

# **LA PLAZA DE ESPAÑA, VESTÍBULO DE LA CIUDAD DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. PROPUESTAS Y PROYECTOS URBANÍSTICOS EN EL SIGLO XX**

## **LA PLAZA DE ESPAÑA (SPAIN SQUARE), HALL OF SANTA CRUZ DE TENERIFE CITY. PROPOSALS AND URBAN PROYECTS IN THE XX CENTURY**

**Carmen Milagros González Chávez\***

Recibido: 19 de enero de 2016

Aceptado: 20 de mayo de 2016

**Cómo citar este artículo/Citation:** González Chávez, C. M. (2017). La plaza de España, vestíbulo de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Propuestas y proyectos urbanísticos en el siglo XX. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 63: 063-017. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9923>

**Resumen:** A lo largo del siglo XX, diferentes instituciones han mostrado su interés y preocupación por adecuar a la que hoy conocemos como la Plaza de España y su entorno, vestíbulo de la ciudad. Se han expuesto diferentes propuestas: unas monumentales, otras ambiciosas, algunas singulares y también racionales, con el objeto de garantizar la apertura de la ciudad al puerto y de ennoblecer la puerta de entrada a la capital.

**Palabras clave:** puerto, franja costera, vestíbulo de la ciudad, proyectos urbanísticos

**Abstract:** In the XX century, some institutions have been interested in and concerned with the improvement of as it is named nowadays, Plaza de España (Spain Square) and its surroundings, hall of Santa Cruz city. Different proposals have already been presented; some are momentary, others are ambitious, others are unique and quite rational, aimed to guarantee the opening of the city to its port as well as to embellish the main entrance to the city.

**Keywords:** port, coastal area, hall of the city, urban projects

### INTRODUCCIÓN

El presente artículo tiene como objetivo dar a conocer los diferentes proyectos y soluciones urbanísticas y arquitectónicas planteadas a lo largo del siglo XX para adecuar el vestíbulo de la ciudad, es decir, la Plaza España y su entorno, en aras de garantizar la relación entre la ciudad y el mar. Con el fin de conocer estas propuestas (unas abandonadas por utópicas, otras aprobadas y no ejecutadas, y las menos, implantadas pero con escasos resultados) hemos organizado la información y documentación distinguiendo varios capítulos. Primeramente, nos remitimos a los antecedentes históricos de la ciudad y a la evolución de su franja costera hasta el siglo XIX. En un segundo lugar, nos centramos en los planes del XX, distinguiendo dos etapas, primera y segunda mitad de la centuria, pues el Plan General de Ordenación la Ciudad y el Plan Especial del Puerto, aprobados a mediados del siglo cambian de forma significativa la configuración de este sector de la población. Finalizamos estudiando las perspectivas de

\* Profesora Titular del departamento de Historia del Arte y Filosofía de la Universidad de La Laguna.

C/ San Pedro Arriba, nº 63. 38500. Güímar. Tenerife. España. Teléfono: +34 922317776; correo electrónico: carmenart@telefonica.net; cmgonzal@ull.es

futuro de la Plaza España como antesala de la capital con la propuesta “radical” y novedosa de Herzog y Meuron.

#### ANTECEDENTES HISTÓRICOS. HACIA LA MODERENIZACIÓN DE LA CIUDAD

En el siglo XVI Santa Cruz de Tenerife era un pequeño caserío ubicado a ambas márgenes del barranco de Santos con una rudimentaria estructura urbana caracterizada por su trazado espontáneo e irregular, de edificaciones continuas y parcelas estrechas. El punto de atracción era la iglesia de la Concepción, la ermita de San Telmo y de la Consolación.

En el siglo XVII, la morfología de la ciudad tiende a la regularidad con la consolidación de la plaza de la Pila (plaza de Candelaria), situada frente a la entrada del castillo de San Cristóbal. Los levantamientos cartográficos de estas centurias demuestran que la ciudad crecía con una importante infraestructura conventual, industrial y sobre todo, militar, pues desde el siglo XVI las autoridades civiles y militares pusieron todo su afán en convertir a Santa Cruz en una auténtica plaza fuerte<sup>1</sup>.

En el siglo XVIII tenía lugar la consolidación del puerto y plaza de Santa Cruz de Tenerife. La ciudad se reafirmaba como núcleo comercial y sede del poder militar, y los ingenieros militares residentes en la plaza (Miguel Benito de Herrán, en 1729; Antonio La Rivière, en 1740 y José Luis Cermeño, entre 1771-74, entre otros) construían su primer muelle<sup>2</sup>.

Esta expansión no se comprende sin la consideración de determinados hechos coyunturales. La destrucción del puerto de Garachico, en 1706, a causa de una erupción volcánica, y la pérdida definitiva del mercado vitícola en el norte de Tenerife, obligaban a hacer un muelle de abrigo en el puerto de La Laguna, uno de los puertos más seguros y estratégicos de la isla por la morfología de sus costas.

Asimismo, el progreso de la ciudad y el puerto estaba vinculado al traslado de la sede de la Capitanía de La Laguna a Santa Cruz, lo que sucedía en 1723, con el consiguiente trasvase de poderes administrativos y militares a la ciudad. Los capitanes generales y el aumento de la población determinaron las obras de reparación y acondicionamiento del puerto. En la financiación de las mencionadas obras no solo jugó un papel decisivo el Estado sino los grupos sociales interesados en el comercio:

Los comerciantes de más calidad, conociendo las ventajas inmensas que les resultarían de tener un desembarcadero al que pudiesen atracar cómodamente las lanchas cargadas de diez o doce toneladas, no dudaron en hacer grandes desembolsos para construir el muelle<sup>3</sup>.

Los ingenieros militares trabajaron para los capitanes generales proyectando construcciones arquitectónicas e intervenciones urbanísticas que comulgaban con los ideales de la Ilustración. Los poderes representativos de la ciudad aceptaron los ideales clásicos en un intento de emular a los países más cultos y libres de Europa. Apoyándose en estas nuevas teorías surgiría un nuevo concepto de urbe configurada a partir de grandes espacios abiertos, plazas, paseos y alamedas en un intento de integrar la naturaleza en la ciudad. En este sentido, fue significativa la intervención del ingeniero Amat de Tortosa, el primer técnico que intervenía en la fachada costera de la ciudad con el objeto de dignificar la entrada o vestíbulo de la población, diseñando en las proximidades del puerto la Alameda de la Marina o del Marqués de Branciforte<sup>4</sup>.

Desde finales del siglo XVIII, favorecido por este movimiento cultural de modernización y secularización, se procedió a una progresiva dismantelación de las fortificaciones militares. Santa Cruz dejaba

1 Véase RUMEU DE ARMAS (1947-1950); MARTÍN RODRÍGUEZ (1986); NAVARRO SEGURA (1986); TOUS MELIÁ (1994); GONZÁLEZ CHÁVEZ (2002); MARTÍN GALÁN (2007).

2 Hasta el siglo XVIII, se utilizaba como lugares de embarque y desembarco la playa de la Carnicería y la Caleta de Blas Díaz. La primera servía como varadero y como depósito de carga y descarga; la segunda, como puerto de abrigo y desembarcadero. Véase CIORANESCU (1993), pp. 46-62.

3 Servicio Histórico Militar de Madrid, “Memoria sobre la construcción del muelle de Santa Cruz de Tenerife”, 1847.

4 Véase POGGI y BORSOTTO (1881), pp. 120-121; GALANTE GÓMEZ (1989), p. 84; GONZÁLEZ CHÁVEZ (2004), pp. 117-128.

de ser un reducto militar para convertirse en una ciudad abierta con los problemas de ensanches propios de las urbes modernas.

El centro neurálgico de la población con el asentamiento de los poderes representativos de la ciudad, lo constituía la plaza de la Pila. De ella partían las principales calles (Castillo, San Francisco, Cruz Verde...) que dirigían la expansión de la población. Además, según se consolidaba el centro histórico se iba acentuando la lógica segregación social del espacio urbano, reservándose la plaza de la Pila y calle del Castillo para la nobleza y la burguesía, desplazando a los grupos sociales de bajo poder adquisitivo hacia el barrio del Toscal, al norte, y hacia los barrios de Cabo-Llanos, al sur. Las residencias burguesas se ubicaban en el centro oeste de la ciudad, mientras que en los barrios periféricos con fachada al mar se levantaban viviendas terreras con el lenguaje arquitectónico tradicional, que intentaban emular las edificaciones nobles con vanos simétricos y esquinas pintadas.

En la centuria decimonónica, en la capital se emprendieron una serie de reformas urbanas y arquitectónicas encaminadas a satisfacer las necesidades de los grupos sociales en el poder. Se modernizaba su arquitectura adoptando el lenguaje clasicista y erigiendo nuevas tipologías arquitectónicas (teatro, hospital, mercado, cárcel, ayuntamiento, cementerio...); se aplicaban las medidas desamortizadoras que significaban un trasvase de la propiedad del suelo y la reconversión de edificios religiosos en construcciones públicas; se abrían ejes rectilíneos que finalizaban en puntos de fugas monumentales (aplicación de la Ley de Alineaciones); y se redactaban las ordenanzas municipales (1852) para ordenar el crecimiento de la población con criterios constructivos y sanitarios.

Capítulo fundamental en la configuración de las ciudades canarias, en general, y de Santa Cruz, en particular, fue la aprobación del R.D. de Puertos Francos en 1851, que trajo consigo el equipamiento del puerto, plataforma de las principales operaciones económicas protagonizadas por la burguesía extranjera y local.

El desarrollo del tráfico portuario no sólo conducía a una ampliación de la superficie de abrigo del muelle, sino también a una mayor diversificación de las infraestructuras, con depósitos, almacenes, frigoríficos, viveros y varaderos<sup>5</sup>. Se llegaron a instalar grúas eléctricas o de vapor, sucursales bancarias y compañías de seguros internacionales, así como talleres para la construcción y reparación de gabarras, buques de carbón y lanchas.

Al amparo de las actividades portuarias y comerciales continuó creciendo Santa Cruz. La burguesía extranjera y canaria, enriquecida con el tráfico portuario, decidió intervenir en el solar de la ciudad, dirigiendo su expansión hacia el norte-oeste<sup>6</sup>. Se prolongaba la calle del Castillo hasta la plaza Weyler ubicada ante la fachada helenizante de la Capitanía General. Próxima se hallaba la plaza de la Constructora, primer ensanche racional de la ciudad. Se proyectaba la Gran Vía (calle Veinticinco de Julio) que atravesaba el barrio elitista de los Hoteles hasta alcanzar el primer camino de circunvalación de la ciudad, la Rambla del General Franco. Se trazaban y abrían las calles de los barrios Duggi y Salamanca, zonas idóneas para instalar viviendas económicas y salubres en manzanas de trazado reticular y se prolongaban calles hacia el sur, como la Maestranza (calle Galcerán) y la del Norte (calle Valentín Sanz) superando el barranco de Santos con la construcción de puentes.

