaciones hacia Poniente, sin causa justificada. La calle número 27 que sustituye a la proyectada por el Excmo. Ayuntamiento con el nombre de calle n.º 1 del Barrio de Salamanca, presenta varios cambios de dirección desde su enlace con la Rambla del XI de Febrero hasta la calle de Salamanca, sin que podamos deducir qué circunstancias los imponen.

Las calles números 2 y 3 presentarán muchas dificultades en los encuentros de sus rasantes con la Rambla del XI de Febrero.

Referente a la vía de tránsito desde la carretera de San Andrés hasta la de La Laguna, está formada su traza por una línea muy quebrada, con partes comunes con calles de tránsito urbano que tienen posibilidad de acrecentarlo. Debería rectificarse algunas porciones logrando la continuación de la calle E. Wolfson hasta la altura del camino de las Marañuelas y luego empalmar con la calle número diez del plano.

El Parque o jardines proyectados entre las calles de Alcalá Zamora, Marina, Saludo y Tribulaciones constituye hoy una solución imposible, puesto que toda el área que se ha asignado está edificada con construcción moderna. Sería tal vez de mayor posibilidad que se trasladara dicho parque al solar que hoy ocupa el Cuartel y Batería de Almeida.

La calle de San Martín, se proyecta desde la de Méndez Núñez hacia Naciente, abandonando en absoluto el actual trazado para desembocar sobre los jardines a que se hace referencia en el párrafo anterior, quedando unas manzanas de ciento noventa y cinco metros de longitud, entre las calles de las Tribulaciones y la Rambla del XI de Febrero.

Los terrenos comprendidos entre la prolongación de la calle del 25 de Julio, hacia el Sur, Avenida de enlace y la Refinería que comprende una gran extensión de terreno capaz para una urbanización con buenas vías, de pendientes convenientes, no podemos explicarnos por qué se le resuelve con vías serpenteadas. Tampoco tiene explicación el desvío hacia Poniente de la prolongación de la calle del 25 de Julio, desde la vía de enlace hasta el mar.

La prolongación de la calle de la Noria Alta hasta encontrar a la de Domínguez Afonso, se proyecta corriendo sus líneas hacia el Sur, de suerte que la alineación de este nombre de la calle, salta por encima del acantilado de La Concordia, dejando como solar edificable el que ocupan los almacenes de D. Maxiliano Díaz Navarro y de la Sra. viuda de Yanes.

La calle de Alvarez de Lugo, en la parte compendida entre la Rambla de Pulido hasta la encrucijada con Robayna y Costa y Grijalba, se ha proyectado con catorce metros de ancho, habiendo aprobado el Excmo. Ayuntamiento que el ancho de dicha calle sería de diez metros, obligándose a los propietarios a dejar jardines, de tres metros de ancho, delante de las fachadas.

La proximidad de las calles de Fernández Navarro y Salamanca, separadas por una manzana de casas de dieciocho metros de fondo, no permiten aconsejar el ensanche de la segunda de ellas hasta catorce metros de ancho, ni favorece el tránsito dicho ensanche, que mejor hubiera sido aplicable a la calle de Fernández Navarro que tiene una continuidad desde la calle de Salamanca hacia Naciente.

La prolongación de la calle de Robayna hacia el Quisisana, afectará al edificio Instituto de Higiene.

La urbanización de la parte de la Costa Sur, situada desde la calle de San Sebastián, está sacada del marco que forman las calles actuales. Solo es digna de mención la prolongación de la calle de Valentín Sanz y muy digna de nuevo estudio la calle de Pescadores, que alcanzando en el proyecto un ensanche de treinta metros, no pierde los cambios de dirección en su proximidad a la Avenida Marítima, pudiéndose seguir alineaciones más convenientes a través de la finca de los Sres. Siliuto.

No tiene explicación positiva el ensanche y nuevo trazado de la calle de Imeldo Serís a expensas de la calle de Angel Guimerá pues se efectúa con veinte metros de ancho hasta la altura de la calle de Suárez Guerra y desde ahí hasta la Plaza de Weyler con doce metros.

En los terrenos situados al Norte y Sur de la carretera de La Laguna a la altura de Buenavista, se resuelve el problema de urbanización con escasas vías, habiendo manzanas para la construcción, con más de doscientos metros de longitud y noventa de latitud.

Es cuanto debemos comunicar al Sr. Alcalde respecto al trabajo de informe que nos ha encomendado.

Viva el Sr. Alcalde muchos años.

Santa Cruz de Tenerife 10 de Noviembre de 1933.

(rúbrica)  
Blasco.

Noviembre 11/1933

A la Comisión especial nombrada por  
el Excmo. Ayuntamiento.

El Alcalde,

(rúbrica)

Tomás de Armas.

El Arquitecto Municipal  
(rúbrica)  
Otilio Arroyo.

Por disposición del Sr. Alcalde se suplica a los Sres. que a continuación se expresan tenga a bien concurrir a la reunión que ha de celebrarse el sábado próximo a las cinco de la tarde en el Salón de Actos de este Excmo. Ayuntamiento, con el fin de tratar lo relativo al plano de población proyectado por el Ingeniero Sr. Escario.

Santa Cruz de Tenerife 7 de Diciembre de 1933.

El Secretario

Sr. Don Rafael J. Calzadilla.  
 Sr. Don José Enrique Marrero.  
 Sr. Don Belisario Guimerá.  
 Sr. Don Arturo López de Vergara.  
 Sr. Don Emilio López.  
 Sr. Don Ingeniero de la Junta de Obras del Puerto.  
 Sr. Don José Blasco.  
 Sr. Director de la «Prensa».  
 Sr. Director de la «Tarde».  
 Sr. Director de «Gaceta de Arte».  
 Sr. Director de «Gaceta de Tenerife».

---

Al Excmo. Ayuntamiento.

Excmo. Señor:

Un informe solicita al Excelentísimo Ayuntamiento de esta Capital acerca del Proyecto de urbanización de la misma redactado por el ingeniero Don José Luis Escario, y hemos de expresar en primer término nuestra gratitud por este encargo, que aún dentro de los límites que nosotros mismos le asignamos, dado el prestigio y buenos propósitos de la personalidad que avala aquel con su firma, comprendemos que tiene una significación bien señalada de confianza y responsabilidad.

Queremos interpretar el alcance de nuestra labor en el sentido de que existe una necesidad manifiesta de abrir un cauce propicio de adaptación de las líneas generales contenidas en el referido proyecto a las realidades que vaya deparando un futuro más o menos lejano, del hecho urbano.

Al afrontarse un proyecto de urbanización de una ciudad importante y que se halla en plena fiebre de crecimiento, pueden emplearse diversas normas en consonancia con el modo de apreciar las circunstan-

cias que en el hecho de conjunto concurren. Existen factores de muy diferente orden que abonan el empleo circunstancial de una u otra normas, siendo estas, por lo tanto, también muy distintas, y apreciamos a primera vista un acierto lisonjero en la configuración esquemática y en la complementación parcial de las principales líneas del Proyecto que a nuestra consideración se somete, teniendo en cuenta la base de que se partió, pudiendo observar también que adoptando otras soluciones distintas y tan logradas como la presente. Y es que las fórmulas de urbanización son múltiples y no pueden obedecer a principios inmutables, dependiendo en ocasiones los resultados de las cualidades temperamentales y hasta artísticas de los técnicos que las apliquen, y de su modo de percibir las modalidades de diverso orden que a su consideración se presenten, por designio propio o por las circunstancias externas, principalmente económicas, a que hayan de adaptarse.

