

DOS BARRIOS BUSCANDO LA IDENTIDAD. RESCATE Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO HISTÓRICO EN EL URBAN LA CUESTA-TACO (TENERIFE)

Carmen Gloria Calero Martín

INTRODUCCIÓN

La iniciativa comunitaria URBAN pretende poner en práctica un conjunto de estrategias integradas que potencien el desarrollo del sector meridional del municipio de La Laguna (Tenerife), una zona urbana heterogénea localizada en el área intermedia de expansión de las dos ciudades más importantes de la isla: La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, caracterizada por una apreciable degradación física, socioeconómica y ambiental.

Uno de los objetivos del Urban La Cuesta-Taco pretende generar en la población de estos barrios elementos que permitan el desarrollo de una identidad territorial. En este sentido, la protección, rehabilitación y puesta en valor del escaso patrimonio histórico que aún sobrevive en la zona parece prioritario. Pretendemos analizar y valorar la eficacia de las propuestas que en este sentido realiza el Proyecto, entendiendo que la conservación y proyección social de ciertas “piezas” o “vestigios” que fueron auténticos hitos en el proceso de construcción del barrio reforzarían no solo sus señas de identidad sino la calidad de vida de su población.

El análisis histórico del origen de este importante asentamiento poblacional a finales del siglo XIX y su crecimiento y consolidación en las primeras décadas del XX permitirán descubrir algunos elementos esenciales que dieron origen y significación al barrio y que se convirtieron en referentes para su población.

La situación actual, incluso la supervivencia o desaparición, de estas piezas urbanas nos proporcionará las claves de la evolución de la zona. Por otra parte, las propuestas de conservación y utilización que el URBAN pretende ejecutar permiten realizar una reflexión sobre su significación patrimonial y la fuerza de su valor identitario.

SOBRE IDENTIDADES Y PATRIMONIO URBANO

Los conceptos identidad urbana y patrimonio están estrechamente ligados. Por una parte, la construcción de una identidad en relación a un espacio urbano concreto es un proceso complicado y largo que se va ejecutando a partir del desarrollo y la combinación de numerosos factores tanto tangibles como intangibles, de modo que la población de ese lugar se siente identificada con su entorno, lo valora, lo considera en muchos aspectos como propio y ese entorno se convierte en un referente vital de la mayor importancia. Dentro de los elementos tangibles existen algunos que, por su estructura o morfología o por ambos aspectos a la vez, forman la base cultural de la identidad urbana y son capaces de crear una conciencia colectiva propia, constituyéndose en bienes patrimoniales.

Por otra parte, el concepto de patrimonio urbano ha ido adquiriendo cada vez mayor amplitud y alcance, y hoy se extiende a numerosos espacios de las ciudades testimonios de

una evolución significativa o de un acontecimiento histórico. De esta manera se ponen en valor no solo los grandes conjuntos monumentales sino numerosos sectores urbanos testigos de etapas concretas que suelen evocar aleccionadoras creaciones, no solo grandes obras sino también realizaciones modestas pero con una elevada significación cultural (Waisberg, M., 2005).

¿Tienen los habitantes de La Cuesta-Taco identidad territorial? ¿Poseen estos barrios elementos tangibles, lugares, construcciones patrimoniales que sean un referente para su población?

Uno de los identificadores que según el URBAN define esta zona es “la carencia de identidad territorial”, señalando que la heterogénea procedencia de la población parece ser uno de los motivos. Al mismo tiempo se comenta que los habitantes de La Cuesta-Taco carecen de conciencia de área o sector, siendo el barrio su ámbito de referencia fundamental, (recordemos que esta zona, estructurada en dos amplios sectores, La Cuesta y Taco, se articula en un conjunto total de 10 barrios).

Parece lógico que, en un espacio tan amplio y relativamente desconectado, sus habitantes no tengan conciencia de pertenecer a un conjunto; es por tanto muy racional la identificación de la gente con sus barrios, los entornos más próximos y mejor percibidos. A pesar de ello, consideramos que gran parte de la población de la zona reconoce la existencia de lugares simbólicos, espacios de gran significación, fácilmente identificables que podrían clasificarse en dos grupos claramente diferenciados: por un lado estarían los espacios centrales de La Cuesta y de Taco, auténticos ejes medulares de la zona donde casi todos los barrios que la estructuran, en uno u otro sector, encuentran un referente. Nos referimos a aquellos espacios antiguos, donde se acumulan elementos de destacado valor histórico y cultural y donde la población encuentra elementos identificadores que aún mantienen una estructura tradicional (Fernández Salinas, 2005).