5 Las obras de acondicionamiento del puerto comenzaron con Francisco Clavijo y Plo, primer ingeniero de caminos, canales y puertos residente en la isla, hacia 1848. Abogaba por un puerto importante desde el punto de vista mercantil y militar por su indiscutible posición geográfica y estratégica. El plan del ingeniero tuvo varias fases: en 1848 perseguía la prolongación del muelle viejo; la segunda, en 1858 buscaba su ampliación, y además, esbozaba el futuro muelle norte; en 1864 introducía modificaciones impuestas por la Junta de Comercio pero que configuraban al puerto como la primera dársena de la ciudad al proyectar un dique al sur y otro cerca del barranco de Tahodio. El primer proyecto aprobado íntegramente fue el del ingeniero Juan León y Castillo en 1881 aunque no se ejecutó hasta 1895. Por estas fechas el muelle capitalino fue declarado Puerto de Interés General de Segundo Orden. En 1893, Eugenio Suárez Galván proponía la ampliación del muelle norte hasta convertirse en un dique de abrigo y en 1897, José de Paz Peraza proponía el Muelle de Ribera a lo largo del litoral santacrucero, entre el inicio del puerto y el barranco de Almeida. CLAVIJO Y PLO (1848); CLAVIJO Y PLO (1858); CLAVIJO Y PLO (1881); LEÓN Y CASTILLO (1881); SUÁREZ GALVÁN (1893); PAZ PERAZA (1897).

6 En base a la legislación de ensanche, las Sociedades Constructoras crearon el barrio clasicista y residencial de los Hoteles y los obreros, Duggi y Salamanca. Véase DARIAS PRÍNCIPE y PURRIÑOS CORBELLA (1988), pp. 629-672; DARIAS PRÍNCIPE (1985); MARTÍN HERNÁNDEZ (1988).a

Las intervenciones en la fachada costera de la ciudad fueron mínimas. Merece destacarse las obras de dos técnicos, el Hospital de Nuestra Señora de los Desamparados del arquitecto Manuel Oraá y el Fuerte de Almeida, del ingeniero Clavijo Plo, hacia el sur y norte del casco histórico, de fachadas ennoblecidas con el código clasicista que contrastaban con las viejas infraestructuras militares que aún permanecían en el litoral, como los castillos de San Cristóbal, San Juan y de Paso Alto.

Intervención de gran repercusión en el pórtico de la ciudad fue el derribo, en 1861, de la vieja *Puerta de Tierra*, ya proyectada en el plano de Antonio la Rivière de 1740 y levantada antes de 1809. Esta portada servía para controlar el tráfico de mercancías y pasajes y para el cobro de arbitrios. La importancia de su función se llegó a manifestar arquitectónicamente con pilares de cantería coronados por bolas y alineados a modo de paso fronterizo. Pero su localización, entre el castillo de San Cristóbal y la Alameda de la Marina, en la zona de contacto entre el muelle y la población, determinó su demolición pues entorpecía la libre circulación de peatones y carruajes hacia el muelle y, sobre todo, la relación entre la ciudad con el mar<sup>7</sup>.

#### PROYECTOS DE URBANIZACIÓN DE LA ENTRADA DE LA CIUDAD EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Hasta principios del siglo XX, el Ayuntamiento no tomó conciencia de que su frente urbano estaba definido por edificios militares, almacenes, tinglados, casas carboneras, astilleros y zona de varaderos. Solo la Rambla Ravenet, la Alameda y calle de la Marina constituían el frente de la ciudad al mar. Los edificios y espacios públicos más representativos se alejaban del litoral (plaza del Príncipe, Teatro Guimerá, mercado, Ayuntamiento, Capitanía General...).

Asimismo, la Junta de Obras del Puerto, creada en 1908, comenzaba a planificar las nuevas obras de infraestructuras y servicios del puerto, que afectarían a las propuestas urbanísticas de la zona y a los intereses de la ciudad. De la mano de diferentes ingenieros se sucedían distintos proyectos (plan general de obras, programas de faenas necesarias, proyectos de ampliación y de reforma...) que llegarían a definir la estructura general del puerto con diferentes muelles y dársenas a fin de resolver los problemas de tráfico de pasajeros y mercancías, de pesca, combustible y avituallamiento<sup>8</sup>.

De los planes redactados y aprobados en las primeras décadas del siglo XX que afectan al entorno de la Plaza España, merece destacarse el programa de obras necesarias para la terminación del puerto de Pedro Matos, en 1918. Este ingeniero de la Junta de Obras del Puerto diseñó la primera dársena al prolongar el dique-muelle sur y el muelle norte, que protegía a una extensa zona de la bahía de los intensos vientos del N.E. y E., y *proporcionando comodidad y facilidades a los buques de travesía que constituyen la principal clientela de este puerto*<sup>9</sup>.

Por estas fechas, Antonio Pérez Núñez señalaba la conveniencia de construir dársenas a medida y en función de las necesidades del tráfico portuario. Además, indicaba que el puerto reunía condiciones de *buen fondeadero y servicios de carboneo, aguadas, víveres, medios para reparar averías y comunicación postal y telegráfica, tan buenas como cualquier otro puerto rival*. El ingeniero, en su plan general de obras, enumeraba las instalaciones que conformaban el puerto *consistente en su mayoría en almacenes y muelle para carbón y mercancías y varaderos*<sup>10</sup>.

Entre los servicios deficitarios, Pérez Núñez destacaba la ausencia de dos instalaciones de gran interés para un muelle que recibía muchos viajeros e inmigrantes. Nos referimos a la estación sanitaria y a la marítima de viajeros. La primera proponía ubicarla en la desembocadura del barranco de Valleseco, junto al muelle de la Jurada, alejada de la puerta de la ciudad. Por el contrario, la estación marítima de viajeros debía ocupar un edificio en la línea de costa a menos de 200 metros del arranque del dique muelle del sur, *un puerto donde hacen escala numerosos buques de pasajes y muchos viajeros saltan a*

7 MARTÍN GALÁN (2007), p. 121.

8 CIORANESCU (1993); NAVARRO SEGURA (2005).

9 MATOS MASSIEU (1921).

10 PÉREZ NÚÑEZ (1918), pp. 7 y 32.

*tierra aprovechando la estancia de los barcos para recorrer los comercios de la población y visitar los sitios más pintorescos de ella y sus alrededores*<sup>11</sup>.

En definitiva, la propuesta de Matos precedió al denominado plan Matos, aprobado en 1921 y de gran trascendencia para este fragmento de la ciudad. El proyecto de Pírez Núñez, aunque no se aprobó, intentaba mostrar la estrecha relación que existía entre el programa de necesidades portuarias con las previsiones urbanísticas de la zona pues, como señala Navarro Segura, (...) *se produjo por primera vez una imagen plenamente urbana del acceso al puerto y sus instalaciones, y una relación natural como servicio de transporte, mercancías y como paisaje urbano*<sup>12</sup>.

Ayuntamiento y Junta de Obras del Puerto se implicaban en mejorar la calidad urbanística de esta franja de la capital, pero con motivaciones bien dispares. La municipalía quería ennoblecer la puerta de entrada desde el mar, el vestíbulo de la ciudad; le preocupaba urbanizar una de las zonas más insalubres de la población y la apertura de vías que complementaban las arterias de circunvalación de la ciudad. La ciudad tenía unas líneas de expansión limitadas y, por lo tanto, no admitía una reducción en la superficie de urbanización. La Junta se había propuesto diseñar arterias que acercarían la fachada costera al resto de la isla para facilitar el comercio y abrir calles que descongestionarían el tráfico en las estrechas y mal pavimentada vías de acceso al puerto. La Junta de Obras del Puerto rechazaba cualquier intento de limitación de su zona de influencia.

La armonía entre el Puerto y el Ayuntamiento comenzó a romperse cuando el ritmo de las operaciones comerciales complicó la estructura portuaria obligando a diseñar zonas de servicios en terrenos ganados al mar. Así ocurría cuando, hacia 1922, se presentaba el proyecto de avenida Marítima firmado por el ingeniero de caminos Carlos Rossi Amaiz<sup>13</sup>. Desde la gestación del proyecto surgieron las dificultades. El título del plan, *avenida Marítima y enlace del ferrocarril con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, nos señala que no solamente nacía con la intención de mejorar el pórtico de la ciudad, sino con la misión de comunicar el puerto con el interior de la isla. Además, los sectores sociales de más peso en la economía canaria demandaban la apertura de dicha vía para canalizar la expansión de la ciudad hacia el sur, hacia Cabo-Llanos, donde el bajo precio del terreno permitiría el establecimiento de barrios amplios, higiénicos y ordenados próximos al puerto que aglutinaría un porcentaje considerable de población activa y a la futura ciudad industrial, al amparo de la refinería de Cepsa, implantada definitivamente en 1929.

El proyecto consistía en crear una arteria alineada a lo largo de la costa, embellecida con árboles y barandilla al mar en la que se abrían hotelitos de altura limitada y de frente continuo. Este plan implicaba al Cabildo, al Ayuntamiento y comprometía seriamente a la Junta al proyectarse en terrenos ganados al mar.

En 1927 quedaban finalizadas las obras de extensión de la vía y la construcción de muros, pero faltaba el acerado y pavimentado y, sobre todo, el derribo de edificaciones que suponían un estorbo estético para el paseo y para la entrada a la ciudad desde el muelle, tales como el tinglado del tranvía, los viejos edificios de Hacienda y Puertos Francos, la Comandancia de Marina, la Pescadería, los almacenes de carbón de la casa Cory y el castillo de San Cristóbal.

En esta década, y desde que en 1920 se presentara el proyecto de la Avenida, la prensa se hizo eco de distintas propuestas arquitectónicas y urbanísticas para adecentar la fachada costera de la ciudad<sup>14</sup>.

Algunas soluciones resultaban anacrónicas, como la descrita por el arquitecto Domingo Pisaca Burgada en la revista *Hespérides*, con clara influencia herreriana o del barroco español del siglo XVII<sup>15</sup>. El arquitecto, marcado por un estilo ecléctico historicista, diseñó una plaza semicircular en el lugar que ocupaba el

11 PÍREZ NÚÑEZ (1918), pp. 7 y 32.

12 NAVARRO SEGURA (2005), p. 429.

13 El proyecto del paseo marítimo, presentado al Cabildo el 3 de noviembre de 1920 y aprobado por la RO del 26 de mayo de 1922, se acogía a la Ley del 24 de julio de 1918 referida a la construcción de avenidas marítimas.

14 GONZÁLEZ CHÁVEZ (2007), pp. 143-154.

15 "Hablando con el Arquitecto Sr. Pisaca", *Hespérides*, Santa Cruz de Tenerife. 1928, nº 103. El proyecto fue publicado más tarde por *Gaceta de Arte* en el 2º manifiesto nº 7, Tenerife, agosto 1932. El proyecto señalaba además que en el espacio que quedaba entre las arcadas podían establecerse puestos de flores, periódicos. Los edificios que se construían en la plaza y en las avenidas debían guardar una analogía en cuanto al aprovechamiento. La planta baja y el entresuelo permanecían retranqueados en unos cuatro o cinco metros, saliendo los pisos superiores a la alineación general y descansando sobre columnas.

castillo de San Cristóbal. La mencionada plazoleta estaba rodeada de edificios de gran rigor geométrico, de cuatro plantas, con soportales en el piso inferior y con cubiertas planas finalizadas en torrecillas de chapiteles cónicos al estilo escurialense. La plaza cerraba su frente a la avenida y al mar con unos arcos “*a fin de evitar el aire marítimo*”. En estas arcadas se planeaba abrir puertas con el ancho suficiente para el paso de vehículos y sobre ellas, instalar restaurantes con terrazas abiertas al mar.

