



**PROCESO DE URBANIZACIÓN
DEL BARRIO DE GUANARTEME**

GEMA CÁCERES GONZÁLEZ

SITUACIÓN Y LÍMITES DEL BARRIO DE GUANARTEME

La panorámica que observamos desde la colina de La Minilla nos muestra uno de los barrios noroccidentales que conforman la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: Guanarteme. Al fondo, nos encontramos con la playa de Las Canteras en el tramo desde Playa Chica al Rincón bañadas por el Océano Atlántico.

En su extremo septentrional presenta una clara configuración lineal que le permite conectar con los barrios de Santa Catalina, Canteras-Parque y la Isleta a través del istmo. Este hecho lo configura como un espacio abierto en conexión con la bahía de la Luz, donde se halla construido uno de los puertos más importantes del archipiélago.

A partir del nivel del mar comienza un ascenso del relieve como consecuencia de la barrera natural que representa la colina de La Minilla bordeada por el barranco de La Ballena. En su extremo más meridional es el acantilado, formado por fragmentos de la serie «Roque Nublo», y la Autovía del Norte las que delimitan el espacio.

Guanarteme forma parte de la plataforma costera conformada por una vasta superficie de depósitos sedimentarios del Terciario denominado «Terraza de Las Palmas», sobre las que se asientan los tómbolos del cuaternario. Estos son de origen eólico y compuesto por finas arenas calcáreas y pequeños caparzones y moluscos. Apoyados sobre un sustrato de ignimbritas, coladas y tobas fonolíticas, emitidas hace ya unos diez millones de años.

Históricamente, las arenas de la playa eran transportadas hacia el interior por el viento construyendo así, un campo de dunas. Actualmente este espacio ha modificado su paisaje debido al desarrollo urba-

nístico que se ha producido por la construcción del puerto y el boom turístico.

PROCESO DE FORMACIÓN DEL BARRIO DE GUANARTEME

En numerosas ocasiones la ciudad de Las Palmas ha sido estudiada por diferentes profesionales: geógrafos, historiadores, urbanistas, arquitectos, etc. planteando cuestiones como su organización histórica y espacial, modelo de actividad económica, comportamientos de movilidad, tipología de la vivienda, ordenación territorial, etc., han enriquecido nuestro conocimiento sobre los cambios habidos en ella.

En un primer momento, se asienta en la ciudad una población organizadora de la estructura social, administrativa y económica creando el contexto adecuado para el crecimiento de la misma y sus posteriores procesos de ensanches que van configurando su actual morfología.

Pero, comencemos nuestro recorrido histórico a finales del siglo XIX. El centro de la actividad urbana se centraba en Vegueta y Triana. Una incipiente ocupación residencial va ocupando linealmente la franja costera hacia el sector de las Alcaravaneras. Por otro lado, se iniciaba la construcción del puerto que, inmediatamente, proporcionó un gran impulso económico y mercantil a la urbe, acelerando el proceso urbanizador.

Además, gran parte de los barrios que conforman nuestra ciudad se fraguaron con la desamortización. Los cambios de propiedad en bienes pertenecientes al Estado, Ayuntamiento o Instituciones a manos de particulares hicieron posible la apertura de nuevas áreas de asentamiento con el vigor que impuso la iniciativa privada en obtener rendimientos a espacios marginados, por su lejanía con el centro urbano y su bajo potencial agrícola.

Son ejemplo de estos barrios, Los Arenales conformado con un palmeral que ocupaba el hoy Parque Doramas y Ciudad Jardín y la arena que desde Las Canteras cubrían su superficie; o el barrio de Santa Catalina y Canteras Parque cubiertas por arena piedras y en ocasiones por el mar. Por otro lado, nos encontramos con el barrio de Guanarteme, las arenas de la playa eran acumuladas por el viento en forma de dunas.

En el año 1860, se ponen a la venta las tierras de Santa Catalina. Esta finca propiedad del Estado lleva el «número 101 del inventario. Comprendía una extensión de 113 fanegadas, 10 celeminos y un cuartillo equivalentes a 62 Has y 67 a.»¹.

Limitaba en su extremo septentrional con La Isleta, alineación volcánica en la que se situaba un pequeño asentamiento de pescadores y





trabajadores del naciente puerto de la ciudad; por el sur con la falda de las dunas de arena y el barranco de la Ballena y desde éste al mar. La carretera del Puerto a Las Palmas recorría el límite oriental y en última instancia era el Océano Atlántico el que bañaba sus costas occidentales.