Partiendo de la base que de manera terminante dejamos expuesta, consideramos que el Proyecto redactado por el distinguido ingeniero D. José Luis Escario, es una pieza armónica de conjunto con arreglo a las normas previstas y seguidas por su autor y que los detalles que son su complemento y en ocasiones su sustancial adorno, obedecen a ese plan seguido con entero dominio de la materia. Entre las múltiples soluciones que a la consideración de técnicos o de profanos pudieran presentarse al enunciarse el propósito de dar satisfacción al problema del ensanche de Santa Cruz de Tenerife y el de su reforma interior, la adoptada por el señor Escario es digna de aplauso, por ser reflejo de una orientación interesante. No podemos decir y ya lo advierte su autor que sea un proyecto destinado a una aplicación inflexible. Se trata de un amplio esbozo, de un anteproyecto susceptible de modificación a través de los tiempos, a medida que vaya siendo factible y adquiera mayores bríos la expansión urbana de la capital. «Un proyecto de ensanche —dice el Sr. Escario—, es el conjunto de normas que sirven para guiar el crecimiento de una aglomeración urbana, con arreglo a una visión de sus necesidades y posibilidades sociales económicas. No es un plano rígido dentro de cuyas líneas ha de encuadrarse todo el futuro desarrollo, sino una organización que sirve con la suficiente precisión, pero con la elasticidad precisa también, para guiar al cuerpo vivo que la ciudad representa.»

Dentro de los planos y de la Memoria que comprenden el proyecto del presente Ingeniero, tiene la Corporación elementos de juicio para encauzar muchas de las necesidades que el porvenir vaya creando, y base para adaptar las posibilidades que se presenten. Las líneas de tráfico, la distribución de zonas, las características de una amplia reforma interior, están asistidas con acierto. Tal es el sentido

principal que concedemos al propósito sostenido por la Corporación al encargar el proyecto general de urbanización y a los resultados obtenidos por el expresado técnico al realizarlo.

Desistiremos, pues, y creemos que serán comprendidas las razones que tenemos para ello, de hacer una crítica especial de cada una de las partes del programa de conjunto. Partiendo su autor de normas bien acusadas, los detalles corresponden al conjunto y no podemos por menos que apuntar el ritmo de esa concordancia, que nos parece logrado, por lo cual, aunque pudieran existir discrepancias en cuanto a cualquier elemento parcial, que no existen por lo que a nosotros respecta, no tendríamos necesidad de exponerlas.

Nos encontramos ante el hecho de un guión o pauta para el futuro desarrollo de Santa Cruz de Tenerife, y solo basta adaptar después las realidades vivas que vayan surgiendo, a las normas establecidas, o someter las líneas de este programa al imperio de esas realidades, cuando su vigor o intensidad lo demanden, pues hemos de coincidir una vez más con el autor del proyecto en que se trata de una pieza dotada de la elasticidad ineludible.

Ahora mismo, por causas inherentes al actual momento, o por el ímpetu denodado que la ciudad experimenta en su desarrollo, han concurrido en el proceso urbano de Santa Cruz de Tenerife circunstancias que ponen de relieve la exactitud de este aserto. El decreto publicado últimamente por el Ministerio de Obras Públicas acerca del desarrollo de un plan viario de acceso al puerto, mediante obras de gran envergadura de cuya ejecución se encarga el Cabildo presenta con ello un factor nuevo e importante al que hay que plegar las anteriores soluciones. Ese factor es el económico, que hace posible atender con más amplitud a uno de los problemas esenciales aquí planteados. Ya no es indispensable ceñirse estrechamente al terreno para desenvolver un plan viario que desemboque en los diferentes sectores del puerto, atendiendo a un propósito de compaginamiento de las realidades económicas. Se puede hacer algo que no solamente será adecuado y hasta suntuoso, sino que amplía las condiciones de eficacia establecidas, y ello determina la inclusión en el proyecto general de esas nuevas vías de acceso a los diques del Sur y del Norte, y de comunicación entre ambos por el litoral. Pero ocurre algo más, digno también de tenerse en cuenta: Precisa adaptar alguno de los trazados del importante plan de conjunto al nuevo y esencial factor, o sea a los nuevos ejes que afectan a extensas y principales zonas. Y a eso se habrá necesariamente de ir, procurando obtener la mayor eficacia en la adaptación. El Sr. Escario en la interesante memoria,

lo dice con entera conciencia de la realidad: «El problema urbano de una ciudad no es solo cuestión de planos, sino de organización. El plano hay que interpretarlo y, más que nada, complementarlo continuamente, con un organismo que tenga lo que a él le falta; la elasticidad y la movilidad precisas para guiar el crecimiento de la población con arreglo a la norma que el plano represente, adaptándolo cuando sea preciso, en sus detalles, según las conveniencias en el momento de la realización. Es preciso dejar claramente sentado este principio fundamental, pues el plano mejor concebido lleva el fracaso en la realidad, si en su ejecución, que no solamente no es labor del técnico que lo proyectó, sino posiblemente ni de su generación, no preside un buen criterio y una orientación acertada, que únicamente se logra por la dirección constante de una organización bien establecida».

Ateniéndonos a estas razones y captando las realidades palpitantes de Santa Cruz de Tenerife, estimamos conveniente la formación en el seno del Municipio de una Comisión de ensanche, que podría complementar su acción con los asesoramientos técnicos necesarios.

Y remitiéndonos también al caso concreto que la trascendente interposición del plan viario dispuesto por el Ministerio de Obras Públicas y acogido con entusiasmo y clara visión por las Corporaciones Locales, entendemos que debe designarse una Comisión de técnicos que sobre el terreno proponga el acoplamiento a las nuevas vías del plano de conjunto, con las variaciones que impongan las circunstancias y que se deriven de los nuevos hechos, con toda la amplitud que demanden los mismos y procurando salvar en lo posible las normas establecidas, en cuanto resten eficacia a los resultados.

Nada hemos de añadir al informe que se nos pide, y que lealmente servimos, como no sea reafirmarnos en el concepto favorable que el proyecto nos merece, siempre que se le interprete con el espíritu flexible con que fué concebido, y considerándolo como interesante para los fines de superación urbana que animan a esa Excelentísima Corporación y a la ciudad entera, y en los que participamos en medida de nuestra modestia.

Santa Cruz de Tenerife, 12 de diciembre de 1933.

Sr. Pintor.  
(rúbrica) El Blasco.

(rúbrica) Víctor Zurita.  
«La Tarde»

(rúbrica) Margarit.  
«Hoy»

José Enrique Marrero Regalado.  
(rúbrica) Eduardo Westerdahl.  
«Gaceta de Arte»

(rúbrica) Domingo Rodríguez.  
«La Prensa».

(rúbrica) Adolfo Febles Mora.  
«Gaceta de Tenerife».

Excmo. Ayuntamiento.  
Sesión del día 30 de Mayo de 1934.

TESTIMONIO

Se dió cuenta de un escrito suscrito por la Comisión de Obras sobre el expediente del plano de población, y el cual se concreta a los siguientes extremos:

1.º-Que de manera precisa sea aceptado por el Ayuntamiento el proyecto o ante-proyecto del plano de población de que es autor el Ingeniero Don José Luis Escario.

2.º-Que en virtud de lo propuesto anteriormente se resuelva satisfacer al Sr. Escario la suma de 10.000 pesetas importe de la segunda anualidad de 40.000 pesetas en que se convino la confección de dicho proyecto. La expresada suma de 10.000 pesetas tiene su aplicación en el artículo 3.º del Capítulo 1 del vigente presupuesto.

3.º-Que se oficie al Sr. Escario para que dé su conformidad con lo que se establece en la condición 5.ª del contrato, y redacte el proyecto de una parcelación tipo para cada una de las zonas del plano de población, y

4.º-Que se oficie asimismo al Sr. Escario en el sentido de que no le será satisfecha la cantidad, que es la última, y que habrá de consignarse en el presupuesto de 1935, interín no cumplimente lo que se estipula en el número anterior.

Hace constar la Comisión que el Vocal de la misma Sr. García Martín vota en contra del anterior dictamen.

El Sr. Fernaud como presidente accidental de la Comisión de Obras, explica las causas por las que se ha llegado a hacer la anterior propuesta, dice a seguidas que según el informe emitido por el Arquitecto Sr. Blasco, puede admitirse dicho trabajo; estimándose que los perfiles transversales no eran indispensables.

