



**LA URBANIZACIÓN DE LA ENTRADA SUR
DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

CARMEN MILAGROS GONZÁLEZ CHÁVEZ

«El área de influencia de la prolongación de la Avenida Marítima es la única de Santa Cruz que en la inmediata vecindad del centro, ofrece condiciones adecuadas para la creación de un nuevo centro de la Ciudad.»¹

La presente comunicación pretende analizar las propuestas urbanas elaboradas a lo largo de la actual centuria, y referidas al solar ocupado por la Avenida Marítima y zonas adyacentes, con inclusión del barrio de Cabo-Llanos.

Antecedentes

La zona sur de la ciudad constituye el núcleo primitivo del asentamiento de la población. En el plano del siglo XVI de Leonardo Torriani, Santa Cruz constituye un pequeño villorrio ubicado a ambos márgenes del barranco de Santos; en la orilla derecha, el barrio de pescadores ocupando la zona denominada Cabo-Llanos, en la que apenas se podían contar más de 20 casas diseminadas por su contorno y entre ellas la humilde ermita de San Telmo. En la margen izquierda, y en torno a la iglesia de la Concepción se alzaban edificaciones pertenecientes a pequeños comerciantes y mareantes, separadas por estrechas callejuelas en sentidos paralelos a la costa y al barranco. En esta trama urbana rudimentaria destacamos como principal sistema de fortificación, el castillo de San Cristóbal y la batería de Puerto Caballos, unidas mediante trincheras.

En el siglo XVII, según el «Plano de Santa Cruz con sus contornos en la isla de Tenerife», fechado en 1680 y de autor desconocido,



la urbe había progresado. Sus límites se fijaban en la calle del Tigre, en el barranco y en el mar. No solamente se consolidaba su trama urbana sino también su sistema de fortificación. Se disponía de una trinchera o parapeto que recorría toda la costa uniendo los tres castillos fundamentales: San Cristóbal, al medio, San Juan al sur y Paso Alto al norte. A estas fortificaciones se añadían baterías o reductos (la batería de San Francisco, el cuerpo de Guardia de artilleros de San Juan, la batería de San Telmo y la Plataforma de la Concepción, en la zona sur). También en este documento urbanístico observamos una pequeña dotación industrial, con molinos ubicados en el extrarradio de la población.

En el siglo XVIII, la transformación de la capital era extraordinaria. La erupción del volcán de Garachico, en 1706, marcaba el punto de arranque de la hegemonía isleña del puerto de Santa Cruz. El crecimiento de la actividad comercial como puerto de mar era paralelo al progreso de la ciudad, y al asentamiento de los poderes administrativos, militares y económicos. Precisamente la expansión de la urbe a finales de esta centuria vería de la mano de la «burguesía emergente» y de los Capitanes Generales. La primera, con motivaciones especulativas y cierto afán progresista, contribuía a dignificar el centro histórico de la ciudad (véase la Plaza de la Candelaria). Para los Capitanes Generales, preocupados por el progreso urbano, trabajaban ingenieros militares que diseñaron una ciudad abierta y con fachada marítima (destacamos la Alameda del Marqués de Branciforte, la Alameda Ravenet, ideados como paseos marítimos que garantizaban la introducción de la naturaleza en la ciudad y su orientación al mar).

La centuria decimonónica era la época del ensanche de la capital; expansión protagonizada por Sociedades Constructoras de Servicios Urbanos y dirigida hacia el norte y el oeste. Con los nuevos barrios del ensanche se iniciaba la urbanización planificada de la ciudad, a base de unidades autónomas y cerradas, con una clara diferenciación social (barrios obreros, Duggi y Salamanca y barrio burgués, los Hoteles). En el sur, área de urbanización marginal y pobre, el barrio de Cabo-Llanos, ensanchaba su perímetro sin responder a un trazado regular².