Por otro, hablaríamos de piezas urbanas singulares que por su funcionalidad, su envergadura o por cualquier otra característica se hayan convertido, a lo largo de los años, en una importante señal de identidad.

En este sentido, es comprensible que gran parte de la población de los barrios del sector de Taco no tenga la percepción de pertenecer al gran conjunto, pero es innegable el carácter identitario que para alguno de sus barrios supone construcciones como El Polvorín, y de igual forma, para los del sector de La Cuesta, la antigua Estación del Tranvía.

Por tanto, si bien coincidimos en que la conciencia de pertenecer a un conjunto es más bien difusa, no lo es tanto la de pertenecer a un sector, y esa conciencia está reforzada y fundamentada, entre otras muchas razones, en la existencia de espacios centrales y piezas urbanas singulares que han actuado como elementos de identificación de la población con cada uno de los dos sectores: La Cuesta y Taco.

Una de las amenazas sobre estos elementos identitarios es el importante y acelerado crecimiento de toda la zona. El desarrollo urbano de las últimas décadas, en el que se ha ido imponiendo el modelo de ciudad difusa, ha generado nuevos lugares, en espacios vacíos hasta hace poco tiempo, donde la intensidad de la urbanización y la proliferación de actividades económicas han ido promoviendo importantes centralidades que poco a poco han ido desplazando a las más antiguas.

De la misma forma, el abandono de ciertas actividades y la inexistencia de políticas de recuperación para determinados elementos urbanos han originado, en ocasiones, su pérdida o ha producido deterioros importantes, difícilmente reparables.

El URBAN se presenta entonces como una oportunidad real de rehabilitar o rescatar para el uso público tanto los viejos espacios centrales como aquellas piezas urbanas singulares que constituyen parte del patrimonio tangible y que ayudan a reforzar la identidad de la población de la zona.

BUSCANDO LAS ÁREAS CENTRALES

Tanto en La Cuesta como en Taco existen claramente diferenciadas dos áreas centrales que coinciden, en ambos casos, con los orígenes de los dos sectores y que se encuentran ubicadas en áreas de encrucijada donde confluían las principales arterias de comunicación que desde Santa Cruz se extendían hacia el norte y el sur de la isla.

En el caso de La Cuesta, el núcleo inicial se construye casi en el límite de los dos términos municipales y surge en torno a un viejo mesón, posiblemente construido a principios del siglo XIX en el cruce de caminos entre el principal, que unía Santa Cruz con La Laguna, y otro que desde allí partía hacia la vertiente meridional de la isla. A partir del cruce y en sentido ascendente se empieza a organizar el poblamiento, a ambos lados de la carretera, constituido principalmente por casas terreras pareadas cuyas primeras licencias se remontan a 1869. El ritmo de la edificación se acelera a partir de 1900 y, entre esa fecha y 1940, podemos decir que el primitivo núcleo está consolidado y empieza a desbordar hacia el interior, cubierto el perímetro de la carretera (Calero Martín, C. G., 2001).

A escasa distancia del núcleo primitivo y también al borde de la carretera comienza a edificarse, principalmente desde 1920 y hasta 1936, un conjunto de chalés o villas en un intento de la burguesía capitalina de crear una ciudad jardín de tipo residencial, tal y como se estaba realizando en las mismas fechas en La Vega, el borde noreste de la ciudad de La Laguna. Con un estilo entre modernista y ecléctico, de clara influencia inglesa, se construyen algunas magníficas casas (Martín López, D., 2004). Sin embargo, este embrión de ciudad jardín no prosperó demasiado a pesar de la importancia y de la calidad de las edificaciones pioneras.

El crecimiento de La Cuesta y su consolidación como barrio fue rápido y estuvo estrechamente ligado a la proximidad con Santa Cruz, la capital, que en aquellos momentos era el lugar más dinámico de la isla. La población que se instala junto al camino que unía las dos principales ciudades de la isla encontró en La Cuesta suelo más barato y abundante, teniendo en cuenta que la periferia de la capital tuvo durante muchos años una expansión muy reducida principalmente por el elevado valor del suelo y por la ocupación de gran parte de este por grandes propiedades agrícolas destinadas al cultivo del plátano (Calero Martín, C. G., 2001).

