

LA MODERNA ARQUITECTURA EN EL ESPACIO URBANO. (SANTA CRUZ DE TENERIFE EN EL SIGLO XIX)

Carmen Milagros González Chávez
Departamento de Historia del Arte
Universidad de La Laguna

La ciudad del siglo XIX respondía a la ideología liberal racional de la burguesía, grupo social que detentaba el poder económico y buscaba afianzar su posición política y social, mediante la adquisición de tierras (compra de bienes desamortizados) y la participación en los órganos del poder local. Este grupo minoritario construyó una urbe que le facultaba la producción de beneficios y la acumulación de capital¹. Asimismo, según se reafirmaba la laicización de la sociedad, la burguesía reivindicaba un arte racional, práctico, técnico y libre de prejuicios religiosos, para remodelar el centro urbano donde se inscribía².

1. También existió un sector importante de la burguesía que traicionaría frecuentemente sus postulados ideológicos, insertándose en el mecanismo agroexportador, agrarizando sus pautas de comportamientos. Véase, Milagros LUIS BRITO: "El siglo XIX: una etapa de lucha por las libertades en Canarias", (en prensa).
2. Estos grupos rectores de la sociedad (exponentes de la nobleza y grandes terratenientes, mercaderes extranjeros e incipiente burguesía canaria) emprendieron desde finales del siglo XVIII una serie de medidas encaminadas a reducir el poder socioeconómico de la Iglesia (la religión impregnaba todos los ámbitos de la vida colectiva, fomentando una sociedad cimentada en el derroche, ocio, vagancia y superstición). Las nuevas disposi-

El lenguaje arquitectónico que satisfacía sus necesidades morales y culturales era el clasicismo “(...) que se convirtió en un signo externo cuya imagen reflejaba todas las ansias de poder de una resurgida clase social: la burguesía. El clasicismo tuvo entonces una connotación de carácter práctico que estuvo estrictamente vinculado con la arquitectura oficial y representativa de la burguesía decimonónica”³.

De esta manera, el nuevo ordenamiento de la ciudad se realizaba en base a un nuevo lenguaje y a una moderna tipología arquitectónica, que pretendía vincular forma y función, es decir, el arte clásico satisfacía una función especialmente pública; los edificios con una dimensión social estaban ejecutados para el goce y disfrute de los ciudadanos (falacia burguesa) e inscritos en un marco urbano definido por el intenso aprovechamiento público del terreno.

En la remodelación de la ciudad, jugó un papel fundamental la aplicación de medidas desamortizadoras, que significaron un trasvase de la propiedad del suelo y la reconversión de edificios religiosos en construcciones públicas. Sobre el convento de los dominicos exclaustro se construyó el teatro y el mercado.

El primero, proyectado como tribuna para educar e inculcar las nuevas virtudes cívicas; el segundo, aseguraba una distribución y transacción más higiénica y saneada. Teatro y mercado se abrían a una plaza proyectada como lugar de concentración de los ciudadanos⁴.

Sobre las huertas del desamortizado convento franciscano se construyó la alameda del Príncipe de Asturias, zona de recreo que completaba la saturada

ciones adoptadas estaban contagiadas de las ideas librecambistas y racionalistas europeas, las cuales combatían la intolerancia religiosa y defendían los principios básicos del fenómeno intelectual de la Ilustración, es decir, la razón, el dominio del mundo a través del conocimiento, el progreso, el derecho, el sufragio universal, el pacto social, el ciudadano y la nación. Aquellas ideas penetraban en las Islas mediante intercambios con los mercaderes europeos (compra clandestina de libros en barcos que arribaban a los puertos canarios, viajes al extranjero) y principalmente a través de las Tertulias y Reales Sociedades Económicas de Amigos del País. Véase, Manuel HERNÁNDEZ GONZÁLEZ: *La Ilustración*, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1988, Francisco José GALANTE GÓMEZ: “Arquitectura y ciudad. La Ilustración en Canarias y el nuevo ideal estético”, en *Actas VII Coloquio de Historia del Arte*, Universidad de Murcia, 1991.