En definitiva, el despegue económico experimentado por la capital a mediados del siglo XIX, trajo como consecuencia a nivel territorial, una segregación social del espacio urbano, asentándose la burguesía en el centro histórico y surgiendo barrios marginales, ocu-

pados por una población con menos recursos económicos (Toscal, Llanos y Cabo).

Proyectos urbanísticos del siglo XX en el sector sur de la población

A principios del siglo XX, y bajo el mandato de García Sanabria se producía un hecho que incidía en la conformación urbana de Santa Cruz, la instalación de la Refinería de Petróleos en la zona sur de la población, área ocupada por la fábrica del gas y por algunas instalaciones defensivas abandonadas. Consecuencia inmediata fue la construcción de una vía de comunicación entre el Puerto y CEPSA. De ahí nació el proyecto urbanístico de «La Avenida Marítima y enlace de ferrocarril con el puerto de Santa Cruz de Tenerife».

El proyecto de la Avenida Marítima ideado por el ingeniero de caminos Carlos Rossi y dos ayudantes de obras públicas, Luis Díaz de Losada y Belisario Guimerá, consistía en una arteria alienada a lo largo de la costa, embellecida con árboles y barandilla al mar, a la que se abrían una serie e hotelitos de altura limitada y de frente continuo.

La finalidad de este proyecto era trazar una vía que formara parte del cinturón de circunvalación de la ciudad, acercando la fachada costera de la capital al resto de la isla, y dignificar la fachada marítima de Santa Cruz. En este sentido, es importante el debate planteado acerca del derribo del Castillo de San Cristóbal y de algunas edificaciones que suponían un estorbo estético. La fortificación fue derruida en 1929; a partir de esta fecha se presentaban proyectos urbanísticos que regulaban el solar resultante de la demolición del Castillo, intentando ennoblecer el vestíbulo de la urbe³.

Por otra parte, con la implantación de la «ciudad industrial» en la zona sur de la población se hipotecaba la posibilidad de crecimiento de Santa Cruz. A principios de siglo, la capital necesitaba incrementar el espacio para edificar, pues se habían alcanzado los límites físicos (al norte el término poblacional se fijaba en las calles de San Martín y San Miguel, y al oeste se habían consolidado los tres barrios del ensanche del S. XIX). La única opción posible de crecimiento era hacia el área de Cabo-Llanos, zona poco explotada y con posición estratégica dada su proximidad al puerto.





Con anterioridad a la instalación de la Refinería se había señalado la conveniencia de orientar el ensanche de la capital y su comercio hacia la zona sur. Se llegaron a plantear propuestas urbanas como la creación de una ciudad lineal que tenía a la citada Avenida Marítima como eje principal. La prensa del momento recogía la carta de D. Hilarión Glez del Castillo, autor de la memoria presentada al congreso belga sobre «construcciones de ciudades lineales», dirigida a Francisco Trujillo Hidalgo, presidente del Consejo de Fomento, donde se aconsejaba la instalación de una ciudad lineal que reportaba beneficios de tipo mercantil y económicos:

«Esta ciudad lineal resolvería acertada y cumplidamente los tres problemas agrícolas que se plantean en las islas: el problema de la comunicación interior (con líneas de tranvías urbanos, eje de toda ciudad lineal) y el problema de aumentar las superficies cultivables (con la zona agrícola forestal aneja a toda ciudad lineal). Contribuiría también a atraer capitales y población emigrante y sería una fuente inagotable de prosperidad material y bien estar moral para ese hermoso archipiélago. En este sentido se entiende que el proyecto de la Avenida Marítima facilitaría el ensanche de la población hacia los Llanos, sitio indicadísimo por la amplitud de sus terrenos y solares, por su fértil condición, su horizontalidad y sus brisas perennes para construir una ciudad jardín.»⁴

La Avenida Marítima se convertía en la calle central de la ciudad lineal, dotada de arboleda y sobre la que se trazaría el ferrocarril, enlazando a éste con el puerto. El proyecto no se llegó a ejecutar.