Estas tierras con «una renta anual de 40 rv capitalizada en 900 rv se tasó en 1366 rv para finalmente comprarla D.º Nicolás Apolinario en 1400 rv. Todo ello a 22,2 rv la Ha, en un equivalente a niveles salariales de 1650 Rbas/ha, donde se han de pagar más de 10.000 ptas/m²)»². Como se puede apreciar el interés por la adquisición adolecía de transacciones especulativas debido a que el turismo quedaba aún muy lejano en el tiempo y que las necesidades de crecimiento urbanístico de la histórica ciudad de Las Palmas eran muy poco significativas. Sin embargo, actualmente en este espacio se sitúan los barrios de Santa Catalina, Canteras-Parque y Guanarteme.

A finales del siglo XIX, Guanarteme es gestionado administrativamente por el Ayuntamiento de San Lorenzo. Este espacio se fue organizando en base a la compra de terrenos financiados con capital privado.

Así pues, en 1888 se recogen dispersos en el paisaje cuatro caseríos con un total poblacional de diecisiete personas. Además de algunos albergues, cuevas, chozas y pozos. Su economía se basa principalmente en el autoabastecimiento de la unidad familiar con pequeños huertos en torno al barranco. Toda el área estaba bordeada de terrenos arenosos de dimensiones considerables que terminaban en el mar.

COMIENZOS DEL BARRIO DE GUANARTEME A FINALES DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX

A mediados del siglo XIX aparecen los barcos a vapor, producto del avance tecnológico de la época, y las distancias en el tiempo se reducen considerablemente, además unido al potencial agrícola de la isla, especialmente en la época invernal, propicia el cultivo y exportación del plátano, y más tarde del tomate y las papas.

En este período histórico tiene lugar grandes cambios en la ciudad que van a modificar su paisaje, nos referimos a la construcción del Puerto de La Luz que ha comenzado sus obras en 1883 hasta su terminación en 1902. Hasta este momento se venía utilizando el antiguo muelle de Las Palmas situado en la muralla norte, pero como consecuencia del escaso abrigo para las embarcaciones «las compañías inglesas muestran un extraordinario interés en la construcción de un nuevo puerto, éstas

son la de «Swanston y Cia», así pues ganan el proyecto en la Isleta, aunque las compañías «Gran Canary Coaling» y «Blandy Brothers» ya se les había otorgado concesiones para estaciones de carbón (combustibles de vapores) en el recinto portuario, concedidas ilegalmente»³.

Desde el comienzo de su construcción, el Puerto se convierte en punto de atracción de gran número de consignatarias, compañías suministradoras de carbón, astilleros, comerciantes, bancos y hoteles. Todo esto conlleva a un crecimiento del espacio urbano y grandes cambios en la organización tradicional del territorio como consecuencia de la incorporación y afianzamiento de un nuevo modelo económico que ha variado el sistema de asentamientos y provocado nuevos comportamientos de movilidad. Así pues el barrio de Santa Catalina se convierte en un importante núcleo de negocios como consecuencia de la edificación de numerosas instalaciones que allí se han edificado.

Además, el puerto llevó emparejada otras obras de infraestructuras decisivas para la ciudad como la carretera entre el puerto y la ciudad, posteriormente aparecerán en torno a la misma distintas urbanizaciones. Otras obras de infraestructuras fueron el telégrafo 1880, el teléfono 1891, tranvía a vapor 1885, tranvía eléctrico 1910 y la energía eléctrica para el alumbrado público en 1899.

Por otro lado, alimentado por la crisis económica de la cochinilla que se produce a mitad del siglo XIX, se observan los primeros signos de emigración del campo a la ciudad; como Guanarteme es un espacio conformado por dunas y tierras salobres no se produjo un aumento considerable de sus pobladores. Sólo los mejores terrenos de cultivos que se encontraban en el barranco de la Ballena fueron explotados hasta inicios del siglo XX. Una de las casas residenciales que han perdurado hasta nuestros días es la de D. J. Leacock, protegida por el valor botánico añadido a la riqueza y parte de la flora existente en el jardín. Esta finca está relacionada con la presencia inglesa en Gran Canaria, su propietario fue uno de los pioneros en el cultivo y comercio del plátano.

Por otro lado, los trabajadores portuarios, marinos y pescadores se asientan en barrios como La Isleta y Guanarteme, quedando configurados como barrios obreros, como consecuencia del valor más económico del suelo. Este proceso atrajo población al barrio, así pues tenemos en 1920 un total 12 casas de planta baja y tres albergues con un total de 74 personas.

