

UN SIGLO DE CIUDAD JARDÍN: DEL PROYECTO DE MIGUEL MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE A LA ACTUALIDAD

A CENTURY OF CIUDAD JARDÍN: FROM MIGUEL MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE'S PROJECT TO THE PRESENT DAY

Carmela Cionfrini*^{id}

Fecha de recepción: 10 de marzo de 2025

Fecha de aceptación: 08 de abril de 2025

Cómo citar este artículo/Citation: Carmela Cionfrini (2025). «Un siglo de Ciudad Jardín: Del proyecto de Miguel Martín-Fernández de la Torre a la actualidad». *Anuario de Estudios Atlánticos*; núm. 72: 072-017. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/11155/aea>
ISSN 2386-5571. <https://doi.org/10.36980/11155/aea>

Resumen: En el corazón de Las Palmas de Gran Canaria, rodeado por un entorno cada vez más denso y un tráfico creciente, el barrio de Ciudad Jardín ha sido, desde sus inicios, una de las zonas más cotizadas de la ciudad. Sin embargo, las cualidades ambientales y arquitectónicas que lo han convertido en un enclave privilegiado están en riesgo. Concebido por Miguel Martín-Fernández de la Torre como un espacio donde arquitectura y áreas verdes se integrasen armoniosamente para crear un entorno de alta calidad, su desarrollo desigual a lo largo del tiempo ha puesto en peligro su valor patrimonial y urbano. Este texto busca contextualizar el origen de Ciudad Jardín en Las Palmas de Gran Canaria hace un siglo y analizar su evolución, con el objetivo de identificar las principales amenazas que enfrenta en la actualidad, incidiendo especialmente en la relación entre espacios edificados o libres y su impacto en el paisaje urbano.

Palabras clave: Ciudad Jardín, Miguel Martín-Fernández de la Torre, Las Palmas de Gran Canaria, paisaje urbano, espacios libres, arquitectura, patrimonio, paisaje cultural.

Abstract: In the heart of Las Palmas de Gran Canaria, surrounded by an increasingly dense environment and growing traffic, the neighborhood of Ciudad Jardín has been one of the most sought-after areas in the city since its inception. However, the environmental and architectural qualities that have made it a privileged enclave are now at risk. Conceived by Miguel Martín-Fernández de la Torre as a space where architecture and green areas would integrate harmoniously to create a high-quality environment, its uneven development over time has endangered its heritage and urban value. This text aims to contextualize the origins of Ciudad Jardín in Las Palmas de Gran Canaria a century ago and analyze its evolution to identify the main threats it faces today, with a particular focus on the relationship between built and open spaces and their impact on the urban landscape.

Key words: Ciudad Jardín, Miguel Martín-Fernández de la Torre, Las Palmas de Gran Canaria, urban landscape, open spaces, architecture, heritage, cultural landscape.

* Paseo Cayetano de Lugo, 41. 35004. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34 616 483 063; correo electrónico: carmelacionfrini@gmail.com.



La especulación, frenéticamente previsora y activa hasta dejarlo de sobra, atendía a las necesidades del mercado, sin que nunca la demanda sobrepujase a las existencias. ¿Cómo, empero, se verificó esa especie de milagro, merced al cual en pocos años una urbe de recinto limitado, y que no podía extenderse, y que pudiendo apenas contener cien mil habitaciones, por ejemplo, llegó bien pronto a abarcar y a ofrecer hospitalidad y vivienda a doscientos, trescientos y hasta quinientos mil moradores, y más que viniesen? Vamos a sorprender el secreto de esa especie de magia urbana...¹

El cambio del siglo XIX al XX encuentra a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en plena ebullición. La Ley de Puertos Francos promulgada en 1852 ha supuesto un incremento significativo de la actividad portuaria, y el consiguiente desarrollo económico se refleja en el panorama social y cultural, así como en el arquitectónico y urbano. Tras una primera mitad de siglo marcada por epidemias y debacles agrícolas y económicas, durante la cual la población permaneció prácticamente estable alrededor de los 14.000 habitantes², en la segunda mitad llegaría casi a triplicarse, superando los 44.000 para 1900³. La pujante situación económica, unida a una población creciente, plantearon la necesidad de planificar un crecimiento urbano que desbordaba las murallas del núcleo tradicional de Vegueta-Triana, en dirección a las fincas agrícolas que se extendían hacia el istmo. Con el enclave del Puerto de La Luz aumentando de tamaño y de relevancia, la urbanización del espacio intermedio entre ambos núcleos, el histórico y el nuevo, el ayer y el mañana, no era sino una consecuencia necesaria y natural. El campo debía ser desalojado y fragmentado para que la ciudad pudiera crecer.

Hasta entonces, el desarrollo urbano de la ciudad había sido relativamente limitado en superficie, por lo que organizar su expansión ordenada suponía también la oportunidad de actualizar las normativas y sistemas de planificación y ponerse al día con respecto a otras urbes. Las intervenciones más frecuentes en las ciudades isleñas durante el siglo XIX consistieron más en el embellecimiento de espacios existentes o el trazado de espacios concretos que en grandes proyectos urbanísticos⁴. En 1853 se traza la nueva carretera al Puerto de La Luz⁵, y un año más tarde se procede a la demolición de la muralla norte, tras lo cual, en 1858, el Ayuntamiento encarga a Antonio Molina el trazado de un plano de alineaciones en torno a la vía al puerto que partía de Triana (hoy León y Castillo) y calles secundarias perpendiculares y paralelas. Por su parte, en 1866, el Ayuntamiento y la Real Sociedad Económica encargan a Manuel Macías Pérez un plan de ensanche para la zona exterior de las murallas, lo que convierte al barrio de Arenales en la primera expansión urbana planificada de la ciudad fuera de su núcleo fundacional⁶.

El objetivo del plan era descongestionar la ciudad histórica, pero su ejecución fue algo desigual. El Ayuntamiento, interesado en acelerar la construcción de nuevas viviendas, en especial para las clases trabajadoras que no tenían cabida en los barrios tradicionales, ofrecía los solares de forma gratuita, pero debían edificarse antes de caducar la licencia. En muchos casos las Sociedades Constructoras y rentas medias-altas fueron las únicas capaces de permitirse construir con la velocidad y calidad exigidas, por lo que el suelo pronto dejó de ser asequible, convirtiéndose en objeto de especulación en manos de las clases acomodadas, y enviando nuevamente a las más humildes a zonas como Los Riscos⁷. Cabe destacar que, a la luz del desarrollo económico del siglo XIX, la estratificación social tendió a polarizarse, calculándose que en Canarias más de un 90% de la población la integraba una clase trabajadora con escasa cualificación profesional, y un 80% de la ciudadanía era analfabeta⁸, lo que limitaba sus opciones laborales, y propiciaba la concentración de recursos en unas pocas manos. En la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad dejó de ser exclusivamente un puerto de comercio y avituallamiento, como lo había sido desde su fundación, para convertirse en un escenario de acu-

1 CERDÁ (1867), p. 459.

2 DÍAZ HERNÁNDEZ (2006), pp. 10-11.

3 BURRIEL DE ORUETA & MARTÍN RUIZ (1978).

4 LÓPEZ GARCÍA (2004), p. 20.

5 “Capítulo 2: Formación y crecimiento de la ciudad” en Plan General de Ordenación (2012). p. 225.

6 GONZÁLEZ CHÁVES & HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (2008).

7 GONZÁLEZ CHÁVES & HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (2008).

8 PÉREZ GARCÍA (2004), pp. 40-41.

mulación de poder a través de la propiedad del suelo. A la vista de lo que ocurría en otras ciudades, a finales de la década de 1830 y ante el cambio de manos de tierras derivado de la desamortización de Mendizábal prendió también aquí el interés por el prometedor negocio inmobiliario⁹, por lo que las élites comenzaron a sustituir sus propiedades agrícolas por terrenos urbanos, cuyo valor iba en aumento. Este proceso también explica el papel limitado de la Administración Pública, que actuó más como mediadora de intereses privados que como agente urbanizador¹⁰.

Por entonces, la zona urbanizada de la ciudad mostraba una imagen relativamente compacta, con viviendas unifamiliares de distintos tamaños y calidades encajadas en la parcela y un patio lateral, central o trasero que, con el paso del tiempo y la saturación de las zonas urbanas, había ido reduciendo su tamaño. Esta situación se repetía en otras ciudades dentro y fuera de España con distinta intensidad: el éxodo rural que siguió a la revolución industrial implicó el crecimiento de la población urbana, y muy especialmente el de las clases trabajadoras que mantenían el ritmo de este progreso, emigrando desde los pueblos en busca de una vida mejor para encontrarse a menudo malviviendo en edificios y barrios hacinados e insalubres.

Lógicamente, estos problemas de higiene y convivencia afectaban más a las clases trabajadoras porque su acceso a la vivienda era más restrictivo, y aparecían soluciones de calidad ínfima que, al multiplicarse, degradaban barrios enteros. Las clases medias y altas tenían acceso a construcciones mayores y mejores, y podían trasladarse a residencias a las afueras cuando deseaban disfrutar de aire limpio y espacios libres.

Los espacios libres eran, precisamente, una de las claves de la diferencia de clases en el urbanismo. Entonces igual que hoy, el metro cuadrado se valoraba por la rentabilidad que se podía extraer de él, y disponer de espacio suficiente, así como de aire limpio y luz natural, era un privilegio. En su *Teoría general de la urbanización*, Ildefonso Cerdá presenta la unidad de vivienda como un modelo de la ciudad a escala, y a la familia de habitantes, como modelo reducido de la sociedad, por lo que la distinción entre vivienda burguesa y vivienda obrera reflejaba las diferencias de clases, oportunidades y, en última instancia, de dignidad. La Real Orden de 9 de septiembre de 1853 para los gobernadores civiles de Madrid y Barcelona, firmada por Isabel II y ordenando la construcción de “casas para pobres” y tasar los alquileres fue una de las primeras iniciativas en este sentido en el país¹¹.

La preocupación por la realidad social y sanitaria en estos barrios llevó no sólo al trazado de grandes vías y planes urbanos por toda Europa, sino que evidenció la necesidad de normativas sanitarias más exigentes, vinculadas intrínsecamente con la previsión de espacios libres mínimos en las parcelas residenciales. Esos espacios no sólo debían garantizar la entrada de luz y aire en los edificios, sino que su uso de forma comunal, al ofrecer un espacio para tareas relacionadas con la limpieza, mantenimiento, ocio... mejoraría, o así se esperaba, la convivencia en el edificio y por ende, fuera de este.

Esta búsqueda de normativas mínimas de habitabilidad aún para las casas más humildes alcanzó también a Las Palmas de Gran Canaria. En el momento en que se traza el plan de Macías, la altura máxima permitida era 20 m, y las nuevas viviendas debían destinar el 30% de la parcela a patio, jardín o huerta. Las dificultades y plazos de los trámites, unidos a la escasa rentabilidad que ofrecía la construcción con estos parámetros, desanimaron a muchos promotores y propietarios, por lo que gran parte de las vegas quedaron sin urbanizar¹². Una nueva tanda de normativas se aprueba en 1877, consideradas más liberales, en un intento de promover la construcción pero que despojan al plan de su “vocación burguesa de igualdad”¹³.

A finales de 1880, el proyecto había sido realizado de manera parcial, y el objetivo de que se extendiera hasta el núcleo del Puerto quedaba aún muy lejano, por lo que entre 1888 y 1910 se desarrolla un nuevo plan, el de Laureano Arroyo. Entre 1880 y 1900 La Isleta había pasado de apenas un centenar a 11.000 habitantes, muchos de ellos alojados en chabolas o infraviviendas, y urgía acometer la ordenación de esa zona. El plan, salvo excepciones, se centró más en la ciudad portuaria

9 GALÁN MARTÍN (2001) p. 243.

10 CÁCERES MORALES (1986), pp. 24-28.

11 ARIAS GONZÁLEZ & DE LUIS MARTÍN (2006), p. 43.

12 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), pp. 76-78.

13 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), p. 108.

y dejó el ámbito de la actual Ciudad Jardín (entonces conocida como “Cercado de Santa Catalina”) relativamente relegado, aunque determinó las ubicaciones que hoy ocupan el Parque Doramas y el Hotel Santa Catalina¹⁴. El plano de López Echegarreta de 1883, por su parte, refleja un crecimiento del barrio de Arenales hasta el actual Paseo Cayetano de Lugo¹⁵.

En 1889 se sentaron las 24 bases de la Dirección General de Obras Públicas para las nuevas viviendas del ensanche hacia La Isleta: la altura máxima sería de 16 m, y el 12% de la parcela (luego el 20) debía dedicarse a “patios, jardines, huertos u otros sitios de desahogo” a los que se sumaba otro 12% dedicado a patios de ventilación, totalizando un 32% de superficie que no se podía edificar¹⁶. El plan, una vez más, encontró dificultades para su ejecución en la especulación y las trabas técnicas y burocráticas, pero sobre todo económicas: el espacio no edificado se consideraba perdido, y volvía la construcción de viviendas un negocio menos rentable. Este plan no saldría adelante, pero sentaría las bases para el de Laureano Arroyo de 1898.