El Sr. García Martín estima que si lo propuesto es resultancia del contrato suscrito por el Sr. Escario, no cabe hacer otra cosa sino que aceptar. Dice, sin embargo, que el plano no satisface a las aspiraciones del Ayuntamiento puesto que él no sirve sino para justificar las pesetas que le dan al Sr. Escario.

Pone de manifiesto algunos errores de bulto tales como al referente al de la calle Robayna en el que se proyectó la vía con alineaciones desiguales y otro en el referente al trazado de una calle que atravesará el Estadium de deportes. Señala, el defecto de que en di-

cho plano no está comprendida la urbanización de la zona que se prolonga desde el barrio de Salamanca y la Cuesta.

El Sr. Fernaud recuerda que el Sr. Ramírez dijo que este plano comprendía únicamente las líneas generales con arreglo a las cuales habría de desenvolverse el futuro urbano de Santa Cruz, dándose bien a entender, en consecuencia, que no se trataba de adquirir un trabajo definitivo e inmutable por cuanto al propio tiempo se propuso, y el Ayuntamiento lo aceptó, la de una Comisión que interviniera en lo relativo al plan viario y urbano que debería desenvolver el Ayuntamiento.

Estima por tanto, que debe aceptarse ese trabajo y reconoce que las advertencias del Sr. García Martín están bien concebidas.

El Sr. Ramírez Vizcaya anuncia que votará contra el dictamen de la Comisión por cuanto considera que habiéndose hecho el contrato sin base ni concurso hay que ser severos en cuanto a la recepción del plano. Y como quiera que a su entender es indudable que para que el trabajo se juzgue completo es preciso que se acompañen los perfiles transversales y considera que no se puede prescindir de otros detalles, propugna que se debe exigir al Sr. Escario la entrega de todo el trabajo para poder dar por recibido dicho plano y abonar las cantidades convenidas.

Después de insistir el Sr. Fernaud en su punto de vista y de otras breves intervenciones, S.E. acordó aprobar en un todo la propuesta formulada por la Comisión de Obras con el voto en contra de los Sres. Ramírez Vizcaya y García Martín.

Sección 7.º.- Obras.  
Cúmplase.  
El Alcalde.  
Tomás de Armas.

El Secretario,  
(rúbrica)  
Hipolito Fumagallo.



JOSE LUIS ESCARIO

Madrid 5 de Enero de 1935

INGENIERO DE CAMINOS  
Y  
ABOGADOSr. Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de  
SANTA CRUZ DE TENERIFE

Muy Sr. mío: sin contestación al envío de mi plano de parcelación, ni a mi carta posterior ni a mi telegrama me dirijo nuevamente a Ud. poniendo en su conocimiento que hoy ha llegado a mi poder la letra que, por intermedio del Banco de Vizcaya, giré con vencimiento el día 15 de Diciembre próximo pasado; esta letra se puso en circulación al mismo tiempo que otra, que fue abonada, de acuerdo con el entonces Alcalde D. Tomás de Armas y el Interventor de fondos municipales; oficialmente se cursó el aviso reglamentario con fecha 17 de Julio no recibéndose contraorden como era lógico; por el contrario el Sr. Interventor en carta particular un mes antes, afirmaba que la letra se abonaría. No es explicable el protesto de esta letra, que en bien del crédito municipal hubiera podido evitarse si el Ayuntamiento no tenía fondos disponibles, habiéndolo puesto en mi conocimiento con la debida anticipación; la devolución me causa un gravísimo transtorno y me lo causa aún mucho mayor el hecho de que no se abonen las 5.000 pesetas que me correspondían con arreglo al acuerdo del Ayuntamiento de 30 de Mayo último, del presupuesto de 1934. No ignoro las dificultades económicas del Municipio, para ayudar a las cuales había de dar las mayores facilidades siempre y cuando se tuvieran conmigo el mínimo de atenciones, traducido en un reconocimiento oficial de obligaciones y en una contestación a mis cartas. Le ruego tenga la bondad de indicarme lo que piensa hacer en este asunto para ver si los planes del Ayuntamiento son o no compatibles con mis posibilidades pues soy hombre que vive única y exclusivamente del fruto de su trabajo y que por lo tanto no le está permitido renunciar a él. No dudando ha de tener la atención de contestar esta carta y anticipándole por ello las gracias queda de Ud. Affm.º s.s.q.e.s.m.

(rúbrica)

José Luis Escario.

Sr. D. José Luis Escario:

Muy Sr. mío: Acusando recibo a la suya del 5 del actual, le ruego perdone porque mis múltiples ocupaciones, debida a varias causas en estos últimos tiempos, no me han consentido hacerlo.

Se recibió el plano parcelario remitido por U. el cual se halla a informe de los técnicos municipales y de la Junta para el plan viario.

Espero dichos informes para comunicarlos a Ud., por tener la impresión de que se entiende que el trabajo no se ajusta a lo convenido.

Acaso también, y esta es mi impresión personal, convendría dejar solucionado este asunto dándole por terminado y pagado con las cantidades que tiene recibidas hasta ahora, sin nuevas reclamaciones y evitar cuestiones que pudieran sobrevenir.

Quedo pendiente de comunicar a U. lo que la Corporación resuelva, dado el agobio ecco. de la Corporación, por ahora no puede atender más comp.º, Con esto contesto su carta. Suyo affm.º

(rúbrica)

Francisco Martínez Viera.

---

Sr. D. José Luis Escario.

Ingeniero.

Duque de Liria, 6 Madrid.

Sección 7.ª

Obras.

El Excmo. Ayuntamiento en sesión celebrada el día 30 de mayo próximo pasado, aceptando en todas sus partes el informe emitido por la Comisión de Obras con respecto al proyecto o anteproyecto de plano de población confeccionado por Ud. acordó lo siguiente:

1.º Aceptar el citado proyecto o anteproyecto.

2.º Satisfacer a Ud. la suma de 10.000 pesetas importe de la segunda anualidad de 40 mil en que se convino la confección de dicho proyecto.

/a juicio de  
el Excmo.  
Ayunt.º

3.º Que se recabe de Ud. la conformidad con lo que establece la condición 5.ª del contrato, es decir, que conforme a ella deberá Ud. presentar un proyecto de parcelación tipo para cada una de las zonas del plano de población, dato este que se ha omitido al redactar el proyecto, y

4.º Que no será a Ud. satisfecha la anualidad correspondiente al año 1935, que es la última, interín no cumplimente lo que se estipula en el acuerdo anterior.

Lo que, de orden del Sr. Alcalde y en cumplimiento de los acuerdos mencionados comunico a Ud. para su conocimiento y efectos.

Viva Ud. ms. años.

---

Documento N.º 3.

Proyecto de urbanización de Santa Cruz de Tenerife.

Autor: José Luis Escario.

Fecha: Año 1933, julio.

Procedencia: Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Leg.º 307.

---

## MEMORIA

### CONSIDERACIONES GENERALES

Un proyecto de ensanche de una población, es el conjunto de normas que sirve para guiar el crecimiento de una aglomeración urbana, con arreglo a una visión de sus necesidades y posibilidades sociales y económicas.— No es un plano rígido, dentro de cuyas líneas ha de encuadrarse todo el futuro desarrollo, sino un conjunto de normas, una organización, que sirve, con la suficiente precisión, pero con la elasticidad precisa también, para guiar el crecimiento del cuerpo vivo que la ciudad representa. Por esta razón, los técnicos encargados del proyecto definitivo de ensanche de Madrid, entre los cuales se encontraba el que suscribe, decíamos en la Memoria, que la resolución del problema urbano que se nos planteaba, *no era cuestión de planos, sino cuestión de organización*. El plano hay que interpretarlo y, más que nada, complementarlo continuamente, con un organismo que tenga lo que a él le falta: la elasticidad y la movilidad precisa para guiar el crecimiento de la población, con arreglo a la norma que el plano representa, interpretando y adaptándolo, cuando sea preciso, en sus detalles según las conveniencias en el momento de la realización. Es preciso dejar muy claramente sentado, este principio fundamental, para el buen éxito de nuestra empresa, pues el plano mejor concebido, lleva al fracaso en la realidad, si en su ejecución, que no solamente no es labor del técnico que lo proyectó, sino posiblemente, ni de su generación, no preside un buen criterio y una orientación acertada, que únicamente se logra por la dirección cons-

tante de una organización bien establecida. El problema del crecimiento urbano de una población, se resuelve por un plan de urbanización y no por un plano de urbanización que, es únicamente, una parte del primero.