Entre 1910 y 1920 hay una crisis, a causa de la Primera Guerra Mundial, y se producen las primeras emigraciones a Latinoamérica, especialmente a Cuba. La población urbana decae muy rápidamente, así pues recogemos un total de 33 personas en 1930 residentes en 18 casas





de planta baja, de las cuales 18 estaban inhabilitadas, y la existencia de un albergue.

Pero el desarrollo portuario seguiría su curso y el proletariado, proveniente del sector de población agraria, se agruparía en áreas urbanas donde el precio del suelo fuera más moderado, es decir en barrios próximos al lugar de trabajo como lo era Guanarteme.

PLANES DE ORDENACIÓN URBANA

Entre los años 1898 Laureano Arroyo promueve mediante un Plan General la Urbanización, aumentando la cantidad de suelo disponible en 175 Has entendiendo dicho suelo como base de la oferta y la demanda económica que ofrece la ciudad a sus ciudadanos.

Arroyo aplica las teorías de Ensanche, específicamente en lo considerado a infraestructuras, y anticipando las operaciones de parcelación y urbanización al de edificación. Además, se plantean los equipamientos colectivos como elemento propuesto y gestionado por la administración pública.

A pesar de estos avances en la concepción del planeamiento, Arroyo tratará de forma diferente a la ciudad antigua y a la nueva. En el primero de los casos no hay voluntad de reestructuración de la trama urbana existente, así como contradicciones entre la ordenación general y condicionantes en cuanto a la propiedad. Y en el segundo lugar resalta por la progresiva reducción de la trama que desaparece en torno a las arenas de Alcaravaneras, para convertirse sólo en carretera, planteando así una posible ampliación hacia la bahía de la Luz. En ningún momento se plantea ningún proyecto de urbanización de Guanarteme.

Sin embargo, en 1922 Miguel Martín recoge de forma particular propuestas diferentes para los barrios de Arenales, Santa Catalina y Canteras, ya que era donde existían terrenos no ordenados. Se trata de un Plan de Ensanchamiento desde las zonas planteadas por Arroyo hasta las primeras estribaciones montañosas y la Isleta. Se limita a rellenar los terrenos sin ponerlos en el mercado, con una importante influencia anglosajona en el trazado.

En cuanto a la configuración urbana aparece un ensanchamiento hacia el mar con la inclusión marítima que une Santa Catalina con el muelle de Las Palmas. Su mayor preocupación es la accesibilidad general del territorio. En los planos no aparecen ninguna iniciativa de parcelación ni urbanización del barrio de Guanarteme, este espacio pertenece al municipio de San Lorenzo y va a ser vendido durante esta época a di-



ferentes propietarios como Miguel Gil, José Hernández Sánchez, Diego Betancor, Martín Saavedra Ramos, Vito Sánchez Jiménez, zona industrial de Unelco, etc.

Ha de observarse como el límite municipal se mantiene hasta 1939, año en el que Guanarteme se separa del municipio de San Lorenzo, por lo que las propiedades particulares antes mencionadas quedan incluidas en planeamiento del municipio de Las Palmas y van a ser determinantes en la conformación definitiva de este espacio.

Es entonces cuando aparecen unos documentos técnicos legales denominados planes de urbanización que tienen como objetivo ofrecer a la ciudad suelo urbano, es decir, disponible para edificar. Los planes generales no tienen virtualidad en el trazado por lo que son dichos planes de urbanización los que marcan la jerarquía de calles y la forma parcelaria del barrio.

Estos proyectos de urbanización se combinan con reformas a pequeña escala movidos por los intereses de los diferentes límites de propiedades privadas, por esta razón en ellos se recoge una parcelación en manzanas con un trazado viario, la distancia entre las dos calles y en ocasiones una somera parcelación. De esta forma se valora la superficie pública y privada ofertada para el crecimiento de la ciudad y la cantidad de superficie edificable. No aparecen especificadas las infraestructuras urbanas (zonas verdes, equipamientos, etc.)

URBANIZACIÓN DE UN TROZO DE LA FINCA DE «LA MINILLA»

Este anteproyecto presentado en 1924, propiedad de D.º Padrón Guarello trata de urbanizar un trozo de su finca, situado junto al barranquillo de La Ballena en el que se dibujan las manzanas edificables y las calles que las separan.