3. Francisco GALANTE GÓMEZ: *El ideal clásico en la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1989, pág. 34.
4. Sobre la construcción del teatro Guimerá y el mercado de abasto, véase a MARTÍN RODRÍGUEZ; HDEZ. HDEZ; HDEZ GUTIÉRREZ; GALANTE GÓMEZ: “Manuel de Oraá. Primer arquitecto provincial de Canarias (1822-1889)”, en *Basa*, COAC, Santa Cruz de Tenerife, N. 3, 1985 y a Francisco José GALANTE GÓMEZ; “Los ideales y la arquitectura: los teatros del siglo XIX en Canarias”, en *Homenaje al profesor Dr. Telesforo Bravo*, Secretariado de Publicaciones Universidad de La Laguna, tomo II, (1990), págs. 249-265.

alameda de la Marina. La alameda del Príncipe generó una estructura urbana, proyectada por el primer arquitecto titulado de Canarias, Manuel de Oraá y Arcocha y definida por una organización racional del espacio, donde la plaza se convierte en el centro de una retícula ortogonal. La dimensión urbana de la plaza del Príncipe venía subrayada al delimitarla con edificios públicos (biblioteca, museo, cárcel, juzgado, y Ayuntamiento, que ocuparían las dependencias del cenobio franciscano).

Los espacios enajenados por la desamortización, conforme se reafirmaba la secularización de la sociedad, quedaron vinculados por un eje vial, la calle del Norte. La actual calle de Valentín Sanz, se prolongaba a finales de la centuria para unificar dos solares urbanos creados por y para la burguesía, concentrando funciones culturales (biblioteca, teatro), sociales (mercado y cárcel), políticas (Ayuntamiento, juzgado) y de recreo (la plaza).

A lo largo del siglo XIX, las principales reformas urbanísticas estaban encaminadas a la construcción y apertura de grandes ejes rectilíneos que finalizaban en puntos de fuga monumentales; entradas desahogadas; equipamiento de los puertos (plataforma de las principales operaciones económicas protagonizadas por la burguesía); y a la construcción de alamedas y paseos, concebidos como pulmones de la ciudad y núcleos de esparcimiento y recreo.

Capítulo esencial en la configuración de las ciudades canarias lo constituye el acondicionamiento de los puertos a raíz del R.D. de Puertos Franco de 1851⁵. Paralelamente y de forma sistemática se establecieron compañías extranjeras en

5. La Legislación de Bravo Murillo de 1851 concedía a los puertos canarios el régimen de franquicias comerciales. El R.D. de Puertos Francos y legislación posterior tuvo como consecuencia urbanística el acondicionamiento de los principales puertos canarios. En este sentido el Puerto de la Luz en Gran Canaria, aventajó al de Santa Cruz de Tenerife aprovechándose de una situación coyuntural determinada por las acciones de los partidos políticos de las mencionadas islas. En Tenerife, sectores burgueses englobados en unos partidos republicanos “interclasicistas y agrarizados”, se limitaban a suplicar al Gobierno Central que aportara soluciones al problema de la construcción del Puerto; los partidos grancanarios por el contrario, fundamentalmente el de León y Castillo, el Partido Liberal Canario, buscaba conexiones con los resortes más altos del poder político, a fin de desplazar el polo mercantil de Santa Cruz a las Palmas. León y Castillo obtendría en 1862 la definición del Puerto de la Luz como puerto de refugio, la creación de la Junta de Obras Públicas, la concesión para Gran Canaria de la escala de los correos trasatlánticos para las Antillas y la aprobación definitiva el 3 de marzo de 1882 del proyecto del puerto de la Luz, comenzando las obras al año siguiente. En Santa Cruz de Tenerife, aunque el Estado asumió desde 1847 la necesidad de financiar obras de reparación del puerto, no sería hasta 1895, cuando se inician los trabajos de acondicionamiento. Véase sobre los puertos francos, Oswaldo BRITO GONZÁLEZ: “Dinámica de la economía canaria contemporánea”, en *Historia General de Canarias*, Viera y Cavijo, Tenerife, 1981, pág. 37-64; *Historia Contemporánea: Canarias, 1770-1876. El Tránsito a la Contemporaneidad*, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1989.

los recintos portuarios. El papel de éstas es singularmente importante, pues de sus gestiones ante las casas armadoras depende la evolución del tráfico portuario, el desarrollo de los puertos y en última instancia el desequilibrio económico de las ciudades canarias⁶.

