



**LA RAMBLA DEL GENERAL FRANCO:  
ELEMENTO GENERADOR DE LA TRAMA URBANA**

**C. M. GONZÁLEZ CHÁVEZ**

El estudio de la evolución urbana de la Rambla, principal vía de comunicación de Santa Cruz de Tenerife, está estrechamente vinculado al devenir histórico de la capital, pues Santa Cruz se consolida como ciudad a partir del siglo XIX y es en esta centuria cuando el antiguo Camino de los Coches se somete a transformaciones urbanísticas, que lo configuran como arteria directora del desenvolvimiento de la población; por esta razón, se precisa añadir unas breves referencias históricas del núcleo capitalino desde finales del siglo XVIII.

En esta centuria los límites del asentamiento urbano, según señalan los levantamientos cartográficos ejecutados en 1771, por Joseph Ruiz Cermeño y en 1783, por un viajero francés anónimo<sup>1</sup> son, al este la costa, al sur el cauce del barranco de Santos, al norte algunas edificaciones aisladas en el barrio del Toscal, y al oeste las actuales calles de Juan de Padrón y Suárez Guerra.

En el plano de 1771 se muestra el trazado de algunos caminos de herradura. Entre ellos destacamos el camino de los Pescadores (hoy avenida de Buenos Aires), el camino de San Sebastián y el Camino de los Coches (origen de las Ramblas<sup>2</sup>).

El plano de 1783 presenta como novedad un crecimiento urbano a partir de una ordenación previa, siendo singular la organización de parcelas ubicadas al final de la calle del Castillo, esquina con la calle Robayna, dispuesta según trazado reticular. Asimismo esta trama refleja un consolidado sistema de abastecimiento de agua y la dotación de infraestructuras que pretenden ennoblecer a la ciudad.

Pero el desarrollo urbano de Santa Cruz no se comprende sin la consideración de determinados hechos coyunturales, tales como la



pérdida definitiva del mercado vitícola en el norte de la isla y la destrucción del Puerto de Garachico en 1706; a partir de esta fecha Santa Cruz centralizaba la mayor parte de la actividad portuaria de exportación. El crecimiento de su actividad como puerto de mar correrá paralelo al progreso de la ciudad. A ello contribuían grupos comerciales instalados en el núcleo capitalino, tras el desplazamiento de las operaciones comerciales. Esta burguesía con mentalidad tradicionalista, pero con motivaciones especulativas, cierto afán progresista y cívico comenzaron a dignificar ciertas zonas urbanas, véase la Plaza Candelaria donde se ubicaron la cruz de mármol y el monumento dedicado al Triunfo de la Candelaria.

Sin embargo quienes tomaron a su cargo la expansión urbana de Santa Cruz a finales del siglo XVIII, fueron los capitanes generales, preocupados en aspectos de la ordenación urbana y en la construcción de edificios públicos o de interés general. Ingenieros militares diseñaron una ciudad con fachada orientada al mar, en este sentido destacamos la Alameda del Marqués de Branciforte, la Alameda Ravenet y el Paseo de la Concordia, a modo de paseos marítimos, propios de ciudades costeras y caracterizando uno de los ideales de la sociedad de la pasada centuria: introducción de la naturaleza en la ciudad y orientación de la ciudad hacia el mar, lo que se liga al concepto de «ciudad hermoseedada»<sup>3</sup>.

A principios del siglo XIX, tras adquirir la capitalidad y constituir el Ayuntamiento, la imagen urbana de Santa Cruz cambia radicalmente. Este núcleo poblacional deja de ser un reducto militar para convertirse en ciudad abierta, con los problemas de ensanches propios de las urbes modernas.

Otros hechos fundamentales que inciden en futuro urbano de esta población son:

— La desamortización de las propiedades conventuales, que en Santa Cruz afectó al convento de Santo Domingo y San Francisco. Sobre el primero se construyó el teatro y mercado municipal (1847 y 1851, respectivamente) según proyectos del primer arquitecto municipal de la ciudad y primer arquitecto provincial de Canarias, Manuel de Oraa y Arcocha, y sobre el segundo, el mencionado arquitecto proyectó un plan parcelario tomando como referencia la Alameda del Príncipe de Asturias (1860).