La población y el poblamiento del barrio evolucionaron de forma rápida y de 144 habitantes y 32 casas censados en 1900, se contaban 1.643 habitantes y 329 edificaciones en 1940 (Nomencladores de Población de 1900 y 1940). Los vecinos que desde el interior de la isla o de otras próximas llegaban a la capital buscaban acomodo en lugares próximos y bien comunicados donde el precio del suelo fuera más bajo. Este fue el caso de La Cuesta, un barrio caminero a ambos lados de la vía principal y desde 1901 recorrido por una línea de

tranvía que lo unía con Santa Cruz, La Laguna y otras localidades del noroeste de Tenerife. El tranvía fue uno de los factores decisivos de la dinámica del crecimiento y consolidación del núcleo embrionario y, además, se establecerá en él una de las estaciones principales.

Hacia 1940 existe ya un núcleo urbano consolidado, constituido por un conjunto singular de edificaciones de calidad, muchas de ellas firmadas por arquitectos de prestigio (Manuel de Cámara, Mariano Estanga, Domingo Pisaca), tanto las más modestas y numerosas como las de mayor categoría. El dinamismo de la zona le permitió convertirse en un lugar de referencia para nuevas soluciones arquitectónicas donde se mezcla el eclecticismo de casas modernistas con el racionalismo de la arquitectura popular.

La propia arquitectura popular, la de ejemplos más abundantes, presenta particularidades que la hacen diferente y representativa: el estilo racionalista se transforma aquí con elementos nuevos debido al carácter modesto de las viviendas, e introduce elementos nuevos dando lugar a un conjunto de gran singularidad casi exclusivo de esta zona.

Desde el punto de vista estrictamente artístico, el barrio de La Cuesta puede considerarse como uno de los núcleos más emblemáticos y representativos del crecimiento urbano de Canarias de finales del siglo XIX, donde se pusieron en marcha proyectos y creaciones innovadoras (Martín López, D., 2004).

Por lo tanto, la existencia de un lugar central que cuenta, aún y a pesar de las salvajes demoliciones, de una edificación singular y distinguida de alto valor patrimonial es un hecho.

Si bien el sector de La Cuesta tuvo, desde el principio, un crecimiento bastante homogéneo y la edificación se fue extendiendo de forma continua en sentido ascendente a ambos lados de la carretera, apareciendo desde el inicio una zona bastante consolidada donde se concentraba el poblamiento y los primeros e incipientes servicios relacionados con el ocio, el comercio y las comunicaciones, el sector de Taco se formó a partir de un crecimiento disperso, una marcada disgregación inicial en pequeñas unidades (Calero Martín, C. G., 2001), y solo será a partir de 1930 cuando se empieza a consolidar en el barrio una zona central que coincidirá con el cruce de las vías que desde Santa Cruz y La Cuesta se fusionaban para constituirse en la carretera del sur, la arteria principal de comunicación con la zona meridional de la isla.

Tanto La Cuesta como Taco presentan, pues, dos espacios centrales de importante valor simbólico, lugares embrionarios donde se organizó el poblamiento inicial y donde aparecieron los primeros servicios coincidiendo con los dos nudos de comunicación más importantes de toda la zona a partir de los que se fueron desarrollando otras vías y, vinculadas a estas, nuevos núcleos con crecimientos de distinta intensidad y morfología diferente.

Sin embargo, la zona central de Taco es, en primer lugar, posterior a la de La Cuesta, no contando con edificaciones tan antiguas y, en segundo lugar, presenta un escaso valor patrimonial ya que las construcciones, de carácter más modesto, no generaron un continuo urbano y carecieron de calidad desde el punto de vista arquitectónico. Sí tuvo, y aún hoy tiene un elevado valor funcional y una importante densidad no solo de viviendas sino de servicios que conviven también con numerosos establecimientos industriales.

Mientras que La Cuesta mantiene un espacio simbólico más amplio y mejor construido, el lugar central del sector de Taco es el cruce, la vieja confluencia de las antiguas carreteras, un

área desprovista de atributos urbanos, de escaso interés arquitectónico aunque de indudable valor identitario para la población de este amplio sector.

