



**PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD  
DE SANTA CRUZ DE TENERIFE  
EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX**

**CARMEN MILAGROS GONZÁLEZ CHÁVEZ**

## *Introducción*

Tras la aprobación de la Ley del Suelo del 12 de mayo de 1956, se inicia una nueva etapa en la planificación de las ciudades españolas. Esta normativa legislativa que no llegó a derogar la legislación tradicional<sup>1</sup>, regulaba que el principal instrumento urbanístico para la ordenación de la ciudad es el plan “(...) el planeamiento es la base necesaria y fundamental de toda ordenación urbana”<sup>2</sup>.

La ley institucionalizaba un planeamiento orgánico, jerarquizando sus distintos escalones territoriales. Así, distinguía entre planes de ordenación municipal (generales y parciales)<sup>3</sup>, comarcales, provinciales, regionales y nacionales. Estos criterios de clasificación se correspondían con la estructuración del orden social establecido (familia, barrio, Estado). En orden a planeamientos supramunicipales, la Ley del Suelo pretendía abarcar, los límites comarcales y provinciales, y regionales, no obstante, fueron los planes municipales los que mayor desarrollo han tenido<sup>4</sup>.

Con este planeamiento jerarquizado pretendía la Ley del Suelo ofrecer una visión orgánica de la ciudad. Todo el planeamiento, en sus distintas categorías territoriales, tenía en estos años unas claras alusiones al urbanismo orgánico, tan defendido por Pedro Bigador Lasarte. El Director General de Urbanismo establecía un paralelismo entre la ordenación de la ciudad y el cuerpo de un animal. De esta manera, concebía como cabeza de la ciudad a la zona correspondiente al centro histórico, es decir el sector más representativo donde coincidían los centros del poder y administración; la zona donde se alojaban los comercios y viviendas equivalían al cuerpo de la ciudad y las áreas industriales y ferroviarias, ubicadas en el exterior de la población, podían ser asimiladas con las extremidades<sup>5</sup>. Este



organismo de Bidagor se traduce en una descentralización del conjunto urbano en unidades interdependientes vinculadas por zonas verdes y vías de tráfico.

A comienzos de la década de los setenta, la situación general del urbanismo en España se caracteriza por los siguientes hechos:

- 1.- Fracasa la tesis de un planeamiento global y jerarquizado.
- 2.- Ineficacia del urbanismo orgánico.
- 3.- Se reafirma la redacción de planes generales de ordenación. Es significativa en este sentido la participación de la Dirección General de Urbanismo que logra imponer criterios para homogenizar y sistematizar la redacción de los planes generales<sup>6</sup>.
- 4.- Se distingue entre el crecimiento en forma de mancha de aceite y el crecimiento direccional. El primero, favorecido por la iniciativa privada, conlleva a una expansión en distintas direcciones, ocupando huecos y bolsas de suelo ubicados entre el centro histórico y la periferia, es decir, conduce a un urbanismo anárquico y desorganizado; el segundo, promovido por la administración, pretende crear una nueva city siguiendo una única orientación, ofrecida como la solución idónea para resolver sus problemas de expansión.
- 5.- En el paisaje urbano se introducen dos innovaciones:
  - a) La calle comercial reservada al peatón.
  - b) Recuperación de la manzana o de los bloques de cinco crujías con patios interiores, proscritos por el racionalismo.

Así pues, la situación generada en las ciudades españolas, tras la aprobación del primer plan de desarrollo económico y social (crecimiento urbano, aumento de la población activa en el sector secundario y terciario, afluencia de inmigrantes procedentes del campo y extranjero) tuvo como consecuencia el abandono de la tesis de un planeamiento jerarquizado y global y del urbanismo orgánico. En España se planteaban una serie de problemas (densificación del centro capitalino, desorden periférico, carencia de espacios libres, ausencia de un plan nacional de urbanismo...) que obligaban a una reforma de la Ley del Suelo. El proyecto de reforma fue aprobado por Real Decreto del 9 de abril de 1976 y definirá y regulará el marco de actuación en el que se inscribe la ordenación y planeamiento de la ciudad en los últimos años.

Otra de las constantes de las ciudades contemporáneas es la destrucción de los centros históricos. En las últimas décadas, el desarrollismo desahogado ha provocado más devastación en el centro de la ciudad que cualquier período bélico anterior. La preocupación por la conservación de los centros históricos estaba vigente en la legislación española desde el



siglo pasado, pero será en la segunda mitad del siglo xx cuando se elabora una legislación más determinante en relación con la problemática de los centros históricos, especialmente con la Ley de Patrimonio Histórico Español 13/1985 de 25 de junio según la cual los municipios estarán involucrados en la política de conservación del patrimonio. Sin embargo, la falta de medios técnicos y económicos, la desidia general, la carencia de información, así como los enfrentamientos con la Administración Central han provocado el deterioro a ritmo acelerado de los centros históricos.