— La Ley de Bravo Murillo de 1851 concedía el régimen de franquicias a los puertos canarios. A partir de este momento se inician los proyectos de acondicionamiento de los mismos. El incremento de la actividad portuaria exigía una concentración de población activa que impulsaría el despegue económico y urbano de Santa Cruz.

— Las ordenanzas municipales de 1852 suponen un mayor control de la actividad edilicia y la toma de conciencia de la burguesía comercial de la necesidad de ordenar el crecimiento de la ciudad.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, comienza a sentirse la necesidad de ofertar viviendas para seguir el ritmo de crecimiento urbano. Dadas las limitaciones económicas municipales, la burguesía de negocios, motivada porque ve en la capital el órgano centralizador de decisiones económicas y políticas fundamentales, y por prurito estético, promoverá la expansión de la urbe mediante la colaboración con firmas extranjeras (que invertían capital en la instalación del agua corriente, del fluido eléctrico y de los medios de transportes) y la participación en sociedades de construcción.

En 1866 se creaba la Sociedad Constructora de Edificios Urbanos (conocida popularmente como La Constructora)<sup>4</sup> con la finalidad de hacer viviendas accesibles a la clase obrera; viviendas que a bajos precios y con mejores condiciones higiénicas, ampliaban el espacio edificado de la ciudad.

El plan de la Constructora se proyectó en dos direcciones:

— Creación de un nuevo barrio, comprendido entre la calle de San Lucas y Méndez Núñez, con trazado reticular, destinado a la clase obrera.

— Prolongación de la calle del Castillo hasta la plaza Weyler. Con esta ampliación se unían dos centros básicos en el desarrollo urbano: la plaza Candelaria, zona residencial, comercial y civil, y la plaza Weyler, sede del poder militar; ambas son zonas preferentes para la burguesía<sup>5</sup>.

La Constructora se disuelve en 1888 sin conseguir todos los objetivos de su programa, pero sentaba las bases para futuras sociedades: la Sociedad de Edificaciones y Reformas Urbanas (SERU),



la Sociedad Cooperativa de Producción y la Sociedad de Construcción Económica el Progreso.

Por iniciativa de estas sociedades constructoras comenzaron a surgir tres barrios claves en el ensanche de Santa Cruz: el barrio Duggi, el barrio de Salamanca y el barrio de los Hoteles.

El barrio Duggi estaba comprendido entre la calle Galcerán, la carretera de La Laguna, el barranco de Santos y el Camino de la Costa (Rambla de las Asuncionistas). Este fue trazado por el arquitecto municipal Antonio Pintor en 1893<sup>6</sup>. En la memoria descriptiva del proyecto, el arquitecto señala que la zona se dedicaría a viviendas económicas; resurge pues la idea del barrio obrero.

Próximo a éste y como prolongación de la carretera de La Laguna y entre el Paseo de los Coches y el puente Zurita se proyectaba el barrio de Salamaca. El nuevo barrio incluido a la ciudad en 1901 fue considerado idóneo para instalar en él a las clases obreras.

En oposición morfológica a los anteriores, en 1888 Manuel de Camara proyectaba el barrio de los Hoteles<sup>7</sup>, entre Rambla del General Franco, la calle Méndez Núñez, Robayna y Numancia. Este sector se convirtió en una zona residencial elitista, por los elevados precios que llegaron a alcanzar las tierras y las edificaciones.

El crecimiento de Santa Cruz se hace por lo tanto a base de avances por sectores, sin aparente conexión entre ellos.

La única vía de enlace sería la actual Rambla del General Franco, que desde el siglo XVII fue prolongándose hasta llegar a comunicar, a fines de la pasada centuria, los tres núcleos poblacionales mencionados anteriores.

La Rambla había sido abierta en 1661-1665, según cuenta Viera y Clavijo<sup>8</sup> por Benavente y Quiñones, con la sola finalidad de poder lucir su coche. Este camino circundaba al caserío por el oeste, con una longitud aproximada de 300 metros, entre Santa Rita (en cuyo extremo se situaba el jardín de aclimatación, propiedad de Francisco Mandillo) y Los Campos, en Toscal.