Pisaca debía de buscar impresionar con este diseño de aire monumental y de gran austeridad tanto al viajero como al ciudadano de a pie. Sin embargo, su propuesta fue muy criticada y hoy podemos decir que, afortunadamente, no prosperó. Era una arquitectura carente de tradición en las islas y que no respetaba las características geográficas de la zona, creando una barrera física y arquitectónica entre el mar y la ciudad. (Figura nº 1)



Fig. nº 1. Proyecto para la explanada resultante de la demolición del castillo de San Cristóbal, en “Hablando con el arquitecto Sr. Pisaca” *Hespérides*, Santa Cruz de Tenerife, nº 103, noviembre de 1928. Reproducido también en 2º Manifiesto de *Gaceta de Arte*, Tenerife, nº 7, agosto de 1932.

En 1926, la prensa publicaba un gráfico de la reforma que se proyectaba ante la inminente demolición del castillo de San Cristóbal<sup>16</sup> al que definía como

viejo baluarte que si bien cumplió su objetivo salvaguardando antaño la independencia tinerfeña, en el momento actual es un obstáculo al embellecimiento y al desarrollo de la población, precisamente en el lugar más concurrido de ella y que primero ven los millares de forasteros que nos visitan<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife, leg. 46, 5. En la sesión del 24 de marzo de 1926, a propuesta del alcalde García Sanabria, se acordó solicitar al Gobierno Militar la cesión del Castillo y otras propiedades pertenecientes al ramo de la Guerra.

<sup>17</sup> “La cesión del castillo de San Cristóbal plantea un vasto plan de urbanización”, *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 17 de septiembre de 1926.

La mencionada noticia defendía que la ciudad de Santa Cruz al igual que otras poblaciones de cierta importancia, debía resolver no solo los problemas de ensanche interior sino también los relativos al exterior o entrada a la población. En este sentido, se apostaba por la solución de una plaza semicircular en el solar de la vieja fortaleza de la que partirían amplias avenidas de quince metros de ancho, y en las que se construirían edificios de cuatro o cinco plantas.

El croquis, aunque no aparece firmado, pudo servir de referencia a reformas posteriores como las sugeridas unos años después por Belisario Guimerá y José Enrique Marrero Regalado.

En 1929, la prensa publicaba un interesante artículo en el cual el arquitecto Marrero Regalado criticaba la propuesta del ayudante de Obras Públicas, Belisario Guimerá, para la explanada del muelle, y aportaba soluciones urbanísticas para este sector, advirtiendo que *un buen trazado de población puede convertirla en una joya que atrae la riqueza por los siglos de los siglos*<sup>18</sup> y señalando como ejemplo indiscutible la ciudad de París.

Marrero defendía que la explanada resultante de la demolición del castillo tenía una ubicación excelente por hallarse en el hall de la ciudad. Además, reunía las siguientes condiciones:

Primero.- Fácil distribución de tráfico al interior de la población... Segundo.- Aspecto monumental y perspectiva lúcida porque es la puerta obligada de viajero turista y por consiguiente la primera impresión que ha de experimentar sobre el país. Tercero.- Claridad de rumbo, es decir, la persona que llegue a allí, puede deducir hacia que sitio están los núcleos importantes y orientarse en su dirección con facilidad<sup>19</sup>.

También indicaba las ventajas y desventajas que podía ofrecer la ocupación de esta superficie, vestíbulo de la ciudad, con un plan a base de edificios monumentales, o solo con vegetación o con una solución mixta de inmuebles y jardines. Al respecto señalaba que la propuesta de edificios, aunque supone un gran aprovechamiento del suelo, no era conveniente para solucionar problemas de tráfico. Tampoco era partidario de la creación de parques *porque el visitante tendría que escudriñar a través de troncos y ramajes cuál sería el camino que habría de tomar y la población quedaría hundida tras una enigmática cortina verde*<sup>20</sup>.

Proponía como solución ideal levantar los edificios según un trazado en arco de círculo al que afluirían dos calles (la avenida Marítima y la del Castillo) formando tres manzanas destinada la central, al edificio del Cabildo, *de línea clásicas, y gran empaque*, las laterales, a oficinas y a hotel. Incorporaba también vegetación y una farola-reloj monumental en el encuentro entre el muelle y la explanada. Con este trazado Marrero perseguía facilitar el tráfico y garantizar una perspectiva lúcida...

El viajero se adentra por el muelle hacia la población y experimenta la sorpresa de una decoración de fondo deslumbrante, pues situado en el punto de la farola-reloj puede ver en una gran ojeada la gran Avenida Marítima con sus comercios y terrazas a la izquierda, el centro monumental y armónico del Cabildo, con sus jardines y monumentos y a la derecha la Avenida, continuación del muelle con su tráfico interior y con el futuro edificio monumental del Casino al fondo, dejando entrever parte de la plaza de la Constitución que seguiría siendo núcleo importante y parte del jardín de la Alameda, con sus bonitas árboles y sus pintorescas sombrillas tropicales<sup>21</sup>.

La propuesta de Belisario Guimerá, desestimada por Marrero, trazaba una plaza semicircular abierta a la avenida Marítima en torno a la cual se enclavaban edificios representativos de corte clasicista. En el centro, presidiendo el resto de las construcciones, el Cabildo, catedral civil y administrativa; a la izquierda, inmuebles de cuatro plantas destinados a banco, oficinas y un gran hotel de viajeros con fachada

18 "Sobre la urbanización de la explanada", *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929, p. 15.

19 "Sobre la urbanización de la explanada", *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929, p. 15.

20 "Sobre la urbanización de la explanada", *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929, p. 15.

21 "Sobre la urbanización de la explanada", *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929, p. 15.

lateral sobre la avenida Marítima; a la izquierda, una sociedad naviera y dos pabellones reservados a Comandancia de Marina y a marquesina de espera y refugio de viajeros y peatones. Estos dos últimos inmuebles, de una sola planta, no perjudicarían la perspectiva de la explanada que vista desde la desembocadura del muelle resultaría monumental y distinguida.

La plazoleta sería un espacio lleno de vida y circulación. De ella, partirían calles que comunicarían con otros núcleos de población tales como la calle del Castillo o la paralela a la avenida Marítima, a la que Guimerá dotaba de función comercial *al estilo de esos simpáticos pasajes que tanto se van estableciendo en Europa, en los que el comprador puede recorrer tranquilamente las tiendas y visitar escaparates sin temer a ser atropellado por los carruajes*<sup>22</sup>. El diseño de la plaza se completaría con jardines, que, según el gráfico, mostrarían una vegetación autóctona, además de monumentos.

Pero, ni las propuestas de Marrero ni las de Guimerá, con grandes similitudes a nuestra manera de entender, progresaron. En el archivo municipal de la ciudad no se ha hallado documentación sobre ellas ni referencia a su posible aprobación. No obstante, tenemos que decir que ambas fueron innovadoras porque ennoblecían la fachada de la ciudad con edificios de gran porte y, sobre todo, permitían que la ciudad se abriera al mar. La proposición de oficinas, banco, hotel, comercio, restaurantes, terrazas y calles peatonales, contribuiría a definir y a propagar la imagen de una ciudad próspera y moderna.

Además, observamos que algunos de los edificios señalados perseguían reemplazar a las viejas construcciones que se levantaban en la franja costera, como la Comandancia de Marina, la Sociedad Naviera, la marquesina de viajeros y hasta una farola. Importante es que ya en estas fechas se mencionara la ubicación del edificio del Cabildo Insular presidiendo el entorno, cuando éste no se proyectaría hasta la década siguiente. (Figura nº 2).

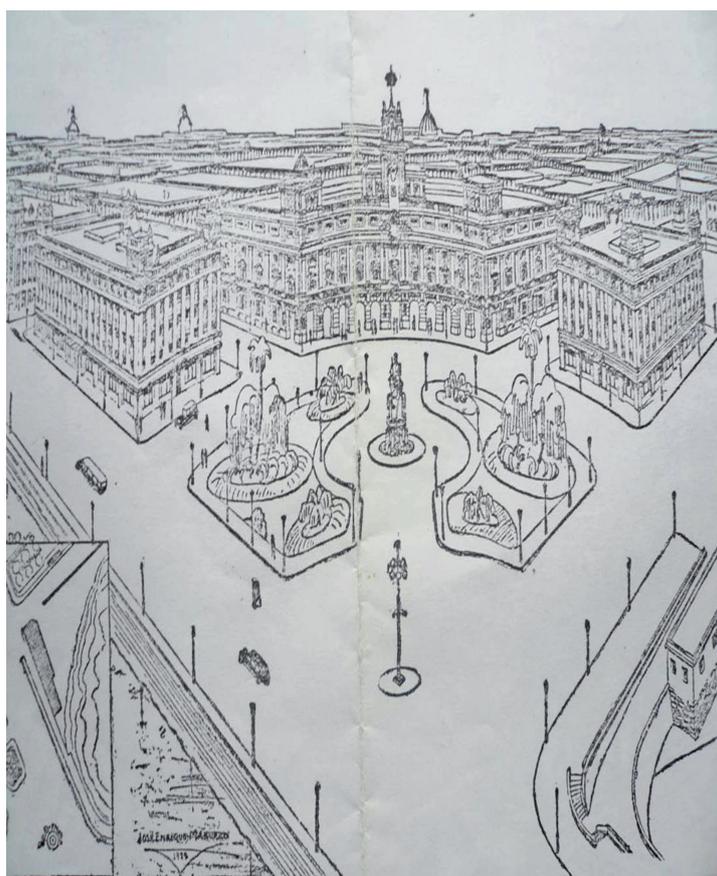


Fig. nº 2. Perspectiva abierta propuesta por el arquitecto señor Marrero, en “Sobre la urbanización de la explanada”, en *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929.

<sup>22</sup> “Sobre la urbanización de la explanada”, *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929, p. 15.

También el arquitecto Pelayo López y Martín Romero, en la línea de los anteriores, consideraba que la zona de servicio del puerto debía ser la del litoral a lo largo de los muelles de ribera, extendiéndose desde la alameda del Duque Santa Elena hacia el norte, reservando la explanada como superficie de enlace entre la parte vieja de la ciudad y su futuro ensanche hacia el sur, con *edificaciones de gran monumentalidad y de silueta atrayente*<sup>23</sup>.

En 1929, el arquitecto José Blasco Robles firmaba un proyecto de reforma de la plaza de la Constitución (plaza de Candelaria) y aledaños que contemplaba, entre otras actuaciones, la construcción de la plaza de Primo de Ribera (Plaza de España) y la prolongación de la calle Alfonso XIII (calle del Castillo) hasta la avenida Marítima.

Blasco Robles buscaba, principalmente, despejar la conexión con el puerto y facilitar el tráfico de vehículos en su contorno para lo que proyectó una amplia rotonda que habría de distribuir el tráfico entre la avenida Marítima, el muelle y la plaza de la Candelaria<sup>24</sup>.