El desarrollo del tráfico portuario conducía a una mayor diversificación de las infraestructuras, con depósitos, almacenes, frigoríficos, o viveros y varaderos. Se llegaron a instalar grúas eléctricas o de vapor, sucursales bancarias y compañías de seguros internacionales, así como talleres para construcción y reparación de gabarras, buques de carbón y lanchas. Estos servicios portuarios estaban controlados en buena parte por el capital extranjero. Pero, el capital exterior no solo monopolizó el comercio sino también intervino la producción agrícola⁷. Hegemónico en los puertos y en la comercialización agraria, el capital imperialista actuó también en el sector servicio (traslado de pasajeros desde los buques que quedaban surtos a los muelles, creación del tranvía que unía Santa Cruz con Tacoronte) y en la infraestructura hotelera y en la edificación urbana. El crecimiento de Santa Cruz al abrigo de las actividades portuarias y comerciales determinó la aparición de sociedades urbanizadoras tales como la Sociedad de Edificaciones y Reformas Urbanas constituida en 1888. Se desconoce la participación extranjera pero debió ser importante dada la relevancia de los cargos ocupados por los socios extranjeros⁸.

Así pues, esta burguesía extranjera asentada preferentemente en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, constituye un grupo social que jugaba un papel relevante en la economía, sociedad y política de Canarias⁹. Vinculados a este grupo

6. En Santa Cruz de Tenerife las principales agencias consignatarias establecidas a principios de la década de los ochenta eran "Hamilton and Co y Ghirlanda Hnos., de procedencia local la última. En un segundo plano se encuentran Forzasen Frenes, Henry B.Mc. Kay, Georges Davidson, Juan Cumella, Hijos de A. Guimera, Pedro Ravina, José Calleja y Ruiz, etc. Esta situación se prolongará a lo largo de toda la década aunque con ligeras variaciones determinadas por la desaparición de algunos consignatarios como Georges Davidson y José Calleja y Ruiz y la implantación de otros como Henry Wolfson o Elder Dempster Co. En 1880 eran cuatro las consignatarias inglesas que visitaban a Santa Cruz, seis francesas y dos españolas". Véase, MARTÍN FERNÁNDEZ, Ulises: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*, Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1988.
7. Empresas británicas, alemanas y francesas, acostumbraban a arrendar fincas de secano en las costas de las islas centrales para convertir las en huertas productivas, mediante contratos de larga duración no inferiores a los 20 años. La actuación extranjera motivó a las clases propietarias canarias, que se lanzaron a acondicionar terrenos, construir embalses y canales de distribución y alumbrar agua mediante galerías o pozos, invirtiendo sus ahorros o recurriendo al crédito bancario.
8. Para conocer la participación del capital extranjero en la economía canaria véase a MARTÍN FERNÁNDEZ, Ulises: *Tenerife y el expansionismo ultramarino y europeo (1880-1919)*, Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1988.
9. Los factores que llevan a esta burguesía a invertir en las Islas y a fijar en ellas su residencia son los siguientes: el comercio, la consideración de los puertos canarios como puer-

social actuaba la burguesía comercial canaria. Aquella, con frecuencia invertía capital en la adquisición de tierras o en la compra de títulos nobiliarios con el fin de ennoblecerse y engrosar en el estamento privilegiado. Sin embargo, una vez adquirido el status de nobles no abandonaron por completo el mundo de los negocios. De esta manera, este grupo social acumulaba todas las oportunidades relacionadas con el ocio, la educación y disponía de recursos necesario para disfrutarlos. Una burguesía que realizaba estudios en el extranjero y que imitaba a las costumbres anglosajonas. En Santa Cruz habían barrios residenciales con los clásicos chalets ajardinados de tipo inglés, por no hablar de las iglesias anglicanas, los salones de té, los colegios, etc. En definitiva, aquel grupo social se instaló en las ciudades portuarias preferentemente, para controlar las operaciones comerciales. Ello determinó la transformación del tejido urbano de la población.