Como ya hemos apuntado, hasta mediados del siglo XIX, el Paseo de los Coches permanecía como camino de ronda; solamente se habían efectuado reformas encaminadas a mejorar el aspecto público del mismo, pues debemos considerar que estaba ubicado en zona de barranquera y terreno escabroso o huerta, con escasas edificaciones.

Hacia 1866, según informe municipal del 21 de septiembre, la Sociedad Constructora de Edificios Urbanos, presentaba a la Rambla como límite expectante de la urbe, pues dicha entidad tenía entre sus propuestas llevar a cabo el plan general de ensanche de la población, que afectaba a la parte del territorio comprendida entre la carretera de La Laguna, calle de San Lucas, calle del Pilar y Camino de los Coches.

El proyecto no se llevó a efectos pues los edificios planificados para la Rambla permanecieron sin concluir a la altura de la Plaza de Toros, inaugurada en 1893; sin embargo, dado el carácter especulativo de la promoción privada del conjunto urbano, La Sociedad Constructora reservó esta zona como futuro asentamiento de la nueva burguesía. Consecuencia inmediata fue la modificación de las ordenanzas municipales, en sesión del ayuntamiento del 18 de junio de 1895, referidas a la determinación de las alturas autorizadas para las edificaciones, atendiendo a razones de ornato y vistosidad, quedaba prohibida la construcción de casas de planta baja, viviendas de costo bajo, en el Paseo de los Coches, desde la calle de los Campos hasta la carretera de La Laguna.

Así pues, la Rambla decimonónica se configuraba como límite E. de la ciudad, vía de comunicación entre los principales barrios del ensanche de la capital y como residencia de nuevas clases sociales, conformándose las principales características de las Ramblas actuales: zona residencial y camino de circunvalación.

La importancia adquirida por la Rambla obligaba a los arquitectos municipales a incluirla en los distintos planes de población (proyecto del barrio de los Hoteles de Manuel de Camara, 1888 y los planos firmados por Antonio Pintor del barrio Duggi en 1894 y del barrio de Salamanca en 1911<sup>9</sup>).

El primer proyecto de urbanización de la Rambla XI de febrero fue encargado por la corporación municipal en 1902 al arquitecto Antonio Pintor y Ocete. Desde esta fecha hasta su aprobación y ejecución definitiva en 1928 fue un tema discutido en las sesiones municipales.

La urbanización del Camino de los Coches (prolongaciones, alineaciones y aplicaciones de rasantes) exigían la compra y expropiación de terrenos o la permuta de solares por otros que lo eran de propiedad municipal, dado los indigentes presupuestos del ayuntamiento. A los particulares les fueron expropiados sus bienes recurriendo a falta de condiciones higiénicas, o a destinos y usos



contrarios a las ordenanzas municipales. Ejemplo de permuta de solares lo hallamos en la Compañía del cable Alemán a la que se le conmutó sus propiedades por otras próximas a la calle Robayna<sup>10</sup>. También fue de interés para el ensanche de la Rambla, la compra de 1581,49 metros cuadrados de terreno de la Sociedad Anónima de la Plaza de Toros, pero el proyecto de alineación de Antonio Pintor nunca se aplicó, ciñéndose las obras a la modificación de sus puertas de entrada<sup>11</sup>.

Los proyectos de alineación de la Rambla en las primeras décadas del XX, debían estar influenciados por la ley de Alineaciones de 1846; ésta tuvo repercusión en las Islas en el último tercio del siglo XIX, pues la condición de alejamiento geográfico dificultaba el control por parte de la institución académica.

Esta ley pretendía comunicar las diversas zonas de la ciudad, ofrecer un lugar ordenado, con calles rectas y con buen efecto de perspectiva, eliminando los recodos que favorecían la malevolencia y la prostitución; facilitar el tráfico y el surgimiento de barrios limpios y moralmente buenos; recordemos que la ley de Alineaciones se planteaba cuando se institucionaliza una corriente cultural y técnico-jurídica que prestaba atención a sanidad de las poblaciones (la R. O. de 1867 obligaba a elaborar el plano del interior de la vivienda); la higiene en las casas y las regularizaciones de las calles garantizaban el sistema sanitario urbano<sup>12</sup>.

