

ARQUITECTURA Y URBANISMO EN LA ERA DEL MODERNISMO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

VICENTE MIRALLAVE IZQUIERDO

A modo de introducción a estas Jornadas, he hecho un breve recorrido por lo que significaron el Urbanismo y la Arquitectura de aquellos años en general, y, particularmente, en Las Palmas de Gran Canaria, señalando de entrada que el Modernismo solo es perceptible en las formas arquitectónicas, y no así en los trazados urbanísticos que siguen, en todo ese período, anclados formalmente en la convivencia de los cánones clásicos heredados del Renacimiento, del Barroco, del Neoclásico y de la tradición de las enseñanzas de la prestigiosa École de Beaux-Arts de París.

LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO 1830-1860

Tal y como tuve ocasión de exponer en otra publicación, la axialidad, la simetría, la perspectiva y la regularidad, que forman la base de aquellas propuestas y trazados urbanos, coinciden en la búsqueda de un sistema donde las relaciones precisas entre las partes y el todo, convergen en un producto en el que el orden es el principio de racionalidad y control del propio orden. Este sentido del orden propugnado por Alberti, Milizia, Durand, Quatremère de Quincy,

y tan perfectamente conocido por los arquitectos del siglo XIX y de las primeras décadas del siglo XX, es el que se defiende y mantiene como axioma fundamental de la funcionalidad en el sentido de utilidad, siendo esta precisamente la clave de lo real. Y es por ello por lo que las arquitecturas dibujadas quieren superar el umbral de la ficción para convertirse en elementos definitorios y determinantes del futuro urbano, emergiendo como figuraciones de lo real. El Plan y la Arquitectura del Plan forman un binomio indisoluble donde la Arquitectura asume el rol de configurar lugares y partes de ciudad dentro de un orden preciso y un marco de coherencia que conlleven los objetivos de crecimiento o de transformación de la ciudad en su conjunto (Mirallave, 2009).

A lo largo del siglo XIX, toman fuerza las teorías higienistas debido a las malas condiciones higiénico-sanitarias de la ciudad industrial, la falta de salubridad de los espacios urbanos carentes de instalaciones básicas de suministro de agua potable, iluminación de las calles y red de alcantarillado y a las sucesivas epidemias de cólera y peste. No solo surgirán proyectos de ingeniería para mejorar la calidad de las aguas de abasto y disponer de redes de saneamiento adecuadas, sino que también para tener ciuda-

des sanas se dispone toda una instrumentación legal y técnica que permite transformar radicalmente los tejidos medievales precedentes para hacer correr el aire, dejar entrar la luz natural, acercar la naturaleza a la ciudad, adaptar los centros urbanos a los nuevos medios de transporte, como el ferrocarril y el metro, revitalizar y hacer emblemático el espacio urbano con redes de edificios simbólicos, redes de equipamientos y redes verdes como ejes estructurantes de la vida urbana, la monumentalización de la ciudad y, en su caso, dar nuevas pautas teórico-prácticas para el crecimiento urbano, provocando así el surgimiento de los dos grandes proyectos urbanos del siglo:

1. Los planes de transformación urbana de la ciudad medieval del París de Napoleón III y del Barón Haussmann, apoyados en la Ley de Expropiación Forzosa en cuya base se argumenta la idea del Bulevar como proyecto técnico de Ingeniería, de Arquitectura y de Paisaje, así como de proyecto inmobiliario y financiero para transformar la ciudad existente (Des Cars y Pinon, 1991).
2. La Teoría de la Urbanización y el Plan de Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá. Así conceptualizado y desarrollado teórica y técnicamente, el Ensanche es un proyecto técnico unitario de Ingeniería, de Arquitectura y de Paisaje, al igual que un proyecto inmobiliario y financiero para crear ciudad ex novo (VV.AA., 1991 y 1994).

Ambas estrategias siempre resueltas formalmente con la utilización de principios clásicos del trazado urbano relacionado con la axialidad, la regularidad, la simetría, las perspectivas y sus entrecruzamientos, formando patas de oca o tridentes, a veces también intersectados, así como las formas de estrella, todo a la manera barroca y de Beaux-Arts.

PARÍS-HAUSSMANN, 1853

En el primer caso, el Barón Georges-Eugène Haussmann continúa entre 1853 y 1870 las reformas



Principales aperturas haussmaniannas entre 1854 y 1870

[Fuente: Jean des CARS y Pierre PINON: *París-Haussmann*]

emprendidas en París por Napoleón III, cuando este lo nombra Prefecto del Sena, introduciendo una estrategia muy clara de transformación de los tejidos urbanos medievales heredados mediante una red de bulevares, como proyecto técnico complejo, que intersectan estos tejidos buscando realizar al menos dos ideas fundamentales: en primer lugar, la asunción del bulevar como elemento articulador a la vez que representativo de la trama urbana y, en segundo lugar, introducir una red de equipamientos y monumentos incluidos en la red de bulevares como elementos estructurantes del espacio urbano en cuanto a su localización precisa, siguiendo el desarrollo de las arterias fundamentales de tráfico.