El planteamiento urbanístico de la primera mitad del siglo XX⁵, al afrontar la clasificación de los usos del suelo, otorgaba a la zona sur de la ciudad la función industrial. Sin embargo, ya advertía el ingeniero madrileño José Luis Escario, que las industrias se habían establecido precisamente en el lado opuesto a donde debieron emplazarse; éste señalaba como zona idónea a reservar para dichas instalaciones la carretera de Santa Cruz a San Andrés y Taganana.

Igualmente en estos proyectos de urbanización se apuntaban las medidas para humanizar el sector; el Anteproyecto de urbanización y ensanche de Santa Cruz de 1928, al instalar en los alrededores una zona residencial obrera; el Proyecto de urbanización de 1933, al



ubicar zonas verdes o parque en la parte baja del barranco de Santos y en la margen izquierda de la Avenida de Tres de Mayo.

A pesar de estas propuestas urbanas, hasta mediados del siglo XX, la zona sur, continuaba sin urbanizar, únicamente se habían prolongado arterias para garantizar la comunicación de la ciudad y el puerto con el resto de la isla. Los proyectos urbanísticos con voluntad de ennoblecer la entrada de la ciudad fueron operativos a partir de la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1957, que valoraba las posibilidades representativas de la zona situada a espaldas de la Avenida Marítima.

En la memoria de este documento, la Avenida de José Antonio, se presentaba como área especial por su situación topográfica y ausencia de construcciones, para la creación de un nuevo centro de la ciudad, una nueva «city» con edificaciones representativas, comerciales y residenciales.

«Por otra parte es el mejor solar de la ciudad por sus recuerdos históricos, y existe la obligación moral de enaltecerlos, representándolos de forma digna y adecuada, de manera que sean nervio y médula de futuras generaciones.»⁶

El proyecto exigía la incorporación del cauce del Barranco de Santos a la ciudad, en su parte baja, ocupando la desembocadura con la construcción de plazas, nuevas edificaciones y calles, quedando enlazada esta parte de la población con la zona alta mediante rampas situadas a diferentes niveles. En este espacio se proyectaba una plaza procesional a la que se abra el palacio Municipal, ubicado en el solar del cuartel de San Carlos, con fachada principal abierta a la plaza, con fachada administrativa abierta a la vida comercial (Bravo Murillo) y con fachada de servicios a la calle de San Sebastián. En las proximidades se alzaban edificios de oficinas, hoteles, salas de conciertos y de espectáculos, edificios para la estación central de transportes, estacionamiento de coches y edificaciones residenciales.

En cuanto a la ordenación viaria, se proponían dos vías principales, que partiendo de la plaza de España se dirigían al sur de la población, pero con destinos y fisonomía diferentes: la avenida de José Antonio se reducía a vía de tráfico y la paralela, la avenida de Bravo Murillo, que unificaba dos lugares de concentración de población, se reservaba como vía comercial y peatonal.



La aprobación del PGOU se dilató en el tiempo hasta 1957, de ahí que el Ayuntamiento capitalino motivado por la imperiosa necesidad de urbanizar la zona sur de la ciudad, convocaba un concurso de anteproyectos sobre el planteamiento del sector⁷. En el certamen se imponían las directrices del Plan General de Ordenación Urbana de 1957, respecto a las reformas interiores a realizar y a la creación de un centro de cohesión para el futuro desarrollo de la ciudad.

Los anteproyectos presentados fueron varios⁸, pero ninguno mereció el primer premio de 250.000 pesetas, solamente los equipos de arquitectos y aparejadores integrados por: Enrique Rumeu de Armas y Luis Cabrera Sánchez Real; José Blasco Robles, la Roche Izquierdo y Joaquín Amigó de Lara; José López Zanón, Eleuterio Población Knappe y Félix Sanz Marrero, recibirían el segundo y tercer premio de 100.000 y 50.000 pesetas, a repartir en tres lotes de idénticas cuantías.