De la misma manera, la corporación municipal de Santa Cruz con objeto de conseguir una ciudad planificada, con paseos ajardinados y con condiciones de ornato que prestigiaran a sus habitantes, encargaban al arquitecto municipal Antonio Pintor el proyecto de modificación de las alineaciones y rasantes del Camino de los Coches. El mencionado plan pretendía correr el eje de la vía hacia el ponente, a partir de la plaza circular.

Un año más tarde, en 1903, Antonio Pintor convencido de que la Rambla era el camino de ronda de la ciudad, intenta prolongar la calle Méndez Núñez hasta la Rambla, formando con ella un radial. Este proyecto aprobado el 17 de junio de 1903 no se ejecutó hasta 1940-50.

El citado arquitecto aspiraba también a colocar una plaza circular o parque en la confluencia de la calle 25 de Julio y la Rambla del General Franco, pero el proyecto del 17 de enero de 1904, aunque partía del Ayuntamiento, no pudo acogerse a la ley de Ensanche por considerar que no cumplía todos los requisitos exigidos.



En 1911 Antonio Pintor presentó el proyecto de planificación de la Rambla hasta la carretera de Taganana (sesión municipal del 15 de febrero de 1911).

El plan era extender la principal vía de circulación de la ciudad hacia su fachada marítima, y por lo tanto hasta el puerto, pues desarrollaba la actividad económica más importante. En 1928 concluiría la urbanización de la Rambla XI de Febrero por parte de Antonio Pintor. En el informe técnico de memoria formula lo siguiente: «La Rambla XI de Febrero carece en absoluto de pavimento y sus aceras, que no las hay en todas las propiedades, son de losa de piedra en general de cemento algunas y muy contadas las de baldosines de cemento comprimido, encontrándose las de piedra, en muy mal estado y mejor conservadas las de baldosas de cemento. En el Camino de los Coches, que con la Rambla del XI de Febrero forman una sola vía, tampoco hay pavimento y las aceras de las pocas propiedades que las tienen son de reciente construcción y están bien conservadas.

Cumplimentando los acuerdos municipales del Excmo. Ayuntamiento sobre urbanización de esta calle se ha redactado el correspondiente proyecto, que comprende la construcción de aceras de 1,40 metros de ancho a todo lo largo de la calle, la pavimentación de las calzadas con hormigón de asfalto sobre firme de hormigón de cemento y la pavimentación del paseo central con marcadán regado con betún de asfalto.

Comprende además el proyecto de construcción de jardines a los lados del paseo central y la colocación de tuberías que para completar en este paseo la red de distribución de aguas correspondientes a la zona alta de la población faltan todavía»<sup>13</sup>.

El aspecto que presentaba la Rambla en estos primeros años se asemejaba a la ciudad jardín, que en 1882 había planteado Arturo Soria para la capital de España.

Soria y Mata proponían una ciudad perfecta extendida a lo largo de una vía, con calle central dotada de arboleda y con edificaciones individuales que ocupaban una parcela de 400 metros cuadrados, de los cuales 80 se destinaban a vivienda y 320 a jardín<sup>14</sup>.

La Rambla de General Franco concebida como vía de circulación, embellecida con jardincillos en su paseo central y con edificaciones de inmuebles con tres metros de jardín respecto a la alineación de la vía (normativa implantada en la sección municipal





del 25 de febrero de 1925) demuestra la influencia de la ciudad lineal.

Sin embargo los planteamientos de Arturo Soria distaban notablemente de los arquitectos y ediles municipales de Santa Cruz. El punto de partida del pensamiento de Soria radica en la locomoción; establecía una íntima relación entre nuevos medios de transporte y la ciudad; la calle central estaría recorrida por el ferrocarril eléctrico garantizando la comunicación de unas casas con otras.

En Santa Cruz, la corporación municipal prohibió el tráfico de vehículos por la parte del paseo destinado al de personas. Además el tranvía inaugurado en 1900, se extendía de la Plaza de la Candelaria hacia la carretera de La Laguna, (favoreciendo el tráfico de viajeros desde el Puerto hasta el norte de la Isla); nunca se proyectó sobre el antiguo Paseo de los Coches.