Al no prosperar el plan tampoco lo hicieron las normativas, permaneciendo vigentes las de 1877. Las parcelas resultantes en La Isleta resultan muy desiguales: algunas son de dimensiones mínimas, destinadas a viviendas humildes, y otras más amplias, de hasta 400 m² con hasta un 30-40% dedicado a jardines¹⁷, se enfocan a un público pudiente atraído por la cercanía de la playa.

Mientras el debate entre administraciones, promotores, propietarios y urbanistas sobre las condiciones de vida mínimas seguía su curso, en otras áreas y contextos de la ciudad emergía otro fenómeno. Aunque en apariencia distante, este también estaba vinculado al anterior y, tarde o temprano, sus caminos estaban destinados a cruzarse.

Durante los últimos meses he estado viajando por estas islas y me he deleitado con el magnífico paisaje (...) Disfrutando de un clima más saludable, seco y vigorizante que el de Madeira, solo necesitan ser conocidas para que los ingleses acudan a ellas en gran número (...) En un futuro cercano, es muy probable, por varias razones, que este encantador archipiélago sea tan frecuentado como ahora resulta sorprendentemente ignorado¹⁸.

Aunque desde el siglo XVI existía un intercambio comercial con Inglaterra gracias a la exportación de productos agrícolas, los viajes empezaron a adquirir nueva dimensión y significado durante el XIX, dando forma a lo que hoy conocemos como turismo de masas. Por entonces el Imperio Británico estaba en su apogeo, y este se cimentaba en gran parte en el comercio internacional y la comunicación efectiva con sus colonias y socios de ultramar. A mediados del siglo XIX la expansión del ferrocarril era un hecho y, en gran parte de mano de los ingleses, las líneas se doblaron, triplicaron y hasta quintuplicaron en aquellos países en los que tenían intereses, poniendo de pronto el mundo al alcance de la mano ya no sólo de las élites, sino también de las clases populares¹⁹. Los viajes a vapor, las primeras agencias y guías de viajes, la mejora de las comunicaciones, los eventos y destinos turísticos multitudinarios (el siglo XIX supuso la puesta de largo de los grandes museos y exposiciones y su potencial para el turismo) y la posibilidad, en suma, de llegar a un lugar lejano y encontrar unos estándares y códigos conocidos, implantados por los connacionales que habían llegado antes, volvieron asequible y realista viajar por placer.

Los canarios muestran poco gusto para adornar el exterior de sus casas, que resultan tristemente insulsas (...) Los visitantes deberían evitar dormir en habitaciones de la planta baja, a menos que estén completamente seguros de que la humedad no pueda ascender por las paredes. En las casas de los nativos, esta parte del edificio suele estar destinada únicamente a bodegas; las

14 GONZÁLEZ CHÁVES & HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (2008).

15 “Capítulo 2: Formación y crecimiento de la ciudad” en *Plan General de Ordenación* (2012) p. 225.

16 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), pp. 98-105.

17 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), p. 108.

18 STONE (1871), p. 445. La cita corresponde a una carta al editor de *The Times*, firmada por J. Harris Stone, escrita en Las Palmas de Gran Canaria el 23 de diciembre de 1883 y publicada el 4 de enero de 1884.

19 FIGES (2020).

paredes se construyen con tierra en lugar de mortero, y la humedad es, por lo general, motivo de preocupación²⁰.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, Las Palmas de Gran Canaria entró en la lista de destinos susceptibles de ser visitados. Al principio fue considerada un puerto de aclimatamiento y avituallamiento, una escala intermedia para quienes viajaban desde el norte de Europa hacia las colonias de África y América, y se detenían para aprovisionarse, acostumbrarse a los climas cálidos que les esperaban y, por qué no, pasear un poco. Pronto fue un destino en alza para viajes de salud, por su clima benigno y cercanía al mar²¹. Por desgracia, muchos de estos puntos de parada no ofrecían los estándares, la comodidad o las rutinas a los que los visitantes estaban acostumbrados en casa, por lo que los ingleses, principalmente, comienzan a importar sus propias viviendas y hoteles, y servicios tales como telégrafos, templos, industria, e incluso infraestructuras portuarias y trazados viales²².

Al hilo de lo comentado anteriormente, lo cierto es que la ciudad, pese a los planes y ensanches, seguía mostrando deficiencias en infraestructuras y servicios públicos. El agua de abasto no se generalizó en los hogares hasta alrededor de 1910²³. Hasta entonces, llegaba a la ciudad mediante acueductos, en forma y cantidad desigual, hasta fuentes comunes en espacios públicos, pero quienes se lo podían permitir solicitaban concesiones y conductos hasta sus viviendas particulares, lo que redundaba en la desigualdad en el acceso a este servicio²⁴; el tranvía no se implantó en Las Palmas de Gran Canaria hasta 1890, primero de vapor y luego eléctrico; el suministro y las farolas eléctricas demoraron hasta la década de 1890. En cuanto a la red general de alcantarillado, no se desplegaría en la ciudad hasta la década de 1920, por lo que, si sumamos el estado de estos servicios a la calidad desigual de los edificios y espacios urbanos y la oferta aún limitada de alojamientos, no es de extrañar que los visitantes comenzaran a buscar zonas en las que construir sus propias bases.

Solo me sorprende que no padecan todas las enfermedades posibles, como consecuencia de las malas condiciones sanitarias. El sistema de drenaje es nulo. Los nativos parecen no notar nunca cuándo hay un mal olor²⁵.

Las comunidades inglesas asentadas en el extranjero solían hacerlo en lugares “apartados de la población, bucólicos, no urbanizados, próximos al punto de explotación (actividad económica), que desde la nada partían para verse de improviso en presencia de múltiples *cottages*”²⁶. En Las Palmas de Gran Canaria, el lugar escogido para ello es la zona de Alcaravaneras, donde pronto se desplegarán hoteles, un templo anglicano, instalaciones deportivas, el Club Inglés y viviendas aisladas rodeadas de jardín. A finales del siglo XIX la zona de la actual Ciudad Jardín se consideraba un terreno baldío de dunas sin apenas valor, donde incluso la agricultura encontraba dificultades para desarrollarse debido a los fuertes vientos, y aunque el público local no mostraba interés por el mismo, algunos empresarios ingleses intuyeron su potencial y comenzaron a adquirirlo, empezando por Eduardo Wood, que en 1844 compró 4 hectáreas al desamortizado Convento de Santo Domingo²⁷. 27 acres de Ciudad Jardín pertenecieron a Alfred Jones, comerciante y pionero inglés del turismo²⁸ mientras que otras propiedades llevaban los nombres de Pery Blandy, Elder Dempster & Co. y otros. Pese a no disponer de plan de urbanización, los primeros permisos de construcción (como el concedido a Alfred Rimmer en 1887) y parcelación (Alejandro A. Doorly en 1888)²⁹ no se hicieron esperar.

20 SAMLER BROWN (1901), pp. 10-11.

21 SAMLER BROWN (1901), p. 8.

22 HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (1995), p. 194.

23 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), p. 186.

24 GALVÁN GONZÁLEZ (1995).

25 STONE (1871), p. 252.

26 HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (1995), p. 195.

27 MORALES MATOS (1995), p. 90.

28 HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (1995), p. 195.

29 SOBRAL GARCÍA (1995).

Los informes de la época aconsejaban a los británicos construir sus propias viviendas cuando no pudieran alquilarlas por menos de 4 a 2 libras al mes (aunque advertían en contra de los arquitectos locales)³⁰ y estos importaron sus gustos y preferencias. El problema es que, desde 1879, las Ordenanzas Municipales, haciendo eco de la ley nacional, prohibían la firma de proyectos técnicos a especialistas no registrados en España, lo que incluía a arquitectos e ingenieros. Comienzan a surgir proyectos de estilo y factura inglesa sobre planos de arquitectos ingleses, pero firmados o reinterpretados por arquitectos locales. Un ejemplo fue la Iglesia Anglicana, firmada por Laureano Arroyo, con planos y dirección de obra por parte de arquitectos británicos³¹. Los llamados *pattern books* facilitaron esta difusión del modelo de casa *cottage* en otras latitudes, y pronto las viviendas aisladas con jardín empezaron a multiplicarse en el perfil de la ciudad.

Con la publicación en 1898 de *Tomorrow: A peaceful path to a real reform*, Ebeneezer Howard presentó el concepto de ciudad jardín como herramienta urbanística para dar respuesta a las desigualdades en la calidad urbana. En España encontró su eco en una primera propuesta de ciudad jardín en Neguri (Vizcaya) obra de José Ignacio Isaac Amann (1901), y en publicaciones de Arturo Soria (1899) y Georges Benoît-Lévy (1904), aunque uno de los principales defensores de su valor como herramienta de enaltecimiento social fue Cipriano Montoliu a través de la revista *Civitas*³².

En una época en la que el debate de derechos, planificación urbana, desigualdad social y acceso a vivienda y servicios públicos se hacía hueco en el panorama arquitectónico, la ciudad jardín adquirió tintes de declaración de intenciones. Una vivienda aislada con jardín ofrecía ventajas obvias respecto a salubridad e higiene, así a calidad estética, pero no estaba al alcance de todo el mundo. En el caso británico, desde el que se exportó en gran parte el concepto de ciudad jardín, está asociada además a los conceptos de intimidad y pudor, tan en boga en la época victoriana; de adaptación al clima frío e incluso de aislamiento y exclusión sin dejar de hacerse presente, adoptando distintas formas en cada costa y cultura a la que los ingleses arriban; pero también con el concepto de terratenencia y propiedad del suelo, en contraste con quien convive con patios o usos comunes, por lo que no estuvo (ni está hoy) exenta de polémica. El GATEPAC y otros teóricos acusarían a la ciudad jardín de sostener una ideología retrógrada e ignorar los precios del suelo y el crecimiento de las ciudades, así como de representar por sí misma la insolidaridad social³³. Aunque el concepto como tal, según lo desarrolló Howard, buscara precisamente mejorar la calidad de vida de los trabajadores, lo cierto es que tuvo más éxito la forma que el fondo, y la imagen bucólica de barrios con casitas rodeadas de jardines y espacios verdes volvió a convertirse en sinónimo de privilegio, alcanzando rara vez a las clases obreras a las que pretendía dignificar. A la promulgación de la Ley de Casas Baratas de 1911 siguieron diversas iniciativas por todo el país de barrios llamados “Ciudad Jardín” que buscaban reflejar estos ideales de higienismo y confort, pero el perfil de sus habitantes fue variado, y mientras algunos de estos proyectos sí albergaron a clases trabajadoras, la mayoría se destinaron a las clases altas, con recursos tan dispares como los resultados.

Sea como fuere, lo cierto es que las primeras viviendas de este tipo para las que se atribuye licencia en la ciudad llegaron de la mano del inglés Alejandro A. Doorly, quien encargó tres proyectos en Ciudad Jardín a Cirilo Moreno y Laureano Arroyo en 1888 y 1890 para viviendas destinadas, presumiblemente, a trabajadores británicos de la Grand Canary Coaling Co. A estos les siguieron el Palacete Rodríguez Quegles (1900-1901) y los proyectos de hotel de Mariano Belmás y Fernando Navarro, entendiéndose el hotel como vivienda fija³⁴. El concepto de vivienda rodeada de jardín fue adoptado y replicado posteriormente por la clientela y arquitectos locales, extendiéndose a zonas como Tafira y asociándose intrínsecamente en el imaginario colectivo a la dupla vivienda / recreo y, por ende, al turismo. Es por ello que el modelo de ciudad jardín que llega a Las Palmas de Gran

30 QUINTANA NAVARRO (1992), p. 442. La cita se refiere específicamente al *Informe del Vicecónsul Ferguson sobre el comercio en Gran Canaria durante 1895* y al *Informe sobre las condiciones económicas, sociales y laborales de las Islas Canarias* (1892).

31 HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (1995).

32 CASTRILLO ROMÓN (2001).

33 ARIAS GONZÁLEZ & DE LUIS MARTÍN (2006), p. 14.

34 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), pp. 207-209.

Canaria no se vincularía posiblemente tanto con el concepto con vocación social de Howard, sino más bien con un tipo de *garden suburb* o suburbanización enfocado a las clases pudientes³⁵. La burguesía local adopta el estilo de vida y la arquitectura ingleses, asociados al cosmopolitismo y la élite, desde alrededor de 1918. La prensa se hace eco de estas tipologías y barrios que permiten disfrutar un paisaje puro, saludable y bucólico³⁶, en oposición a la vida urbana tradicionalmente incómoda e insalubre, sin necesidad de trasladarse a segundas residencias a las afueras. Lo mejor del campo y lo mejor de la ciudad quedaban, así, al alcance de la mano.