Las propuestas urbanas contenidas en estos proyectos de urbanización quedan resumidas en los siguientes puntos⁹:

— Creación de un nuevo «centro» de la ciudad en la zona de Cabo Llanos.

— División del área planificable en tres espacios con funcionalidad diferente: administrativo, comercial y cultural y marítimo-deportivo. Los primeros ubicados en las proximidades de la plaza de la Iglesia, y el tercero, entre la avenida de José Antonio y el mar. En este sentido, la avenida marítima se configuraba como arteria que separaba la ciudad representativa y cultural de los espacios de esparcimientos de la población.

El centro administrativo ubicado en torno a la plaza congregacional se ennoblecía con edificaciones civiles (Palacio Municipal, en el solar del viejo hospital civil, viviendas en el parcelado cuartel de San Carlos). El centro cultural se instalaba en los terrenos inmediatos al teatro Guimerá y a lo largo de la avenida Bravo Murillo. A esta vía comercial y peatonal se abrían edificaciones de dos plantas que reservaban la inferior a comercio y la superior para cines, bibliotecas, salas de exposiciones y espectáculos.

En la zona marítimo deportiva se emplazaban piscinas deportivas y de recreo, campos de juegos en medio de una zona de parque. Igualmente, en la franja costera contigua a las instalaciones de CEPSA se había proyectado un puerto deportivo.



La zona residencial se situaba fundamentalmente al norte del Puente Serrador, donde el valor del precio del suelo era asequible a una clase social media.

— Ordenación del barranco de Santos, con la cubrición del cauce para construir calles y plazas, con la instalación de una zona arbolada, aguas arriba, que separaba la zona industrial del resto de la ciudad y con paseos de ribera y edificaciones en los márgenes.

— Ubicación de un centro de viajeros. Este espacio estaba definido por un hotel para viajeros (procedentes de la isla o del exterior), salas de esparcimientos y entretenimiento y por la estación central de transportes.

Las propuestas urbanas recogidas en estos anteproyectos sirvieron de base a la reducción por parte de la oficina Técnica Municipal, de un plan parcial de urbanización del sector de la Avenida Marítima y zona adyacente con inclusión del barrio del Cabo, aprobado el 1 de junio de 1959 por la Comisión Central de Urbanismo¹⁰.

Este Plan Parcial respondía a las exigencias de un planeamiento jerarquizado impuesto por la legislación urbanística de 1956.

El planteamiento parcial de 1959 respetaba las soluciones urbanas estudiadas por los arquitectos anteriores, y así se basaba en las siguientes imposiciones:

— Respetar las soluciones del anteproyecto de Rumeu y Cabrera para los centros representativos y comercial.

— Respetar las soluciones presentadas por López Zenón, Población y Sáenz Marrero para la urbanización de la plaza de la iglesia y del barranco, cubierto hasta el Puente Serrador.

— Respetar las soluciones circulatorias de Blasco, La Roche, y Amigó.

— Emplazar un hotel junto a la zona reservada a deportes náuticos.

— Ordenar rasante única para la avenida de Bravo Murillo.

— Ubicar la estación de autobuses, próxima al barranco de Santos, entre el puente Serrador y el Hospital civil actual.



- Destinar el triángulo entre la avenida Tres de Mayo y Bravo Murillo, a parque o parques urbanizados.
- Ganar terreno al mar para zona de deportes náuticos.
- Crear una fachada costera digna mediante la construcción de macrounidades enlazadas mediante pasarelas y abiertas a lo largo de la avenida de José Antonio.

A pesar de estas premisas el proyecto de Plan Parcial elaborado por la Oficina Técnica Municipal, a finales de la década de los cincuenta, no había tenido ningún resultado y ante la falta de gestión, el Ayuntamiento promovía una modificación del planeamiento.