#### *Planeamiento en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife*

En la segunda mitad del siglo xx, en materia de planeamiento de la ciudad, Santa Cruz de Tenerife se ha caracterizado por un crecimiento urbano que contraviene la Ley del Suelo de 1956. Esta vulneración se debe a que el plan general de la ciudad, instrumento para la ordenación del territorio, fue redactado con anterioridad. En contraposición a la Ley de 1956, el planeamiento en Santa Cruz se caracteriza:

— En el Plan de Ordenación Municipal solamente se prevén dos categorías de suelo: urbano y rústico. No establece la existencia dentro del perímetro urbano de suelo de reserva urbana.

— El crecimiento urbano en algunas áreas se ha realizado sin planeamiento previo (parcelaciones ilegales en los barrios de urbanización marginal).

— No se ha aplicado la jerarquía del planeamiento. El plan de ordenación municipal fue aprobado con anterioridad al plan comarcal; con frecuencia, se ha procedido a la urbanización y parcelación sin elaborar un plan parcial.

— La actividad de urbanización de la Administración ha sido escasa, reduciendo sus actuaciones a pavimentación de calles y aceras en las zonas ya edificadas. Esta actividad se ha visto en parte frenada por los enfrentamientos entre la administración central y local y en sus distintos departamentos.

Por otra parte, la Administración no ha forzado a la edificación en suelos urbanizados, ni ha procedido a la expropiación forzosa y reparcelación del terreno.

Con respecto al planeamiento a escala municipal, en Santa Cruz de Tenerife se comienza a plantear la necesidad de revisar su Plan General de Ordenación Urbana. Pero mientras se resuelve esta fórmula, se aprueban pla-



nes parciales<sup>7</sup> y un plan especial de reforma del interior de la población, que intentan mejorar la calidad y las condiciones de vida en la ciudad.

Los planes parciales son documentos urbanísticos que regulan el crecimiento poblacional hacia nuevas áreas espaciales, definiendo las líneas, volúmenes, construcciones y utilizaciones del suelo. Aquellos afectaban al suelo urbano o de reserva urbana. Con la aprobación de un plan parcial, se incrementa el valor del suelo; esta revalorización del precio del suelo tuvo una doble consecuencia:

— Solares asequibles a una clase social determinada. Desplaza un importante contingente poblacional hacia barrios de urbanización marginal.

— Suelo destinado a usos concretos (Costa sur, industrial, centro de la ciudad, comercial y administrativo).

Así pues, los planes parciales favorecen a los propietarios de las fincas y a los especuladores del suelo, los cuales retienen la venta del solar hasta que el valor del mismo se halla incrementado (Gladiolos, Chapatal, Sector 3-2) o promueven urbanizaciones elitistas (Ifara).

Por otra parte, los planes parciales han tenido como agente promotores a la iniciativa privada y a la administración pública. Como principal diferencia de gestión entre una y otra señalamos, que la particular interviene en la ordenación urbanísticas de suelos destinados a usos diferentes: industrial, comercial y residencial (Costa Sur, Ifara, Centro Comercial); la administración pública lo hace en áreas residenciales (Ofra y los Gladiolos).

Son numerosos los planes parciales ejecutados en Santa Cruz de Tenerife. Hemos establecido la siguiente calificación atendiendo al carácter residencial, industrial, comercial y administrativo - a la promoción- particular (iniciativa privada) o pública (Ayuntamiento y Ministerios de la Vivienda):

- 1.- Plan Parcial del Centro Comercial (1961).
- 2.- Plan Parcial de Los Gladiolos (1963).
- 3.- Plan Parcial de Ofra (1963).
- 4.- Plan Parcial de Ifara (1964)
- 5.- Plan Parcial del Centro Comercial (1966)
- 6.- Plan de Polígono Costa Sur (1967).

#### *Plan parcial del Centro Comercial (1961-1965)*

En la sesión plenaria del 7 de julio de 1960 del Ayuntamiento capitano, la Comisión Provincial de Urbanismo, al informar sobre el proyecto