Desde hace muchos años se construyeron en aquel sitio varias casas, iniciando sus alineaciones las calles D) y H), que sale en línea recta la carretera del Puerto de la Luz a Tamaraceite, tomando como norma el antiguo camino vecinal que existía. Posteriormente se edifican otras también alineadas, que inician en la calle C) paralela a la D).

Estas tres calles han servido de base al proyecto, respetándolas íntegramente y distribuyendo las manzanas del resto en armonía perfecta con las repetidas calles C), D) y H). Las medidas de las parcelas se hallan entre los 100 y 200 metros cuadrados. Son viviendas de obreros que se proyectan, con todas las condiciones higiénicas que se recomiendan.



Estos documentos fueron presentados como proyecto de urbanización. Al no disponer de alcantarillado, pavimentado de calles, construcción de aceras, abastecimiento agua y luz es considerado como un anteproyecto exigiendo que se lleven a cabo los proyectos complementarios. Y se invita al propietario a que ceda gratuitamente al Municipio la superficie ocupadas por las calles, circunstancias que influyen en la tramitación.

URBANIZACIONES

Hasta 1928 no quedaron conformadas las aceras del barrio. En 1927 se aprueba la urbanización de el Sr. Cárdenes, y en 1932 el de la propietaria señora Manrique de Lara. Esta tramita una instancia en 1933 para que D.º Abel Cárdenes Cabrera rectifique la alineación de la calle longitudinal letra A, con una desviación de 14 metros aproximadamente.

D.º Camilo Martín Navarro posee en la barriada de Guanarteme y en el espacio comprendido entre la urbanización de D.º Miguel Gil Alemán y el resto de la finca de su propiedad, zona muy adecuada para levantar construcciones urbanas que consienten extender o ampliar hacia terrenos colindantes.

En 1929 se edifica la única fábrica de Electricidad «propiedad de Unelco», conocida por la «CICER». El capital fue alemán, es decir los servicios de agua y luz estaban en manos de compañías extranjeras. Es un edificio de elevado valor arquitectónico con un pórtico clásico de acceso principal o insertado en un volumen de arquitectura industrial.

Otras edificaciones de interés es la de D.º José L. Jiménez (antiguo cine Astoria) construida en 1948 y reformada en múltiples ocasiones, resalta por sus características espaciales principales y sus fachadas (cantaría).

En 1940 Guanarteme aparece conformado por un conjunto de 70 casas de una planta y 3 casas de dos pisos; de éstas un total 19 inhabilitadas. El total de la población asciende a 418 personas.

En los años de postguerra (1940-45) se produce un lento crecimiento poblacional seguido de un segundo período de emigración hacia América, concretamente a Venezuela.

El barrio de Guanarteme va a ser urbanizado en sucesivas fases comenzando en 1932 hasta 1940. Al mismo se le añadirá la urbanización de La Minilla realizada en 1924 y la remodelación de la Avenida Mesa y López en 1943.



PLAN GENERAL DE URBANIZACIONES: ZUAZO 1941

El Plan de Secundino Zuazo de 1941 se propone en términos de funcionalismo racionalista. Se plantea dos problemas fundamentales: la dimensión urbana y las comunicaciones. Ofrece una nueva alternativa a la vieja carretera entre el Puerto y Las Palmas, y la amplitud de la ciudad hacia el mar. Concibe la ciudad como una organización unitaria; la ciudad necesitaba suelo urbanizable con el que ofertar viviendas por ello tiene en cuenta usos de suelo, la propia construcción diseñando las plantas y alzados de edificios, jerarquiza el tráfico (arterias principales, vías receptoras, secundarias y distribución de calles en cada urbanización).

Se reforma la barriada en su extensión sobre el mar en el área de Las Canteras. Además se proyectan una red de nuevas vías, así se prolonga en dirección Suroeste y paralela a la carretera de Guanarteme, la alineación del paseo de Las Canteras comprendido entre las calles de Pedro del Castillo y Padre Cueto.

Se prolonga, a su vez, el Paseo de Chil hasta las calles Kant, Doctor Grau Bassas y Fernando Guanarteme, desde donde parte una vía en sentido perpendicular a Las Canteras. Paralelamente a la primera vía y a la carretera de Guanarteme, y situada entre ambas, se proyecta la calle de tráfico arbolada que enlazará la penetración de Bañaderos —a poniente de las instalaciones de UNELCO con la prolongación de la calle del General Primo de Rivera (antes Franchy Roca), ampliada y reformada. Esta quedará limitada por la playa de Las Canteras. En 1947 se proyecta el paseo de Las Canteras desde el Confital hasta Guanarteme y el Rincón. A lo largo de la misma podemos diferenciar dos zonas: la urbana y la industrial.