Esta propuesta debió de ser la defendida por el Ayuntamiento cuando el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, José Ochoa Benjumea presentó un proyecto de reforma de la zona de servicios del puerto en una reunión celebrada en el Gobierno Civil en esa misma fecha. La zona de servicios portuarios no se modificaba desde 1865, a pesar del incremento del tráfico de mercancías y viajeros y de la apertura de vías en su zona limítrofe como la avenida Marítima o la carretera a Taganana.

Ochoa Benjumea había planeado edificios que debían satisfacer las necesidades del puerto (conservación, explotación, servicios auxiliares y tráfico) como inmuebles aislados de planta baja y bella arquitectura, en armonía con los que el Cabildo y el Ayuntamiento proyectaban. En su plan se hacía una relación de los principales servicios y de su ubicación más adecuada. De este modo, advertía que el tinglado propiedad de la Junta de Obras del Puerto, al lado de la Comandancia de Marina y que tenía arrendado al Cabildo Insular para depósito del tranvía, tenía que desaparecer según el proyecto de urbanización de la avenida Marítima. La Comandancia de Marina debería instalarse al lado de la concesión de Álvaro Rodríguez López, el edificio de Puertos Franco, una simple caseta de madera que servía de refugio a los empleados, debería reemplazarse a un lugar próximo al muelle, y se recomendaba el local de los Hijos de Ruiz Arteaga o la esquina que formaría el muelle con la entrada de la avenida Marítima en construcción<sup>25</sup>.

No obstante, como la Junta necesitaba almacenes para depositar las mercancías que no podían permanecer en el muelle, el ingeniero proponía utilizar con este fin, parte de los terrenos ganados al mar con la apertura de la vía Marítima o colocarlos en una explanada que se ganaría al mar prolongando la alineación primera del muelle hasta la Rambla de Sol y Ortega. En la mencionada superficie, frente a la Rambla de Sol y Ortega, se ubicarían también la estación marítima y de viajeros<sup>26</sup>.

El Ayuntamiento capitalino, el Cabildo Insular de Tenerife y la Junta de Obras del Puerto no parecían ponerse de acuerdo. Ochoa Benjumea explicaba que las administraciones públicas señaladas anteriormente, *veían el problema, únicamente desde el punto de vista de la ciudad, no interesándoles... las necesidades del puerto y postergándolas a un efecto estético exclusivamente*<sup>27</sup>.

El esquema de la solución urbanística propuesta por el Ayuntamiento y el Cabildo reducía incluso el área de influencia portuaria existente desde 1865, pues prohibía todo tipo de edificación y de instalaciones industriales a la entrada a la ciudad. Solamente admitía unos jardines formando una plaza.

En 1929, el Cabildo encargaba, con el apoyo del Ayuntamiento, al ingeniero madrileño José Luis Escario los planos de urbanización de la avenida Marítima y zona adyacentes<sup>28</sup>.

Escario, aunque no era partidario de crear una muralla de edificios nobles e institucionales a lo largo de la fachada marítima de la ciudad, exigía esta franja limítrofe para instalar una arquitectura exótica con jardines de flora indígena, reivindicado por los viajeros europeos. Según el ingeniero, el plan estaba confeccionado atendiendo a la industria más pingüe de la isla, el turismo. Para satisfacer a los visitantes, conside-

23 "Sobre la urbanización de la explanada", *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, mayo de 1929, p. 15.

24 FRAGA GONZÁLEZ (1973), pp. 56-57.

25 OCHOA BENJUMEA (1930).

26 La Rambla de Sol y Ortega constituye el primer tramo de la carretera a la Avenida de la Roche, hoy Avenida de Anaga.

27 OCHOA BENJUMEA (1930).

28 "El proyecto del Sr. Escario", *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 12 de julio de 1932.

raba fundamental la instalación de una exposición permanente de productos del país y la construcción de un plano de la isla, en relieve, de 10 metros de largo, que se ubicaría en el centro de la explanada resultante de la demolición del castillo de San Cristóbal, convertida en jardín con flores autóctonas y estanque central. Próxima a ésta se proponía crear pabellones expositivos con productos locales, puestos para información y oficinas postales. También proyectaba construir el Palacio Insular en el solar resultante de la demolición de la delegación de Hacienda y antigua Audiencia.

El proyecto de Escario, aunque se aprobó en 1932, no se llegó a ejecutar. El mencionado documento suscitó las críticas de la *Gaceta de Arte*, que culpaba al ingeniero madrileño de importar una arquitectura norteafricana, con torrecillas, arcadas, huecos toldos...<sup>29</sup>.

En la década de los treinta, el aspecto que ofrecía la explanada a la entrada del muelle era el de una amplia y vacía plaza cuadrangular abierta sobre el mar por el este y enmarcada por el edificio del Cabildo, el hotel Orotava y el Casino.

Cuando en 1933 se proyectaba el edificio del Cabildo Insular, José Enrique Marrero Regalado y Rudolf Schneider llegaron a plantear cuatro soluciones arquitectónicas y urbanísticas, que no solo afectaban a la construcción del edificio administrativo sino también a la ordenación de la plaza contigua y al acceso a la ciudad. La conocida como cuarta solución, seleccionada por Marrero y aprobada por la Comisión Gestora del Excmo Cabildo Insular de Tenerife como proyecto definitivo para regular este espacio, no se llegó a ejecutar. La referida medida aportaba como conclusión la disposición de un edificio de fachada monumental a modo de rectángulo apaisado lindando con una plaza, cuyo espacio principal se dividía en dos rectángulos simétricos que dejaban pasar un pasillo central que conducía a plaza de la Candelaria<sup>30</sup>. El edificio se construiría, con ciertas modificaciones, pero la plaza no se llegó a trazar. No obstante, nos llama la atención que ninguna de las soluciones arbitradas por Marrero tengan como referencias los diseños publicados en la prensa de 1929, ya comentados.

Tras la Guerra Civil, este solar se convirtió en el escenario ideal para alzar el Monumento a los Caídos, obra de Tomás Machado con esculturas de Enrique Cejas Zaldívar y Alonso Reyes Barroso. El monumento está perfectamente documentado por la profesora Navarro Segura, de ahí que parafraseando la memoria del Mando Económico señalemos únicamente el significado que tenía la elección del emplazamiento:

El lugar del su emplazamiento era obligado. El Monumento tenía que erigirse en la cabecera de la población, en el sitio donde fuera dado el adiós definitivo a aquéllos que marcharon y que no volvieron de la empresa y, a su vez, en el lugar en que los brazos de la Cruz dieran la bienvenida a los que regresaron triunfantes. Tenía, pues, que elevarse en la unión del Puerto y de la población para que, además de ensamblar la despedida con el regreso pudiera su haz luminoso expandirse sin obstáculo por el mar sin límites, cual se van expandiendo y acreditando en el Mundo la Verdad y la Razón Española<sup>31</sup>.

Así pues, en las primeras décadas del siglo XX, Ayuntamiento y Junta de Obras del Puerto estaban participando en la ordenación de la fachada costera de la ciudad. Ambas instituciones habían aprobado sendos documentos (el plan de reforma de la zona de servicio del puerto, firmado por Ochoa Benjumea y el plan para urbanizar la avenida Marítima y la explanada resultante del Castillo de San Cristóbal, rubricado por José Luis Escario), pero ninguno se ejecutó. Los intereses de una y de otra institución, dignificar el litoral de la ciudad, por un lado y aumentar la zona de servicio, por otro, dificultaban el consenso. La situación se complicó tras la aprobación del Anteproyecto General del Puerto en 1956, obra de Miguel Pintor y del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Enrique Rumeu de Armas y Luis Cabrera Sánchez Real, en 1957. A partir de estas fechas se presentaron y aprobaron numerosos planes con la intención de organizar la franja costera de Santa Cruz de Tenerife.

29 "Primer Manifiesto Racionalista de Gaceta de Arte", *Gaceta de Arte*. Madrid: Turner. 1981 núm. 6.

30 Véase el conjunto de soluciones para el futuro edificio del Cabildo Insular de Tenerife y plaza contigua en NAVARRO SEGURA (1988), pp. 369-372; 437-453; NAVARRO SEGURA y RUIZ RODRÍGUEZ (1992), pp. 219-229.

31 NAVARRO SEGURA (1983), pp. 182-193.

Para el Ayuntamiento trabajaban arquitectos que firmaban programas de urbanización que afectaban fundamentalmente al sector comprendido entre la Plaza de España y el barrio de Cabo-Llanos<sup>32</sup>. En general, todos tenían como meta dignificar la fachada marítima de la ciudad, desde la Plaza de España hasta el castillo de San Juan, configurada como paseo litoral que discurría sobre el puerto con la ubicación de edificios de carácter institucional, cultural y con una infraestructura de ocio y recreo.

Para la Junta de Obras del Puerto, el ingeniero Miguel Pintor presentaba el Plan General del Puerto hacia 1962, respetando el esquema formulado en el anteproyecto de 1956<sup>33</sup>. Este plan estructuraba al puerto en zonas con usos diferentes: dársena de pasajeros, pesquera, de petróleos, de cabotaje y auxiliar, y esta clasificación de usos definía una zonificación de las diferentes áreas de servicios del puerto. El plan fue progresivamente completado con una serie de proyectos del ingeniero Miguel Pintor González (planes para la Dársena Pesquera, ampliación para la Comercial, para el Muelle de Ribera...) con los que pretendía no sólo mejorar las instalaciones para las operaciones del puerto, sino también solventar problemas referidos al tráfico de mercancías generales y petróleos, dotación de zonas de avituallamientos, de reparaciones, deportivas, de recreo.

#### LA PLAZA ESPAÑA EN EL ESQUEMA PUERTO Y CIUDAD EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

En los años setenta, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife experimentó una transformación y un aumento de tráfico significativo (de mercancías, de buques, de barcos de mayor calado, de vehículos que entraban y salían del muelle). Ante estas circunstancias, el 19 de noviembre de 1974, el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, José Luis López Páramo, presentaba una propuesta de redacción de un proyecto reformado de ampliación de la Dársena Comercial<sup>34</sup>. El plan, que tenía como fin crear una nueva dársena, independientemente de la comercial, para permitir atender a estos nuevos tráficos, tuvo no solo consecuencias para el puerto sino también para la ciudad.

A comienzos de 1975, el referido plan fue sometido a información pública, y el Ayuntamiento y el Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias se pronunciaron haciendo una serie de indicaciones que fueron recogidas por el ingeniero López Páramo en un documento que se conoce con el nombre del Esquema Puerto Ciudad.

El proyecto puerto y ciudad, presentado entre 1975-77, no fue aprobado, a pesar de que perseguía resolver paralelamente el problema de la estética en la entrada a la ciudad y las exigencias portuarias (acceso al puerto, zona de servicios, estación marítima...) y rediseñaba la Plaza de España como zona ajardinada y balconada abierta al mar.