de apertura y urbanización de la calle del General Gutiérrez, recomendaba la creación de un polígono comercial en el centro de la ciudad. La creación de centros cívicos - comerciales se había convertido en una auténtica problemática urbana a nivel nacional, al resultar la remodelación y desarrollo de los mismos inviables con la estructura y funcionalidad de los cascos antiguos. En Santa Cruz de Tenerife se comenzó a acusar tales efectos a comienzos de los años sesenta, teniendo como consecuencia inmediata el surgimiento de un movimiento planificador que dio origen a la aparición del plan parcial del centro comercial. El mencionado plan, firmado por F. Aznar Ortiz y F. Sáenz Marrero en noviembre de 1961, fue sometido a reclamaciones y modificaciones, quedando de manifiesto que la remodelación total del polígono resultaba imposible; en consecuencia, la Corporación Municipal encargó la redacción de un proyecto de modificaciones de alineaciones para el centro de la población. Este documento fue encargado a los arquitectos J.A. Domínguez Anadón, J. M. Molowny Barreto y E. Seco Gómez y firmado en noviembre de 1965. Después de las aprobaciones preliminares fue remitido el expediente a la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, para que por la Comisión Central de Urbanismo se procediera a la aprobación definitiva de dicho proyecto. Sin embargo, el Ministro de la Vivienda, a la vista de los informes remitidos por la Dirección General de Urbanismo y con fecha del 16 de octubre de 1963, resolvía dejar pendiente la aprobación del documento urbanístico por considerar:

— Que el proyecto de modificación de alineaciones en el centro comercial planteaba importantes y graves problemas urbanísticos, merecedores de un estudio detenido y en grado de plan parcial.

— El plan parcial del polígono comercial debía estar en consonancia con los planes parciales aprobados legalmente en los sectores limítrofes.

Este plan, pretendía:

— Dignificar la calle del Castillo, vía principal del centro de la ciudad, dándole mayor amplitud, remodelando sus volúmenes de acuerdo con su rango y exigencias actuales (zona de carácter comercial y de alta densidad de población).

— Descongestionar el excesivo tráfico que sufría la ciudad en dirección Este-Oeste (Puerto-exterior) para lo que se proyectaba una nueva vía Norte-Sur que canalizaba el tráfico hacia la periferia. Se eliminaba parte del tráfico de la calle del Castillo dirigiendo la circulación, con dirección



única, ascendente descendente, hacia las calles de Bethencourt Afonso (San José) y Villalba Hervás, y en dirección doble por la calle de Imeldo Serís.

— Ordenación de la plaza de la Candelaria, centro vital de la ciudad, siguiendo las modernas tendencias urbanísticas y suprimiendo el bulevar central, que se había convertido en una zona de aparcamiento excesivo, que perturbaba la dignificaciones de esta antesala de la población.

— Sobre el cauce del barranco de Santos proyectaba una vía de 30,00 metros de ancho, que contribuiría a descongestionar el centro comercial hacia la periferia, en dirección Norte-Sur, y serviría para los accesos y salidas en los diferentes niveles de la estación de autobuses urbanos e interurbanos ya prevista en el plan de ordenación del Cabo.

Si tenemos en consideración que este proyecto de modificación de alineaciones buscaba entrar en consonancia con otros planes parciales, había que tener en cuenta el proyecto municipal sobre emplazamiento de la futura estación de guaguas. Ello por doble razón:

— Afecta al área limítrofe del polígono comercial. El centro cívico-comercial estaría conectado a través de una avenida con la estación de autobuses.

— Las vías de acceso a la estación atraviesan el polígono comercial.

El plan parcial de 1965 no solamente pretendía modificar las alineaciones de las calles sino la remodelación del conjunto de manzanas comprendida entre las calles de San José, Norte, Imeldo Serís y plaza de España. El uso de las manzanas era principalmente comercial y administrativo siendo el aprovechamiento de tipo comercial mínimo. También se prevee la construcción de algún hotel, restaurante, cafeterías, es decir, un equipamiento que permitía satisfacer las necesidades del turismo.

El plan parcial del polígono comercial se confeccionaba respetando:

- 1.- Los volúmenes y espacios libres fijados en el plan de ordenación urbana vigente.
- 2.- Los planes parciales de modificación de alineaciones, aprobados por la corporación municipal en la calle de San José, Imeldo Seís, etc.
- 3.- Las edificaciones recientes que se habían construido con mayor altura que la fijada en el plan general de urbanización vigente.
- 4.- Las reparcelaciones aprobadas por la corporación municipal.
- 5.- Las ideas previstas por la Dirección General de Urbanismo en la remodelación del conjunto del polígono.



La estructura del proyecto aportaba una solución no apropiada para un centro comercial. Aquél se organizaba en diecinueve manzanas de las más variadas características. Esto hace necesario una reforma del plan parcial del centro comercial que será recogida en el actual plan general de urbanización de la ciudad.

#### *Plan parcial del Polígono Industrial Costa Sur*

El plan parcial del polígono industrial Costa Sur, firmado en diciembre de 1965, por Enrique Rumeu de Armas, respondía al interés de los promotores de la zona por realizar un centro industrial, que satisfacía a la demanda de mercado, a la vez que contribuía a la industrialización de la capital.

Los límites del polígono Costa Sur son: “la autopista Santa Cruz-La Laguna, vía de unión de unión entre la autopista y la del sur, hasta la entrada del cementerio de Santa Lastenia, barranco de las Cabritas y antiguo camino del cementerio, que en gran extensión bordea las instalaciones de la Refinería de Petróleos de CEPSA, continuando a enlazarse con el denominado Barrio de Buenos Aires<sup>8</sup>.