Veinte años ya en el siglo XX, la ciudad seguía su avance. A pesar del tropiezo que supuso la Primera Guerra Mundial en la actividad portuaria, seguía creciendo la población, y seguían avanzando calles y manzanas. El plano de Fernando Navarro de 1915³⁷ muestra una amplia zona entre la prolongación del Barranquillo (hoy Avenida Juan XXIII) y el Castillo de Santa Catalina en la que, a excepción de una cuadrícula compacta llamada “Nueva Barriada” con algunas calles trazadas y a medio edificar, las edificaciones y vías se presentan dispersas, sin solución de continuidad. En la zona llamada “Vega de Santa Catalina” la Carretera al Puerto de La Luz corre paralela al mar y conecta el conjunto, a la vez que sirve de punto de referencia para algunas vías perpendiculares hasta donde el relieve permite, como los caminos privados de Blandy, el Colegio, Elder Dempster & Co. y Santa Catalina. Se distinguen otros de trazado más irregular rodeando extensas propiedades: destacan la Barriada de Hoteles de Elder Dempster & Co. Ltd., la Huerta del Señor Blandy, las Dependencias del Hotel Metropole, la Huerta de los Herederos de Wood y la de Don F. Bethencourt Montesdeoca. Los edificios destacados en el plano se corresponden con 63. Ermita de Santa Catalina; 64. Hotel “Id Id”; 65. Convento de monjas del Sagrado Corazón de Jesús y 69. Iglesia Protestante Inglesa, además de una circunferencia rotulada como “Juego de Pelota”. Cruzando la carretera se encontraban 66. Oficinas de Puertos Francos; 67. Hotel Metropole; 68. Oficinas de la Barriada de Carló y 70. Baños minerales de Santa Catalina. Resulta pues clara la conveniencia de esta zona, cercana a equipamientos clave, bien conectada con ambos núcleos de Vegueta y el Puerto, pero a la vez espaciosa, poco edificada y cercana al mar por la Playa de Santa Catalina. Tal era el aspecto de Ciudad Jardín hace poco más de un siglo.

El 2 de junio de 1922³⁸ se celebra una sesión en el Salón de Actos de las Casas Consistoriales, presidida por el alcalde José Mesa y López. Tras deliberar sobre diversos temas, el alcalde propone la contratación temporal de un arquitecto que “proyecte las reformas públicas indispensables en relación con las vías públicas y ornato de esta población”. Después de las oportunas “frases de elogio y aplauso al presidente por su iniciativa y sus propósitos” hay desacuerdo sobre la forma que debe adoptar esta contratación, si conviene que el arquitecto sea circunstancial o definitivo, y si habrá margen en los presupuestos, pero se vota a favor y se encarga al alcalde la búsqueda del candidato.

El día 23 del mismo mes³⁹ el alcalde informa del resultado de sus gestiones, y propone la designación para la compleja tarea de “D. Miguel Martín-Fernández de la Torre, recién premiado en la Exposición de Bellas Artes, que une a su talento su gran amor a Las Palmas”. La Junta acuerda incluir sus gastos en la partida presupuestaria “Obras de nueva construcción” y se fijan sus honorarios en 45.000 pesetas en tres plazos a pagar, respectivamente, el 1 de agosto, 1 de diciembre y a la entrega del trabajo “totalmente ultimado”.

El 12 de diciembre de 1922⁴⁰ el periódico “La Provincia” dedica en portada una reseña a una conferencia de Martín-Fernández en las Casas Consistoriales sobre el proyecto propuesto. El texto afea la escasa presencia de público (“no llegaban a tres docenas”) y el desinterés de la población por cuestiones que el diario considera de interés común. Tras despachar brevemente el contenido de la

35 SOBRAL GARCÍA (1995), pp. 66-69.

36 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), pp. 304-305.

37 NAVARRO (1915).

38 *Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria* (1922). Acta correspondiente al 22 de diciembre de 1922, tomo 5, p. 24 (105).

39 *Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria* (1922). Acta correspondiente al 23 de junio de 1922, tomo 5, p. 46 (116).

40 E.B.Y. (1922).

conferencia, “una descripción muy somera del plano en planta, en gran tamaño, que exhibió”, remite a los lectores a expresar su opinión sobre el mismo, reservándose la propia hasta la aprobación municipal. El 22 de diciembre de 1922⁴¹, entre otras cuestiones, un breve apunte con el título “Sección del Plano de Urbanización” da cuenta de la entrega, por parte del “arquitecto Sr. Martín-Fernández”, de un “plano general de urbanización de Las Palmas que comprende los barrios de Arenales, Sta. Catalina, Alcarabaneras, las Arenas y el Paseo de Chil”. Tras deliberar, se acuerda “Aprobar dicho plano parcial de urbanización en sus líneas generales”, “Recabar de sus propietarios la cesión gratuita de los terrenos necesarios para el ensanche y prolongación del Paseo de Chil”, “Entablar conversaciones con los Sres. Wood a objeto de adquirir una parte de la finca de su propiedad indispensable para el desarrollo y amplitud regular del futuro Parque Municipal de Sta Catalina” (hoy Doramas) y “Anunciar las reformas proyectadas para que se deduzcan las reclamaciones que se crean procedentes”, tras lo cual se cambia de tema y se pasa a la instancia para la publicación de una guía de la ciudad.

Y este es uno de los beneficios inapreciables de la urbanización desparramada que llamaremos en adelante rurizada, porque lleva a la urbe, sin disminuir los atractivos de la sociabilidad, la independencia y libertad en la vida doméstica junto con las demás ventajas higiénicas y morales de la vida rural⁴².

Cuando recibió el encargo de proyectar el plan urbano que habría de unir definitivamente los núcleos de Vegueta y La Isleta, Miguel Martín-Fernández de la Torre tenía 28 años. Hacía solo dos que se había recibido en la Escuela de Arquitectura de Madrid, ciudad donde también residía ocasionalmente su hermano mayor Néstor, artista polifacético (destacan, además de su obra plástica, sus diseños de escenografías para teatro) con quien colaboraría frecuentemente. Tras emplearse en el estudio de su antiguo profesor Secundino Zuazo, y participar en un concurso con Lacasa, Arnal y Mercadal para un monumento a Elcano en Getaria⁴³, se trasladó de vuelta a su ciudad natal para acometer el vasto proyecto. A su llegada, la tarea no sería fácil, ya que como temía se encontraría con poca documentación municipal de base. Pudo ampliarla gracias a los planos de compañías privadas inglesas, que disponían de información más detallada de las condiciones de la ciudad⁴⁴.

Mientras Martín-Fernández estudiaba, la arquitectura en Europa enfrentaba viejos debates y se abría a otros nuevos. El desarrollo industrial del siglo anterior había impactado profundamente en la sociedad occidental, y la arquitectura reflejaba estos cambios. Por un lado, el desarrollo de las ciudades, el éxodo rural y las condiciones a menudo miserables que enfrentaban las clases obreras pusieron sobre la mesa la necesidad de que el progreso garantizara también mejores condiciones de vida, y que los nuevos barrios y edificios se proyectaran considerando la salud de sus habitantes. En busca de estos objetivos de salubridad e higienismo, las ciudades jardín alcanzaron gran aceptación y popularidad en Europa, aunque el acceso al suelo y a construcciones de calidad, así como la disparidad de las normativas, eclipsaron en parte su difusión a costa de su transversalidad y accesibilidad. Había prendido, no obstante, la chispa de la dimensión social de la arquitectura y el urbanismo, y el debate sobre la forma de lograr espacios saludables y accesibles seguía adelante, aunque los conjuntos de vivienda asequibles, gracias a las posibilidades que ahora ofrecían las estructuras metálicas y el hormigón armado, comenzaron a optar por la construcción en altura. Por otro lado, el avance de la ciencia y la tecnología impactaron a su vez en el arte y la cultura. Nuevos lenguajes, nuevos materiales, nuevas herramientas y, sobre todo, nuevas metas, abrieron un abanico de posibilidades y movimientos, entre ellos el racionalismo, que de algún modo suponía una contraparte a las corrientes historicistas y eclécticas paralelamente desarrolladas hasta entonces, y que se vinculaban también de distinta manera con los debates políticos y sociales de su época.

41 *Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria* (1922). Acta correspondiente al 22 de diciembre de 1922, p. 215.

42 CERDÁ (1867), p. 118.

43 PÉREZ PARRILLA (1977), p. 57.

44 PÉREZ PARRILLA (1977), p. 57.

Martín-Fernández regresó a Las Palmas de Gran Canaria tras haber tomado contacto en Madrid con muchas de estas ideas, si bien en España la tendencia racionalista alcanzó a la arquitectura un poco más tarde, avanzada la década de 1920⁴⁵. Hasta entonces, en Las Palmas de Gran Canaria, la entrada de todas estas tendencias sucedía a distintos ritmos. Desde el cambio de siglo, el concepto de ciudad jardín no terminaba de generalizarse, más allá de casos aislados como la barriada Carló o las casas baratas de Curbelo Ayala⁴⁶. Las viviendas ajardinadas surgían de forma aislada, pero no se había introducido el concepto de grupo de viviendas diseñadas ad hoc para formar una ciudad jardín propiamente dicha. Existía la voluntad, no obstante, de fomentar la construcción de grupos de viviendas con jardines, por sus cualidades estéticas y ambientales para el espacio urbano: las Actas del Ayuntamiento⁴⁷ reflejan, por ejemplo, la decisión en 1922 de que en las viviendas que se levantasen en la Carretera al Puerto (León y Castillo) entre la Estación de Tranvías (aproximadamente en la actual Base Naval) y Paseo de Lugo “se proyecten jardines, terrazas y verjas” y que se retranqueen, además, 2 metros desde la acera para dar cabida a estos espacios verdes, pero el diseño quedaba en manos de cada uno, sin que predominara una idea proyectual de ciudad jardín más allá de los trazados de las calles y las normativas, cuya aplicación individual arrojaba resultados poco satisfactorios.

El plano de Martín-Fernández datado en 1923 nos ofrece una aproximación temprana a este proyecto. En él se observa una propuesta de trazado viario, con una trama que combina vías paralelas a León y Castillo, cruzadas por otras aproximadamente perpendiculares pero con ángulos más variables entre sí, la mayoría de nueva traza, y algunas reminiscentes del viario existente. Las actuales calles Beethoven y Rafael Ramírez, por ejemplo, están ya presentes en este plano, y parecen coincidir con el trazado de los caminos particulares del Colegio y Elder Dempster & Co. respectivamente. El “Barranquillo de las Alcarabaneras”, por su parte, parece vinculado con la actual calle Hermanos García de la Torre, aunque de forma menos precisa. Las edificaciones existentes sirven como referencia para situar las calles paralelas a la costa, algo que se ve claramente en la Barriada de Hoteles de Elder Dempster & Co., o se esquivan a la hora de situar nuevos ejes, como ocurre en torno a las Dependencias del Hotel Metropole. Como recogían las actas del Ayuntamiento, existía ya la intención de crear en aquella zona un parque en torno al Hotel Santa Catalina, donde entonces existía un campo de golf, y los trazados en torno a este y el vecino Convento del Sagrado Corazón (Colegio Salesiano) recogen algunos de los jardincillos existentes mientras definen otros nuevos.

Algunas de estas calles se combinan con otras nuevas para generar perspectivas intencionadas: por ejemplo las calles Francisco González Díaz, Beethoven y Alejandro Hidalgo, que las forman de a dos; Rafael Ramírez, Maestro Valle y Hermanos García de la Torre parecen incluir en esta fase una prolongación de la segunda que permitiría una visual del tridente desde León y Castillo, así como dos vías simétricas que pretendían continuar la curva de Emilio Ley hasta este punto singular y partir con ángulo simétrico en dirección hacia la zona de Mesa y López. En este punto, donde en 1915 se situaba un “Juego de Pelota”, unos trazos irregulares podrían sugerir un espacio libre ajardinado, como si indicaran pequeños árboles o fuentes simétricos en torno a un tridente casi berniniano. Sin duda, de haberse realizado, habría sido un espacio de carácter muy escenográfico, marcado por la atención a las perspectivas y la percepción del espacio por parte del usuario, que se convierte en espectador. Otros puntos más modestos en escala, pero no por ello menos cuidados, en los que la trama se ensancha y permite cierta perspectiva del entorno, se encuentran en el cruce entre las calles Francisco González Díaz, Ángel Guimerá y Espronceda, así como en el de Pío XII, Gabriel Miró y Rafael Ramírez, este a medio esbozar, pero ya intuido. La rotonda con la fuente entre Emilio Ley, Pío XII y Alejandro Hidalgo ya aparece en su ubicación actual.