A pesar de todo, el URBAN señala como una de las debilidades del área La Cuesta-Taco “la insuficiente calidad arquitectónica”, detectando como causa el importante papel de la autoconstrucción. Esto es cierto si consideramos el conjunto en su totalidad, donde gran parte de la edificación, casi toda ella posterior a los años 60, es fruto de una acelerada autoconstrucción, desprovista de categoría, o de intervenciones públicas de la misma naturaleza; pero lo que también es cierto es la ceguera de los responsables del Plan ante la existencia de un sector, el de más antiguo poblamiento, el auténtico embrión de todo lo que a partir de aquí se ha ido construyendo, de alto valor patrimonial, aún importante y reconocible que debería haber sido objeto de una especial atención. El URBAN le da la espalda a esa realidad y no ejerce ninguna acción protectora, ni mucho menos rehabilitadora sobre este espacio.

En el momento actual prosigue la remodelación de la vía principal. El nuevo diseño parte de una única premisa, la ampliación y ensanche que en sentido descendente se viene realizando desde la ciudad de La Laguna y que es una de las actuaciones puntuales del Plan La Cuesta-Taco 2004. Coincidiendo con el URBAN, este Plan financiado por el Gobierno de Canarias contemplaba una serie de actuaciones sobre infraestructuras y equipamientos cuyo denominador común era propiciar “la definitiva incorporación de La Cuesta-Taco al estándar común de urbanización y servicios urbanos de las ciudades de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife”. Una de esas actuaciones, la “Prolongación Avenida Los Menceyes” pretendía favorecer la movilidad y erradicar el colapso del eje histórico. Inicialmente se planteaban variantes en el diseño de la vía como la reimplantación del tranvía, algo que no se ha producido puesto que el tranvía finalmente optó por otra solución itineraria.

Hasta la fecha, una gran cantidad de edificaciones de alto valor patrimonial ha sido derruida o se encuentra en fase de demolición; también algunos muros y cerramientos han desaparecido perdiéndose la concepción espacial de todo el entramado urbano de este primitivo sector (Martín López, D., 2004).

Si tenemos en cuenta que una de las debilidades detectadas por el URBAN hace referencia a la notable degradación del paisaje urbano, sorprende que la única zona donde era perceptible la calidad en la edificación, en la disposición de las construcciones y en la regularidad del trazado, no haya recibido ninguna consideración, ni siquiera una mínima reflexión sobre el valor o interés de su conservación.

Otra de las debilidades que el URBAN detecta es la escasez de espacios públicos que bien podría haber sido, al menos en esta zona, solventado con la preservación de la vía y de su entorno, convirtiéndola en un área de paseo, un bulevar, reduciendo al mínimo el tráfico rodado, hecho perfectamente posible dada la abundancia de vías alternativas. La conservación de este sector se convertiría así en un recurso doble: de una parte, reforzaría la identidad del barrio como el testimonio construido de sus orígenes; en segundo lugar proporcionaría a sus habitantes un espacio de calidad ambiental y arquitectónica únicas, un referente histórico importantísimo si tenemos en cuenta la ausencia de espacios similares en el resto de la zona.

El URBAN perdió, claramente, la oportunidad de conservar, mediante la rehabilitación y puesta en valor, un espacio simbólico y emblemático, ejemplificador del proceso de crecimiento urbano del siglo XIX y, sin lugar a dudas, de gran valor identitario.

SOBRE ALGUNAS PIEZAS URBANAS DE ALTO VALOR PATRIMONIAL

Otros elementos urbanos simbólicos de la zona son la vieja Estación del Tranvía en La Cuesta y El Polvorín en Taco. Ambos espacios de importantes dimensiones han sido referentes importantes, auténticos hitos perfectamente identificables para los habitantes de ambos sectores, especialmente para aquellos de las zonas más antiguas y consolidadas. Estos dos lugares sí han sido reconocidos por el URBAN y sobre ellos el Plan ha proyectado una serie de actuaciones encaminadas a su puesta en valor y a darles un uso social comunitario.

Las dos piezas urbanas mencionadas tuvieron en su momento funcionalidades bien diferentes. La Estación del Tranvía en La Cuesta, construida en 1901, ha sido un recinto de carácter más abierto por su proximidad a la carretera principal y al conjunto del barrio, y por la función que ejerció durante algo más de 50 años como eje del tranvía que comunicó Santa Cruz con La Laguna (prolongándose hasta Tacoronte).

La Estación, que ocupa una parcela de 5.300 m² adquirida en 1971 por el Ayuntamiento de La Laguna, contaba en su recinto con las cocheras y otras edificaciones anejas que han sido derribadas y ha mantenido durante años usos distintos aunque siempre de forma transitoria en parte por la precariedad y el abandono de las instalaciones. Demolidas las viejas cocheras, solo queda como vestigio la imponente chimenea y el recinto. De haberse conservado en su totalidad, la Estación constituiría una reliquia histórica del escaso pero interesante pasado industrial y del transporte de Tenerife.