Con el presente plan parcial se creaba un polígono industrial en la zona sur de Santa Cruz, en un solar que hipotecaba las posibilidades de expansión de la ciudad y cuyos precios del suelo resultaba rentable a los promotores industriales por el costo reducido.

#### *Plan parcial de Ofra y los Gladiolos*

Este plan parcial que afectaba a los polígonos de vivienda de Ofra y los Gladiolos estaba financiado por la Administración a través del instituto nacional de la vivienda.

Este planeamiento aprobado en 1962-1963 fue redactado por los arquitectos Luis Cabrera Sánchez Real, Javier Díaz Llano y Vicente Saavedra Martínez.

Estos polígonos de viviendas, están destinados a las clases obreras o de bajo poder adquisitivo. El tipo de vivienda dominante es el bloque abierto o de doble crujía y la torre. La manzana cerrada delimitada por calles bien alineadas se había abandonado. El reemplazo de este tipo de edificación por el bloque, coincide con el final del período de autarquía cultural a la que se vieron sometidos los técnicos españoles desde la guerra civil. Pero la preferencia por la construcción en bloques obedece también a las siguientes razones:





— Resuelve el problema del alojamiento, localizado en la periferia urbana, con el menor coste posible y con el mayor ahorro de suelo.

— Genera nuevas estructuras viarias. Los bloques ubicados en la periferia exigen de una infraestructura que les enlace con el centro de la ciudad. Con frecuencia, la infraestructura se convierte en la raíz originaria de estos barrios.

— Garantiza la existencia de espacios libres. Al crecer la edificación en altura, el solar resultante se destina a zonas verdes y de esparcimiento. Por otra parte, este espacio libre ocupa el espacio anteriormente destinado a la calle, que desempeña una importante función social.

— Rigurosa zonificación individualizando las funciones residenciales del resto de las actividades.

#### *Plan parcial de Ifara*

El plan parcial de Ifara firmado en 1969 por el arquitecto Rubens Henríquez, constituye un ejemplo de promoción privada. El sistema de gestión urbanística propuesta es la cooperación entre el Ayuntamiento y la "Sociedad Ifara", mediante la cual la entidad propietaria de la finca realizaba la totalidad de las obras y cedía luego al Ayuntamiento las vías y servicios anejos.

La zona afectada por este plan parcial estaba destinada a uso fundamentalmente residencial, orientado como centro de atracción turística; no se admite el uso industrial ni sanitario. El proyecto de Ifara se ajustaba a la normativa del plan general de 1957 y a su modificación para la zona de las Colinas, con quien mantiene afinidades<sup>9</sup>.

La ordenación urbanística de la finca Ifara comprende:

— La construcción de una vía que permita el enlace con la zona hotelera de mencey y Pino de Oro y el posible acceso al parque municipal de las Mesas. El acceso a la finca se realiza mediante una vía en zig-zag, adaptada a la pendiente del terreno, a la que se abren los diferentes tipos de edificación.

— Se proyecta una zona de ciudad jardín extensiva (chalets unifamiliares), con parcelas de una media de 725 m.<sup>2</sup> cada una.

— Zona de edificación en ciudad jardín intensiva (bungalows) con viviendas adaptadas a las vertientes de los barrancos; también se admite cualquier tipo de edificación.

— Centro Comercial que polarice asimismo las actividades cívicas.

— Zona deportiva.

- Zonas verdes.
- Zonas destinada a club privado.
- Solar para guardería.



### *Modificaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife: Las Colinas*

En Santa Cruz de Tenerife también se aprueban planes especiales de modificación como escape para realizar un planeamiento parcial sin necesidad de ninguna referencia a un orden superior. Ello significa una reforma de las propuestas del plan general de ordenación urbana con fines fundamentalmente especulativos. Ejemplo significativo lo constituye el plan de modificación de Las Colinas que aprovecha un suelo reservado a zona verde para establecimientos de tipo residencial.

El Plan de las Colinas fue redactado por los arquitectos Francisco Aznar Ortíz y Vicente Saavedra Martínez. Aparece firmado en diciembre de 1967.

La superficie afectada por este planeamiento comprendía las estribaciones del macizo de Anaga entre las costas 10-540 m.