En general, destaca la voluntad de adaptarse en lo posible a las preexistencias y el terreno, a la vez que se sitúan calles, plazoletas y perspectivas escogidas con voluntad escenográfica: no se trata sólo de ubicar una serie de calles en el plano, o de comunicar puntos entre sí, sino de hacerlo teniendo en cuenta las vistas y percepción del espacio que se generará por parte del espectador, por lo que arquitectura y urbanismo deben ir de la mano, para lo que Martín-Fernández emplea recursos como

⁴⁵ STRIGALEV (1995).

⁴⁶ ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), p. 114.

⁴⁷ *Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria* (1922). Acta correspondiente al 21 de abril de 1922, tomo 4, p. 8 (74).

chaflanes, cambios de dirección y escala que eviten la monotonía y uso deliberado de ensanches en el viario y espacios más amplios y diáfanos en determinados puntos. Los edificios deberán proyectarse teniendo en cuenta el espacio urbano, y viceversa⁴⁸. Esta concepción coordinada del espacio urbano a distintas escalas, considerando el edificio y el conjunto a la vez, había tenido especial presencia en Las Palmas de Gran Canaria con el neoclásico y el academicismo romántico del siglo anterior⁴⁹ con referentes como Manuel Ponce de León: sus intervenciones urbanas de trazado o embellecimiento, como la Plaza del Espíritu Santo, coordinan la arquitectura de los edificios y el espacio público para dotar a ambos de una cualidad escenográfica en la que espacios libres y ajardinados y elementos construidos, tanto públicos como privados, forman parte de un único proyecto que se refleja en cada pieza particular⁵⁰. La idea de ciudad jardín, posiblemente, enraizó en la ciudad asociada más a esta tradición arquitectónica por parte de la burguesía que a su vínculo original con las clases trabajadoras.

Tras entregarlo en 1922, el plano se considera generalmente aceptado para 1924⁵¹, y aunque se siguen ajustando diversas cuestiones del mismo, desde 1923 llegan numerosas licencias para edificar en Ciudad Jardín⁵². En 1924 concretamente se acepta la zona del ensanche (entre Vegueta y el Puerto) mientras que en 1926 se incorpora la zona de las dunas de Santa Catalina⁵³. El propio Martín-Fernández ubica proyectos en Ciudad Jardín desde 1925⁵⁴, lo que muestra el grado de avance del plan.

El 15 de octubre de 1930⁵⁵ la sesión celebrada en las Casas Consistoriales trata una moción del alcalde José Mesa y López quien, tras dejar el cargo en 1923 como consecuencia del golpe de estado de Primo de Rivera, lo asumió nuevamente en octubre de 1929⁵⁶, para abandonarlo en abril de 1931 con la llegada de la II República. En ella, el alcalde solicita retomar el proyecto que en 1922 encargó Martín-Fernández y cuyo plano, desde entonces, había sido “frecuentemente alterado por los sucesivos Ayuntamientos, originando una verdadera confusión en las construcciones y alineaciones”. Como solución, propone “que, así como recientemente se acordó, poner en vigor el referido plano del señor Martín-Fernández de la Torre, en toda la integridad, tal y como fue trazado por dicho Arquitecto en el ensanche de las Arenas, alcantarillas y Santa Catalina del Puerto de La Luz. Así se acuerda unásimamente”. Otro punto del día hace hincapié en la vigencia del citado proyecto, y recuerda la obligación de que las viviendas del entorno de Ciudad Jardín estuvieran rodeadas de espacios ajardinados.

El plano de Martín-Fernández de 1930 refleja la distribución aceptada finalmente, con algunos cambios respecto al de 1923, pero fiel en su esencia. La retícula de este plano resulta en comparación algo más compleja, con calles que en vez de recorrer la trama de un extremo a otro se interrumpen, generando visuales escogidas en puntos singulares. La calle Núñez de Arce, que sí figura en su ubicación actual, tiene su simétrica ahora en Lope de Vega. Ambas parten del Hotel Metropole, desde donde se disfruta la panorámica sobre las dos vías y el campo de tenis al otro lado de León y Castillo, que se dilata en este punto. Los ensanches en las intersecciones se establecen en este plano como pequeñas plazoletas, empleando chaflanes cóncavos en las esquinas que Martín-Fernández estrena en la trama de la ciudad⁵⁷.

Otro cambio sustancial es la desaparición de las vías diagonales que acababan en el cruce entre Rafael Ramírez, Maestro Valle y Hermanos García de la Torre, ya totalmente parcelado y listo para edificar. En ausencia de dichas vías, las manzanas entre las calles Brasil, Pío XII y Dr. García Castillo son atravesadas por varias calles perpendiculares que acortan su longitud. El trío de calles en tridente, además, ya no es atravesado por la calle Brasil, que tal vez fuera en origen el límite de ese

48 GONZÁLEZ GARCÍA (1987), p. 110.

49 LÓPEZ GARCÍA (2004), p. 19.

50 HERNÁNDEZ SOCORRO (2004).

51 RAMÍREZ GUEDES (1987), p. 95.

52 ALEMÁN HERNÁNDEZ (2008), p. 116.

53 MARTÍN GALÁN (2001), p. 433.

54 GAGO VAQUERO (1987a), p. 11.

55 *Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria* (1929). Acta correspondiente al 15 de octubre de 1930, tomo 6, p. 6 (114).

56 MONTEIRO QUINTANA (1998).

57 HERRERA PIQUÉ (1978), p. 271.

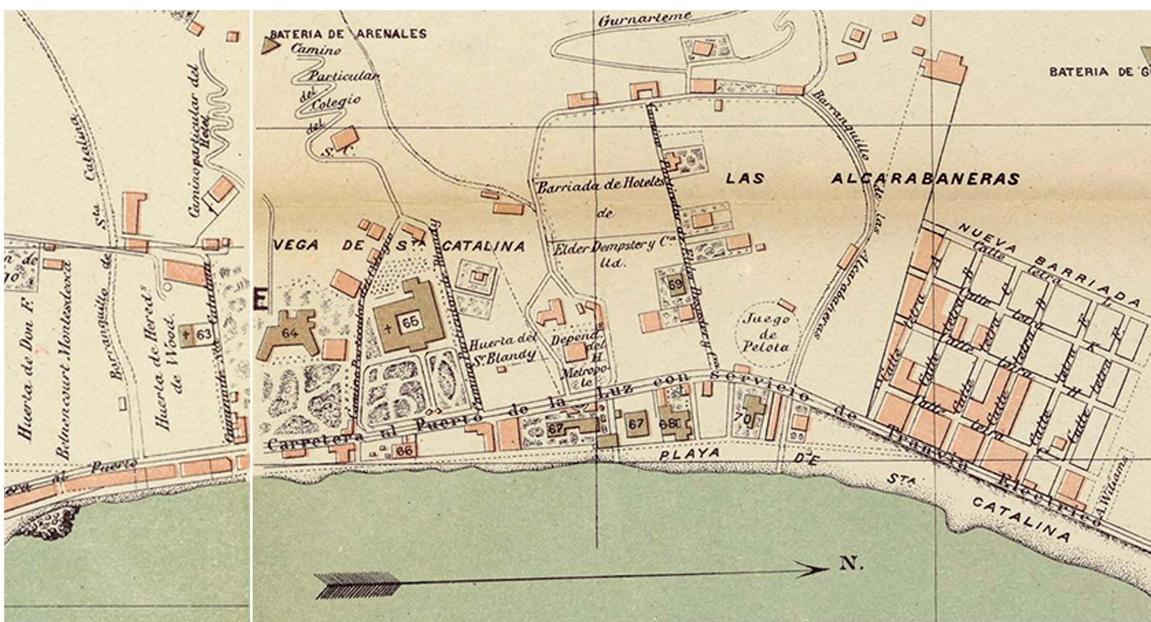


Imagen 1: NAVARRO, F. (1915) (detalle) / Imagen 2: MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE (1923) (detalle) /
Imagen 3: MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE (1930) (detalle)

espacio singular, y lo hace en su lugar, más abajo, la calle Camilo Saint Saëns. La calle Brasil junto con su simétrica Puccini quedan como accesos interiores a la manzana, sin continuación.

Desaparecen los arcos de circunferencia paralelos que vinculaban las calles Emilio Ley, Pío XII y García Castrillo / Quintana; surgen a su vez tramos diagonales, generando las calles Wagner y Albéniz. La calle Alejandro Hidalgo parece interrumpirse a la altura de Leopardi, aunque en la actualidad continúa hasta Pío XII. La calle Francisco González Díaz ya no continúa en forma de arco por Pérez del Toro, sino que forma ángulo con esta.

A simple vista, la diferencia principal entre ambos planos es el cambio de escala. Mientras que en el primero las calles son más largas y de dimensiones monumentales, en el segundo sus longitudes se reducen, los trazos son quebrados y la escala por ende más humana. Asimismo, el juego geométrico del primero y el uso de formas puras como los arcos de circunferencia o grandes rombos y triángulos delimitados por estas largas vías, propios de planes urbanísticos a gran escala, se sustituye por líneas quebradas que forman ángulos entre sí o siguen la forma del terreno y dificultan la identificación de formas geométricas básicas. Se da mayor énfasis no obstante a los puntos de cruce, donde las esquinas retroceden en distintas formas ovaladas o cuadrangulares, cambiando la dimensión y la perspectiva, lo que habla de un plano trazado más desde el suelo que desde el aire y de un barrio para ser paseado y no sobrevolado, donde el proyecto no se percibe de un golpe de vista, sino esquina por esquina y rincón por rincón.

Este cambio de escala obedece también a motivos prácticos puesto que, desde el plano de 1922, se eliminan los elementos considerados “superfluos” y se simplifican trazados con el fin de maximizar el aprovechamiento y rentabilidad de las parcelas, minimizando las intervenciones para su urbanización, lo que limita también la libertad proyectual del arquitecto, siendo un plan con vocación de ordenar las actuaciones privadas más que de alcanzar objetivos propios⁵⁸. El plan no entra tampoco en cuestiones de ordenación o volumetría, y mantiene las normativas municipales vigentes de Ornato y Salubridad de 1924, centrándose más en la distribución de la trama urbana de forma exclusivamente “bidimensional”⁵⁹. Para cuando Martín-Fernández consigna el plano definitivo, ya tiene 36 años.

Mientras el barrio se va poblando poco a poco de viviendas, el proceso de urbanización no se detiene, incorporando rápidamente Ciudad Jardín con todas sus infraestructuras para animar la construcción entre 1927 y 1932⁶⁰. Ya instalado en la ciudad y ejerciendo desde su llegada como arquitecto a título privado, Martín-Fernández proyecta obras particulares en el barrio que dan cuenta de su propia evolución como profesional, así como la de la arquitectura local. Es uno de los precursores del Movimiento Moderno en Las Palmas de Gran Canaria, que presenta un racionalismo periférico híbrido entre la construcción tradicional de los maestros de obras y las ideas que buscaban importar los pocos arquitectos titulados que por entonces ejercían en la ciudad⁶¹. La Casa Mulet (1927) supone el primer caso en Ciudad Jardín con una estética racionalista simplificada, que se verá más tarde en otros proyectos⁶². Además de viviendas aisladas, Martín-Fernández proyecta también pequeños grupos de viviendas, como ciudades jardín dentro de Ciudad Jardín, con edificios aislados compactos (a veces unifamiliares, otras de más de una vivienda adosadas) rodeados de espacios verdes. Son ejemplos la Colonia Alvarado (9 unidades, 1930), los 18 chalets encargados por Emilio Suárez Fiol destinados a propietarios de clase media (1924)⁶³, la Casa Fuentes (6 unidades, 1935), o la Colonia ICOT (35 unidades, 1935)⁶⁴. La Colonia ICOT es una iniciativa de la que el propio Martín-Fernández es promotor y constructor, destinada a alquilar viviendas de calidad a las clases humildes, en un ambiente de calidad estética, ambiental y constructiva: precisamente lo que el concepto de ciudad jardín pretendía lograr en inicio.

58 JIMÉNEZ SAAVEDRA (1979), p. 10.

59 MIRALLAVE IZQUIERDO (1989), p. 56.

60 CASARIEGO RAMÍREZ (1987), pp. 84-87.

61 GAGO VAQUERO (2002), p. 24.

62 GONZÁLEZ GARCÍA (1987), p. 110.

63 GAGO VAQUERO (1987b).

64 CORTÉS (1995).

Sin embargo, esta obra marcaría el fin del estilo moderno para Martín-Fernández⁶⁵. Los regímenes totalitarios que avanzan por Europa prefieren estilos tradicionales y regionalistas que refuercen una visión gloriosa y jerárquica de la nación. En lo sucesivo incorpora el lenguaje historicista, aunque combinado con nuevos materiales y elementos que convierten al neocanario en el lenguaje representativo que el oficialismo fomenta, y que cimenta la imagen de destino turístico pintoresquista hasta aproximadamente la década de 1950⁶⁶.