La formación de un plan de urbanización, requiere en primer término, la necesidad del conocimiento del problema que se ha de resolver; la comprensión del problema que se plantea, es la dificultad mayor que se presenta, pues es, no solamente la reunión de los datos precisos, sino su análisis y exacta interpretación.

Si se tiene en cuenta que una ciudad es algo vivo, que crece por su propio impulso, veremos que lo que hace el urbanista, es guiar este crecimiento; pero en modo alguno le es posible contrariarlo. Un proyecto de urbanización difiere fundamentalmente de un proyecto de un edificio por ejemplo. Para este hacemos el proyecto detallado y, con arreglo exactamente a él, construimos luego la obra, y si los cálculos mecánicos estuvieron bien hechos, los planos podrán estrictamente seguirse sin la menor dificultad; en el proyecto de urbanización no sucede así, si las tendencias de crecimiento, si las fuerzas naturales de expansión de la ciudad no se tuvieron en cuenta, la población no crecerá con arreglo al plano, sino de acuerdo con su tendencia natural y lógica: las fuerzas naturales pueden guiarse, pero nunca contrariarse; podemos encauzar un río, rectificando su cauce; pero nunca modificar fundamentalmente su traza. Todo esto nos lleva a la conclusión de la importancia enorme que tiene en un estudio de esta clase el previo de conocimiento de la población y de sus tendencias naturales, pues solo así, podemos guiar el crecimiento de la población dentro de las normas del plan de urbanización.

#### CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES

Es fundamental para Santa Cruz de Tenerife su puerto; a la necesidad de la comunicación con el mar, debe su origen la villa y ha sido el puerto, en todo momento, su causa primordial de crecimiento: según los datos de 1930, entraron en ese año en el puerto 4.013 buques, con un total de 4.379.191 toneladas y más de 250.000 personas, entre tripulantes y pasajeros. Parte de estos buques llegaron a Santa Cruz en tránsito, para carbonear o cargar combustible y parte con fines comerciales. El comercio de importación de artículos manufacturados es importante, pues de fuera vienen prácticamente la

totalidad de los que en la Isla se consumen, ya que la industria en este aspecto es muy reducida. Compensación de su balanza comercial, la constituye la exportación de su enorme riqueza agrícola que, alcanza una cifra superior a 150 millones de pesetas anuales.

Si tenemos en cuenta con Adams que *«las ciudades son a la vez efecto y causa del desarrollo del arte del transporte. El crecimiento de la ciudad moderna es debido principalmente a las fuerzas engendradas por los nuevos métodos de transporte durante los últimos 100 años...»* comprenderemos ha de ser el puerto y sus comunicaciones con el interior, punto de mira muy principal en nuestro trabajo procurando facilitar estas comunicaciones, cuanto sea factible, seguros de que con ello, poderosamente contribuimos al crecimiento futuro de la Villa.

Otro factor a tener en cuenta es, el clima excepcional de la ciudad y de la isla, que representa una fuente importantísima de prosperidad, si debidamente lo utilizamos. El clima de la ciudad y de la isla hace que, la vida de la población de naturales y de forasteros, se lleve a cabo la mayor parte del tiempo al aire libre, ya que la totalidad del año se goza de una temperatura excepcional. Por esta razón, la gente acomodada, busca para vivir, la casa aislada con jardín que le permita gozar de estas ventajas naturales y por esta causa también, es imprescindible la existencia de profusión de espacios libres, que desgraciadamente hoy no existe en la proporción debida, donde el que no disponga de jardín particular, pueda pasar sus horas de descanso: calles anchas con arbolado, plazas con jardín y amplitud de espacios libres, bien distribuidos, son características fundamentales a tener en cuenta en el trazado de la población; sería un grave error y en otra ocasión ya lo hemos repetido hasta la saciedad, pensar en una ciudad de casas altas, con calles comerciales, completamente exótica en la isla; este error no prosperaría, pues sería muy difícil el crecimiento de la población en esta forma proyectada, ya que los hábitos de los naturales la rechazarían y el forastero se encontraría defraudado en ella, al ver que, no podía gozar, en condiciones de lo que por ser excepcional, viene buscando: los encantos de un clima único, su cielo y sus flores. Hay que hacer un plano para Santa Cruz, no trasplantar a Santa Cruz el plano que podríamos proyectar para un país del Norte, de condiciones fundamentalmente distintas. Esto no quiere decir que, en la distribución de zonas no se reserve una parte importante para zona comercial y que se destinen espacios debidamente situados para el emplazamiento de la zona industrial necesaria.

## CONDICIONES DEL TRAZADO: ALINEACIÓN Y PENDIENTES; LA FALDA DE LA MONTAÑA

El trazado debe ser racional, pues sólo en lo racional puede encontrarse la belleza; es absurdo curvar calles sin razón, y es más absurdo aún, además de antieconómico, empeñarse en hacer trazados rectos en zonas accidentadas, con movimientos de tierra importantes, que, hacen la construcción difícil y costosa. En el trazado que hemos proyectado, nos hemos adaptado al terreno cuanto ha sido posible. Se propone un trazado regular y simétrico, en la zona en que esto es posible, y se curvan las calles, no preocupándose de la regularidad de las manzanas en aquellas zonas en la que la naturaleza del terreno así lo requiere.

Hay una parte que tiene una importancia excepcional: la falda de la montaña puede dar a la urbanización de Santa Cruz un aspecto pintoresco en extremo y puede permitir contar con una zona de la población, encantadora para vivir, que ha de poblarse de hoteles con una vista espléndida, dominando la parte baja de la ciudad, con sus calles más regulares y su aspecto más comercial, con el puerto al fondo; la urbanización de esta parte, presenta dificultades de trazado, si pretendemos tener en todas sus calles pendientes reducidas; esto es innecesario. No tenemos más que mirar el ejemplo de poblaciones europeas de estas características, entre las que podemos citar las de Costa Azul y de la Costa Vasca, de indiscutida belleza.

Hemos seguido el criterio de que a todos los puntos pueda llegarse con una pendiente máxima del 6%; pero además de este trazado, de pendiente suave, hemos proyectado otras calles de acceso directo con pendientes superiores, siempre utilizables para el automóvil; se han trazado además calles que siguiendo la línea de nivel, constituyen magníficos paseos bordeados de hoteles dominando la vista de la parte baja de la población.

### SECCIONES TRANSVERSALES DE LAS CALLES

En la hoja correspondiente de los planos, figuran las secciones transversales adoptadas para las calles, cuyos anchos varían desde 6,50 metros en las vías de empalme con las calles actuales, a 30 metros como ancho máximo.

Hemos tomado como módulo 3 metros, para vías de circulación rápida y 2,50 metros para vía de coches parados o tráfico lento.

Las secciones se han proyectado con distribuciones diferentes, según se trate de calles comerciales o de residencia, dando en este último caso una mayor amplitud a una de las aceras, en un perfil disimétrico, para poder tratarlas en jardín.