La configuración de una nueva tipología arquitectónica que satisfacía las necesidades sociales y culturales de aquella clase social (teatro, cárceles, cementerios, hospitales, Ayuntamientos) y el nuevo lenguaje arquitectónico, fueron utilizados como instrumentos de propaganda para exteriorizar la imagen de una urbe limpia y moderna, digna de ser el centro de decisiones políticas y administrativas. La utilización de la arquitectura y el urbanismo como medio de poder y persuasión, fue decisiva en una coyuntura definida por la rivalidad de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria por conseguir la capitalidad del Archipiélago¹⁰.

Respondiendo a esta ideología del poder se emprendieron una serie de reformas arquitectónicas y urbanas. De gran repercusión en el espacio de Santa Cruz fue la alineación y prolongación de la calle del Castillo¹¹, que enlazaba dos centros neurálgicos de la ciudad: la plaza Weyler y la plaza Candelaria, la primera zona militar; la segunda, civil y comercial. La plaza Weyler se abre ante el

tos de escalas en las rutas atlánticas, los bajos salarios, la tímida organización política de la clase trabajadora.

10. La pugna intracanaria es la lucha entablada entre los bloques de poder dominantes en las islas mayores, al objeto de conseguir la capitalidad administrativa y en consecuencia poseer los centros de decisión política y económica. Se trataba de conseguir la autonomía y la división provincial, lo que se conseguiría primero con la Reglamentación de Cabildos en 1912, y finalmente con el Real Decreto del General Primo de Rivera en 1927, que divide la Provincia de Canarias en dos; la occidental con capital en Santa Cruz de Tenerife y la oriental con capital en Las Palmas de Gran Canaria. Sobre el pleito insular véase, Marcos GUIMERA PERAZA: "El pleito insular desde 1854 a 1936", en *Historia general de las Islas Canarias*, Tomo 5, Ed. Edirca, Las Palmas de Gran Canarias, 1981. Sobre la utilización de la arquitectura clasicista como elemento de poder en una coyuntura de rivalidad política véase, Francisco José GALANTE GÓMEZ: *El ideal clásico en la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
11. Sebastián MATÍAS DELGADO: "La calle del Castillo", en *Basa*, COAC, N. 2, diciembre, 1984, pág. 63-68.

edificio de la Capitanía General. La plaza no solamente “*resaltaba el carácter simbólico del edificio militar*”¹² sino que articulaba la infraestructura viaria del centro de la ciudad. De ella partían las vías que comunican el extrarradio de la población con el centro histórico, es decir, la carretera de La Laguna, la Gran Vía, la calle Galcerán y la calle del Castillo en dirección a los cuatro puntos cardinales. Las dos primeras, se trazaban como ejes de los nuevos barrios del ensanche (Duggi y Hoteles).

Próximo a la plaza Weyler, la plaza de la Constructora, en el primer ensanche racional de la ciudad de Santa Cruz, reservado para crear una perspectiva monumental, ante el edificio del Instituto de Bernabé Rodríguez Pastrana.

La antigua calle de la Maestranza (calle de Galcerán), se prolongaba hacia el sur hasta quedar interrumpida por el barranco de Santos. Este accidente topográfico se superó con la construcción de tres puentes: Galcerán, Serrador y el Cabo. El primero sirvió como punto de partida para la apertura a principios del siglo XX, de la calle de la Salle; el segundo utilizó como punto de fuga al mercado central de Nuestra Señora de Africa, construido durante el Mando Económico; y el tercero, tras varias reconstrucciones, a fines del siglo XIX, enlazó la iglesia de la Concepción con el hospital de los Desamparados, con fachada neoclásica opuesta a la arquitectura tradicional de la iglesia¹³.

La utilización de una arquitectura militar, emblemática y representativa, en los límites de la población, fue una de las características del tejido urbano del Santa Cruz decimonónico. Al sur del barranco de Santos, el cuartel de San Carlos, abierto a la fachada marítima de la ciudad; al norte, el cuartel de Almeida, en la confluencia de las calles de San Francisco y la Marina, y al oeste, la Capitanía General, punto de fuga de la calle del Castillo.

Por otra parte, es significativo el empleo de fachadas helenizantes en los edificios de la Capitanía General y el cuartel de San Carlos, ubicados en zonas transitadas y en la fachada de la ciudad al mar, frente al lenguaje arquitectónico tradicional y conservador del edificio de Almeida, situado en una zona de barranquera¹⁴.