No había de tolerar la especulación ese lujo superfluo de luces, vistas y ventilación que importaba la pérdida de algunos palmos de terreno. Entonces el solar ya no sufrió más merma que la precisa e imprescindible para los patios y patinejos interiores, que no por eso se hicieron de mayores dimensiones⁶⁷.

Uno de los aspectos más interesantes que ofrece el plano de Martín-Fernández de 1930 y supone una novedad con respecto al de 1923 es el parcelario, propuesto sólo para la zona de Ciudad Jardín⁶⁸. El de Fernando Navarro no incluía tampoco un parcelario como tal, pero indicaba la propiedad de algunas tierras, lo que influyó en la urbanización de la zona, al avanzarse en esta mientras aún se modificaban los planos de conjunto. El de 1930 ofrece un parcelario más preciso en algunas zonas, especialmente desde la calle Núñez de Arce hacia el norte, reflejando construcciones preexistentes en su interior. Estas divisiones son principalmente ortogonales, o se guían puntualmente por los ángulos del viario. No obstante, sus dimensiones y proporciones cambiantes y, a veces, inconexas con la geometría de la manzana muestran que el plano de Martín-Fernández plasmaba divisiones ya existentes que no siempre manaban de las intenciones del arquitecto.

El plano manifiesta también, pese a su oficialidad, con el título y datos cuidadosamente rotulados y el escudo del Ayuntamiento arriba a la izquierda (la representación de los niños sosteniendo hojas de palma recuerda en su estilo a la obra de Néstor), seguir siendo objeto de alteraciones: se aprecian anotaciones a lápiz, soluciones superpuestas, parcelas y edificios tachados o modificados a mano alzada... y una curiosidad no menor: entre los datos del plano, la etiqueta que reza “El Arquitecto”, con espacio debajo para albergar el nombre de su autor, permanece en blanco. También la cinta bajo el escudo municipal donde debería ir el lema de la ciudad. La calle Azores, simétrica hoy a la calle Funchal, aparece en naranja y atravesando parcelas como si su ubicación no fuera definitiva. Del mismo modo, el encuentro entre Emilio Ley y Pío XII donde está hoy la rotonda de la fuente, pre-

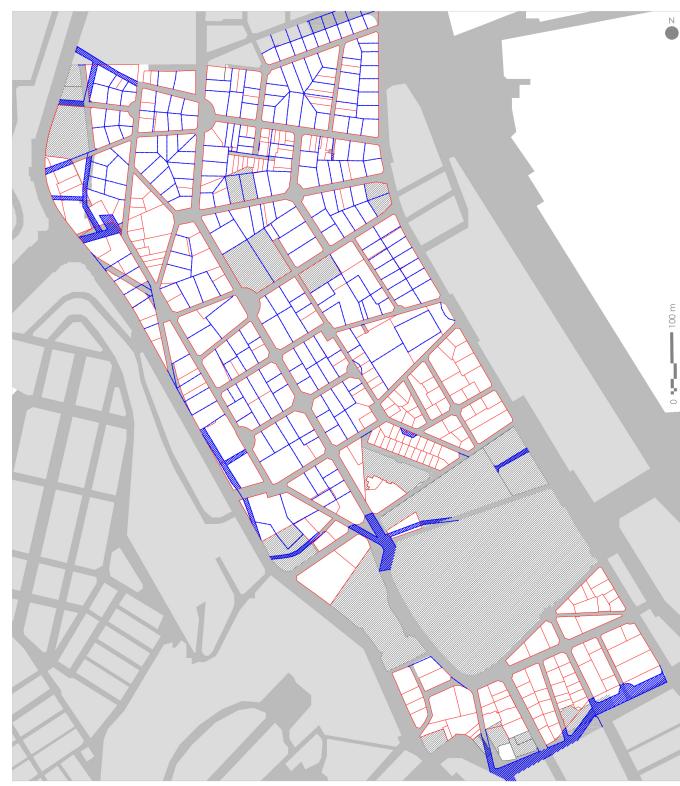


Imagen 4: Parcelarios 1930 y 1951-1957 (Elaboración propia).

⁶⁵ GONZÁLEZ GARCÍA (1987).

⁶⁶ GAGO VAQUERO (2002), p. 24.

⁶⁷ CERDÁ (1867), p. 399.

⁶⁸ MIRALLAVE IZQUIERDO (1989), p. 57.

sente en 1923, aparece incompleto, como si se hubiera replanteado la solución anterior, posiblemente vinculado a la terminación de la parcela triangular

Así y todo, y pese a que seguían quedando algunas cuestiones por perfilar, este plano da una idea del tipo de solares que se asociaba al proyecto de Ciudad Jardín. En total se han contabilizado aproximadamente 267 parcelas con límites reconocibles. La dimensión más frecuente hoy se nos antoja enorme para un solar urbano: un 35% de estas parcelas media entre 600 y 800 m² de superficie, mientras que un 18% tenía entre 400 y 600 m² y un 17%, entre 800 y 1000. En otras palabras: si sumamos estos tres grupos, el resultado es que un 70% de las parcelas delimitadas en este plano tenían 400 m² o más. Independientemente de si el parcelario fue obra de Martín-Fernández, de los propietarios de las respectivas zonas o ambas cosas, se verifica una determinación de que las parcelas en esta zona de la ciudad tuvieran unas superficies amplias, parte de las cuales se destinaría a espacios ajardinados o simplemente diáfanos propios de una ciudad jardín con calidades estéticas y ambientales. La superposición de esta parcelación con la de 1951-1957 ha permitido distinguir mejor algunas líneas que en la primera no estaban tan claras, así como observar los primeros cambios que acusarían tanto las parcelas como algunos puntos del viario, cuya propuesta original se ve en azul. Cabe destacar la versión inicial de las manzanas de la actual calle Juan XXIII, cuyo trazado se abría para albergar el rotulado “Campo de Deportes” (el campo de fútbol que daría nombre al Edificio Campo España) al que desembocaba por el oeste una vía ancha cuya perspectiva se ampliaba en este punto.

Esta voluntad queda plasmada en otro documento: en 1944 se aprueba el plan⁶⁹ del antiguo profesor y empleador de Martín-Fernández, Secundino Zuazo, que da idea de las realidades que enfrentaba la ciudad por entonces, y que sufriría modificaciones hasta 1951. Por entonces la ciudad tenía 130.000 habitantes, según el texto, que hacía previsiones para albergar hasta 230.000, algo que se cumpliría a principios de los años sesenta. El Capítulo IX prevé para Ciudad Jardín una población de unas 12.000 personas a lo largo de 40 hectáreas. La memoria destaca algunos planes anteriores, entre ellos “la próspera Ciudad Jardín” (p. 15) pero observa también la falta de planeamiento de conjunto en la ciudad, además de la falta de control de las parcelaciones que, afines a intereses particulares, iban en detrimento de los generales. Asimismo, se hace notar el riesgo de una desproporción excesiva entre espacios libres y edificables:

La libertad, la rutina y una mal entendida economía en la proporcionalidad de superficies edificables y libres han dado origen a la creación de casas urbanísticamente desordenadas. Se vienen adoptando para la construcción unos patrones de casas, unifamiliares y de vecindad que, si aceptados por el público, pero sin ajustarse a una previa parcelación de manzanas, se levantaron muchas veces en perjuicio de la comunidad y hasta de la inversión realizada⁷⁰.

El trazado de vías en el plan de Zuazo obedece más a la unión de puntos para el movimiento vehicular que al diseño espacial de las calles, e implica la conversión de Paseo de Chil, hasta entonces una vía de uso prácticamente local, en parte de una de las dos arterias principales (la “Arteria Alta”) que debían descongestionar el tráfico en León y Castillo y la Avenida Marítima, suponiendo por contra su intensificación en una zona hasta entonces más tranquila⁷¹. Además el plan de Zuazo, a diferencia del de Martín-Fernández, no se limita a la urbanización sino también a la ordenación de las edificaciones: se prevén ordenanzas para los sectores dispuestos, en este caso, en forma de “parque urbanizado”, lo que asocia la imagen de parque al paisaje de Ciudad Jardín entre Paseo de Lugo, Paseo de Chil y las calles Leopoldo Matos y León y Castillo. Se establece la proporción mínima de espacios verdes en parcela, y una distancia mínima a linderos; la altura máxima de las construcciones sobre rasante será de planta baja y dos niveles, y el límite de estas con la calle y laterales se realizará con antepechos bajos. Se prohíbe la construcción de pabellones anexos a las viviendas, a excepción de un aparcamiento en el frente, con el fin de garantizar el mantenimiento de espacios ajardinados.

69 *Plan General de Urbanización de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria* (1944).

70 “Capítulo VIII: La vivienda” en *Plan General de Urbanización de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria* (1944), p. 34.

71 MIRALLAVE IZQUIERDO (1989), pp. 76-78.

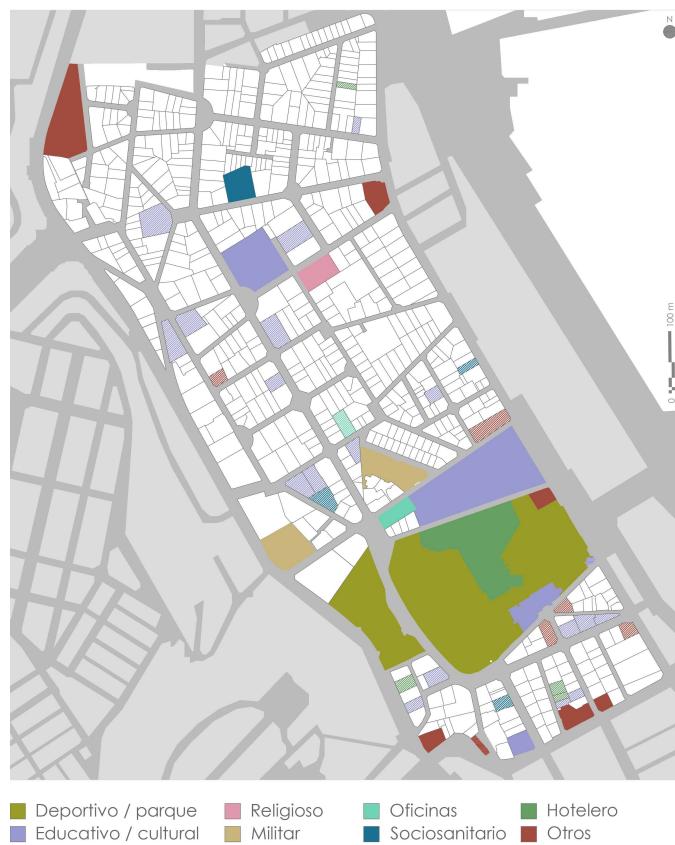
Desde mediados del siglo XX, los vuelos fotogramétricos⁷² han ofrecido una nueva herramienta para el estudio del desarrollo urbanístico, obteniéndose de las fotos aéreas una idea de las construcciones existentes a lo largo del tiempo. Comparando esta información, por ejemplo, con la del visor geográfico del Geoportal de Las Palmas de Gran Canaria⁷³, que recoge de forma actualizada el parcelario y construcciones que constan a efectos de la gestión urbanística municipal, es posible medir superficies y volcarlas en una base de datos para seguir el proceso urbanizador de Ciudad Jardín hasta nuestros días.

A efectos del presente estudio, para tratar de conocer mejor los cambios a lo largo del tiempo que ha sufrido el concepto de la ciudad jardín en el barrio capitalino del mismo nombre, se ha delimitado una zona de estudio comprendida entre las actuales calles Paseo de Chil, León y Castillo, Juan XXIII y el trazado subterráneo de la GC-2, coincidente con el Túnel Ingeniero Julio Luengo. Asimismo, se ha elegido excluir las parcelas ocupadas por equipamientos de grandes dimensiones o no vinculados con la tipología constructiva de vivienda / hotel

familiar que se consideraba representativa de esta zona de estudio. Tomando como guía, aunque no exclusivamente, el criterio de otros estudios sobre esta misma zona⁷⁴, no se han tenido en cuenta por ejemplo parques o espacios públicos, edificios como hoteles, colegios u hospitales de gran escala construidos de entrada para tal fin, o instalaciones militares, por mencionar algunos. Muchos edificios han cambiado de uso, y lo que en su momento fueron viviendas u hoteles familiares hoy albergan jardines de infancia, viviendas vacacionales, oficinas y otras actividades distintas de la residencial, así como nuevos usos propios de nuestro tiempo que resulta difícil clasificar (se han contabilizado cinco co-living en la zona de estudio), y a veces el propio uso de vivienda convive con negocios particulares en el domicilio. Por ello, el criterio utilizado ha sido de carácter más tipológico que de uso.