El plan general de las Colinas contenía numerosos proyectos de urbanización, parcelaciones y planes parciales de la distintas agrupaciones poblacionales asentadas en las Colinas, es decir, en el Monte de las Mesas (540 m.) y en las faldas del Pico de la Meseta (278 m.) y del Risco Caído (373 m.). Este planeamiento fue promovido por los propietarios de las fincas, los cuales presentaron al Ayuntamiento capitalino planes parciales y proyectos de urbanización de la zona para su tramitación y aprobación<sup>10</sup>. La corporación municipal aprobó con carácter provisional aquellos que tenían categoría de plan parcial (Ifara, Ventoso y Las Mesetas), mientras que otros fueron devueltos por no reunir las condiciones exigidas. Los propietarios de las fincas, sin esperar la aprobación definitiva comenzaron acometer las obras de urbanización, e incluso el Ayuntamiento concedió licencias para la edificación. Sin embargo, la Comisión Central de Urbanismo no resolvió satisfactoriamente estas propuestas urbanas. Ante este problema, que escapaba a la iniciativa privada, la corporación proponía como solución una modificación del plan general de ordenación urbana para este área. La modificación del plan general de ordenación urbana se entiende como figura que legaliza una situación contraria a la normativa vigente en lo referido a uso, función, edificación y volumen.

Uno de los objetivos fundamentales que perseguía este plan era delimitar el suelo de reserva urbana. La división formal del territorio en suelo



urbano, de reserva urbana y rústico había sido impuesto por la Ley del Suelo de 1956, pero el plan general de urbanización de Santa Cruz, redactado con anterioridad a la aprobación de la legislación urbanística, solamente distinguía dos categorías de suelo: urbano y rústico, sin que exista la reserva urbana.

El plan general había fijado el límite de la ciudad en las laderas de las Colinas, a las que consideraba como suelo rústico. La modificación de las Colinas señalaba la posibilidad de urbanizar dicho espacio creando dos zonas de reserva urbana: una ciudad jardín de viviendas unifamiliares (zona residencial para la clase media y alta que completa algunas de las laderas no incluidas dentro de los planes parciales y proyectos de urbanización presentados) y otra de uso industrial (ligada al Puerto y asentada en el barranco de Tahodio, y con la que se resuelve un problema de extrema gravedad: la escasez de terrenos adecuados para el establecimiento de industrias y almacenes vinculados al Puerto).

Asimismo, planteó la conveniencia de urbanizar con fines turísticos algunas de las fincas de suelo rústico, excepcionalmente ubicadas en los barrancos del Macizo de Anaga.

Este planeamiento de las Colinas concedía importancia a la infraestructura viaria. El plan de 1957 solo prevenía la vía de Cornisa como arteria obligatoria. El nuevo plan general de las Colinas, admitía la vía de cornisa como única vía que enlaza las distintas urbanizaciones de la zona, pero proyectaba nuevas conexiones entre los viarios de los planes parciales<sup>11</sup>.

El plan general de las Colinas se completaba con la redacción de unas ordenanzas complementarias, que tenían como objetivo: controlar el volumen y la densidad de población.

En este planeamiento también estaba presente una distribución de las densidades de población en función de la orientación del terreno y de las vistas. De esta manera, se situaban las densidades más elevadas en los terrenos de cotas más bajas descendiendo el número de habitantes en las partes más altas<sup>12</sup>.

Con respecto al planeamiento a escala extramunicipal, impuesta en la normativa de 1956, Santa Cruz de Tenerife al igual que el resto de las ciudades canarias se vio privada de planes de ámbito supramunicipal. La falta de técnicos, de voluntad política y de un órgano de gestión con capacidad de promoción e inversión imposibilitaron la puesta en práctica y la ineficacia de este planeamiento. En este sentido señalamos la iniciativa de los Ayuntamientos de Santa Cruz, La Laguna, El Rosario y Tegueste, para ejecutar un plan comarcal. La fusión urbanística, que abarca la futura área metropolitana de Tenerife, responde también a una fusión social y econó-



mica. Sin embargo, la rechazada fusión administrativa de los Ayuntamientos mencionados, así como, la postura de la iniciativa particular, afectada en sus propiedades por la nueva estructuración del territorio, han hecho inoperante a esta figura del planeamiento.

Los planes de ámbito insular, se inician en Canarias, a partir de la década de los sesenta, bajo la directriz de la Comisaría del 11 y 111 Plan de desarrollo Económico y Social. Aquellos conciben a las islas como “entes geográficos que necesitan de una propuesta unitaria de planificación urbanística”<sup>13</sup>.

En la ejecución de estos planes insulares, los Cabildos jugaban un papel decisivo, en cuanto que podían controlar y coordinar los procesos de crecimiento urbano en cada una de las islas. Sin embargo, la falta de voluntad política, y de medios técnicos y humanos imposibilitaron la puesta en práctica y la eficacia de estos planes insulares<sup>14</sup>.

Con respecto a los planes regionales, se conoce la experiencia piloto que en materia del desarrollo regional proponía el Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Esta iniciativa llevó a constituir un grupo de trabajo que elaboró, a título de ponencia, un informe previo sobre el plan de ordenación del territorio de la región canaria, el cual debía realizarse en el primer bienio de vigencia del 111 Plan. En el informe previo, se plantean unos objetivos a corto y largo plazo, unas estrategias alternativas y la creación de un organismo regional de gestión y control del planeamiento.