Al sur de la población, y en las afueras de la ciudad, se construyó el cementerio de San Roque y San Rafael, respondiendo a las viejas aspiraciones higienistas

12. Francisco GALANTE GÓMEZ: *El ideal clásico en la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1989, pág. 88.

13. El hospital de los Desamparados fue reconstruido en 1863 por Manuel de Oraá con un lenguaje clasicista en un intento de ennoblecer la zona sur de la ciudad. Véase, Alberto DARIAS PRÍNCIPE : “El hospital de los Desamparados”, en *Basa*, COAC, Santa Cruz de Tenerife, diciembre de 1983, pág. 62-64.

14. La Rambla del General Franco se prolonga hacia el muelle a principios del siglo XX, y según proyecto de Pedro Matos Massieu.

de la ilustración y a la preocupación por el saneamiento de la ciudad de los grupos en el poder¹⁵.

Completan la remodelación del centro histórico de la ciudad las construcciones y reconstrucciones de varias arquitecturas privadas, que en lenguaje clasicista se inscribían en espacio de relevante repercusión social o se alineaban en calles regulares —véase por ejemplo las edificaciones particulares en torno a la alameda del Príncipe y a lo largo de la calle del Castillo—. Estas edificaciones buscaban dignificar y modernizar la ciudad, a través de las fachadas, que actuaban de elementos parlantes de la situación socioeconómica de sus ocupantes, regularizadas con vanos simétricos, embellecidas con canterías y elevadas con parapetos que ocultaban la tradicional estructura de la vivienda interior¹⁶. Estas construcciones estaban sujetas a control municipal, pues las ordenanzas municipales de 1852, obligaban a la presentación de planos y alzados de las nuevas o reformadas viviendas. Con este precepto se garantizaba la uniformidad, la regularidad, y la salubridad de la ciudad¹⁷.

Junto a estas residencias burguesas, se desarrolló un tipo de vivienda más humilde, ubicada en sectores periféricos de la ciudad (barrio del Toscal, Duggi, Cabo); casas terreras, levantadas en suelo barato, con el lenguaje arquitectónico tradicional, pero que intentaban emular las edificaciones nobles con esquinas pintadas y vanos simétricos. Este era pues, el marco urbano del Santa Cruz decimonónico; una ciudad que se convierte en el centro de decisiones políticas y administrativas del Archipiélago, y en el puerto comercial de la Isla. Desde finales del siglo XVIII, se habían asentado en Santa Cruz los grupos sociales que detentaban el poder socioeconómico y político (burguesía terrateniente, burguesía comercial extranjera, y pequeña aristocracia). El motor de las reformas urba-

15. El cementerio de San Roque y San Rafael, ubicado entre la ermita de San Telmo y la de San Sebastián, fue construido en 1811 y ampliado en 1870 y 1875, con planos de Pedro Maffiotte y Manuel de Oraá respectivamente. Sobre los cementerios españoles construidos a partir del siglo XVIII, véase, Alicia DÍAZ GONZÁLEZ: "El cementerio español en los siglos XVIII y XIX", en *Archivo Español de Arte*, N. 171, 1970, pág. 289-304.
16. Francisco José GALANTE GÓMEZ: "Arquitectura y ciudad. La ilustración en Canarias y el nuevo ideal estético", en *Actas del VII Congreso de Historia del Arte*, tomo I, Universidad de Murcia, 1991.
17. Obras significativas en este sentido son: la casa Martínez (Calle de San Roque, 1851), la casa Martín (calle del Tigre, 1852), la casa de Pallés y Abril (Alameda del Príncipe, 1881), obras de Manuel de Oraá; la Antigua Comandancia de Marina (a la entrada del muelle, 1886) y la casa de Corbella (Imeldo Seris, 1881), obras de Manuel de Cámara; construcciones de Antonio Pintor como la casa de López Loivera (calle de San Francisco, 1889). Véase, Fernando MARTÍN RODRÍGUEZ: *Arquitectura doméstica canaria*, Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1978; Alberto DARIAS PRÍNCIPE: *Arquitectura y arquitectos en las Canarias Occidentales*, (1874-1936), Santa Cruz de Tenerife, 1985.