Del mismo modo, la distinción entre espacios construidos y libres, tema que por sí solo ocupa extensa bibliografía, se estableció según la estabilidad de los volúmenes, esto es, si se trataba de cerramientos con vocación fija, y no objetos móviles, como una sombrilla. No se han contabilizado los porches únicamente techados, ya que el área que cubren es susceptible de usarse como espacio libre; sí los que incluyen cerramientos laterales, ya que se entiende que persiguen unas condiciones de confort y estabilidad propias de una estancia cerrada. Dada no obstante la dificultad de distinguir con nitidez o discriminar toda la variedad de estructuras y soluciones a partir de las imágenes, estos criterios se han aplicado caso por caso. Es por ello que la contabilización o no de determinadas construcciones puede ser debatible, si bien se considera que el conjunto resultante refleja una tendencia y unas conclusiones claras más allá de lo concreto.

El primer plano nos muestra las fases de parcelación y construcción de Ciudad Jardín tomando como guía las imágenes aéreas de 1951-1957 y distinguiendo las construcciones hoy registradas de



72 Serie Mapas históricos / Ortofotos 1951-1957, 1966, 1977 y 2006 (s. f.).

73 Visor Geoportal de Las Palmas de Gran Canaria (PGO 2012) (s. f.).

74 MORALES MATOS y otros (2021).



otras desaparecidas o no contabilizadas. Como se puede observar, las parcelas alcanzan ya la mayor parte de la zona de estudio; no todas están construidas, aunque la foto aérea permite distinguir algunos cercados que dan cuenta de sus límites. En esta fase se contabilizan 299 parcelas, de las cuales alrededor del 26% tienen entre 400 y 600 m² de superficie; el 24% entre 200 y 400, y el 18% entre 600 y 800. Estos tres grupos forman ahora la mayoría (entre los tres totalizan un 68% del total), sobre todo al reducirse las de 400-600 m²; las de más de 800 m², que en el plano anterior comprendían el 42%, se reducen ahora un 26%, al ir dividiéndose en otras menores que faciliten su entrada al mercado, animado por el aumento poblacional y el interés creciente del público local por esta recoleta zona. Por primera vez, se contabilizan parcelas de menos de 200 m², un total de 17.

La densidad edificatoria como relación entre la superficie total de la parcela y su espacio construido en planta se observa en el siguiente plano. El grupo más numeroso lo forman un 33% de parcelas cuya edificación ocupa entre un 30 y un 40% de la superficie total. El 21% de las parcelas tienen construido entre un 20 y un 30% de la superficie y el 23% entre el 40 y el 50%. El 88% de las parcelas totales no supera el 50% de superficie edificada. Las parcelas aún son bastante amplias, y las casas dejan espacio libre para jardines, ventilación o espaciamiento.

En 1962 es aprobado un nuevo plan de ordenación⁷⁵, cuyas *Normas de Ordenanzas* sitúan a Ciudad Jardín en la *Ordenanza 6: Ciudad jardín con 1/3 verde*. Se mantiene una altura máxima de 2-3 plantas sobre rasante y la obligación de dejar linderos en la parcela, pero el porcentaje edificable de la misma es el 66%, si bien se demanda atención a la jardinería. La edificabilidad se fija en 1m²/m².

El siguiente plano de edificación y parcelación corresponde a 1966. Las parcelas en blanco siguen desapareciendo, sobre todo en torno al Parque Doramas y el Hotel Santa Catalina. En este momento se identifican 429 parcelas, y el 36% de ellas tendrían entre 200 y 400 m² (la década anterior era un 24%). Apenas 24 parcelas tienen menos de 200 m². Los grupos más numerosos del total siguen estando entre 200 y 800 m², y juntos engloban el 76% del total de las parcelas. A pesar de la obligación de mantener retranqueos y no construir pabellones ni anexos, se observa que esto no siempre se

75 Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria (1962).

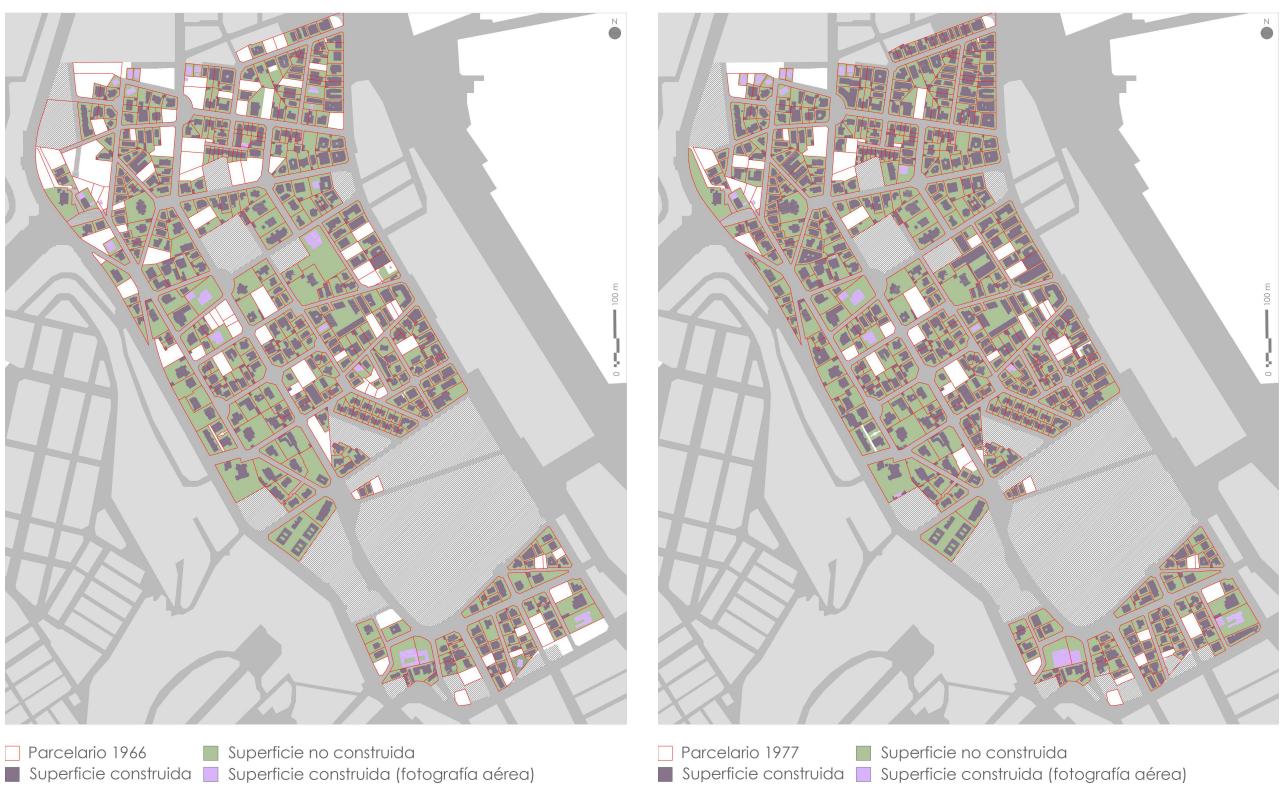


Imagen 6: Parcelario y construcciones 1951-1957. / Imagen 7: Densidad edificatoria por parcelas (Elaboración propia).

cumple, sobre todo en las construcciones más nuevas. Los edificios alcanzan los límites de su parcela y se construyen cuerpos extra, en especial en las zonas traseras, no visibles desde la calle.

Una década más tarde, en 1977, la tendencia se mantiene. Ya hay 517 parcelas, de las cuales un 41% tiene entre 200 y 400 m². El 76% sigue estando entre 200 y 800 m², pero el desequilibrio hacia las de 200-400 se vuelve cada vez más acusado. 35 parcelas ocupan menos de 200 m². La parcela promedio, en estos momentos, tiene unos 561 m².

En cuanto a la ocupación, el porcentaje edificado sigue aumentando. Para 1977, el 27% de las parcelas han edificado más del 60% de su superficie. Esto pudo motivarlo un descontrol en la construcción, pero también en la parcelación: cuando una propiedad va troceando zonas libres de su jardín para lotearlo y venderlo, lógicamente la proporción del edificio principal en la parcela remanente aumenta, una tendencia observable en toda el área de estudio.

Paralelamente, tenía lugar un debate que afectaba a Ciudad Jardín y tardaría años en zanjarse. La voluntad de conectar la Avenida Marítima con la Carretera del Norte debía ejecutarse a costa de la trama urbana ya establecida, y a finales de la década de 1970 se habían reducido las opciones a dos: hacerlo a través de la Avenida José Mesa y López, o a través de la calle Leopoldo Matos, en el extremo norte de Ciudad Jardín, donde el plan de Martín-Fernández enlazaba con la trama de Alcaravaneras ya presente en el plano de Fernando Navarro. Pese al encendido debate sobre el costo urbano y social de ambas alternativas⁷⁶, la elegida fue la segunda, lo que no sólo supuso la expropiación y derribo de numerosas viviendas, sino también la separación definitiva entre lo que hoy se denomina Alcaravaneras, al norte del actual Túnel Julio Luengo, y Ciudad Jardín al sur, a través de una cicatriz de plaza dura en pleno tejido de casas bajas ajardinadas.

76 “El Colegio de Arquitectos se pronuncia sobre... Conexión del Acceso Norte de la ciudad con la Autovía Marítima” (1978, 17 de agosto). *El Eco de Canarias*, p. 11.



Imagen 10: Parcelario y construcciones 2006
(Elaboración propia).

sencillamente “en caso de actuación conjunta en dos parcelas colindantes, bien sean soluciones de proyecto o exista acuerdo entre los propietarios” (art. 332). Todo esto parece entrar en conflicto con la declaración de intenciones del plan, ya que en la práctica aumenta la edificabilidad y contradice la tipología de viviendas aisladas, que dejan de estarlo.

El proceso urbanizador prosigue en el plano de 2006. Para entonces se cuentan 586 parcelas en la zona, y el porcentaje de las mismas de entre 200 y 400 m² permanece estable en un 42%. Un 80% del total de las parcelas se encuentra ya en el grupo entre 200 y 800 m², y 38 parcelas se encuentran por debajo. Un 30% de las parcelas superan el porcentaje de superficie edificada del 60%

Poco antes, en el año 2000, ha entrado en vigor un nuevo plan general⁷⁸ que coloca a Ciudad Jardín en la Norma D500, cuyo objetivo nuevamente era evitar que se disparara la edificabilidad y la “recuperación del ambiente urbano”. Esta norma se mantuvo apenas sin cambios en el plan de 2012⁷⁹, donde se recoge para la *Norma Zonal D: Norma de Baja Densidad / D500* una superficie mínima para las parcelas de 500 m², si bien el 60% de las parcelas contabilizadas en 2006 ya tenían una superficie menor, y el nuevo lindero frontal mínimo se establece en 15 m, que asciende a 25 para parcelas que alberguen más de una vivienda (no aplicables estas ordenanzas a parcelaciones anteriores al año 2000). Se restablece la prohibición de adosar la edificación a los linderos de la parcela, excepto en el caso de viviendas pareadas. Con estas nuevas proporciones, además, se establece una ocupación máxima del 30% y una edificabilidad de 0.40 m²/m². El artículo 5.4.12 regula además los espacios libres de parcela, prohibiendo entre otras cosas volar elementos sobre los mismos o colocar edificación bajo rasante, y exigiendo que el 60% de su superficie se dedique a la plantación de especies vegetales, entre las cuales deberá haber al menos dos árboles de porte.

El plan de ordenación de 1987⁷⁷ dedica en su capítulo III la *Zona de Ordenanza 3: Edificación en baja densidad – Ciudad Jardín* a esta área. En su artículo 330, observa el aumento de densidad edificatoria y poblacional de Ciudad Jardín, y advierte de la pérdida de la “imagen peculiar de la zona” debida a la introducción de usos distintos al residencial, que se propone remediar.

Las medidas para ello, sin embargo, resultan llamativas. En lo referente a las parcelaciones, por ejemplo, el artículo 331 establece un frente mínimo de 12 m, y “su forma será tal que permita inscribir en la misma un círculo de diámetro igual o superior a la dimensión mínima establecida para el lindero frontal”. Es decir, si la parcela fuera cuadrangular, su superficie mínima sería de 12 x 12 = 144 m².