El planeamiento debía responder a los siguientes principios:

- Implicar la estructuración de un sistema jerárquico de ciudades.
- Fijar el destino general del suelo según distintos usos.
- Señalar las grandes y futuras infraestructuras.
- Estructurar la organización general de los transportes y especialmente, sus aspectos de coordinación.
- Determinar la localización de las actividades más importantes.
- Delimitar las zonas preferentes de residencia y renovación.
- Configurar el marco de acción al que deben ajustarse los programas por lo que se refiere al Estado, colectividades y particulares<sup>15</sup>.

El plan regional no llegó a prosperar ante la ausencia de una coordinación efectiva política o técnica.

En las últimas décadas, los problemas de planeamiento se han intentado solventar con una legislación urbanística autóctona, que desde una visión general resuelve problemas referidos a la ordenación del suelo rústico, con los procesos espontáneos de edificación urbanizadora del suelo,



con el medio ambiente insular y con puesta en práctica de planes insulares que contemplan a las islas como una unidad de planeamiento<sup>16</sup>, sin embargo, según Eduardo Cáceres estamos “(...) ante un complejo de leyes que no resuelven nada se ha olvidado de los medios y la gestión”<sup>17</sup>. Las ciudades siguen planteando problemas de diferentes tipos, esperemos que para la ciudad de Santa Cruz de Tenerife la revisión del plan general de la ciudad aprobado a comienzos de 1992 resuelva parte de ellos.

A raíz de la Ley del Suelo, la preocupación por la conservación del patrimonio cultural y ambiental se convierte en una constante.

La reforma de la Ley en 1975-1976, matiza el texto legislativo anterior y regula la formulación de planes especiales de protección y de planes de reforma y saneamiento de la ciudad. Estos se podían formular sin previa aprobación de planes generales y de planes parciales siempre que el planeamiento especial contribuya a la protección del paisaje, a las de comunicación, del suelo, del medio urbano, rural y natural, a la reforma interior y al saneamiento interior a la ordenación de recinto y conjuntos arquitectónicos. Asimismo los planes especiales de reforma interior y saneamiento se encaminan a la descongestión del suelo urbano, a la creación de dotaciones urbanística, al equipamiento comunitario, al saneamiento de barrios insalubres, a la resolución de problemas de estética y de circulación. Estos son precisamente los objetivos a resolver con el PERI de Santa Cruz de Tenerife, aprobado por el Ayuntamiento, en 1982, para poner freno al continuo deterioro de las condiciones ambientales y de vida urbana de su centro histórico.

Este proyecto coincide precisamente con la campaña del consejo de Europa para el renacimiento de la ciudad, en la que se emplea el slogan de “ciudades para vivir”. De esta manera se pretende acabar con la política urbanística regida casi exclusivamente por el aprovechamiento de la capacidad edificatoria del suelo propiciando una especulación que persigue la máxima rentabilidad económica<sup>18</sup>.

El Peri que afectaba a la zona comprendida entre el barranco de Santos, macizo de Anaga y el mar, insertando ambos márgenes del barranco de Santos tenía como objetivo:

1. La mejora de las condiciones de vida urbana en el centro histórico.
2. La protección de la estructura urbana del centro histórico.
3. Protección edificatoria y ambiental.
4. La mejora de las condiciones de habitabilidad de la vivienda.
5. Facilitar la gestión de una política urbana.
6. Dar coherencia a un planeamiento parcial y desigual.
7. Corregir el proceso densificatorio.



8. Racionalizar el problema del tráfico.
9. Mantener y ampliar el carácter peatonal de las vías urbanas centrales.
10. Estabilizar las formas de las calles, consolidando las alineaciones de las edificaciones.
11. Establecer una normativa general que tenga en cuenta las especialidades de cada una de las partes de la ciudad<sup>19</sup>.

En definitiva, el PERI pretendía proteger la estructura urbana del centro histórico, respetando los distintos modelos de urbanización, el trazado, las parcelas, las edificaciones y los usos del suelo. La ciudad en la primera mitad del siglo xx, se caracterizaba por una estrecha relación entre modelo de urbanización, tipología edificatoria y trazado de las vías de comunicación; tras la aprobación del Plan General esta coherencia se pierde a causa de una política que prima la densificación y la rentabilidad económica.