La sección de 30 metros de ancho, se ha distribuido, como vía parque, entendiéndose por tal, con arreglo a la moderna práctica urbanística, una vía para tránsito rápido, en la cual ése va aislado del lento local; para el tránsito rápido se ha proyectado una calzada de 12 metros de ancho, para 4 vías de 3 metros y sin que sea permitido el estacionamiento de vehículos; lateralmente se proyectan 2 vías de tráfico, de 5 metros de ancho, con dirección única, que no solamente servirán al tráfico local, sino que deben recoger el correspondiente de las calles laterales, llevándolo a entrar en puntos escogidos, en plazas principalmente, en la vía de tránsito rápido; dos aceras locales, de 0,75 metros de ancho un refugio de separación de la calzada de tránsito rápido de la local derecha, y un paseo de 5,75 metros con arbolado, completan la sección total.

#### VIAS PRINCIPALES DE TRAFICO

El tráfico exterior llega a Santa Cruz por las carreteras de la Orotava y del Rosario, para, o bien alcanzar al Puerto, si transporta mercancías de exportación, o bien para repartirse en la población; recíprocamente el tráfico marítimo, recogido por el puerto, o bien se distribuye por la población o bien va al interior de la isla saliendo de Santa Cruz por las carreteras de la Orotava o del Rosario. Es imprescindible, como ejes de nuestra urbanización, dejar bien servidos estos tráficos.

El puerto hace hoy día su servicio, exclusivamente, en su único muelle, en el muelle Norte. Actualmente se está construyendo el muelle del Este, que va emplazado fuera del límite jurisdiccional, frente al Monte del Bufo; este muelle en lo sucesivo, recogerá el tráfico de exportación de plátanos, el principal a servir; hay que, en primer término, dar acceso rápido y amplio a este nuevo muelle. El tráfico que por la carretera de la Orotava llega a la población, se desvía por la calle de Salamanca pasando por detrás del depósito de aguas y la plaza de Toros, para coger una nueva vía que, paralelamente a la Rambla del 11 de Febrero, llevará el tráfico a la carretera de Taganana en su empalme con el barranco de Almeida. Se logra en esta forma llegar al nuevo muelle sin pasar por la Rambla del 11 de Febrero, una de las calles más bonitas de la población actual. El tráfico que quisiera, desde la

carretera de la Orotava llegar al muelle del Sur, entraría por la calle de San Sebastián, hasta alcanzar la calle n.º 1, que fuera de la Avenida Marítima en proyecto y solamente atravesando la plaza que denominamos del Cabildo, llegaría a su destino.

Se prolonga la Rambla del 11 de Febrero, que después de atravesar el barranco de los Santos continúa prácticamente en una alineación recta hasta su encuentro con la carretera de Santa Cruz al Rosario y la calle n.º 45 también de 30 metros de ancho que partiendo de la Avenida Marítima, en la actual calle de Pescadores, va a alcanzar la carretera del Rosario; en el proyecto de Avenida Marítima la calle de Pescadores, se ensanchaba a 20 metros solamente; dada la importancia grande que en el conjunto de la nueva urbanización adquiere esta calle, hemos creído conveniente ensancharla a 30 metros, dándole el carácter de vía de parque que, empalmando con la Rambla del 11 de Febrero pueden formar un circuito cerrado con este carácter, que une los principales parques de la población, de acuerdo con lo que es aspiración y norma de las modernas urbanizaciones.

El tráfico que del interior viene a distribuirse en la población queda servido por la Rambla del Dr. Pulido que se prolonga ensanchando la calle de D. Angel Guimerá e Imeldo Serís hasta alcanzar la Avenida Marítima.

Bordeando el barranco de los Santos se proyecta la calle n.º 109 que partiendo del puente de Galcerán frente a la plaza del Hospital, va a alcanzar la plaza de la Iglesia. El conjunto de estas calles principales se complementa con un trazado secundario, que no hemos de describir por no alargar esta Memoria, en cuyo proyecto nos ha guiado el criterio de ir resolviendo los problemas locales de tráfico y al mismo tiempo adaptándonos al terreno, para lograr una malla de calles lógica y económica.

## REFORMA INTERIOR

No quedaría completo el trazado viario, si no se indicasen las normas generales que deben guiar la reforma interior. Debemos hacer constar ante todo, el criterio, nacido de nuestra experiencia, de la prudencia grande que debe presidir en los trazados de reforma interior, que por su elevado costo, son en la práctica, casi siempre irrealizables, si en la nueva urbanización se atienden las condiciones higiénicas de la vivienda.

Son escasísimos los ejemplos de reforma interior que ejecutados en las debidas condiciones pueden resultar negocio: el caso de la Gran Vía

de Madrid, es típico de una reforma interior en la que sólo ha guiado el interés particular; a pesar de sus excepcionales condiciones, que aseguraban la rápida edificación de la nueva vía, con la venta de unos solares a precios que han llegado hasta 2.500 pesetas el metro cuadrado, no se ha podido defender económicamente la concesión, más que a costa de la construcción de edificios de gran altura, con una escasísima proporción de patios y unas pésimas condiciones higiénicas.

El Municipio de Madrid en el momento en que ha redactado un proyecto de vía de reforma interior, con unas condiciones modernas de vivienda, la vía San Francisco Puente de Toledo, se ha encontrado sin postores en el concurso que para ejecutarla, recientemente convocó.

La reforma interior puede llevarse a cabo por dos razones:

1.º.—Como saneamiento de barriadas insalubres; 2.º.—por necesidades de comunicación interior.

Por la primera razón, que los ingleses denominan «clearance», se acomete la obra de destrucción y nueva urbanización de barriadas de casas antihigiénicas en zonas de alta mortalidad; una obra de este tipo sólo puede justificarse después de un empadronamiento sanitario de las viviendas afectadas, que demuestre la imprescindible necesidad de la desaparición de la mayoría de ellas. Reformas de esta clase se acometen anualmente por el Municipio de Londres, pero con un costo de importancia. No son un negocio, sino un servicio higiénico para reducir la mortalidad.

Es más dudoso el caso 2.º que muchas veces puede resolverse más económicamente por pequeñas reformas parciales y una ordenación bien estudiada de tráfico.

Claro está que el caso más conveniente y cuando más justificada está la reforma, es aquel en que las condiciones de circulación se mejoran, saneando al mismo tiempo una zona de malas condiciones higiénicas. Aunque no es claramente este caso el proyecto de urbanización de la Avenida Marítima produce al mismo tiempo el saneamiento y mejora de las condiciones urbanas de la zona afectada.

En el plano actual de Santa Cruz tenemos dos zonas de vivienda especialmente defectuosa: una la correspondiente a la zona Sur, Avenida Marítima y otra la comprendida entre las calles de S. Francisco Javier, Canales, del Blanco, Dr. Comenge y Cuartel de Almeida.

La zona de la Avenida Marítima queda perfectamente en su proyecto correspondiente. Con el saneamiento de la otra zona puede resolverse al mismo tiempo que el problema higiénico otro de gran importancia urbana, dando una comunicación directa de la Rambla del 11 de Febrero a la calle de Eduardo Cobián; para ello se ensan-

cha la calle de San Mateo, desviándola en curva a partir de la calle de San Miguel hasta la unión con la calle de la Rosa, desde la cual bajará el tráfico a la de Eduardo Cobián, por el ensanche de la de San Isidro; en esta unión, se construyen jardines aprovechando el desnivel entre la calle de la Rosa y la de Eduardo Cobián, constituyendo un magnífico miradero sobre el puerto. La calle de Santa Rosa se rectifica hasta la plaza del Patriotismo. La calle de Valentín Sanz se prolonga desde la Imeldo Serís y atravesando con un puente el Barranco de Santos pudiendo constituir el principal eje de tráfico entre las partes alta y baja de la población.

La prolongación iniciada de la calle de Noria Alta se continúa, rectificando la de Domínguez Alfonso hasta la Iglesia de la Concepción, rodeando la cual, hoy de momento, puede llegar el tráfico hasta la calle n.º 1 del proyecto de la Avenida Marítima, si se quiere conservar por ahora, la casa donde está instalada la Jefatura de Obras Públicas y pudiendo entrar directamente en la plaza de la Iglesia, el día en que se quiera derribarla.