Entre sus objetivos y prioridades señalamos los siguientes:

1- Elevación de la rasante de la avenida de José Antonio, Plaza de España y alameda de la Marina, en poco más de cuatro metros para crear una amplia balconada al mar. Entre los muelles de la Dársena Sur y la avenida de José Antonio (Marítima) existía una diferencia que apenas sobrepasaba los tres metros. Con esta corta altura era imposible construir un mirador o un jardín en terraplén, pues las vistas al mar quedaban obstaculizadas por los tinglados instalados en los muelles. La solución propuesta fue elevar la rasante en toda la avenida Marítima hasta igualarla con la avenida de Anaga. Con la elevación de la avenida Marítima se dispondría de una vía con amplias perspectivas sobre la dársena. Los espacios situados debajo de las nue-

---

32 Destacamos la siguiente documentación: Anteproyecto de urbanización de la avenida Marítima y zona de influencia de Enrique Rumeu y Luis Cabrera, 1953. *Anteproyecto de urbanización de la avenida Marítima y zona de influencia* de Blasco, La Roche y Amigó, 1953. *Anteproyecto de urbanización de la avenida Marítima y su zona de influencia*. Población, López Zanón y Sáenz Marrero, 1953. *Plan parcial de ordenación urbana del sector de la avenida Marítima y zona de influencia con inclusión del barrio del Cabo de 1959. Revisión del Plan Parcial en 1970. Avance del Plan Parcial Cabo Llanos, 1984*. Véase Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife, Leg. 1.370, *Anteproyecto de urbanización del sector de la Avenida Marítima y zona adyacente con inclusión del barrio del Cabo*; "Líneas y planos del futuro de Santa Cruz", en *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 31 de diciembre de 1955; GONZÁLEZ CHÁVEZ (2007), pp. 234-241.

33 PINTOR GONZÁLEZ (1963).

34 LÓPEZ PÁRAMO (1975).

vas rasantes se aprovecharían para aparcamientos (entre la plaza España y el barranco Santos), circulación y ubicación de tinglados de la nueva dársena y de los oleoductos de la refinería. (Figura nº 3)

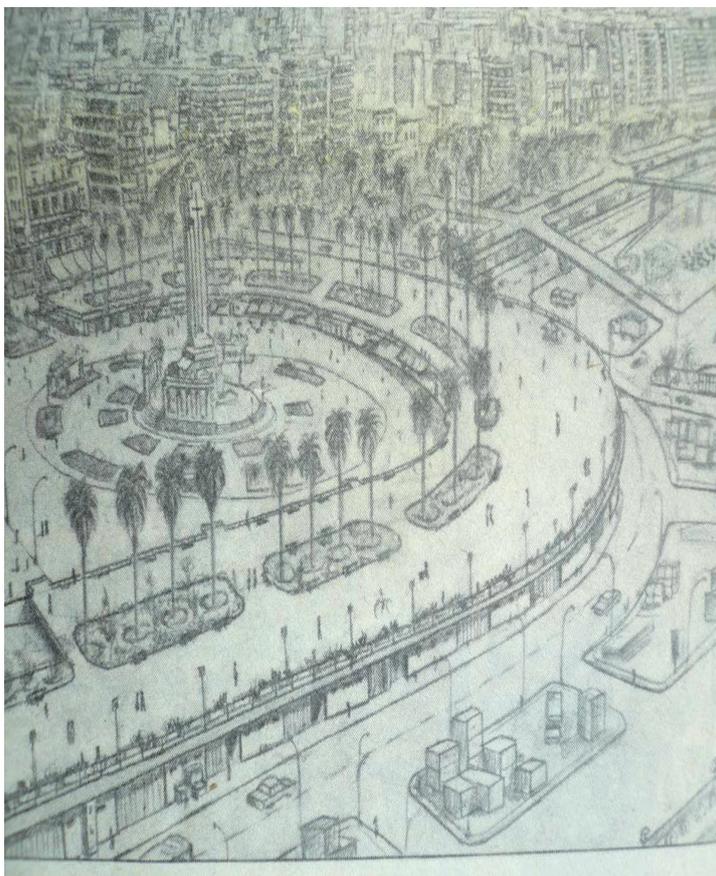


Fig. nº 3. Imagen del proyecto del puerto y la ciudad del ingeniero José Luis Páramo, “Hacia la transformación de la fachada atlántica de Santa Cruz de Tenerife, en *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 5 de julio de 1975.

2- La avenida Marítima conseguiría un ancho aproximado de treinta metros. Entre la vía y los edificios colindantes quedaría un ancho pasillo para ser ocupado por cafeterías, restaurantes, comercios, agencias de viajes.

3- Creación de grandes jardines en toda la superficie exenta de tráfico y aparcamientos. De este modo, la Plaza de España se convertiría en un mirador sobre el puerto, con zonas ajardinadas, enlazada con los espacios verdes de la alameda del Duque de Santa Elena y de la avenida de Anaga. Los tinglados de los Muelles de Ribera se ubicarían bajo aquellas rasantes, con lo que su cubierta se integraba en la zona ajardinada de la plaza de España, a modo de balconada corrida sobre la Dársena Comercial, de más de un kilómetro de desarrollo. En la Plaza de España se crearía una zona verde de mayores dimensiones que el parque de García Sanabria; una zona ajardinada, libre de coches, de circulación y de contaminación que se iniciaría en la parada de San Andrés, en la calle de la Marina y terminaría a comienzos de la avenida Marítima, sobrepasado el Cabildo. El ingeniero añadía que

...desapareciendo de su superficie los vehículos, adquiriría la plaza el carácter de gran centro cívico de convivencia social y de descanso ciudadano, inmediato a la zona comercial, a lo que se prestaría perfectamente por la abundancia de jardines que estaría dotada, por sus espléndidas vistas sobre la zona noble del puerto, y, especialmente, por la ausencia de las molestias causadas por la circulación rodada<sup>35</sup>.

35 LÓPEZ PÁRAMO (1975).

4- La Plaza de España y la plaza de Candelaria, unidas en un mismo plano, debían ser peatonales, así como otras vías aledañas del centro comercial, incluida la calle del Castillo. La memoria añade

...el alzamiento a nivel de la plaza, puede permitir que el tráfico de vehículos, que, hoy día, la agobia, discurra bajo tierra, una vez que la distribución del tráfico ligero procedente del puerto y el propio de las calles que rodean la plaza, se ha trasladado fuera de la propia plaza, a la Avenida de Anaga o a la Marítima. Al propio tiempo, debajo de la rasante elevada de la plaza se pueden disponer otro gran número de aparcamientos, a los que se accedería desde los túneles, que, en número de dos, uno de sentido único, para el tráfico del propio centro de la ciudad, y el otro, de doble sentido, para el tráfico litoral de las Avenidas, atenderían toda la actual circulación de vehículos que atraviesa la plaza<sup>36</sup>.

5- Separar mediante carreteras independientes el tráfico pesado del puerto del urbano.

6- Incorporación de la zona portuaria al centro de la ciudad mediante su dedicación exclusiva al tráfico de pasaje. Para hacer realidad este objetivo era necesario la construcción de una estación marítima y un dispositivo de pasarelas a nivel superior al de los muelles, que separaban a pasajeros de automóviles y que vinculaban el puerto con el centro comercial de la población.

7- Se ampliaría el primer tramo del dique-muelle sur hasta 120 metros con la *debida significación que corresponde como zona noble del puerto* y se dedicaba exclusivamente al tráfico de pasajeros.

8- Se respetaría el Monumento a los Caídos. Se solucionaría la diferencia de rasante entre el monumento y el resto del entorno mediante terrazas suavemente escalonadas. Además, añade *dentro de este oasis ciudadano otro monumento, mucho más reducido pero muy entrañable, como es la farola del mar, que se situaría en el punto de unión del dique muelle nuevo con el viejo...*<sup>37</sup>.

El ambicioso proyecto quedaba reflejado en las siguientes cifras:

- 100.000 metros cuadrados de zonas ajardinadas (el doble del parque municipal de García Sanabria).
- de 6.000 a 8.000 plazas de aparcamientos en pleno centro comercial de Santa Cruz.
- de 4.000 a 5.000 plazas de aparcamientos suplementarias en la avenida Marítima, desde el barranco de Santos hacia el sur.
- más de 5.000 metros cuadrados de galerías comerciales o de locales para usos muy diversos
- 30.000 metros cuadrados de tinglados portuarios<sup>38</sup>.

El proyecto que transformaría la fachada marítima de Santa Cruz tenía un presupuesto de 1.200 millones de pesetas. Se podía ejecutar con financiación pública o privada pero en cualquier caso su rentabilidad, según afirmaba el propio ingeniero, estaba asegurada solamente con los ingresos que produciría el aparcamiento para siete mil coches y los derechos que deberían abonar los concesionarios de los locales comerciales a lo largo de la avenida.

En abril de 1975 se presentaba el conocido esquema puerto y ciudad, pero fue duramente criticado. Más tarde, el ingeniero introducía modificaciones que afectaban a la rasante, elevándose algo más de un metro...

(...) A partir de los dos metros de elevación de la rasante se obtenía ya buenas vistas sobre el horizonte marino. Con dos metros y medio se iguala el nivel de la plaza con el de la parte alta de la misma, es decir, con el que hay actualmente al pie de la plaza de Candelaria y la alameda de Santa Elena. Con cuatro metros y medio se conseguía un nuevo piso de aparcamientos (800 plazas más) y unas vistas espléndidas sobre el mar, unificándose la altura de la plaza con el de la avenida de Anaga<sup>39</sup>.

---

36 LÓPEZ PÁRAMO (1975).

37 LÓPEZ PÁRAMO (1975).

38 "Hacia la transformación de la fachada atlántica de Santa Cruz", *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 5 de julio de 1975.

39 "Modificación del esquema Puerto y ciudad", *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 18 de noviembre de 1975.

También se suprimió del proyecto original la pasarela que unía la Plaza de España con la estación marítima y el túnel que comunicaba la calle de la Marina con la avenida de Bravo Murillo, a la altura de la plaza de Candelaria.

El nuevo proyecto, presentado al Ayuntamiento en abril de 1977, fue nuevamente rechazado<sup>40</sup>. Sin embargo, algunas de sus premisas consideradas absurdas, equivocadas y de presupuesto excesivo sentarán las bases para los últimos proyectos aprobados para remodelar la Plaza de España, pues, como señalaba el ingeniero José Luis López Páramo

(...) presenta una solución urbanística absolutamente inédita para la zona más céntrica de la ciudad, en todo su frente portuario, solución que permitirá resolver un grave problema de tráfico y aparcamiento que actualmente colapsaban dicha zona, al mismo tiempo que facilitaba la interconexión de la urbe con el puerto, integrando la nueva dársena en el paisaje urbano, mejorándolo y revalorizándolo<sup>41</sup>.

En la década de los ochentas, los problemas de la fachada costera, a la altura de la Plaza de España, a la entrada de la ciudad, seguían sin resolverse. Esta explanada con su cruz-faro del Monumento a los Caídos, visible desde diferentes ángulos, estaba envuelta por un intenso tráfico y en las inmediaciones se alzaban grandes edificios con alturas reconocidas en el plan de alineaciones del centro comercial y en el plan de volúmenes<sup>42</sup>.