En 1960, Guanarteme sigue conformándose como un caserío compuesto por 91 viviendas y un total de población de 566 habitantes.

El desarrollo turístico trajo consigo la construcción de infraestructuras como hoteles, el aeropuerto, carreteras, entre ellas la autopista del Sur y todo ello para ofertar un espacio coherente y flexible adaptado a las necesidades de los turistas. Es por tanto la variable económica la que transforma el área metropolitana adaptándola a una nueva organización. La playa de Las Canteras es uno de los lugares más cotizados por ser un espacio libre de especial valor paisajístico, para la que en 1903 Fernando Navarro ofrecía un estudio de un paseo hasta Guanarteme, este proyecto fue demorado hasta 1915 con la construcción de un muro de defensa contra el mar, que serviría de base para el ansiado paseo.

Hasta los años cincuenta, los pequeños inversores, formados principalmente por la burguesía, que habían invertido en viviendas y solares en Santa Catalina comienzan a preocuparse por obtener un beneficio del suelo y en la construcción de sus solares.

A comienzos de los años sesenta se produce un crecimiento económico extraordinario a consecuencia del desarrollo del Puerto y del boom turístico. Asistimos a un proceso acelerado de concentración de población y de densificación urbanística. El nuevo centro comercial se levanta en la Avenida de Mesa y López, contemplando bajo su influencia al barrio de Guanarteme, Santa Catalina, etc.

Es de destacar la aprobación del Plan de Ordenación Urbana en 1962, entendido como una estrategia de revalorización del centro urbano. Es en estos momentos cuando comienza una revalorización del suelo y consolidación de la infraestructura de la Avenida de Mesa y López, el Plan Parcial de la Avenida Marítima del Norte en 1965 de forma que la ciudad se articula en base a unos ejes viarios principales que permitan la movilidad de la población en todo el istmo. También se fijan el tipo de edificación y anchuras de las vías. De esta forma se aumenta el volumen edificable sobre todo en la zona de Las Canteras.

Así entramos en la década de los años 70, el sector inmobiliario acomete inversiones directas y el tema de vivienda se deja a manos de la iniciativa privada. El suelo se convierte en un artículo de especulación y comienza a surgir las diferencias entre unas zonas y otras del barrio. turística, industrial, viviendas obreras, viviendas de alto standing, en general viviendas plurifamiliar de gestión individualizada, característica de tipo de ensanche.

En estas últimas décadas las infraestructuras son utilizadas como instrumento colonizador y así tenemos una gran superficie comercial construido como es Las Arenas, un Auditorio y las futuras obras a realizar en este espacio para la revalorización de la zona y los terrenos colindantes.





BIBLIOGRAFÍA

- M. ALVAREZ: *Estructura social de Canarias. Desarticulación y dependencia, claves de la formación social canaria*, T. I. del Cuaderno N.º 5 del Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular, 1980, 420 pp.
- E. BURRIEL y J. F. MARTÍN RUIZ: *Estudio demográfico de la ciudad de Las Palmas*, T. II, pp. 431-512.
- J. F. MARTÍN RUIZ: *Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales (S. XIX y XX)* T. II, pp. 400-416 Excma Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid, 1985.
- HERRERA PIQUÉ, A.: *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Ayuntamiento de Las Palmas G.C. pp 294
- MARTÍN GALÁN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Ed. Junta del Puerto de La Luz, Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria, Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. y Gobierno de Canarias, pp. 318.
- CÁCERES MORALES, E.: *Territorio y ciudad de las Islas Orientales en Canarias Siglo XX*. Ed. Edirca, Las Palmas G.C. pp. 114.



NOTAS

1. OJEDA QUINTANA, J. J. (1977): *La Desamortización en canarias (1836 y 1855)*. Centro de Investigaciones Económicas y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria. Cuadernos Canarios de CCSS n.º 3.
2. OJEDA QUINTANA, J. J. (1977): *La Desamortizasen en canarias (1836 y 1855)*. Centro de Investigaciones Económicas y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria. Cuadernos Canarios de CCSS n.º 3.
3. CÁCERES, E: *La formación urbana de Las Palmas*. Departamento de urbanística. Arquitectura.