No creemos prudente proyectar más obra de reforma interior, pues con las indicadas quedan lo suficientemente servidas las necesidades de la comunicación entre la parte alta y baja de la población y saneadas las zonas de edificación más deficiente.

## ZONAS

La ordenanza de zonas es la regulación legal de los usos del terreno o edificios y de la altura y densidad de los edificios, según áreas determinadas, con objeto de asegurar las debidas condiciones de higiene, seguridad, conveniencia y bienestar general; dentro del concepto de bienestar general, se comprende el respeto a los derechos de propiedad y consideraciones de orden económico, así como también los derechos de orden estético.

La regulación de zonas debe ser distinta, según las áreas de la población a la cual se aplica pues evidentemente, no deben imponerse las mismas condiciones a las zonas centrales, ensanche a medio urbanizar o zonas completamente a medio urbanizar; las reglamentaciones pueden ser más rigurosas a medida que se aplican a zonas menos edificadas, en las cuales se causan menos perjuicios a los propietarios de edificaciones establecidas.

Hay que distinguir entre las ordenanzas de zonas y las ordenanzas de estructuras. De estas últimas no hemos de ocuparnos, por no

ser materia que directamente atañe a nuestro estudio, ya que se refieren a las condiciones que deben cumplir las edificaciones con relación a su resistencia, protección contra el fuego, etc. Las ordenanzas de sus zonas se refieren a) al uso y carácter de los edificios; b) a la altura y densidad de la edificación; c) al uso del terreno independientemente de los edificios y estructuras.

En la ciencia urbanística moderna, existen dos tendencias diferentes: una de ellas que hace rígidas, es decir, inalterables prácticamente, las ordenanzas de zonas; es el sistema seguido especialmente en Norte América. En este país la clasificación de zonas de uso de los distritos se dividen en:

1. Zonas exclusivamente residenciales de varios tipos.
2. Zonas residenciales en las cuales se permiten algunos usos comerciales, imponiéndoles determinadas condiciones.
3. Distritos de comercio al por menor, en los cuales el comercio al por mayor, almacenes, etc. está prohibido. En algunos casos se prohíben también los edificios residenciales.
4. Distritos comerciales en general, en los cuales están permitidos todos los usos excepto la gran industria.
5. Distritos industriales, en los cuales, como regla general, están prohibidos los edificios destinados a residencia.

En los Estados Unidos, en los cuales la anterior clasificación de zonas es la general, las excepciones a la ordenanza, únicamente se autorizan por tribunales especiales.

La necesidad de una clasificación de zonas de uso, es evidente. Las condiciones higiénicas de la vida y desde luego su agrado, es mucho mayor si existe una reglamentación de zonas de uso en la población; por ello prácticamente no solamente se ha admitido, sino que se ha hecho obligatoria en todos los proyectos modernos de urbanización. Ahora bien, la práctica ha venido a demostrar, tiene bastantes inconvenientes una reglamentación rígida del tipo americano, y por eso en los últimos tiempos, se ha iniciado en Inglaterra la tendencia de dar a estas ordenanzas una cierta elasticidad que, con todas las ventajas de sistema de reglamentación de usos, no presenta los inconvenientes que, desde el punto de vista económico, repercutiendo directamente en el desarrollo del plan, presenta la reglamentación rígida; se hace en esta moderna reglamentación de zonas una triple clasificación de usos, a) que se admiten sin autorización del Municipio; b) que sólo pueden establecerse con expresa autorización Municipal y c) que están terminantemente prohibidos. Con arreglo a este criterio se hacen 6 clasificaciones de zonas, en la forma que señala el siguiente cuadro:

Zona	Edificios permitidos sin autorización Municipal	Edificios que únicamente pueden construirse con permiso expreso del Municipio	Edificios prohibidos.
1. Residencial	Casas de vivienda unifamiliares	Toda clase de edificación diferente de las casas de viviendas unifamiliares y edificios dedicados a usos molestos o peligrosos.	Edificios Industriales dedicados a usos molestos o peligrosos
2. Residencial	Casas de vivienda unifamiliares y de vecindad	Todo edificio diferente de las casas de vivienda unifamiliares y de vecindad y edificios dedicados a usos molestos o peligrosos.	Edificios industriales dedicados a usos molestos o peligrosos.
3. Comercial especial	Comercios y oficinas	Casas unifamiliares, de vecindad edificios públicos y especiales.	Edificios Industriales no comprendidos en la definición de comercios y edificios industriales de usos molestos y peligrosos
4. Comercial general	Comercios, oficinas, casas de vivienda unifamiliar y colectiva y lugares de reunión	Escuelas, Instituciones, edificios industriales que no están comprendidos en la definición de comercios y edificios especiales	Edificios Industriales dedicados a usos molestos y peligrosos
5. Industrial especial	Edificios industriales y oficinas	Todo edificio que no sea industrial y oficinas	
6. General	Todo edificio que no esté destinado a uso molesto o peligroso	Edificación para usos molestos o peligrosos	

Se puede añadir una 7.<sup>a</sup> zona indeterminada, en la cual, se permitan las casas unifamiliares y de vecindad y edificios públicos, siendo necesario permiso especial para todo edificio de otra clase.

Inspirados en esta orientación, se propone para el caso de Santa Cruz, la clasificación de zonas que figura en el cuadro siguiente; según él, sin limitar excesivamente el uso de la propiedad, en forma que pueda afectar al desarrollo económico de la población, se da una garantía de ordenación general de la misma y la posibilidad de establecer zonas estrictamente residenciales que, en nuestro caso son tan necesarias, por las características especiales del caso, según al principio de esta Memoria señalábamos.

## ORDENANZAS DE ZONAS PROPUESTAS

Zona	Edificios permitidos sin autorización Municipal	Edificios que únicamente pueden construirse con permiso expreso del Municipio	Edificios prohibidos
N.º 1. Residencial con viviendas aisladas o individuales.	Casas de vivienda unifamiliares, aisladas con jardín.	Hoteles, Teatros, Cinematógrafos y demás lugares de reunión, siempre que se construyan con jardín. Casas de vivienda de vecindad, con jardín; edificios destinados al comercio al por menor, oficinas, escuelas.	Edificaciones sin jardín. Edificios dedicados al comercio al por mayor, industria y usos molestos o peligrosos.
N.º 2. Residencial general.	Casas de vivienda unifamiliares y de vecindad.	Hoteles, Teatros, Cinematógrafos y demás lugares de reunión. Edificios destinados al comercio en general y oficinas; escuelas.	Edificios industriales en general y usos molestos y peligrosos.
N.º 3. Comercial.	Comercios, oficinas, casas de vivienda unifamiliar y colectiva y lugares de reunión. Edificios públicos	Escuelas, instituciones, edificios industriales y edificios especiales.	Edificios industriales dedicados a usos molestos o peligrosos.
N.º 4. Industrial.	Edificios industriales y oficinas	Todo edificio que no sea industrial y oficinas	
N.º 5. General.	Todo edificio que no esté destinado a uso molesto o peligroso	Edificios para uso molesto o peligroso	

En esta forma se ha hecho en los planos una clasificación de manzanas, atendiendo al hacerlo, a la situación y posible valor de los terrenos. Dentro de la clasificación de zona residencial, se señala también las manzanas que deben reservarse para la construcción de casas de obreros.

La utilización económica del suelo depende, excepto en zonas de lujo, del precio del terreno y por tanto, a veces de precio elevado, son económicamente recomendables para casas de vecindad, mientras que zonas de precio por unidad de terreno reducido, permiten la ordenanza de casa aislada unifamiliar.

Complemento indispensable de la ordenanza de uso, es la de volumen; debe determinarse en esta, primeramente, la relación de superficie cubierta y descubierta y la limitación de altura. En relación a esta altura, condición de nuestro criterio, es que, para conservar el carácter de Santa Cruz, debe huirse de la edificación de altura, excepto en algunas zonas de reforma interior donde la única manera de hacerlas económicamente posibles, es acudir a la edificación de altura. Creemos sería un grave error permitir edificaciones de más de 3 pisos.