La revisión del Plan Parcial firmada a finales de 1970 intentaba actualizar el plan previsto en 1959, incluyendo la nueva planificación portuaria derivada de la aprobación de la dársena comercial y descartando por otra parte la zona de deportes náuticos que el Plan Parcial preveía en ese lugar¹¹.

Las reformas principales afectaban a la ubicación de la estación de transportes, para la que se había elegido la zona de confluencia entre la avenida Bravo Murillo y avenida Tres de Mayo, que según el plan parcial de 1959 se presentaba como espacio verde. El nuevo planeamiento proponía una zonificación diferente, reservándose la zona comprendida entre la calle de la Salle, Buenos Aires, Hernández Alfonso y Tres de Mayo para edificaciones abiertas que podían disponer hasta de nueve plazas; los terrenos del antiguo cementerio de San Rafael y San Roque se acondicionaban para estacionamiento y edificios de cultos religiosos; la zona cultural se traslada al Parque del Seguro.

A lo largo de la década de los ochenta, en octubre de 1984, se presenta un nuevo avance del Plan Cabo-Llanos. El nuevo planeamiento actualmente en ejecución, considera necesario la revisión del plan parcial del sector, para garantizar la expansión de la población hacia el sur, resolver la problemática edificatoria y reservar las manzanas de frente marítimo para instituciones públicas e instalaciones turísticas.

Los puntos básicos de este planeamiento son:

- Dignificar la fachada marítima de la ciudad, desde la plaza de España hasta el castillo de San Juan, configurada como paseo litoral que discurre sobre el puerto enlazando entre sí dos espacios



urbanos: en un extremo, el parque resultante de la remodelación y desvío del tráfico en la plaza de España y su fusión con la Alameda; en el extremo contrario se sitúa el parque del castillo de San Juan.

— Ubicación de edificios de carácter institucional en la zona sur de la población para dignificar la fachada costera de Santa Cruz (Palacio de Justicia, Palacio Presidencial y Edificios de la Comunidad Autónoma de Canarias). El volumen de edificaciones debe ser similar al del Cabildo, Delegación de Hacienda e Instituto Oceanográfico.

— Dotación de una infraestructura de ocio con parque marítimo y recinto ferial.

— Remodelación de la avenida Tres de Mayo. La citada vía había sido concebida como el primero tramo de la autopista Santa Cruz-La Laguna. Así pues, tenía la fisonomía propia de una arteria de tráfico rápido. El nuevo plan parcial del sector persigue convertir el tramo comprendido entre la avenida de José Antonio y la calle Fomento en rambla. De esta manera, la avenida Tres de Mayo, dotada de arboleda central, con tres carriles de circulación en cada sentido y con vías de servicio que regulaban los accesos a las edificaciones, se inserta en el paisaje de la ciudad.

— Prolongación de la avenida de Bravo y Murillo y José Manuel Guimerá, a través del cuartel de San Carlos, hasta la Vía de Enlace.

— Creación de una rotonda, la plaza del V Centenario o del Descubrimiento, para canalizar el tráfico procedente de la avenida de José Antonio, de la vía litoral del sur, calle Fuentes de Santa Cruz y calle Fomento. El fin último es descongestionar el tráfico a la entrada y salida de Santa Cruz, desviando la circulación de la avenida Tres de Mayo por las citadas calles.

— La Vía litoral del sur atraviesa los terrenos de la refinería, desembocando a la altura del mercatenerife.

— La avenida de José Antonio se prolonga hacia los Llanos con idénticas características de sección y de arbolado a la avenida de Anaga.

— La calle Fuentes de Santa Cruz facilita la comunicación de la parte alta de la ciudad con el puerto y nuevo centro de la población. Con igual intención se prolonga la avenida de Benito Pérez de Armas hasta la vía litoral.