nísticas, era precisamente, las aspiraciones económicas, políticas y culturales de aquel sector social. Preocupaciones económicas (comercio exterior), políticas (acaparar la capitalidad del Archipiélago), culturales (equipararse a las sociedades europeas más aventajadas) sociales (construcción de viviendas baratas) e higiénicas (saneamiento de las casas, calles, alcantarillado, pavimentación...) desencadenaron obras de equipamiento del puerto; de infraestructura viaria, a fin de enlazar el muelle con el resto de la isla (carretera de la Laguna, camino de San Sebastián, prolongación del camino de los Coches); mejoras en los medios de transportes (inauguración del tranvía entre Santa Cruz, La Laguna y Tacoronte en 1899).

Igualmente se procedió a una remodelación del tejido urbano: regularización de calles (aplicación de la ley de alineaciones) y ampliación del solar de la ciudad hacia el N.O. (en base a la legislación del ensanche, las Sociedades Constructoras crearon el barrio elitista y residencial de los Hoteles, y los obreros, Duggi y Salamanca).

Consecuencia inmediata de la participación de aquellos grupos sociales en la gestión urbanística de la ciudad fue la revalorización del precio del suelo en el centro de la población (especulación) y la segregación social del espacio urbano (las clases con menor poder adquisitivo quedaron relegadas a barrios periféricos).

A la reafirmación de la ciudad de Santa Cruz contribuye la adopción del código clasicista con el fin de dotar a la ciudad de edificios emblemáticos, representativos y oficiales, que dignificarían, ennoblecerían y embellecerían la que debía ser la capital de Canarias. Los ejecutores de estas construcciones son principalmente Manuel de Oraá y Arcocha, primer arquitecto titulado de Canarias con formación clasicista; Manuel de Cámara, natural de las islas, que pretendió la reforma de su ciudad natal con el lenguaje arquitectónico; Antonio Pintor y Ocete, arquitecto y técnico que se inicia en un lenguaje moderadamente clásico para concluir con obras eclécticas, modernistas y racionalistas, en la actual centuria, y Mariano Estanga, hacedero de un lenguaje arquitectónico ecléctico, vinculado al modernismo y al historicismo.

Las intervenciones en el tejido urbano de Manuel de Cámara y Antonio Pintor, a diferencia de Manuel de Oraá, no se limitaban a modificar el centro histórico de la ciudad con planos de alineaciones y rasantes de calles, o con la ubicación de destacados edificios como puntos de fuga de los ejes creados (teatro Guimerá, mercado, hospital de los Desamparados). Al contrario, sus actuaciones urbanísticas conducían a un uso racional del espacio. Sus propuestas teóricas adquirieron dimensión práctica en la elaboración de los distintos planes parciales de ensanche de la población. Manuel de Cámara es autor del proyecto del barrio de los Hoteles, y a Pintor se le debe el proyecto del barrio Duggi de 1894 y los planos del barrio Salamanca en 1904 y 1911. Para estos nuevos modelos urbanos buscaban soluciones ejecutadas en la Península: Manuel de Cámara se basará en el proyecto de la Gran Vía y parque madrileño, para el barrio

de los Hoteles. En este se abre la Gran Vía a modo de boulevard, que cruzando la actual plaza de los Patos desemboca en la plaza Weyler, y comunica con la principal vía de circunvalación de la ciudad, la rambla del General Franco. El proyecto de la Gran Vía, pretendía unificar un espacio residencial (barrio de los Hoteles) y de recreo (plaza de los Patos) con la zona militar de la ciudad. Es decir, se utilizaría la arquitectura y el urbanismo para aunar y manifestar zonas oficiales y representativas de la población. De la misma manera, preveía la construcción de un parque en las inmediaciones (ejecutado en las primeras décadas del XX). Antonio Pintor se sentirá influenciado por Idelfonso Cerdá para trazar el barrio de Salamanca e igualmente aplicaría el tradicional trazado reticular al barrio Duggi. En la década de los veinte, la colaboración de Antonio Pintor y García Sanabria sería decisiva para la definición del urbanismo moderno de Santa Cruz de Tenerife.