Próxima a la Estación existió, hasta hace menos de diez años, una interesante edificación vinculada también al tranvía que fue demolida sin plantear siquiera su valor arquitectónico, mucho menos su valor sentimental. La ubicación en un cruce y el ensanchamiento de la calzada fueron los motivos que propiciaron su desaparición.

La rehabilitación de la Estación del Tranvía es uno de los proyectos “estrella” del URBAN. La iniciativa supone la reconversión de un espacio público degradado por el abandono en un espacio multifuncional que incorpore equipamiento para el desarrollo de actividades diversas: dependencias municipales, piscina cubierta, centro cívico y socio-cultural, estacionamiento...

En el momento inicial aún se contaba en el recinto con parte de las edificaciones históricas que, en principio, se calificaron como útiles. Posteriormente, estos inmuebles fueron derribados, a pesar de que en el propio Plan y referido a esta actuación, los técnicos señalan la “progresiva pérdida por abandono de recursos patrimoniales (edificaciones singulares)”. En el momento actual, prosiguen las obras del Espacio Multifuncional de la Estación del Tranvía, aunque la fecha de finalización de las mismas estaba prevista para 2005.

Otra de las piezas de alto valor patrimonial que se ubica en la zona es El Polvorín.

La construcción de El Polvorín de Taco data de la última década del siglo XIX. En 1889, la Memoria del Anteproyecto de Defensa del Archipiélago Canario dotaba a la plaza de Santa Cruz de Tenerife de una serie de obras de defensa permanente y una dotación de pólvoras y explosivos, proponiendo la construcción de un almacén especial para su depósito. El proyecto de El Polvorín de Taco fue encargado en 1896 por la Comandancia de Obras de Santa Cruz de Tenerife y redactado por el Capitán de Ingenieros Luis Durango (que utilizó como modelo el almacén de pólvora de Las Palmas de Gran Canaria que él mismo había proyectado el año anterior).

El conjunto está constituido por dos piezas arquitectónicas separadas: el Almacén de Pólvora y el edificio del Cuerpo de Guardia. El conjunto de El Polvorín de Taco fue incluido en el Inventario de Bienes Inmuebles de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura en 2003 con la categoría de Monumento, siendo el único ejemplo de este tipo de construcción en Tenerife después de la demolición del polvorín de El Confitero.

Las condiciones de conservación son bastante buenas y su valor arquitectónico es incuestionable ya que se trata de una construcción singular, relacionada con la arquitectura defensiva de Canarias de las postrimerías del siglo XIX (Benedicto Justo, A.M., 2003).

El emplazamiento elegido, alejado del litoral y relativamente próximo al polvorín de La Cuesta, denominado El Confitero, hoy desaparecido, estaba al abrigo de la costa y protegido por la montaña de Taco; al mismo tiempo, El Polvorín estaba perfectamente comunicado con Santa Cruz por la carretera de El Rosario.

En el momento de su construcción, apenas existían algunas casas diseminadas, algunas de labor, pertenecientes a fincas agrícolas. En 1900, la población censada en Taco es de 63 habitantes y se cuentan 16 casas, muchas de ellas ubicadas en la carretera que unía este barrio con La Cuesta (Calero Martín, C.G., 2001). Por tanto, la edificación de este inmueble es coetánea a la génesis de este núcleo: el barrio creció conviviendo con El Polvorín y este se convirtió en un referente espacial importante.

Ese importante espacio inmerso en el barrio de Taco, que fue progresando a un ritmo acelerado a partir sobre todo de 1940, fue, al contrario que la Estación del Tranvía de La Cuesta, y por su especial funcionalidad, un recinto cerrado de escaso contacto con los vecinos pero sí un referente, un auténtico hito urbano para el conjunto del barrio que, al perder su función militar, empezó a reclamarlo para el uso ciudadano ya que la zona de Taco, abandonada por los poderes públicos, carecía de lugares para el esparcimiento, la cultura o la simple reunión de los vecinos.