Discrepancia importante era la referida a la especulación. Como ya hemos apuntado, la Rambla quedaba reservada por el elevado precio de los terrenos, para la burguesía; la arquitectura allí surgida ofrecía el aspecto de construcciones nobles y señoriales; la sesión del 26 de julio de 1918 prohibía la construcción de edificios cuyas fachadas tuvieran menos de tres pisos, especificándose que contaran como mínimo con la planta baja y dos pisos (ordenanza municipal del 14 de diciembre de 1925).

Arturo Soria por el contrario intenta eliminar los inconvenientes derivados de la organización capitalista de la propiedad del suelo, así como la diferenciación social de los barrios; en su ciudad lineal había hoteles aristocráticos, burgueses y obreros, según la posición social de la familia que lo habitara, pero todos aislados y rodeados de huertas y jardines<sup>5</sup>.

En definitiva, los promotores de la Rambla del General Franco no lograron la proyectada ciudad lineal de Soria y Mata pero sentaron las bases para obtener una urbe coincidiendo con el momento de desarrollo de las vanguardias artísticas en Canarias, con el racionalismo arquitectónico, con la aparición de *Gaceta de Arte...*, la concepción de la ciudad se modifica; es la ciudad de la razón de la que buenos ejemplos hallamos en los planos de ensanche aprobados por entonces. El antecedente inmediato se encuentra en el anteproyecto de Urbanización y Ensanche de la ciudad de Santa Cruz elaborado por Jose Blasco Robles, Eladio Laredo y Francisco Ortigosa, aprobado en la sesión municipal del 17 de diciembre de 1928 y sancionado el 25 de enero de 1929<sup>16</sup>.



En la memoria de dicho anteproyecto se respetan las arterias ya planificadas por el Ayuntamiento y entre las que destacamos:

- La Rambla XI de Febrero prolongada hasta la carretera de San Andrés por el norte y hasta la vía de Enlace por el sur.
- El enlace de la Rambla Ravenet con la Rambla XI de Febrero.

Según la memoria descriptiva del anteproyecto, la Rambla al quedar comunicada con el muelle y vinculada a la Avenida Marítima (trazada entre la Plaza de la Constitución y el cuartel de San Carlos) y Vía de Enlace, permitía evacuar rápida y fácilmente las mercancías; la Rambla se convertía desde el punto de vista viario en uno de los principales caminos de circunvalación o ronda comunicando el Puerto de Santa Cruz de Tenerife con el resto de la Isla.

La memoria descriptiva del anteproyecto proponía una solución mixta para la ciudad. Por una parte, crear «la ciudad lineal más original, más atrayente y sugestiva que pueda soñar un poeta». Con dos poblaciones formadas en sus extremos, en un recorrido de 9 kilómetros y una diferencia de cota de nivel 0 en Santa Cruz y 600 en La Laguna (conecta Santa Cruz y La Laguna a través de la carretera ya existente para contener balnearios de mar y de altura)<sup>17</sup>.

Como contrapartida añade la urbanización de Santa Cruz organizada en zonas con actividades diferentes: comercial, industrial y residencial. A la Rambla se le reserva la función de reposo y de vida familiar.

Este anteproyecto presentaba numerosas deficiencias. Pronto se planteó la necesidad de elaborar un plan general que contemplara la ciudad en su conjunto y que definiera los límites aún no precisos del territorio urbano.

En 1932 se presenta un nuevo anteproyecto de Urbanización de la Población firmado por el ingeniero Jose Luis Escario<sup>18</sup>. Este se incluye dentro de la concepción racional urbanística. decía: «el trazado debe ser racional, pues solo en lo racional puede encontrarse la belleza». El anteproyecto fue revisado por dos arquitectos municipales: Otilio Arroyo y José Blasco. En el informe emitido se insiste en la Rambla como vía proyectada por el Ayuntamiento y del cual par-



tirían paseos y calles que permiten establecer relaciones de vialidad en el municipio.

Critica la reducción a la que es sometido la Rambla XI de Febrero en su parte trazada entre las calles de San Martín y San Miguel sufriendo una pérdida de 10 metros en su ancho, desde 30 que se proyectaba hasta la primera y 20 hasta la de San Miguel. Según los arquitectos municipales no había circunstancias que aconsejara dicha resolución maxime si se tiene en cuenta que es la única vía en ronda que relaciona la ciudad<sup>19</sup>.