En estos años y con el objetivo de afrontar el problema de la densificación, del tráfico, de los aparcamientos, la degradación ambiental y la destrucción del patrimonio, el Ayuntamiento capitalino proponía la ejecución del Plan Especial de Reforma Interior (PERI)<sup>43</sup>. Este proyecto coincide con la campaña del Consejo de Europa para el renacimiento de la ciudad, en la que se emplea el eslogan “*ciudades para vivir*”. El documento aprobado en 1982, afectaba al centro histórico de la ciudad entre el barranco de Santos, Anaga y el mar; en consecuencia, debía actuar sobre la Plaza España y su área de influencia. Sin embargo, las indicaciones del PERI para este sector son escasas y están relacionadas con las vías de comunicación que llevan hacia el puerto, a San Andrés o al centro de ciudad, propuestas recogidas en Plan General de 1992.

#### LA PLAZA ESPAÑA Y LAS PERSPECTIVAS DE FUTURO

A comienzos de los noventa, el Ayuntamiento de Santa Cruz y la Junta de Obras del Puerto, revisaban y estudiaban, respectivamente, el Plan General de Ordenación Urbana y el Plan Especial del Puerto; el plan general, aprobado en 1992, serviría de marco urbanístico de referencia obligada para el puerto y su planeamiento, aprobado en 1995. Mientras se ratificaban los documentos urbanísticos referidos, entró en funcionamiento la dársena de los Llanos, que incluía nuevos accesos al recinto portuario; la puesta en servicio de la nueva estación y el atraque del Jet Foil en el Muelle Norte; las obras del muelle polivalente del Bufadero; la tramitación de la vía de servicio del puerto; la remodelación operativa de la segunda alineación al Muelle de Ribera, la rehabilitación de la Estación de Pasajeros, la construcción de la vía de penetración desde la autopista del Sur, la redacción del Plan Especial del Parque Marítimo; la construcción del aparcamiento subterráneo de la Plaza de España y la remodelación y pavimentación de la avenidas Marítima y de Anaga,

40 La Junta mixta encargada de analizarlo estaba integrada por los siguientes componentes:

- Por el Ayuntamiento, el concejal Onofre Rodríguez Gómez, por el arquitecto Juan Jorge Toledo Díaz y el ingeniero Juan Alfredo Bethencourt.

- Por el Cabildo Insular D. Enrique Amigó Rodríguez, ingeniero jefe de la Sección de Vías y Obras, y el arquitecto Enrique Seco Gómez.

- Por la Junta del Puerto, los ingenieros José Luis López Páramo y Miguel Pintor Domingo, y Agloardo Feliciano Reyes de la Jefatura de Costas y Puertos.

41 “Una solución urbanística absolutamente inédita”, *Hoja del Lunes*, Santa Cruz de Tenerife, 21 de julio de 1975.

42 Archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Santa Cruz de Tenerife: Plan Parcial del Centro Comercial, 1961. Modificación en 1965 y Plan de Volúmenes, 1965.

43 DELGADO PÉREZ (1988), pp. 83-88.

que supuso la redelimitación de la línea de cerramiento del puerto y de una nueva consideración de su vía de servicio interior<sup>44</sup>.

Además, para unificar criterios y propósitos en la organización de la zona de servicio del puerto, en 1991 se creó la comisión Ciudad- Puerto (acuerdo plenario de octubre de 1991) que recogía en su protocolo de constitución una cláusula que definía los límites y usos del área objeto de estudio:

En el muelle Enlace constituido por el área comprendida entre las dársenas de Anaga y de los Llanos, con posible ensanche de la misma, se prevé un Centro de Integración social y de actividad Ciudad-Puerto con construcciones y espacios destinados a actividades lúdico recreativas, deportivas, de equipamiento y de asistencia al viajero, así como comerciales, con la asignación de la correspondiente edificabilidad y exclusión, en cuanto a usos, de instalaciones industriales, viviendas, residencia y almacenes<sup>45</sup>.

El Plan Especial del Puerto, en estudio desde 1989 y aprobado, como señalamos anteriormente en los noventa, desarrolló los mismos criterios al distinguir diferentes zonas y diversos usos: ámbito de la Marina (en medio de la dársena de los Llanos destinada principalmente a servicios náuticos, club marítimo y talleres); hotel (más tarde, a partir de julio de 2005, suspendido por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente); terminal de pasajeros y actividades complementarias (en el actual Muelle de Enlace); actividades portuarias y recreativas (en el actual espigón de la Dársena de los Llanos); y finalmente, la Plaza de España convertida en un gran espacio público y en el principal ámbito para la relación entre el puerto y la ciudad.

A finales de los noventa y sin resolver el esquema ciudad-puerto, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife decidían convocar sendos concursos con el objeto de no dilatar en el tiempo la integración del puerto en el núcleo urbano. En 1994, los arquitectos Palerm & Tabares de Nava fueron los ganadores del concurso convocado por el Ayuntamiento para reformar la mencionada plaza y su enlace con el puerto. En 1997, la Autoridad Portuaria convocaba un concurso internacional de ideas para la ordenación del Muelle de Enlace de Santa Cruz, ubicado entre la estación marítima de la dársena de Anaga y la desembocadura del barranco de Santos en la dársena de los Llanos, cuyo ganador fue el equipo de Herzog & Meuron<sup>46</sup>.

En consecuencia, contábamos para los últimos años con dos proyectos ganadores que además se solapaban. Ante esta situación, el Ayuntamiento, el Cabildo y la Actividad Portuaria decidían que la reforma del sector se hiciera siguiendo las pautas de Herzog & Meuron pero, ajustándose a las directrices que marcaba la revisión del Plan General de Ordenación de la Ciudad, confiada a Palerm & Tabares de Nava.

El proyecto de Juan Manuel Palerm y de Leopoldo Tabares de Navas proponía el encuentro de la ciudad con el mar a través de la articulación de espacios como “belvederes”, plazas, alamedas... que ordenan el borde de la ciudad en su encuentro con el litoral<sup>47</sup>. Para ello se procedía, como ya había propuesto el esquema puerto-ciudad de los setenta, a modificar la rasante de la Plaza de España hasta igualarla con la plaza de Candelaria, creando una gran superficie ajardinada abierta ante el Cabildo. Su relación con el muelle se conseguía eliminando la barrera de tránsito entre ambos sectores, es decir, era necesario deprimir la vía perimetral (Marítima, avenida de Anaga y de José Antonio).

El trazado de esta nueva vía, permite recuperar el antiguo muelle, como pieza del acervo histórico de la ciudad convirtiéndolo en un espacio de tránsito y paso, a través de un sistema de rampas adosadas a los antiguos muros existentes y por escaleras, hasta bajar a la cota o plataforma del puerto, configurando en ese encuentro un doble bastión que acompaña el traza-

---

44 2005, “Concurso de ideas para la ordenación del Muelle de Enlace”

45 HERZOG & MEURON, Architekten AG. (2004).

46 El plan de los arquitectos suizos será pues respetuoso con el PGOU 92, la Revisión del PGOU de Santa Cruz de 2004 y el Plan Especial del Puerto.

47 Palerm & Tabares de Naval, S.L. ARQUITECTOS: *Nueva escala de la plaza España*, Memoria.

do del borde de la Plaza de España y de la ciudad, permitiendo una comunicación directa en superficie y en cota entre ambas zonas<sup>48</sup>.

En este sector, la segunda plataforma se convertía en un mirador sobre el puerto, con sistemas de comerciales, cafeterías, kioskos, cafeterías en la alineación de la avenida de Anaga.

Se introduce como novedad y con la intención de potenciar el espacio histórico y representativo de la ciudad la recuperación de la alameda del Duque de Santa Elena, tanto su portada, como la recuperación del espacio interior como lugar de paseo, de encuentro y conversación.

Por su parte, la Autoridad Portuaria convocó un concurso restringido y por invitación a cinco estudios de arquitectos de reconocido prestigio para la ordenación y el desarrollo de la plataforma conocida como Muelle de Enlace<sup>49</sup>. Al mismo se presentaron los siguientes equipos: la Office for Metropolitan Architecture de Rem Koolhaas, con base en Rotterdam; el estudio sevillano de Antonio Ortiz y Antonio Cruz; la hispano-iraní Foreign Office Architecture, radicada en Londres y dirigida por Alejandro Zaera y Farshid Moussavi; el equipo de Basilea formado por Jacques Herzog y Pierre Meuron y el japonés Arata Izosaki, que se retiró del concurso alegando problemas profesionales que le impedían cumplir con los plazos.

La propuesta ganadora fue la del equipo suizo firmada por Herzog y Meuron<sup>50</sup> pues, a juicio de las autoridades y miembros del jurado, se ajustaba a los criterios del Plan Especial del Puerto y a la normativa urbanística de la ciudad. Según la comisión evaluadora, el proyecto cumplía con los siguientes principios: transición de la ciudad y el mar, calidad arquitectónica y espacial, la idoneidad de los equipamientos y de los espacios libres planteados, la organización funcional, la racionalidad y la compatibilidad de la ordenación viaria<sup>51</sup>.

El proyecto de los arquitectos Herzog & de Meuron centraba sus esfuerzos en resolver el diálogo entre la ciudad y el puerto. Se presentaba bajo la premisa de *envolver* y *contener*, es decir, por una parte la ciudad envuelve al mar y por otra, el mar reaparece en la ciudad<sup>52</sup>. Defendían que la ciudad saliera al encuentro con el puerto creando no un muelle de conexión en la forma de una superficie continua o de un objeto construido en frente al horizonte costero de la ciudad<sup>53</sup>, sino proyectando un nuevo espacio público definido por la sucesión de plazas que trasladarán el centro de gravedad de la vida social capitulina hacia un lugar más cercano al Atlántico.

Desde la calle del Castillo, el ciudadano en su deseo de encontrarse con el mar deberá atravesar la plaza de la Candelaria, la Plaza España, la Arena hasta llegar a la Marina, nuevo espacio planeado en contacto directo con el mar. Desde el Atlántico, lo que se percibirá es un paisaje artificial con superficies abiertas y arquitectura topográfica de baja altura con diferentes materiales entrelazados en los que el color y la vegetación tienen un papel primordial. (Figura nº 4)

En esta relación entre la ciudad y el mar se incorpora un nuevo elemento, una línea vegetal extendida a lo largo de toda la fachada costera que *actúa de filtro y antesala de la visión del mar*<sup>54</sup>. Herzog y Meuron emplean la metáfora de *oasis en el mar* cuando describen que la entrada a la ciudad se puede percibir como un *jardín mágico en el frente de la ciudad*, abierta al mar, y de fondo, las montañas.

48 Palerm & Tabares de Naval, S.L. ARQUITECTOS: *Nueva escala de la plaza España*, Memoria.

49 2005. "Concurso de ideas para la ordenación del Muelle de Enlace". Las bases del concurso se presentaron en diciembre de 1997. Los trabajos se presentaron en junio de 1998 y el jurado resolvió en julio del mismo año. Todos los equipos recibieron 8 millones pesetas por participar y el ganador, 8 millones más de premio.

50 Los arquitectos suizos Herzog y de Meuron contaron con el equipo formado por CGA Cuende y Gutiérrez Asociados, S.L. Arquitectos, I.G.S. Ingenieros Archipiélago S.I, Reveriego y Asociados Arquitectos, S.L, Cialjeme, S.L. Ingeniería, Agricultura, Paisajismo y Medio Ambiente, y con Miguel Machado Bonde, como historiador.