El coeficiente de ocupación máximo se fija en 60% (art. 334) y la edificabilidad aumenta hasta 1.2 m²/m² (art. 335). Se reduce la altura máxima sobre rasante a 2 plantas y 5.5 m (art. 336), pero por contra, aunque se reitera la obligación de mantener linderos laterales de 3 m y frontales de 4 m, se permite el adosamiento lateral en caso de paredes medianeras (para adosados) o

77 Plan de Ordenación Territorial de Las Palmas de Gran Canaria (1987).

78 Plan General Municipal de Ordenación (2000)

79 Plan General de Ordenación (2012).

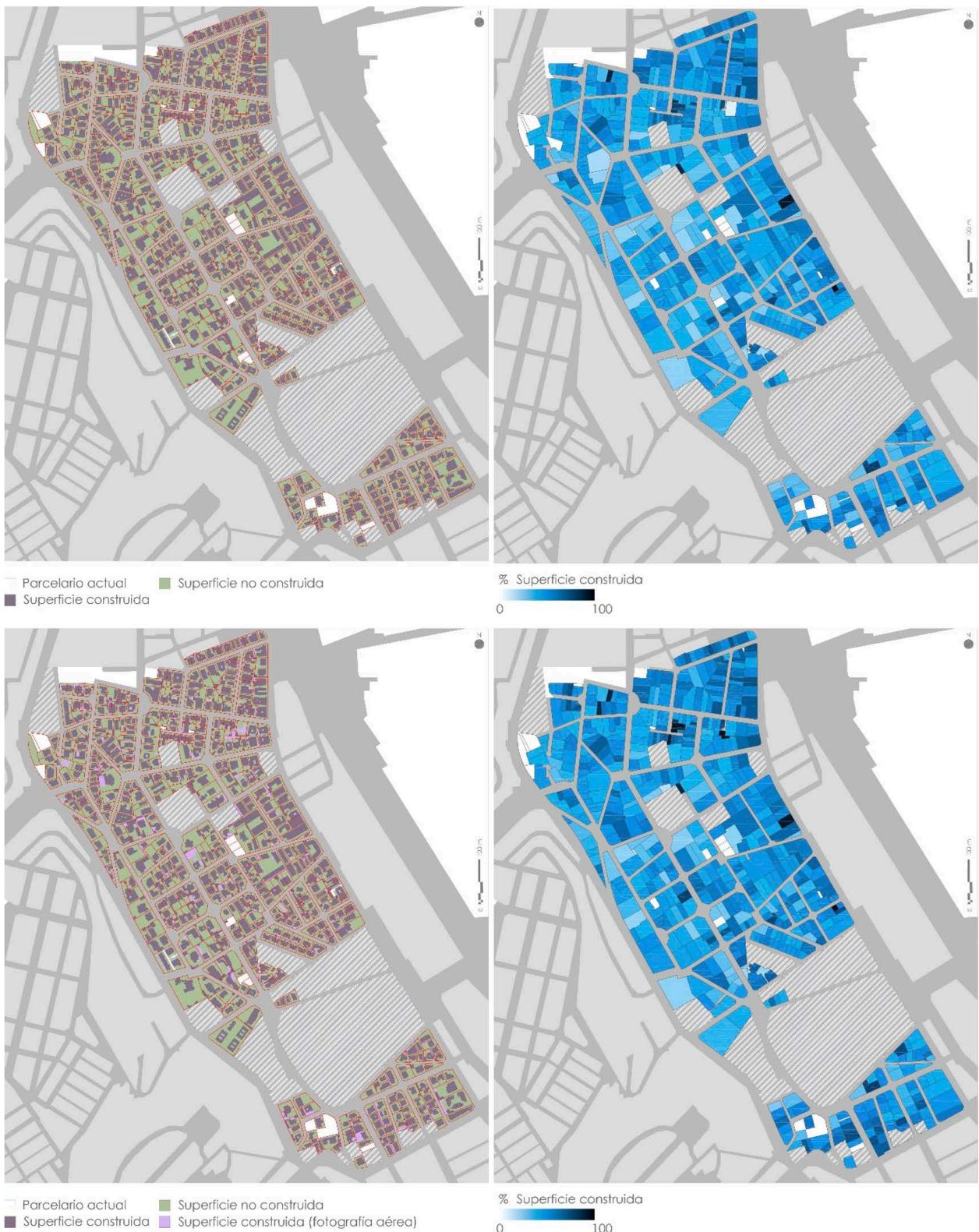


Imagen 11: Parcelario y construcciones en la actualidad según planimetría municipal. / Imagen 12: Densidad edificatoria resultante. / Imagen 13: Parcelario y construcciones en la actualidad según visores cartográficos. / Imagen 14: Densidad edificatoria resultante (Elaboración propia).

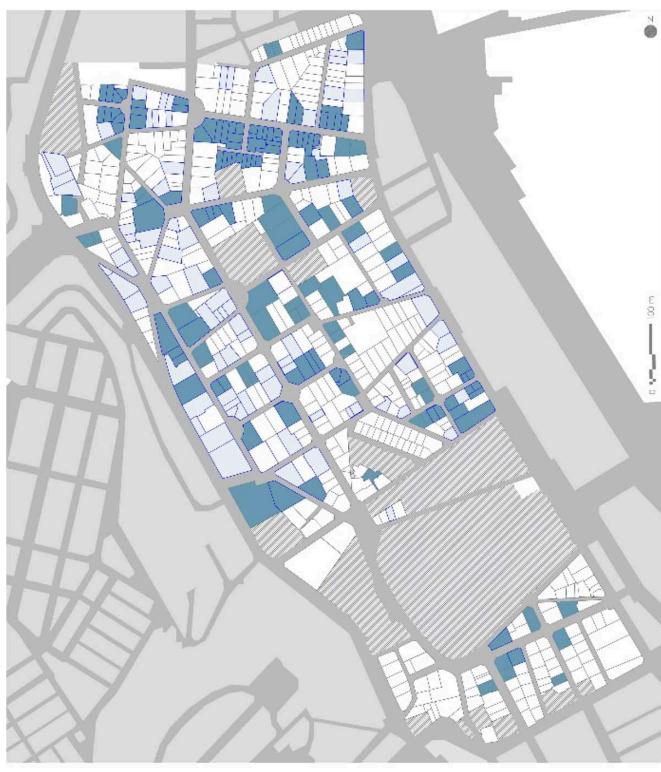


Imagen 15: Plano de parcelas protegidas y en la que se sitúan proyectos de MMFDLT (Elaboración propia).

Imagen 15: Plano de parcelas protegidas y en la que se sitúan proyectos de MMFDLT (Elaboración propia).

penosa, difícil y desagradable tarea de meter en él, como quiera que sea, una casa que ha de tener precisamente tales o cuales condiciones de habitabilidad, que la especulación ha ideado de antemano, a fin de que los rendimientos sean más suculentos. (...) ¿Qué tiene, pues, de extraño, que a pesar de los conocimientos innegables de nuestros arquitectos, y a pesar de sus buenos deseos que nadie puede poner en duda, se vean solo construcciones que, en medio de su lujo exterior ostentoso, encierran habitaciones menguadas?⁸⁰

En 1965 Martín-Fernández, ya con un gran catálogo de proyectos e intervenciones a lo largo de su dilatada carrera, traza un plano de la zona de Alcaravaneras en el que identifica las obras de su autoría⁸¹. Sumadas a las que agrega el cómputo total del Catálogo de Patrimonio municipal⁸², los proyectos de Martín-Fernández afectan a 188 parcelas existentes en la actualidad, que como se ha visto no siempre corresponden con las originales. Como es habitual en la práctica arquitectónica, incluso para un profesional de renombre, a la hora de proyectar estas construcciones Martín-Fernández habrá tenido que equilibrar sus propias intenciones con los deseos de sus clientes, y contemplar las normas que fueron cambiando, igual que a la hora de trazar el propio plan de Alcaravaneras. Sin embargo, ya que su concepción de Ciudad Jardín contemplaba siempre el todo y las partes, sería lógico suponer, o al menos interesante a efectos de este estudio que, más allá de las concesiones y acuerdos con sus clientes, haya trasladado, en la medida de lo posible, su idea del conjunto a los proyectos particulares.

Si nos centráramos únicamente en las parcelas afectadas por proyectos de Martín-Fernández en la actualidad, cerca de la mitad estarían situados en predios de al menos 500 m², cuya superficie promedio serían unos 525 m², con una ocupación promedio del 46% que asciende al 50 en las vistas

El último grupo de planos pertenece a la actualidad. A pesar de los cambios puntuales habidos durante la elaboración de este estudio, se considera que las tendencias verificadas en las últimas dos décadas siguen siendo vigentes. Ya casi no hay zonas blancas, y se ha llegado a 600 fincas. Pese a las normas que afectan a las subdivisiones, han aumentado en quince las parcelas con menos de 500 m², un 61% del total. El 42% lo forma el grupo con una superficie entre 200 y 400 m². En cuanto a la ocupación, esta depende de si se toman en cuenta las siluetas del Geoportal o las de las fotos satelitales. En el primer caso, un 31% de las parcelas habrían edificado por encima del 50% de la superficie de su parcela; este porcentaje aumenta hasta el 43% en el segundo supuesto. Además, la cantidad de parcelas que han ocupado más del 70% pasaría de 15 a 24. Sobre el total, la ocupación promedio pasa del 44% según datos oficiales a un 48%. En total, se han contabilizado unos 11.800 m² construidos de diferencia.

En estos tiempos sucede todo lo contrario; se tiene, primero, un solar, y luego se encarga a la arquitectura la

80 CERDÁ (1867), p. 396

81 GONZÁLEZ GARCÍA (1987).

82 "Catálogo de Patrimonio Arquitectónico", Volumen I en *Plan General de Ordenación* (2012).

satelitales. En las imágenes de la década de 1950 se aprecia que un 70% de las parcelas limitan la superficie edificada a entre el 30 y el 50% de su superficie total. En los datos oficiales actuales, este porcentaje de ocupación se mantiene en el 64% de las parcelas, con un 19% que llegaba hasta un 60% de ocupación; en las imágenes, se observa que estos dos grupos suponen en realidad el 50% y el 27% del total de parcelas contabilizadas, lo que evidencia la disparidad entre ambos recuentos, y complica cualquier intento de control o regulación. A este respecto cabe destacar también que en el visor municipal, 143 parcelas figuran afectadas por fichas de protección en Ciudad Jardín; más de 80, sin embargo, en las que se situarían proyectos atribuidos a Martín-Fernández, no gozan de esta protección.

Desde su concepción en la década de 1920 hasta la actualidad, la idea de ciudad jardín que debía regir este barrio característico se ha difuminado irremediablemente. El aumento de la población, unido al boom del turismo en la segunda mitad del siglo pasado, así como la decidida apuesta por la construcción con un control que se reveló insuficiente o incluso cómplice, se cebaron con aquella idea de un paisaje urbano de calidad que combinara jardines y vegetación con vivienda y otros equipamientos, en el seno de un conjunto arquitectónico y urbanístico que velara por el todo desde las partes, y viceversa. Las partes, sin embargo, no tardaron en hacerse con el control, y la edificación desigual y autónoma ha perjudicado gravemente el plan de Martín-Fernández que, enlazando todos los proyectos individuales, suyos y de otros arquitectos, pretendía crear en Ciudad Jardín un oasis en la ciudad, símbolo de la nueva urbe que crecía entre sus núcleos fundacionales, centrada en el bienestar de sus ciudadanos.

Además de las situaciones legales y urbanísticas que afectan a la ciudad como comunidad y que ya se han expuesto, cabe plantear otras de carácter más cultural o social, relacionadas con el aprovechamiento de la propiedad privada. Dando por obvias la necesidad de la observancia de las leyes referidas a urbanismo o a protección del patrimonio (y por obvia también la necesidad de un control y unas consecuencias que no vuelvan su cumplimiento opcional), la percepción por parte del usuario del espacio libre doméstico como “espacio perdido” si no está techado y emparedado, o si no tiene un uso fijo asignado, así como la voluntad de rentabilizar cada metro cuadrado a expensas del confort y condiciones de habitabilidad e higiene, tanto física como mental, recuerdan a las denuncias de Ildefonso Cerdá hace ya cerca de un siglo y medio que entonces, como ahora, parecen caer en saco roto. Un contexto como el actual en el que el mercado inmobiliario se dispara sin que se vislumbre techo y el metro cuadrado alcanza cifras récord, asociado asimismo al renovado potencial turístico de esta zona, hoy y desde hace décadas asociada a la residencia de larga duración, suponen una presión mayor sobre el barrio, que podría perder aún más espacios de vegetación si queda a merced de intereses mercantilistas privados. La protección de los valores patrimoniales de Ciudad Jardín no sólo debería reforzarse en cuanto a las unidades arquitectónicas, sino en su conjunto, como un recurso cultural pero también una suerte de espacio verde de uso e interés colectivo, que debe ser patrimonio y derecho de todos los ciudadanos, residan allí o no.

El concepto de “vivienda aislada en zona ajardinada” se ha perdido en el tiempo también, confundido a menudo por normativas contradictorias, pero animado también por el frenesí constructivo: por poner un ejemplo, asimilando edificios y parcelas a formas aproximadamente cuadrangulares, el plano de edificación de la década de 1950 mostraba un 70% aproximadamente de construcciones verdaderamente aisladas, rodeadas de espacio libre; el mismo recuento en la planimetría contemporánea hacía caer este dato hasta el 47%, con edificaciones que tocan literalmente todos los extremos de su parcela. Cabe señalar que este estudio se ha centrado sólo en la edificación proyectada en planta, sin entrar a considerar además el número de pisos, los balcones y azoteas cerrados y otros recursos para la luz, la ventilación, el disfrute o la estética, que probablemente revelarían tendencias similares.