La memoria del proyecto de Urbanización de Santa Cruz de Tenerife firmada en Madrid en junio de 1933, fue aprobado y entregada al Ayuntamiento al año siguiente (30 de mayo de 1934).

En el plan elaborado por Escario se concede importancia capital a la distribución del tráfico. El plan «prevee la distribución de dos vías de diferente ancho y trazado, en función de la velocidad permitida en ella, y las direcciones permitidas. Las vías de tráfico rápido, son convertidas en vías de parques, con zonas de paseos y arbolado; en este sentido el plan preveera 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 ramblas, su encuentro con la Avenida Marítima y finalmente, un eje de dirección este-oeste (hoy Avenida de Buenos Aires) que cerraba el perímetro<sup>20</sup>.

Estos intentos de ordenación urbana formulados por la corporación municipal, en cuanto a coordinación general habían tenido a mediados del siglo XX resultados francamente negativos; en consecuencia se había configurado una ciudad por partes con un crecimiento limitado por las posibilidades económicas y a las expectativas de la especulación de los distintos promotores privados. Para subsanar esta heterogeneidad, se aprueba en 1957 el Plan General de Ordenación Urbana efectuado por Enrique Rumeu de Armas y Luis Cabrera Sanchez-Real<sup>21</sup>. Estos intentan dar una visión totalitaria, con una narrativa unificada y homogéneo a una urbe que exigía un tratamiento especial dada su complejidad. Los arquitectos conscientes de las principales actividades económicas de la Isla (agricultura exportación y turismo, en menor medida industria) planifican un sistema viario que aseguraba la comunicación del Puerto de Santa Cruz con el resto de la isla. Ese enlace racional se lograba proyectando y urbanizando arterias que dejaban a un lado la ciudad, a modo de cinturón de circulación, enlazando la Rambla del



General Franco con el Paseo de las Asuncionistas, urbanizado por el Cabildo dentro del plan de ejecución de las vías de acceso al puerto, junto con la avenida de Anaga, la Vía de Enlace y la Avenida 3 de Mayo y Benito Pérez Armas.

A partir de los años sesenta la Rambla se vería sometida a modificaciones parciales debidas a la apertura de calles, urbanización de plazoletas y obras de albañilería. Así mismo el Plan de Volúmenes aprobado en 1975, el Plan Especial de Reforma Interior del Centro Histórico de 1982 y el Plan General de Ordenación Urbana realizado en 1985, afectarían a la Rambla en cuanto que como principal avenida santacrucera esta sujeta a los problemas de ocupación de zonas verdes, ampliación de volúmenes en las edificaciones y de tráfico. En resumen, «se trata por supuesto de un elemento urbano complejo». En cierta parte comercial; en otra puramente residencial. Con edificaciones en algunos sectores de tipo unifamiliar; en otros bloques a gran altura. En conjunto de una arquitectura relativamente aceptable, con el rico complemento que dejó la «exposición de escultura de la calle». De algún modo eje urbano y como tal caracterizado por su necesidad de aparcamientos, de tráfico con una velocidad moderada, parada de servicios públicos, en otros aspectos vía arterial de comunicación comarcal, con una necesidad primaria de circulación fluida. Y por encima de todas estas peculiaridades, en el sector central de las Ramblas se ha localizado lo que los urbanistas llaman un corazón de ciudad, uno de esos lugares de reunión popular, en la que los bancos y los asientos de bares al aire libre resultan insuficientes; un tanto agobiado de kioscos de todo tipo, pero con una peculiar vitalidad humana<sup>22</sup>.





## NOTAS

1. SEGURA NAVARRO, María Isabel: «El urbanismo moderno en Santa Cruz de Tenerife. Documentos». Acta del VI Congreso Canario Americano (en prensa).

2. La nominación de General Franco fue impuesta en 1936 a una Rambla compuesta por tramos con historia diferente. Primeramente se la denominó Camino de los Cochés, hacia 1661-65, correspondiendo su trazado al sector comprendido entre Santa Rita (Viera y Clavijo) y los Campos (Doctor Naveiras) en el Toscal.