En 1987 se dan a conocer cuatro proyectos viarios que potenciarán el desarrollo de Cabo-Llanos, los cuales son la culminación y confirmación de las propuestas anteriores¹². Son los siguientes:

— Acceso al puerto mediante el enlace directo de las calles Setenta y Catorce, que partiendo de la avenida Tres de Mayo, a la altura de Tome Cano, finaliza en la plaza de nueva creación.

— Prolongación de la avenida de Pérez Armas. La ampliación de esta vía por la Refinería de Petróleos, permitía la incorporación de la avenida Tres de Mayo en la ciudad. Estas vías vinculadas a la avenida de Venezuela configuran una nueva conexión de la parte alta de la ciudad con el muelle.

— Circunvalación sur. La vía de circunvalación sur sigue el eje del barranco del Hierro, tendiendo a comunicar la ciudad alta —García Escámez, Somosierra...— con el centro de la población.

«El proyecto presenta dos fases: la primera consiste en cruzar la Autopista del Norte con un paso inferior junto al actual barrio de Buenos Aires, hasta enlazar con el nuevo acceso al puerto (eje formado por las calles Panamá y Stenta). La segunda fase es a largo plazo y está condicionada al cambio de uso de los terrenos de la refinería.»¹³

— Remodelación de la avenida Tres de Mayo en rambla.

Para poner en ejecución el Plan Parcial de Cabo-Llano es fundamental dismantelar parte de las instalaciones de CEPSA; Sin embargo, los técnicos de la Compañía de petróleo siempre se han opuesto a cualquier iniciativa municipal de extensión hacia el sur de la ciudad, afirmando que «una refinería no tiene ruedas». En 1984, al publicarse el primer avance del Plan Cabo-Llanos, CEPSA da a conocer a través de la prensa, su oposición al planeamiento municipal porque afecta a algunas instalaciones fundamentales como el parque de bombeo, diversos tanques y redes de tuberías, cuya misión principal es la «de suministrar combustible a los buques que arriban al puerto de la capital y la de posibilitar la carga de productos refinados para su envío fuera de la isla de Tenerife»¹⁴.

En los últimos años, el Ayuntamiento de San Cruz estudió la posibilidad de reclasificar parte del suelo donde está asentada la refinería, con lo cual CEPSA, y tras un largo contencioso no



había tenido más remedio que abandonar los terrenos demandados. No obstante, en enero de 1989, se ha llegado a un convenio entre CEPSA y el Ayuntamiento, según el cual se reclasifica una gran parte de suelo industrial para otros usos. Este acuerdo beneficia a la corporación insular, al poner en práctica el plan Cabo-Llanos y a la propia empresa, porque al reducirse la superficie se adapta a las necesidades del mercado canario.

Con el desmantelamiento de estas instalaciones se inicia una operación urbanística que persigue los siguientes objetivos¹⁵:

- Levantar allí la nueva city de la ciudad de Santa Cruz de Tfe.
- Construir la vía de acceso para el litoral para descongestionar la actual conexión con la autopista del Sur, a través de la costa, en las proximidades de Mercatenerife.
- Crear un espacio de 40.000 metros cuadrados para el recinto ferial.
- Integrar la avenida Tres de Mayo en la ciudad, convirtiéndola en una calle más, con ciudad a ambos lados.
- La ermita de Regla se inscribe en la plaza del V Centenario, a la que afluyen las principales vías de comunicación de la ciudad.
- Las calles de Fomento, Benito Pérez Armas y Bravo Murillo tendrán imagen y sección similar a las actuales ramblas.
- Creación de un parque marítimo que contiene instalaciones de ocio y deportes relacionados con el mar.
- Transformación de la montaña del Lazareto en un parque mirador.

El proyecto de Cabo-Llanos alcanza la cifra de 2.000 millones de pesetas. El plazo previsto es de cuatro años pero actualmente los trabajos en la plaza de la Presidencia, en la prolongación de la avenida de Bravo Murillo y en la calle de José Manuel Guimerá comienzan a dar credibilidad al tan esperado y dilatado proyecto de Cabo-Llanos.