51 El jurado estaba constituido por el presidente de la Autoridad Portuaria, en calidad de presidente del jurado, Luis Suárez Trenor, por un experto designado por el Cabildo (Adán Martín Menis), por un experto designado por el Ayuntamiento (Miguel Zerolo); por un experto de la Autoridad Portuaria (José Luis Mateo), Director técnico del Puerto (Manuel Fernández del Castillo), por un representante elegido por los concursantes (Jacques Hondelatte), por un representante del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santa Cruz de Tenerife; y por el representante del Colegio Oficial de Canarias, Demarcación de Santa Cruz de Tenerife (Virgilio Gutiérrez).

52 HERZOG & DE MEURON (1998).

53 HERZOG & DE MEURON (1998).

54 HERZOG & DE MEURON (2002).



Fig. nº 4. El nuevo Muelle de Enlace. Anteproyecto del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Herzog & de Meuron. Septiembre de 1999 (Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Sig. 11-6-7

El mar también penetra en la capital. Una propuesta novedosa según los arquitectos es la creación de charcos en la plaza España que podrían llenarse o vaciarse según la necesidad. Además, los técnicos añaden que *hemos ideado una especie de mecanismo en el que agua y las luces imitarán los movimientos del mar con subidas y bajadas a semejanzas de las mareas*<sup>55</sup>. (Los charcos fueron reemplazados por uno solo o lámina de agua, y ha sido uno de los puntos más criticados).

De las intervenciones urbanísticas propuestas los técnicos destacaban las siguientes:

1. La Arena. Es una gran plaza en el lugar que ocupaba el castillo de San Cristóbal. El nuevo espacio se convertirá en un lugar emblemático pues servirá para acoger aglomeraciones de gente en el Carnaval y durante el concierto de Navidad. Se propondrán diversos tratamientos para su superficie en colaboración con artistas como Gabriel Orozco, Jorge Pardo y otros<sup>56</sup>.

2. La Marina. Se trata de un nuevo espacio formado por un dique que divide la dársena de los Llanos en dos: la de la Marina, hacia el norte, con capacidad para 600 buques, y la dársena de acceso, hacia el sur. Este nuevo brazo que se prolongará hacia el mar se ensamblará con el muelle del Enlace dentro del mar y formará el nuevo malecón que constituirá el límite de la ciudad frente al mar. Sobre este nuevo dique se alzarán edificios de una o dos plantas, plataformas y palmeras. El edificio, conocido como La Marina tendrá patios y rampas de conexión entre los niveles superiores e inferiores. Se destinará a diferentes usos: servicios náuticos, club marítimo, talleres y, como usos complementarios los comerciales, hostelería, oficinas... Finalmente, sobre el muro artificial que cierra la dársena se abrirá un jardín acuático y un *aquarium* a fin de asegurar la relación de los ciudadanos con el océano. (Figura nº 5)

<sup>55</sup> "El arquitecto Herzog presenta el anteproyecto de la Plaza España", *Diario de Avisos*, Santa Cruz de Tenerife, 13 de febrero de 2003.

<sup>56</sup> HERZOG & DE MEURON (1998). En la memoria de 1999 no se menciona a estos artistas, sino la colaboración con artistas y arquitectos paisajistas de prestigio internacional.

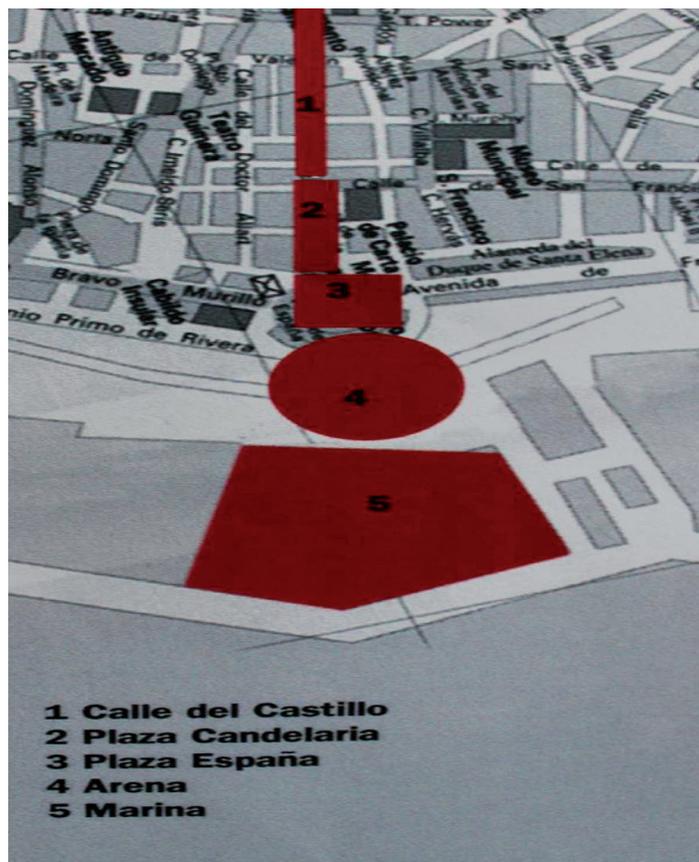


Fig. nº 5. El nuevo Muelle de Enlace en Santa Cruz de Tenerife. Herzog & de Meuron, Competition, July, 1998. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

3. En el Muelle de Enlace se proyectará la estación Terminal de Cruceros, la estación de Ferries y una importante zona comercial. Las primeras estarán conectadas de forma directa por un paseo independiente, y ambas deben quedar vinculadas al resto de la ciudad y a las vías de entrada y salida del puerto.

4. Hacia la avenida Marítima y frente al Cabildo Insular de Tenerife se programarán dos edificios, cine y hotel que completarán la oferta cultural y turística de la capital.

Además, todos los edificios proyectados serán de baja altura, salvo el hotel, y estarían fabricados con tres elementos básicos: el hormigón armado para la estructura y perforado hasta en la fachada; el vidrio y materiales traslúcidos y transparentes que facilita la comunicación entre el espacio interior y el exterior, y el aluminio para las carpinterías.

También llama la atención la solución del tráfico con bulevares peatonales que conectan la Marina y la Arena con la avenida Marítima, y la vía elevada sobre pilares de considerable altura para el tráfico de vehículos. Para restar el impacto visual de la mencionada vía se tratará como una escultura urbana. Asimismo, la reorganización de los aparcamientos existentes y la creación de plazas subterráneas.... *mantendrán el espacio libre para los peatones y no se interrumpe la visión del mar que pretendemos obtener*<sup>57</sup>. (Figura nº 6)

El proyecto de los arquitectos suizos Herzog & de Meuron es un plan ambicioso, con tres zonas de actuación y tres fases de ejecución. La primera, financiada por el Cabildo y el Ayuntamiento, ha consistido en la remodelación de la Plaza de España y su entorno; la segunda, que corresponde al Gobierno de Canarias tendrá como objetivo la construcción de túneles bajo la avenida de Anaga, convertida en calle peatonal; la tercera fase, costead por la Autoridad Portuaria, estará relacionada con la modernización y ampliación de la zona portuaria, es decir, la nueva Estación Marítima y la Terminal de Cruceros, la cre-

<sup>57</sup> “Santa Cruz y su puerto se reconcilian”, *Diario de Avisos*, Santa Cruz de Tenerife, 11 de julio de 1998.

ación de una zona de ocio integrada básicamente por locales comerciales y de restauración (cafeterías, restaurantes, comercios, pubs...) y el Puerto Deportivo.

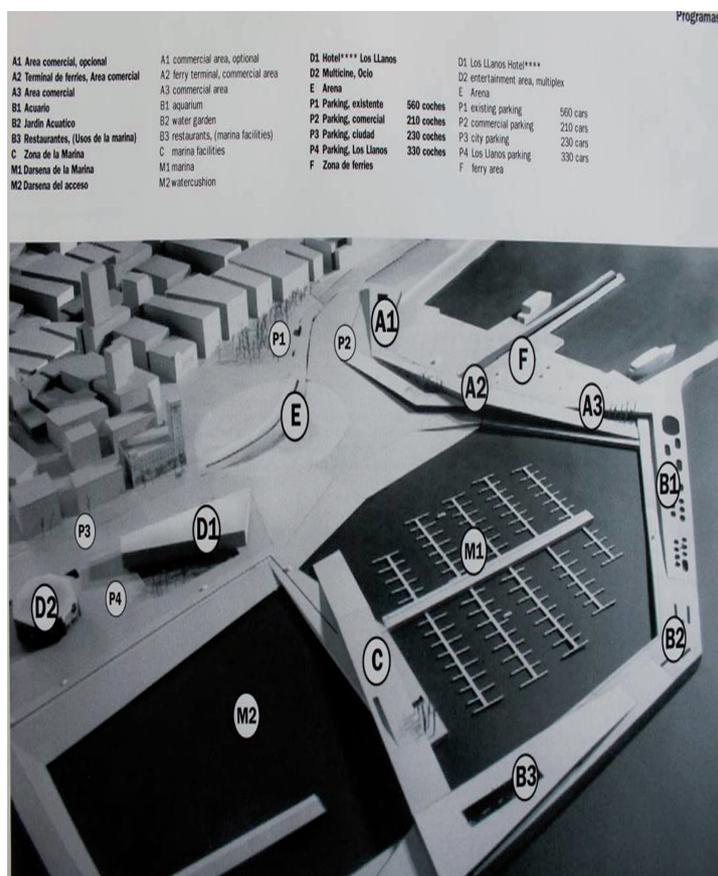


Fig. nº 6. El nuevo muelle de Enlace. Anteproyecto del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Herzog & de Meuron, septiembre de 1999. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 11-6-7.

El principal problema para la puesta en práctica de este proyecto por parte de la Autoridad Portuaria ha sido el económico, no solo por coincidir con una situación de crisis económica general, sino también porque la propia institución declaraba desde el año 1997 que tenía otras prioridades, como la creación de otros puertos (*“el puerto de Granadilla se perfila como el futuro del tráfico marítimo”*<sup>58</sup>). Invitaba a la iniciativa privada a participar en la financiación de esta obra de gran magnitud cuyo coste alcanzaba los 10 mil millones de pesetas sugiriendo su explotación por 30 años renovable a otros 30 años.

El proyecto de Herzog & de Meuron se exhibe como propuesta renovadora, sobre todo por las soluciones urbanísticas y arquitectónicas adoptadas, propias del siglo XXI, en unas instalaciones portuarias obsoletas (tipologías, volumen y materiales de construcción). No obstante, apreciamos que algunas ideas coinciden con premisas planteadas en el siglo pasado.

Como en anteriores documentos, el plan eleva la rasante de la Plaza de España para que desde ella podamos ver el mar y para que bajo ella se puedan construir aparcamientos subterráneos, como ya habían diseñado los arquitectos Palerm & Tabares de Navas y el ingeniero López Páramo.

Asimismo, muestra, como sucedía en el pasado, a la Plaza España como superficie ajardinada. Desde los años treinta, se afirmaba que era un escenario idóneo para mostrar al viajero la vegetación autóctona.