Hacia 1853-73 fue prolongada hasta el Cruce con Cuatro Caminos, hoy Plaza de la Paz, adoptando el nombre no oficial, de Paseo de Ortega. En estas fechas se le dotó de una triple hilera de árboles, seto central y bancos de piedras. Tras el fracaso de Ortega en la intentona de San Carlos de la Rápita fue sustituida su denominación por el de Paseo de Isabel II, pronto reemplazado por el de Paseo del General Prim. Dicha titulación tampoco perduraría y en reconocimiento al marqués del Duero que promovió en la ciudad obras de interés público se le llamó Paseo de la Concha.

Hacia 1873 se acordó denominarla Rambla XI de Febrero el tramo de camino desde el Puente de Mandillo, al cruce de la carretera de La Laguna; 25 de julio desde dicho puente hasta el arbolado, e Isabel II en su último tramo.

El 27 de agosto de 1813 en memoria de D. Juan Sol y Ortega, defensor de la individualidad de la provincia de Canarias, se propuso dar el nombre de Rambla de Sol y Ortega, propuesta desestimada.

Estos nombres anteriormente indicados fueron modificados el 23 de junio de 1924, en sesión municipal se resolvió nominar Rambla del XI de Febrero, al trayecto comprendido entre la Plaza de la Paz y la de Toros; Rambla de Marcos Peraza, trecho que media entre la Plaza de Toros y la calle Viera y Clavijo, hasta la glorieta del busto del capitán Fernández Ortega; y Rambla de Isabel II, al último trayecto de la vía en cuestión, hasta los Campos. Finalmente en sesión del 5 de octubre de 1936, como Avenida del General Franco a la Rambla del XI de Febrero desde la Plaza de la Paz hasta la calle de los Campos, aunque, posteriormente, adoptaría dicha denominación toda la vía, tras su expansión hasta el cruce con la Avenida de Anaga.

Datos obtenidos de la memoria de licenciatura (inédita) de Omar S. Medina titulada la Rambla General Franco.

3. GALANTE GÓMEZ, Fco. José: «El Urbanismo», en BASA, N 3, 1985, pág. 44-54.
4. DARÍAS PRÍNCIPE, Alberto: «Arquitectura y arquitectos en las Canarias occidentales 1874-1931». Santa Cruz de Tenerife, 1985, pág. 27.
5. *Ídem: op. cit.*, pág. 29.
6. Plano del barrio Duggi firmado por Antonio Pintor en 1894. AMSCT, leg. 49/10. Plano del barrio Duggi firmado por Antonio Pintor en 1930. AMSCT, leg. 163.
7. DARÍAS PRÍNCIPE, Alberto: *op. cit.*, pág. 39.
8. VIERA Y CLAVIJO: «Historia de las Islas Canarias», pág. 264.
9. Plano de Salamanca firmado por Antonio Pintor, 1911. AMSCT, leg. 115/14.
10. AMSCT, leg. 19.
11. AMSCT, leg. 19/5.
12. GALANTE GÓMEZ, Fco. José: «Historia crítico descriptiva de la arquitectura en Canarias». Consejería de Educación u Gobierno de Canarias, 1987, pág. 84.
13. Urbanización de la Rambla XI de Febrero, Antonio Pintor en 1928. AMSCT, leg. 138.
14. NABASCUES, P. PÉREZ, C.; COSSIO, Ana María: «Del neoclasicismo al modernismo». Ed. Alambra, Madrid, 1976, pág. 94.
15. *Ídem: op. cit.*, pág. 95.
16. Anteproyecto de Urbanización y Ensanche de Santa Cruz de Tenerife. José Blasco Robles, Eladio Laredo y Francisco Ortigosa, 1928. AMSCT, leg. 114/22.
17. *Ídem: Ídem.*
18. Anteproyecto de Urbanización y Ensanche de Santa Cruz de Tenerife, José Luis Escario, 1932. AMSCT leg. 274/2.
19. SEGURA NAVARRO, María Isabel: *op. cit.*, (en prensa).
20. *Ídem: op. cit.*, (en prensa).
21. RUMEU, E. y CABRERA, L.: «Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife». Revista Nacional de Arquitectura, N 140-141 (número extraordinario dedicado a Canarias). Madrid, agosto-septiembre, 1953.
22. HERNÁNDEZ, R.: «La circulación por las Ramblas», El Día, 9-8-81.