Por lo que se refiere a la relación de superficie cubierta y descubierta, o sea, a los patios del lote y su proporción, debemos en primer lugar señalar la necesidad de supresión de patios cerrados al exterior. Es preciso suprimir en absoluto, los patios interiores, lugares de abandono y focos de inmundicias. Se pueden adoptar dos soluciones, o bien edificios sin patios, solución moderna, adoptada casi unánimemente en los nuevos proyectos de urbanización, o bien, teniendo en cuenta el clima de Santa Cruz, permitir los patios jardines interiores, pero con amplia comunicación con el exterior, no solamente para lograr su ventilación, sino para conseguir también su visibilidad desde fuera. De ambas soluciones se dan ejemplos en las parcelaciones tipo de los planos.

De todas maneras, de acuerdo con las modernas normas inglesas, la proporción de superficie cubierta, con relación a la total del lote debe ser:

Casas aisladas unifamiliares . . . . .	33 1/2% máximo
Casas de vecindad . . . . .	50 % máximo
Otras edificaciones (comerciales, industriales, etc.) . . . . .	75 % máximo

La altura máxima de la edificación en zonas de nueva urbanización, no podrá exceder de 12 metros (3 pisos a 4 metros, altura máxima). En las zonas de reforma interior se permitirán casas hasta de una altura máxima de 6 pisos (24 metros), pero cumpliendo siempre las condiciones de máxima superficie ocupada y las referentes a los patios que antes se señalan.

### DISTRIBUCIÓN DE ZONAS

En el plano escala 1/2.000 se señalan las distintas zonas de uso con arreglo al criterio anteriormente expuesto. Se reserva para uso comercial la parte baja de la zona Sur, así como toda la correspondiente a reforma interior, pues solamente así, puede hacerse abordable al problema económico.

En las proximidades de la destilería de petróleo, se señalan unas cuantas manzanas de la zona 5 o general; la no existencia de un plan de urbanización ha llevado a que las pocas industrias que existen en Santa Cruz se hayan establecido, precisamente en el lado opuesto a donde debieron emplazarse: por ejemplo, la importante factoría de la destilería de petróleos se ha construido a gran distancia del puerto que tiene que servir. La razón ha sido el buscar terreno más llano que el que existe en los alrededores de la carretera de Taganana próximo a los nuevos muelles. Zona de gran industria es difícil que llegue a construirse por las características de las islas, que hacen no sea lógico se funden industrias de gran importancia en el reducido mercado insular, ya que difícilmente podrían tener, máxime no existiendo como no existen materias primas, mercado de exportación.

De todas maneras fuera del plano, toda la zona de la carretera de Taganana debería reservarse para el establecimiento de futuras industrias.

Para zona de residencias aisladas, se dedica la parte alta de la población donde el terreno tiene menor valor y por su movimiento se presta al emplazamiento de pequeñas viviendas rodeadas de jardín.

### ESPACIOS LIBRES

Se conocen en urbanismo con la denominación de espacios libres, las superficies de zonas urbanizadas, dedicadas a parques públi-

cos o privados, campos de juego o de sport. Los espacios libres de una población son lo que denominan los ingleses «lung space» (espacios pulmones) de la ciudad. En toda urbanización moderna tienen importancia capital, que es aún mayor por las razones que al principio de esta Memoria hemos indicado, en el caso de Santa Cruz.

Es preciso que los espacios libres de una población, existan en la proporción debida y que además estén bien distribuidos dentro de su área.

Los parques públicos pueden ser parques de placer o descanso, parques educativos y parques atléticos o campos de juego. Es fundamental esta distribución entre las distintas clases de parques, que en algunos casos pueden darse reunidos en un mismo espacio libre aunque perfectamente aislados, por la misma razón que es precisa una clasificación de zonas. Para el público no puede resultar agradable que estén mezclados, ni puede ser beneficioso para su belleza. Un parque de recreo, por ejemplo, no cumplirá su fin, si en él existen zonas de juego, que no solamente estropean su aspecto atlético, sino que causen molestias al paseante, que va buscando la tranquilidad y el sosiego, con los ruidos y agitación que el juego produce. Los parques de juego de niños no pueden por otra parte, estar atravesados por líneas de tráfico rápido, que no solamente es molesto, sino también peligroso: es preciso por tanto, para una mejor utilización, separar los distintos usos a los cuales puede dedicarse un parque.

La tendencia moderna de tratar con técnica paisajista los parques de placer o descanso, es decir, a la construcción de parques naturales, hace se prefiera para terreno de emplazamiento, zonas movidas que dan conjuntos más pintorescos y agradables, que un terreno llano, que por otra parte resulta económico reservarlo para edificación.

Se ha pretendido dar una cifra que señale el área mínima que se debe reservar en el conjunto de una población para espacios libres: se puede computar o bien por un mínimo de espacio libre por habitante, o por tanto por ciento de la superficie total de la población; en nuestra legislación el artículo 6 apartado e, del Estatuto Municipal establece que como mínimo, debe dedicarse a parques un 10 % del área total. Esta cifra es la misma que estipulan los tratadistas extranjeros, entre ellos Adams. Este autor señala con relación a la población (1 acre (4.046 metros cuadrados) por cada 200 personas. Hágase de una manera o de otra la clasificación de espacios libres, es preciso tener muy en cuenta su buena distribución y las necesidades de cada

zona o distrito; por ejemplo: no es la misma la necesidad, computada en superficie total, de una zona con casas, aisladas todas ellas, con jardín, que en otra de zonas de vivienda, donde los espacios públicos son el único sitio donde la población puede disfrutar del aire y el sol.

En el plano escala 1/2.000 puede verse la distribución de parques y espacios libres. Aprovechando el barranco de Santos, se proyecta un parque longitudinal que no solamente ha de contribuir a urbanizar esta zona, hoy día de condiciones muy deficientes, sino a constituir una zona verde convenientísima a través de la población.

Teniendo en cuenta el emplazamiento del parque, actualmente en construcción, se proyectan otros dos parques de descanso, uno en la parte alta a la salida de la carretera de La Laguna, junto a la calle de la Matanza de Acentejo y el otro mayor más junto al mar, en las proximidades de la destilería de petróleo.

Con estos parques principales quedan perfectamente atendidas las necesidades de la población; además se proyectan convenientemente distribuidos, campos de juego para niños especialmente.

La distribución de las diferentes zonas así como la de espacios libres, acusa el siguiente resultado:

Superficie total (parte antigua y nueva, pero sin incluir el parque de la parte alta de la montaña)	4.694.152,00
---	--------------

#### ESPACIOS LIBRES

Parques (sin incluir la parte alta de la montaña) .....	448.280,00
Campos de deportes .....	61.800,00
	958.360,00

Proporción de parques 10,80% en el total de la población, es decir, que aún teniendo en cuenta la parte antigua de la población, la proporción de parques resulta superior a la reglamentaria.