A la amenaza sobre los valores ambientales cabe añadir la creciente presencia de vehículos e intensificación del tráfico, problemática común a prácticamente toda la isla que en Ciudad Jardín se agudiza con la ubicación en su periferia de grandes equipamientos como el Centro Sociosanitario El Pino, el Club Metropole, las oficinas municipales, la Comisaría de Policía o el Hospital Santa Catalina, que suman a los equipamientos educativos y sanitarios presentes en el interior del barrio. Si a los usuarios de estas dotaciones, ya sea en tránsito o en busca de aparcamiento, sumamos la creciente

subdivisión de parcelas y viviendas en unidades más pequeñas sin estacionamiento propio, resulta evidente que los vehículos han desplazado casi por completo a los peatones en Ciudad Jardín.

Si bien es cierto que Ciudad Jardín no cumplió con el ideal primigenio de ofrecer acceso igualitario a una vivienda confortable, centrándose finalmente en las rentas más altas salvo contadas (y lejanas) excepciones, sí que generó un espacio urbano de calidad paisajística que podía ser disfrutado por cualquiera decidido a pasear sus rincones y admirar su arquitectura. Hoy sin embargo los edificios se amontonan, la vegetación desaparece, la calidad disminuye e incluso los espacios no construidos son pavimentados para evitar cualquier resquicio de naturaleza o descontrol: una brisa de viento que nos dé escalofríos, un rayo de sol fuera de su lugar, una planta que regar o que suelte hojas, o un espacio que no tenga paredes, muebles o uso predeterminado, y que nos veamos obligados a resignificar cada vez que queramos usarlo.

El proceso de urbanización de Ciudad Jardín gozó en el inicio de una idea de proyecto unitaria, y de la voluntad de la administración y, muy especialmente, de su arquitecto, de embellecer y mejorar el ambiente de Las Palmas de Gran Canaria donde aún quedaba espacio disponible, para que la nueva ciudad fuera más agradable, más limpia y más saludable, y la arquitectura debía liderar el camino. Sin embargo, a medida que el desarrollo iba quedando en manos de agentes privados, y la redacción y la vigilancia de las normativas perdieron coherencia, esta calidad urbana y arquitectónica quedaron comprometidas, con el riesgo de perderse sin remedio. Se perdería también parte fundamental del legado de Miguel Martín-Fernández de la Torre, que además de un sinnúmero de edificios y proyectos puntuales, dejó su obra probablemente de mayores dimensiones y ambición, el ensanche de Las Palmas de Gran Canaria del siglo XX, a merced de un tiempo, una sociedad y una gestión que no siempre han sabido velar por ella. Ante este recorrido, lleno de fallos y aciertos, corresponde ahora a la ciudad del siglo XXI decidir qué lección extrae del último siglo, y qué Ciudad Jardín dejará en herencia al siglo que le sigue.

REFERENCIAS

- Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (Vol. 6)* (1929). Alojado en Archivo Histórico Provincial de Las Palmas ‘Joaquín Blanco’
- Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (Vol. 10)* (1922). Alojado en Archivo Histórico Provincial de Las Palmas ‘Joaquín Blanco’
- ALEMÁN HERNÁNDEZ, S. (2008). *Las Palmas de Gran Canaria: ciudad y arquitectura*. Cabildo de Gran Canaria.
- ARIAS GONZÁLEZ, L. & DE LUIS MARTÍN, F. (2006). *La vivienda obrera en la España de los años 20 y 30: de la «corralla» a la «ciudad jardín»* (Catálogo de exposición). Fundación Cultural del Colegio Oficial de Arquitectos de León (FUNCOAL).
- BURRIEL DE ORUETA, E. L. & MARTÍN RUIZ, J. F. (1978). “Estudio demográfico de la ciudad de Las Palmas (1860-1975)”. *III Coloquio de Historia Canario-Americana, II*.
- CÁCERES MORALES, E. (1988). “Formación urbana de Las Palmas: una hipótesis de ciudad informal”. *Ciudad y Territorio: Revista de Ciencia Urbana*, 77-3, pp. 23-30.
- CASARIEGO RAMÍREZ, J. (1987). “Las Palmas 1922-1936” en *El Cabildo Insular y la ciudad racionalista* (Catálogo de exposición). Cabildo de Gran Canaria, pp. 83-89
- CASTRILLO ROMÓN, M. de los Á. (1993). “Introducción: El evangelio de la ciudad-jardín, algunas notas sobre su difusión en España”. *Ciudades: Revista Del Instituto Universitario de Urbanística de La Universidad de Valladolid*, 6, pp. 127-149.
- CERDÁ, I. (1867). *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona: Vol. I*. Imprenta Española.
- CORTÉS, J. A. (1995). “La arquitectura racionalista de M. M. y la ciudad de Las Palmas” en *Miguel Martín: Arquitecturas para la gran ciudad* (Catálogo de exposición). Cabildo de Gran Canaria / Centro Atlántico de Arte Moderno, pp. 49-68
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (2006). “Evolución y características de la población del núcleo fundacional de Las Palmas de Gran Canaria. Una interpretación a la luz de las fuentes demográficas y

- bibliográficas". En ULPGC (Ed.), *Miscelánea: Homenaje al Doctor Ramón López Caneda*.
- E.B.Y. (1922, 12 de diciembre) "Intereses locales: Comentarios a una conferencia". *La Provincia Diario de la Mañana*, 4921, p. 1. Alojado en Jable Archivo de Prensa Digital / Biblioteca Universitaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- "El Colegio de Arquitectos se pronuncia sobre... Conexión del Acceso Norte de la ciudad con la Autovía Marítima" (1978, 17 de agosto). *El Eco de Canarias*, p. 11. Alojado en Jable Archivo de Prensa Digital / Biblioteca Universitaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- FIGES, O. (2020). *Los europeos* (Taurus, Ed.; 2021.^a ed.)
- GAGO VAQUERO, J. L. (1987a). "Introducción" en *El Cabildo Insular y la ciudad racionalista (Catálogo de exposición)*. Cabildo de Gran Canaria, pp. 11-12.
- GAGO VAQUERO, J. L. (1987b). "18 casas. Un proyecto en el origen de la ciudad racionalista" en *El Cabildo Insular y la ciudad racionalista (Catálogo de exposición)*. Cabildo de Gran Canaria, pp. 120-126.
- GAGO VAQUERO, J. L. (2002). *Arquitecturas contemporáneas en Las Palmas de Gran Canaria 1960-2000*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- GALVÁN GONZÁLEZ, E. (1995). "El abastecimiento de agua potable a Las Palmas de Gran Canaria, 1800-1946". *Vector Plus*, 5, pp. 55-64.
- GONZÁLEZ CHÁVES, C. M. & HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (2008). *Arquitectura para la ciudad burguesa: Canarias siglo XIX*. Gobierno de Canarias.
- GONZÁLEZ GARCÍA, M. L. (1987). "Ciudad Jardín y la Colonia ICOT" en *El Cabildo Insular y la ciudad racionalista (Catálogo de exposición)*. Cabildo de Gran Canaria, pp. 110-119.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1995). "Arquitectos e ingenieros ingleses en las Islas Canarias". En *Canarias e Inglaterra a través de la historia* (pp. 193-269). Cabildo de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ SOCORRO, M. R. (2004). "Un artista para una ciudad y una época. Manuel Ponce de León" en HERNÁNDEZ SOCORRO, M. de los R., LÓPEZ GARCÍA, J. S., & PÉREZ GARCÍA, J. M. *Un artista para una ciudad y una época. Manuel Ponce de León (Catálogo de Exposición): Vol. I*. Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, pp. 47-125.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1978). *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- JIMÉNEZ SAAVEDRA, J. L. (1979). "El Plan de Las Palmas de 1922". *Cartas Urbanas. Boletín Informativo del Departamento de Urbanística de La ETSA de Las Palmas / Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, 1, 7-11.
- LÓPEZ GARCÍA (2004). "La ciudad y el urbanismo del siglo XIX en Canarias" en HERNÁNDEZ SOCORRO, M. de los R., LÓPEZ GARCÍA, J. S. & PÉREZ GARCÍA, J. M. *Un artista para una ciudad y una época. Manuel Ponce de León (Catálogo de Exposición): Vol. I*. Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, pp. 19-29.
- MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE, M. (1923). *Croquis del estado de facto de los barrios de Arenales y Ciudad Jardín, con aditamento del proyecto de Avenida Marítima de 1916* [Mapa, copia heliográfica] Escala 1:2000, fondo azul con trazas a tiza, color; 78 x 204 cm. Alojado en Archivo Arquitecto Miguel Martín-Fernández de la Torre, Memoria Digital de Canarias / Biblioteca Universitaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE, M. (1930). *Plano de Las Palmas. Alcarabaneras, Santa Catalina, Canteras, Barrio de Arenales* [Mapa color sobre papel] Escala 1:1000; 267 x 93 cm. Alojado en Archivo Arquitecto Miguel Martín-Fernández de la Torre, Memoria Digital de Canarias / Biblioteca Universitaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN GALÁN, F. (2001). *Las Palmas, ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Fundación Puertos de Las Palmas.
- MIRALLAVE IZQUIERDO, V. (1989). *Zuazo y Las Palmas de Gran Canaria 1940-1968* [Tesis doctoral]; dir. Eduardo Cáceres Morales. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- MONTEIRO QUINTANA, M. L. (1998). "El regreso de José Mesa y López a la alcaldía de Las Palmas de Gran Canaria en 1929". *Boletín Millares Carló, Centro asociado Universidad Nacional de Educación a Distancia*, 17, pp. 121-132.

- MORALES MATOS, G. (1995). "La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria (1880-1994)". *Ería*, 36, pp. 89-99.
- MORALES MATOS, G., HERNÁNDEZ TORRES, S. & LOZANO MÁS, M. Y. (2021). La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria como paisaje cultural urbano. *Vegueta: Anuario de La Facultad de Geografía e Historia*, 21(1), pp. 153-182
- NAVARRO, F. (1915). *Plano de Las Palmas / Facilitado y revisado por el Ayuntamiento; J. Soler, Gº; [dirección cartográfica, Benito Chías]* [Mapa imagen cartográfica] Escala 1:13000; 52x39 cm. Alojado en Archivo General Militar de Madrid / Biblioteca Virtual de Defensa
- PÉREZ GARCÍA, J.M. (2004). "La sociedad canaria en el siglo XIX" en HERNÁNDEZ SOCORRO, M. de los R., LÓPEZ GARCÍA, J. S. & PÉREZ GARCÍA, J. M. *Un artista para una ciudad y una época. Manuel Ponce de León (Catálogo de Exposición): Vol. I*. Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, pp. 33-43.
- PÉREZ PARRILLA, S. (1977). *La arquitectura racionalista en Canarias: 1927-1939*. Excma. Mancomunidad de Cabildos.
- Plan de Ordenación Territorial de Las Palmas de Gran Canaria* (1987). Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Plan General de Ordenación* (2012). Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Visor Geoportal de Las Palmas de Gran Canaria (PGO 2012) (s. f.). Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Recuperado 29 de enero de 2025, de https://sit.laspalmasgc.es/VISOR_GEO/
- Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria* (1962). Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Plan General Municipal de Ordenación*. (2000). Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1992). "Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)". En *Seminario de Estudios Históricos Canarios del Centro Asociado de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, Vol. II*.
- RAMÍREZ GUEDES, J. (1987). "Fragmento y forma general. Algunas cuestiones acerca del Plan de Las Palmas en 1930 de M. Martín" en *El Cabildo Insular y la ciudad racionalista (Catálogo de exposición)*. Cabildo de Gran Canaria, pp. 95-104.
- SAMLER BROWN, A. (1901). *Madeira and the Canary Islands with the Azores. A practical and complete guide for the use of invalid tourists and residents with trade statistics* (6.ª ed.). Sampson Low Marston & Co., Limited. Alojado en Memoria Digital de Canarias / Biblioteca Universitaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Serie Mapas históricos / Ortofotos 1951-1957, 1966, 1977 y 2006. (s. f.). Sistema de Información Territorial de Canarias / Grafcán (Gobierno de Canarias).
- SOBRAL GARCÍA, S. (1995). *La formación suburbana de baja densidad del municipio de Las Palmas de Gran Canaria*. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias.
- STONE, O. (1871). *Tenerife and its six satellites or The Canary Islands past and present: Vol. II* (Marcus Ward & Co. Limited, Ed.; 1887 ed.).
- STRIGALEV, A (1995). "La arquitectura de Miguel Martín: una visión desde fuera" en *Miguel Martín: Arquitecturas para la gran ciudad (Catálogo de exposición)*. Cabildo de Gran Canaria / Centro Atlántico de Arte Moderno, pp. 39-41.
- ZUAZO, S. (1950). *Revisión de la Memoria del Plan General de Urbanización de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Alojado en Archivo Histórico Provincial de Las Palmas 'Joaquín Blanco'.