Desde la década de 1970 existió una interesante movilización social aglutinada en el colectivo Pueblotanco que, entre otras aspiraciones, reivindicaba no solo la conservación de El Polvorín sino su puesta en valor como espacio de utilización pública, así como de otras piezas de importante valor patrimonial como la Casa de los Peones Camineros, el viejo molino de Barranco Grande y la chimenea de la Azufrera, todos ellos de importante arraigo identitario para los habitantes de los distintos barrios que conformaban el sector de Taco (Zona URBAN La Cuesta-Taco, 2003).

El proyecto denominado Espacio Multifuncional de El Polvorín, igual que el anterior se ha convertido en una de las banderas del URBAN. La filosofía que justifica este proyecto es muy similar a la anterior: la habilitación de un complejo multifuncional a partir de la rehabilitación del antiguo polvorín militar para uso comunitario: piscina, espacio ajardinado, salas multiusos, área de recepción y restauración.

De igual modo, el proyecto se justifica por la falta de espacios de encuentro y esparcimiento de los vecinos de Taco que permitan a la población desarrollar actividades diversas de carácter formativo, asociativo o lúdico en un entorno propicio y bien comunicado. La diferencia fundamental entre los dos proyectos es que mientras la Estación ha quedado como un amplio recinto ya que ha perdido toda la construcción original, El Polvorín tiene sus edificaciones originarias en buen estado, siendo además bienes protegidos.

CONCLUSIONES

Uno de los objetivos prioritarios del URBAN es consolidar para los habitantes del barrio una identidad territorial, lograr una identificación de la población con su territorio. Sin embargo, en ningún caso el Plan acude a la detección ni a la valoración del escaso pero valioso patrimonio existente en la zona, interpretando que su salvaguarda y puesta en valor pudiera servir como un factor decisivo para conseguirlo.

El Plan no hace ninguna reflexión sobre la importancia de la conservación, salvo en los dos casos señalados: la Estación del Tranvía y El Polvorín aunque, en la primera, la conservación se reduce al mantenimiento de la chimenea como elemento testimonial.

No se produce ninguna actuación, ni siquiera la más mínima reflexión, sobre la existencia de una interesante área construida, ejemplo de la arquitectura de fines del siglo XIX y principios del XX que es demolida sin la menor objeción, primando criterios funcionales encaminados a facilitar la comunicación rodada entre Santa Cruz y La Laguna que, en el área tradicional de La Cuesta, sufría un estrangulamiento crónico, sin pensar en soluciones alternativas que pudieran haberse tomado.

A pesar de que se manejan con soltura los términos rehabilitación, calidad paisajística, calidad ambiental o renovación, estos no se ponen en relación con los valores patrimoniales de la zona histórica que aún podía rescatarse. La carencia de una reflexión profunda impide el planteamiento de posibles actuaciones encaminadas a rescatar y poner en valor el área histórica de La Cuesta que, hoy, está definitivamente perdida.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO IBÁÑEZ, M.R. *El patrimonio histórico. Destino público y valor cultural*, Madrid, Cívitas, 1992.
- AYUNTAMIENTO DE LA LAGUNA. *Zona Urban La Cuesta-Taco*, La Laguna, Unidad de Gestión y Promoción Territorial del Plan URBAN, 2003.
- BENEDICTO JUSTO, A.M. “Almacenes de pólvora y explosivos en la segunda mitad del siglo XIX. Un estudio tipológico”, Barcelona, en *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VII, núm. 147, 2003.
- CALERO MARTÍN, C.G. *La Laguna (1800-1936). Desarrollo urbano y organización del espacio*, La Laguna, Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, 2001.
- CAPEL SÁEZ, H. *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Serbal, Ed. Barcelona, 2002.
- FERNÁNDEZ SALINAS, V. “De la protección a la legitimación social del patrimonio urbano en España”, Barcelona, en *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 194, 2005.
- MARTÍN LÓPEZ, D. “Eclecticismo y racionalismo en vías de extinción: el caso de La Cuesta”, Granada, en *Alonso Cano. Revista Andaluza de Arte*, nº 11, 2004.
- ORTEGA VALCÁRCEL, J. “El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico”, Valladolid, en *Revista del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid-Ciudades*, nº 4, 1998.
- Urban La Cuesta-Taco. Iniciativa Comunitaria URBAN II. 2000-2006, La Laguna, Ayuntamiento de La Laguna, Memoria, 2000.
- WAISBERG, M. “Breves referencias al concepto de patrimonio arquitectónico en las últimas décadas”, Chile, en *Archivium*, año V, nº 6, Universidad de Chile, 2005.