Sobre la explanada se ubican pabellones para albergar la oficina de información turística, la tienda de artesanía y un restaurante, tal como había sido ideado hacia 1932 por el mencionado ingeniero madrileño José Luis Escario, así como la ubicación de una fuente central en la plaza.

58 “El puerto en la vanguardia arquitectónica”, *El Día*, Santa Cruz de Tenerife, 18 de noviembre de 1997.

Los arquitectos suizos persiguen que el ciudadano partiendo de la calle del Castillo pueda llegar hasta el Atlántico, siguiendo un camino longitudinal que unía tres plazas (Candelaria, España y la recién construida plaza del Agua). La idea es la misma que en su momento idearan José Blasco Robles y José Luis Escario cuando proyectaron que la calle del Castillo se prolongara hasta la avenida Marítima y en la intersección se proyectara una plaza.

El nuevo proyecto explica una propuesta para reordenar el tráfico de la ciudad en este enclave crucial. Para primar al peatón frente al vehículo y al tiempo facilitar el tránsito rodado, los expertos aconsejan la construcción de una vía soterrada por debajo de la Plaza de España, desde el túnel de la avenida Tres de Mayo hasta la avenida de Anaga, concibiéndose el entorno de la plaza como superficie ajardinada y peatonalizada. Pero, la avenida de Anaga como vía peatonal, ya se contemplaba en los años setenta así como la desviación de su tráfico por túneles subterráneos que comunicaban con la calle Bravo Murillo.

El proyecto de Herzog & de Meuron tuvo que respetar y recuperar piezas que forman parte de la memoria colectiva como es el Monumento a los Caídos y la portada de la alameda del Duque de Santa Elena. Con respecto a la Cruz, proponen recuperar la función de mirador de su parte superior, facilitando su acceso al público, además de resaltar por su disposición la función de la Plaza de España como antesala de un edificio representativo. En cuanto a la alameda del Duque Santa Elena prometen rescatar su antiguo aspecto, como ya anunciaran Palerm y Tabares, con su portada, pavimentos blandos que permitan el tránsito peatonal y con árboles que a modo de cinturón se extenderán hasta la avenida Tres de Mayo. Asimismo, aceptarán integrar en el conjunto las recientemente descubiertas ruinas del castillo de San Cristóbal, para las cuales se crea una galería bajo la plaza con una exposición permanente sobre el valor histórico del Castillo.

Llaman la atención dos ideas que insisten en las premisas iniciales: *contener* y *envolver* el mar:

1º La reformulación de la Plaza España cuyo circunferencia se desvirtúa al crearse otro círculo ex-céntrico a la torre de los Caídos que se mantiene como parte de la nueva composición, y en cuyo centro se coloca una gran fuente que cuando llena la plaza de agua pretende traer a la memoria colectiva la primitiva rada del existente en el lugar (el “géiser” o “charco” han sido uno de los puntos más polémicos de plan de Herzog y Meuron). En efecto, su objetivo no es solamente acercar la ciudad al mar sino introducir el mar en la ciudad, de ahí que la recién bautizada plaza del Agua, de enormes dimensiones, se convierta en el punto de fuga monumental de la calle del Castillo y en el nuevo centro de representatividad de la ciudad. En el entorno de la plaza se levantan unos pabellones con fachada y cubierta vegetal, obra del paisajista Patrick Blanc.

2º El diseño de un espacio público que invade el mar con plazas, zonas para el ocio y con edificios destinados a distintos usos. Esta extensión de la ciudad al mar con inmuebles, plataformas, espacios públicos y de ocios está aún por iniciar.

El proyecto de los arquitectos suizos ha suscitado numerosas críticas. Para algunos, éste exhibe un diseño faraónico de presupuesto desorbitado que forma parte de la operación de maquillaje iniciada ya hace unos años para renovar la imagen del frente costero de Santa Cruz. Tras el Recinto Ferial, el Auditorio,... un plan de remodelación de la Plaza de España que demuestre que Santa Cruz es una gran metrópolis a la altura de otras ciudades costeras españolas.

Otros critican la volumetría y el costo de las nuevas edificaciones, la falta de integración con los edificios históricos existentes, el tratamiento empleado en la recreación de la portada de la Alameda, las intervenciones en el monumento a los Caídos, el uso privado de cierta parte del litoral, los bolardos y el flujo peatonal.

Y, finalmente, solo algunos consideran que el proyecto resuelve el frente marítimo y portuario aunando tradición y modernidad.

En definitiva, la reforma de la Plaza España constituye solo el comienzo de un proyecto más ambicioso, financiado por el Ayuntamiento, el Cabildo Insular y el Gobierno de Canarias, que busca hacer realidad la recuperación de la dialéctica ciudad-mar, la incorporación del puerto al paisaje urbano y la reconstitución de la fachada costera de la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- CLAVIJO Y PLO, F. (1848). Proyecto primitivo reformado. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 1
- CLAVIJO Y PLO, F. (1858). Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Proyecto de mejoras y reformas de 1858. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. (No aprobado). Nº 2
- CLAVIJO Y PLO, F. (1881). Proyecto refundido en 1881. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- CIORANESCU, A. (1993). *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, islas Canarias, Viceconsejería de Cultura y Deporte.
- CIORANESCU, A. (1998). *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Confederación Española de Cajas de Ahorro, 4v
- DARIAS PRÍNCIPE, A. (1985). *Arquitectura y arquitectos en las Canarias occidentales 1874-1931*, Santa Cruz de Tenerife, Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias.
- DARIAS PRÍNCIPE, A. y PURRIÑOS CORBELLA, T. (1998). “Las sociedades constructoras en Canarias”, *VI Coloquio de Historia Canario-Americano*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo 2, 2 parte, pp. 629-672.
- DELGADO PÉREZ, G. (1988). “El Plan especial de reforma del Interior del centro histórico de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Un planeamiento vigente”, *Ciudad y Territorio*, 77/3, pp. 83-88.
- FRAGA GONZÁLEZ, M. C. (1973). *Plazas de Tenerife*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.
- GALANTE GÓMEZ, F. (1989). *El ideal clásico de la arquitectura canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Edirca.
- GONZÁLEZ CHÁVEZ, C. M. (2002). “La ciudad de Santa Cruz de Tenerife a través de su representación gráfica”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 48, 2002, pp. 543-565.
- GONZÁLEZ CHÁVEZ, C. M. (2004). “Hacia la consolidación de la ciudad burguesa: elementos configurativos de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en el siglo XIX”, en *Norba-Arte*, Extramadura, Universidad de Extremadura, Departamento de Historia del Arte, Vol. XXIV, 2004, pp. 117-128.
- GONZÁLEZ CHÁVEZ, C. M. (2007). *El diseño de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en la etapa contemporánea*, La Laguna, Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- HERZOG & DE MEURON (1998). El nuevo Muelle de Enlace en Santa Cruz de Tenerife. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. sign. 11-6-9.
- HERZOG & DE MEURON (2002). Remodelación del Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Estación terminal de Cruceros. Estación marítima para ferries y Zona Comercial en el Muelle de Enlace. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. sign. 11-6-10.
- HERZOG & MEURON, Architekten AG. (2004). *Remodelación del Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Área de Servicio de la Marina de los Llanos. Estudio de modificaciones del proyecto ejecutivo*, Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, sign 10-4-17.
- LEÓN Y CASTILLO, J. (1881). Proyecto de Puerto de Interés General de 2º orden. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 9 y 10.
- LÓPEZ PÁRAMO, J. L. (1975). Proyecto reformado de ampliación de la Dársena Comercial, 1975. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 447.
- MARTÍN GALÁN, F. (2001). *Las Palmas. Ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas.
- MARTÍN GALÁN, F. (2007). *El mar, la ciudad y el urbanismo. Vivir el litoral en las ciudades históricas canarias*, Santa Cruz de Tenerife. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Autoridad Portuaria de Las Palmas, y Fundación Puertos de Las Palmas.
- MARTÍN GALÁN, F. (2012). “Dos ciudades, un mar, una época. Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife entre la I Guerra Mundial y la Guerra Fría. Incidencia de los puertos en la ciudad y la sociedad”, en ALEMÁN GÓMEZ, Ángeles y QUESADA ACOSTA, A. (coords). *Los Caminos del mar. Vanguardia en Canarias*. Organismo Autónomo de Museos y Centros del Cabildo Insular de Tenerife. OAMC.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1998). *Tenerife y el Expansionismo Ultramarino europeo (1880-1919)*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular de Tenerife, ACT.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F. (1986). *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*. Santa Cruz de Tenerife, Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.
- MATOS MASSIEU, P. (1921). Programa de obras que eran necesarias para la terminación y equipo del Puerto. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 39.
- NAVARRO SEGURA, M. I. (1982). *Arquitectura del Mando Económico. La posguerra en Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular de Tenerife, ACT.
- NAVARRO SEGURA, M. I. (1986). “El urbanismo moderno en Santa Cruz de Tenerife. Documentos”. *VI Coloquio de Historia Canario-Americana* (1984), Las Palmas de Gran Canaria Excmo, Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 531-626.
- NAVARRO SEGURA, M. I. (1988). *El Racionalismo en Canarias*, Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife.
- NAVARRO SEGURA, M. I. y RUIZ RODRÍGUEZ, F. (1992). *La arquitectura como escenografía: José Enrique Marrero Regalado*. Canarias, Colegio de Arquitectos. Demarcación de Tenerife, Gomera, Hierro.
- NAVARRO SEGURA, M. I. (2005). “El puerto de Santa Cruz de Tenerife y sus proyectos”. *Homenaje a Emilio Alfonso Hardisson*, Artemisa Ediciones, pp. 418-442.

- OCHOA BENJUMEA, J. (1930). Proyecto de reforma de la zona de servicio del Puerto. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 75.
- PALERM & TABARES DE NAVAS, L. Arquitectos. *Nueva escala de la plaza España*, Memoria.
- PALERM, J. M. y TABARES DE NAVAS, L. (2002). *Una ciudad. Síntesis del desarrollo urbano de Santa Cruz de Tenerife en el litoral*. Edición L. T de N. Ed.
- PAZ PERAZA, J. (1897). Proyecto de alineación a que deberán sujetarse los Muelles de Ribera del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 17.
- PINTOR GONZÁLEZ, M. (1963). Plan General del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, nº 330.
- PÍREZ NÚÑEZ, A. (1918). Plan General de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Nº 38. (No aprobado).
- POGGI Y BORSOTTO, F. (1881). *Guía histórica-descriptiva de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, Imprenta isleña de Fco. C. Hernández.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947-1950). *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, Instituto Jerónimo Zurita, 5 v
- SENANTE MASCAREÑO, F.; PALERM, J. M., y TABARES DE NAVAS, L. (2002). *Santa Cruz hacia el futuro. Pensar en la ciudad*. Avance de la Revisión del Plan de Ordenación Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife: Gerencia Municipal de Urbanismo.
- SUÁREZ GALVÁN, E. (1893). Proyecto de ampliación reformado. Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Nº 16.
- TOUS MELIÁ, J. (1994). *Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía*, Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional de Canarias.
- 2005, Concurso de ideas para la ordenación del Muelle de Enlace. “Asistencia técnica para la redacción de proyecto básico de remodelación del Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife”, Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Negociado de Obras y Servicios, nº de negociado 83 y de registro general 113.