NOTAS

1. Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife (AMSCT). Leg. 1.370. *Anteproyecto de urbanización del sector de la Avenida Marítima y zona adyacente con inclusión del barrio del Cabo.*

2. A finales del siglo pasado el barrio del Cabo había experimentado un notable crecimiento. Hacia 1898, «el barrio del Cabo se compone de catorce bloques de viviendas incluidos el cuartel de San Carlos y la ermita de San Telmo. Sus principales calles son: San Telmo, S. Sebastián, Humo, San Carlos, Mejías. Hay dos plazas: la plaza de San Telmo y de la Morales (ambas con fuente pública). Como edificios representativos destacan el Hospital Civil, el cuartel de infantería de San Carlos y la nueva fábrica de la compañía eléctrica, situada al final de la calle de las Carnicerías». «El barrio del Cabo en 1898», *El Día*, Santa Cruz de Tenerife, 20-3-1988.

3. Propuestas urbanas elaboradas por el arquitecto D. Pelayo López, D. Enrique Marrero y el ayudante de obras Belisario Guimerá. Véase la urbanización de la explanada resultante de la demolición del castillo en Carmen Milagros González Chávez: «Los proyectos urbanísticos de la Avenida Marítima: fachada costera de Santa Cruz de Tenerife.» *Actas del Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*. Ed. Universidad Complutense. Madrid, 1990, pág. 109-118.

4. «La Avenida Marítima y el desarrollo urbano», *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 29 de mayo de 1929.

5. Anteproyecto de urbanización y ensanche de Santa Cruz de Tenerife de 1928, firmado por Francisco Ortigosa, Eladio Laredo y José Blasco y el Proyecto de urbanización de Santa Cruz de Tenerife de 1933 de José Luis Escario. Véase María Isabel Navarro Segura: «El urbanismo moderno en Santa Cruz de Tenerife. Documentos», en *Actas del VI Coloquio Canario Americano*, Las Palmas, 1984, pág. 532-626.

6. RUMEU CABRERA, E. y CABRERA SÁNCHEZ REAL, L.: «Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife», en *Revista Nacional de Arquitectura*, n. 140-141, Madrid, agosto-septiembre de 1953.

7. El concurso se resuelve según acuerdo de la Comisión municipal Permanente el 7 de agosto de 1953.

8. Los arquitectos presentados son los siguientes:

- 1. Enrique Rumeu de Armas (arquitecto) y Luis Cabrera Sánchez Real (arquitecto).
- 2. José Blasco Robles (arquitecto), La Roche Izquierdo (ingeniero de caminos) y Joaquín Amigo de Lara (aparejador).
- 3. José López Zanón (arquitecto), Eleuterio Población Knappe (arquitecto) y Félix Sáenz Marrero (arquitecto).
- 4. Francisco Ubach Trullás (arquitecto).
- 5. José Peraza Oramas (ingeniero de caminos).
- 6. Fernando Ballesteros Morales (arquitecto).

AMSCT, Leg. 1.370, «Anteproyecto de urbanización del sector de la Avenida Marítima y zona adyacente con inclusión del barrio del Cabo.»

9. «Líneas y Planos del Futuro de Santa Cruz», en *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 31 de diciembre de 1955.

10. AMSCT, A-8. Plan Parcial Cabo Llanos.

11. *Ibidem*.

12. «Cuatro proyectos viarios potenciarán el desarrollo de Cabo-Llanos, en *Jornada*, Santa Cruz de Tenerife, 18 de marzo de 1987.

13. *Ibidem*.

14. «CEPSA se opone al avance del Plan Parcial Cabo-Llanos» en *Jornada*, Santa Cruz de Tenerife, 30 de octubre de 1984.

15. «CEPSA ha comenzado a dismantelar parte de la Refinería», *Diario de Avisos*, Santa Cruz de Tenerife, 14 de noviembre de 1989.