Con relación a la superficie a urbanizar, que es de 4.005.532,75 metros cuadrados la proporción de parques y campos de deporte resulta 12,70%

El total de superficie libre, parques y calles es:

Parques .....	448.280
Campos de juego .....	61.800
Calles .....	688.619

1.198.699

que para el total de la nueva urbanización representa el 33,43%

Madrid julio de 1933

EL INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

(rúbrica)

JOSE LUIS ESCARIO



## BIBLIOGRAFÍA

- ABC (1911): *ABC de las Islas Canarias. Guía práctica del Turista y del Comercio*. Santa Cruz de Tenerife. A. Benítez. 1911 (Primera Edición).
- ABC (1912): *ABC de las Islas Canarias. Guía práctica, ilustrada, turista, comercial*. Santa Cruz de Tenerife. A. Benítez. 1912 (Segunda Edición).
- ABC (1913): *ABC de las Islas Canarias. Guía práctica, ilustrada, turista, comercial*. Santa Cruz de Tenerife. A. Benítez. 1913 (Tercera Edición).
- BONNET TORRES, Vicente (1897): *Album-Guía Tenerife*. Primera Edición. Santa Cruz de Tenerife. Imprenta de Vicente Bonnet 1897.
- CÁCERES MORALES, Eduardo (1977): *Plan. Planeamiento. Planeamiento en Canarias*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria 1977. 2 vols.
- CASTILLO RUIZ DE VERGARA, Pedro Agustín del (1848): *Descripción histórica y geográfica de las islas de Canarias*. Imp. Isleña. Santa Cruz de Tenerife 1848.
- CIORANESCU, Alejandro (1976): *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife 1976. 4 vols.
- DESIRÉ DUGOUR, José (1875): *Apuntes para la historia de Santa Cruz de Tenerife desde su fundación hasta nuestros días*. J. Benítez y Cía. Santa Cruz de Tenerife 1875.
- EDEIC (1981): *«Dossier de Canarias» (Urbanismo)*. Equipo de Estudios e Investigaciones Canarias. Las Palmas 1981.

- ENCINOSO HERNÁNDEZ, Antonio (1930): *Guía del Forastero. Santa Cruz de Tenerife*. Tip. Sans Cartanyá. Santa Cruz de Tenerife 1930.
- EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1983): *Construir la Ciudad*. Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife 1983.
- FRAGA GONZÁLEZ, M.<sup>a</sup> Carmen (1976): *Arquitectura Neoclásica en Canarias*. Aula de Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife 1976. Enciclopedia Canaria n.º 17.
- GARCÍA HERRERA, Luz Marina (1981): *Santa Cruz de Tenerife: La formación de la ciudad marginal*. Aula de Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife 1981.
- GARCÍA BARBA, Federico (1980): *La comarca de Santa Cruz y La Laguna, cara y cruz del Plan de Barrios de La Laguna*. El Puntal n.º 8. Cardón Press. Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife, 12 al 19 Diciembre 1980.
- GARCÍA BARBA, Federico (1980, I): *La comarca de Santa Cruz y La Laguna. Cara y cruz de la gestión municipal*. (y II el plan del centro histórico de Santa Cruz). El Puntal n.º 9 Cardón Press. Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife, 19 al 29 Diciembre 1980.
- GUIA DE... (1934): *Guía de Santa Cruz de Tenerife*. Cabildo Insular. Barcelona. Seix Barral, 1934.
- HARDISSON FRERES. Paris (1984): *Plano de Santa Cruz de Tenerife, su rada y muelle*. Santa Cruz de Tenerife. 1894 (4.<sup>a</sup> Edición).
- INFORME... (1980): *Informe Centro Histórico*. Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Junio 1980.
- MARTÍNEZ VIERA, Francisco (1967): *El antiguo Santa Cruz. Crónica de la capital de Canarias*. Imp. Católica. Santa Cruz de Tenerife 1967.
- MORALES PADRÓN, Francisco (1960): *Cartografía canaria en la Biblioteca Nacional de París*. Anuario de Estudios Atlánticos n.º 6. Madrid 1960.
- MURCIA NAVARRO, Emilio (1975): *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*. Un estudio de geografía urbana. Aula de Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife 1975.
- OLIVE, Pedro de (1865): *Diccionario estadístico-administrativo de las Islas Canarias*. (Pról. Gaspar J. Fernández). Impreso por cuenta de la Diputación Provincial de aquellas islas. Barcelona (Establecimiento tipográfico de Jaime Jeps) 1865.

- ORDENANZAS MUNICIPALES (1852): *Ordenanzas municipales para la M.L.N.E. Invicta Villa Puerto y Plaza de Santa Cruz de Santiago de Tenerife, Capital de las Islas Canarias...* Santa Cruz de Tenerife 1852.
- ORDENANZAS MUNICIPALES (1926): *Ordenanzas Municipales de la M.L.N.I. y M.B. Ciudad de Santa Cruz de Tenerife.* Librería y Tipografía Católica. Santa Cruz de Tenerife 1926.
- ORDENANZAS MUNICIPALES (1951): *Plan General de Urbanización. Proyecto de Ordenanzas de la Edificación ajustadas al Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife.* Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Año 1951.
- POGGI Y BORSOTTO, Felipe Miguel (1881): *Guía histórico-descriptiva de Santa Cruz de Tenerife.* Imp. Isleña. Santa Cruz de Tenerife 1881.
- PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1929): *Datos sobre la vida administrativa de su Mancomunidad, Cabildos, Ayuntamientos y algunas de sus entidades oficiales, durante el primer quinquenio de la dictadura.* Enero 1924-1929. Librería y Tipografía Católica. Santa Cruz de Tenerife 1929.
- PLANOS DE... (1888, 1897, 1904): *Planos de las vías comprendidas entre la Rambla de Pulido, calles de Méndez Núñez y Viera y Clavijo y el Paseo de los Cochés.* (Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife).
- PLAN DE... (1974): *Plan de Ordenación del territorio de la región canaria.* (Informe previo) Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias-Inventarios Provisionales Editores, S. A. Las Palmas de Gran Canaria 1974.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Margarita (1983): *Panorama artístico de Tenerife en el siglo XVIII: Santa Cruz de Tenerife a través de las escribanías.* Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife 1983.
- RUILOBA, Javier (1983): *Territorio y ciudad en las islas occidentales.* Canarias, siglo XX. Tomo XII. Edirca, S. L. Las Palmas de Gran Canaria 1983.
- RUMEU, Enrique y CABRERA, Luis (1953): *Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.* Revista Nacional de Arquitectura n.º 140/141 (Número extraordinario dedicado a Canarias). Madrid, agosto/septiembre 1953.

- RUMEU DE ARMAS, Antonio (1950): *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid 1950. 3 Tomos, 5 vols.
- SABATE BEL, J. (1977): *Crecimiento urbano de Santa Cruz de Tenerife*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias (Inédito), 77 páginas mecanografiadas.
- SAMBRICIO, Carlos (1982): *La política urbana de Primo de Rivera. Del plan regional a la política de Casas Baratas*. Ciudad y Territorio n.º 54. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 4/82. pp. 33-54.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE (1928): *Tenerife artístico e industrial. Lujoso álbum de fotografías con un resumen histórico de la capital y de su provincia. 1927-28*. (Adalberto Benítez fotógrafo-Juan Herrera Gómez director artístico). Mejías y Susillo impresores. Sevilla 1928.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE (1935): *Fiestas de Mayo 1935*. Programa Oficial. Pub. Benítez. Santa Cruz de Tenerife 1935.
- SANTANA AROCENA, Fernando (1980): *La protección del patrimonio histórico-artístico y la actuación municipal*. Cartas Urbanas n.º 3. Boletín Informativo del Departamento de Urbanismo de la E.T.S.A. de las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas, julio 1980.
- TERMINO MUNICIPAL... (1914): *«División en distritos del Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife»*. Imp. A. J. Benítez. Santa Cruz de Tenerife 1914.
- TORRIANI, Leonardo (1959): *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias, antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*. (Trad., introd. y notas Alejandro Cioranescu). Goya edic. Santa Cruz de Tenerife 1959.
- VERGARA DÍAZ, Pedro (1864): *Ensayo histórico sobre la enfermedad que reinó epidémicamente en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, capital de la provincia de Canarias, desde el mes de octubre de 1862 hasta el de marzo de 1863, precedido de algunas nociones topográficas sobre la expresada ciudad de Santa Cruz y seguido de varios estados y noticias en justificación o aclaración del texto*. Santa Cruz de Tenerife 1864.
- VIERA Y CLAVIJO, José (1967): *Noticias de la historia general de las Islas de Canarias*. Goya ed. Santa Cruz de Tenerife 1967.