Igualmente, el PERI pretende restituir los viejos tejidos históricos y dotar de equipamiento y nuevos usos a los barrios denominados de urbanización marginal; la recuperación del centro histórico es posible en cuanto se limite la densificación y la concentración de actividades terciarias o de equipo, que deben canalizarse hacia el exterior. Como criterio general se fomenta la no especialización y jerarquización y la promiscuidad de usos y actividades (comerciales y terciarias compatibles con el uso residencial). Las nuevas propuestas del equipo, se han situado en los sectores de nuevo planeamiento (Ramón y Cajal), en zonas interiores no consolidadas en las cuales es posible compaginar en interés público con el privado (Finca Camacho, plaza de Anselmo Benítez, parque Recreativo, etcétera).

El PERI intentaba solventar el problema de la zonificación acercando los valores de densidad a las ya previstas en el plan general mediante las siguientes medidas:

- Supresión de áticos.
- Recuperación de los patios interiores.
- Determinación de las alturas de la edificación.
- Mejora estándar de las viviendas.
- Protección de los edificios de interés histórico artístico.
- Supresión de las limitaciones impuestas a las parcelas.
- Frente mínimo de fachadas.

Igualmente planeaba optimizar la estructura urbana racionalizando los problemas del tráfico, creando vías de tráfico y para peatones y espacios

para aparcamientos. Resultan interesantes las vías de peatonalización en el centro de la ciudad porque suponen un nuevo aprovechamiento de la estructura urbana del centro histórico. La calle recupera su protagonismo como lugar de paseo y encuentro e intensifica su papel comercial.

Aspecto destacado y quizás el más problemático del plan es el que se refiere a la protección de los edificios de interés histórico y arquitectónico, pero por razones de limitación de nuestra área de investigación no analizaremos el problema arquitectónico del PERI que en su doble vertiente —conservación del patrimonio y edificación sustitutoria— es objetivo de futuros trabajos de investigación.

Finalmente nos resta añadir que a pesar de las continuas transgresiones a los contenidos fundamentales del PERI, su filosofía (encaminada a la descongestión del suelo urbano, a la creación de dotaciones urbanísticas, al equipamiento comunitario, al saneamiento de barrios insulares y a la resolución de problemas de estética y de circulación) está recogida en el último plan de ordenación urbana de la ciudad.





## NOTAS

1. Según MARTÍN BASSOLS COMA, la Ley del Suelo de 1956, no deroga ninguna ley anterior sino cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en la misma. Es más, la Ley, concebida como una normativa de expansión, apenas hace referencias a la reforma interior de las poblaciones, que se suceden tal como se regulaba en la ley de 1895.

2. EMILIO LARRODERA: "Evolución del planeamiento en España", en *Ciudad y Territorio*, 4, 72, pág. 6-13.

3. HORACIO CAPEL: *ob. cit.*, pág. 88. Entre estas categorías merecen especial atención, la diferenciación entre plan general y plan parcial. El primero fija la zonificación y la distribución funcional del suelo urbano. El segundo, regula la edificación en el espacio urbano desarrollando las líneas del plan general.

4. Consultar a FERNANDO DE TERAN: "Situación actual del planeamiento urbano y sus antecedentes", en *Ciudad y Territorio*, N. 2, 1971, pág. 13-26.

5. PEDRO BIDAGOR LASARTE: "Ordenación de ciudades", en *Revista Nacional de Arquitectura*, Madrid, 1952, pág. 17-36.

6. Las peculiaridades de estos planos son:

a) Relación con los viejos planes de extensión, en cuanto que se refieren al suelo de reserva urbano, es decir, al solar destinado a extensión y crecimiento de la ciudad. En los años inmediatos a la aprobación de la Ley del Suelo, el suelo de reserva urbano, era todavía un tipo de suelo sin calificación de usos determinada.

b) El plan tendía a formas cerradas, limitando la extensión por una vía de circulación que dejaba fuera el suelo rústico.

7. Los planes parciales de acuerdo con la Ley del Suelo contiene las siguientes características:

a) Delimitación de perímetros de las zonas en que, por su distinta utilización, se divida el territorio urbano.

b) Señalamiento de alineaciones, nivelaciones y características de las vías y plazas que se deban conservar, modificar o crear.

c) Superficies para espacios libres.





d) Emplazamientos reservados a edificios y servicios públicos.

e) Reglamentación del uso de los terrenos, en cuanto a volumen, destino y condiciones sanitarias y estéticas de las construcciones. Los documentos que integran el Plan Parcial son los enumerados a continuación:

— Memoria justificativa de la ordenación de las etapas para realizarla y de los medios económico-financieros disponibles y que deberán quedar afectos a la ejecución del Plan.

— Planos de información que muestran el estado de los terrenos objeto de ordenación en su topografía, construcciones y vegetación existentes y uso a que se destinan.

— Planos de proyecto, normalmente a escala 1:2000.

— Esquemas de los servicios de agua, alcantarillado, alumbrado, transporte y, en general, de los servicios mínimos obligatorios asignados a los municipios por la Ley; y del volumen, usos, condiciones sanitarias y estéticas de las construcciones. Véase, FERNANDO TROYANO: "Un ejemplo característico de planeamiento parcial", en *Problemas del urbanismo moderno*, Instituto de la Administración Local, Madrid, 1965-66, pág. 173-190.

8. Archivo del Colegio oficial de Arquitectos de Canarias, "Memoria del plan parcial del polígono de costa Sur", sig. A-6.

9. Archivo del Colegio oficial de Arquitectos de Canarias, "Memoria del Plan Parcial de Ifara", sig. A-11.

10. Véase a LUZ MARINA GARCÍA HERRERA: *Santa Cruz de Tenerife: La formación de la ciudad marginal*, Santa Cruz de Tenerife, 1981, pág. 154.

11. Las modificaciones previstas en el anteproyecto de la vía cornisa en el plan general de las Colinas son mínimas. Se ha reformado el arranque de la vía desde la que bordea el barranco de Tahodio a fin de permitir el paso a nivel inferior de la calle del otro margen del barranco que está dentro de Ventoso.

También se ha adaptado la traza en su cruce con la urbanización de la Ninfa, a fin de que no interfiera con ésta, a costa de ampliar el radio de la curva que une este tramo con el de las Mimosas.

12. Las razones que justifican este emplazamiento y que hacen antieconómica la urbanización con alta densidad poblacional en cotas elevadas según la memoria de la modificación del plan de las Colinas, son las siguientes:

— "Una deteriorización de los niveles ambientales de la zona de vivienda unifamiliar debido al ruido, polución del aire, y peligro que este tráfico origina, deteriorización que haría imposible su dedicación a ese uso.

— Otro de tipo económico, como es la necesidad de construir vías de adecuada anchura hasta servir a las zonas de alta densidad situadas en cotas elevadas. El mantenimiento de esas anchuras en una longitud grande haría antieconómica la urbanización (...). Los terrenos bajos tienen una pendiente mucho menos importante con lo que las obras de urbanización a reformar, en su caso, serán mucho más económicas".

13. FEDERICO GARCÍA BARBA: "La ordenación del territorio en la región Canaria", *Basa*, n.º 9, febrero 1989, COAC, págs. 6-26.

14. En la isla de Tenerife se aprobó un plan de ordenación insular en 1973. Entre las propuestas presentadas destacamos las más significativas:

— Definición de un área industrial en el Valle de Güfmar.

— Especialización de la costa del S. O. en la industria turística.

— Creación de un anillo viario insular. (Actualmente se ha ejecutado la autopista del norte, hasta el Puerto de la Cruz y la autopista del sur, hasta la playa de las Américas) y se prepara la conexión de ambas. Véase, FEDERICO GARCÍA BARBAS: "Panorama sobre la ordenación del territorio en Canarias", en *Basa*, COAC, febrero, 1989, pág. 7-26; CÁCERES MORALES: *Plan. Planeamiento en Canarias*, COAC, Las Palmas, 1977.

15. A.A.V.V.: *Plan de Ordenación del Territorio de la Región Canaria*, COAC, Las Palmas de Gran Canaria, 1974, pág. 26.

16. Hacemos referencia a las siguientes leyes:

- Ley 1/1987 de 13 de marzo reguladora de los Planes Insulares de Ordenación.
- Ley 5/1987 de 7 de abril sobre Ordenación Urbanística del Suelo Urbano.
- Ley 6/1987 de 7 de abril sobre Sistema de Actuación de Urbanización Diferida.
- Ley de Declaración de Espacios Naturales de Canarias.

Leyes citadas por JAVIER RUILOBA SANTANA: "Sobre las recientes leyes urbanísticas del Gobierno de Canarias", en *Basa*, COAC, febrero, 1989, pág. 37-53.

17. EDUARDO CÁCERES MORALES: "La evolución del planeamiento en Canarias", en *Basa*, COAC, n.º 9, febrero, 1989, pág. 44-52.

18. Los autores del PERI son los arquitectos Rafael de Cáceres Zurita, como director, germán J. Delgado Pérez, Hugo Luengo Barreto, Alberto Luengo Barreto, José Trujillo la Roche y Luis Abreu Fernández. Otros profesionales colaboraron en aspectos puntuales, entre ellos el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Manuel Fernández del Castillo Massieu, los abogados Eduardo Silgo Villegas y Luciano Parejo Alfonso, la Doctora en Historia del Arte María Isabel Navarro Segura y los arquitectos Juan Fernández Villalta y Carilla y Carlos Schwartz Pérez.

19. Véase a A.A.V.V.: *Informe del centro histórico de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1980; memoria del PERI; Germán Delgado Pérez: "El PERI de Santa Cruz de Tenerife. Un planeamiento vigente", en *Ciudad y Territorio*, 77, 3, 1988, págs. 83-88.