Quizás lo más interesante de los bulevares parisinos fuera la hipótesis formal compleja que conceptualmente planteaban, en tanto que el elemento urbano resultante se convierte en un referente *per se* o en un «hecho urbano» (Polesello, 1979), me refiero al elemento urbano compuesto por el bulevar como vía especializada, técnica y funcionalmente, los hitos referenciales y equipamientos colocados a lo largo de su desarrollo, el paisaje vegetal y la presencia de una arquitectura residencial burguesa homogénea, el *immeuble de rapport* o «inmueble de alquiler», fruto de una estrategia inmobiliaria y un rígida ordenanza edificatoria, que precisa el tipo edificatorio de multicapas funcionales: locales comerciales, oficinas y viviendas, y sobre una alineación

estricta que implica un alto grado de uniformidad en fachadas (Sica, 1981). Este elemento urbano complejo, el bulevar, configurado incluso como unidad estética (Vidler, 1981), persigue al menos un triple objetivo que Haussmann pone en práctica (Pannerai, 1986).

- Luchar contra la insalubridad y hacer protagonistas de la ciudad al aire, la luz y la vegetación.
- Revalorizar los monumentos aislándolos e instituyendo lazos visuales entre ellos.
- Circular sin obstáculos de un barrio a barrio, y conectar mediante ejes rectilíneos las estaciones de ferrocarril con los puntos singulares del espacio urbano, aumentando la velocidad de los vehículos tirados por caballos por esos ejes, gracias al uso del macadán.

La propia dimensión del bulevar y su especialización funcional, debido a los distintos carriles de que consta (peatonal dinámico, peatonal estático, vehículos lentos, vehículos rápidos, mobiliario urbano, vegetación, etc.), y las perspectivas urbanas que abre con plazas, monumentos, etc., sin olvidar la ingeniería del subsuelo técnico que conlleva, implica la necesidad de un vaciado urbano equivalente que se constituye en espacio diferenciado en el entramado urbano medieval que atraviesa, ofreciendo la nueva imagen de la ciudad burguesa plena, además de aire fresco y luz natural.

La estrategia inmobiliaria y financiera que hizo posible la transformación haussmaniana de París se basaba en la Ley de Expropiación hecha *ad hoc*, que permitía la declaración de interés público y social de los vaciados urbanos por conllevar las obras de realización del sistema de infraestructuras urbanas: suministro de agua potable y electricidad, red de saneamiento y recogida de basuras mediante barcasas guiadas por canales subterráneos formando parte de las galerías de servicio de la ciudad. De esta manera se expropiaban las edificaciones a derribar, contenidas dentro de la banda de suelo necesaria para abrir

el cauce de los bulevares, lo cual incluía no solo el espacio entre alineaciones, sino también sendas bandas de espacio adicional en los márgenes externos necesarios para operar con comodidad durante las obras y que luego se tornaban parcelas edificables donde disponer los nuevos edificios llamados *immeubles de rapport*. Las parcelas así obtenidas eran de propiedad pública y podían ser explotadas directamente, o bien, ser vendidas a empresarios privados para costear las obras de urbanización, lo cual aportaba además pingües beneficios al estado absolutista de Napoleón III



Apertura de la Avenida de la Ópera
y edificio de Charles Garnier

[Fuente: Jean des CARS y Pierre PINON: *Paris-Haussmann*]

Si bien es cierto que la reforma urbana de París, *les grands travaux*, tuvo sus detractores entre quienes la veían como un simple mecanismo especulativo que generaba la gentrificación del espacio urbano y que dejaba al aire las vergüenzas de la sociedad burguesa aparentemente perdida en el campo del enfrentamiento ideológico y social entre progreso y modernidad (Berman, 1988), no es menos cierto que el resultado final expresa rotundamente la realidad del concepto de ciudad como obra de arte, una escenografía compleja creada expresamente para introducir nuevos valores estéticos con la grandiosidad del espacio urbano creado con la arquitectura y el paisaje de los bulevares, la red de monumentos, el mobiliario urbano, la vegetación y la vida al aire libre, lo que desde entonces hizo conocer a París como «la ciudad de la luz».



Camille Pissarro, *Boulevard Montmartre en Printemps*

[Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Camille_Pissarro-Boulevard_Montmartre,_Spring-Google_Art_Project.jpg>]

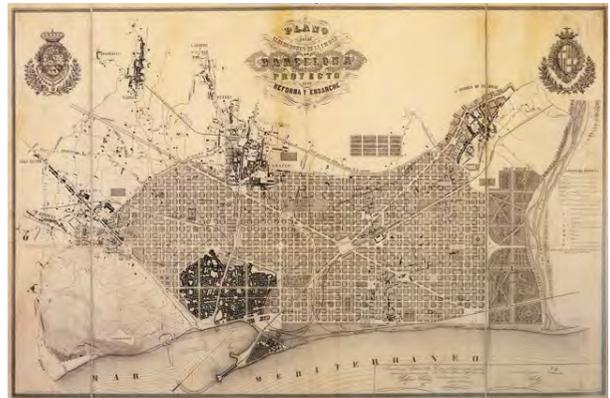
BARCELONA - CERDÁ 1859

El segundo caso, el del Ensanche de Barcelona de 1859, es el caso del primer proyecto unitario de una nueva ciudad inspirado en la idea de generar un eficaz sistema complejo de redes solapadas y apoyadas en un meticuloso trazado viario, entendido como proyecto técnico de arquitectura, de ingeniería y de paisaje urbano, que servía como soporte para implantar una estructura homogénea de barrios y distritos con una estructura policéntrica de equipamientos locales, así como una red de grandes equipamientos urbanos estructurantes y una red de parques y espacios libres.

Idelfonso Cerdá, ingeniero de caminos y funcionario del Estado, al que Haussmann tentó para trabajar con él en París, publicó además en 1867 su obra más conocida, *Teoría General de la Urbanización*, un documento técnico urbanístico innovador que recogía esta práctica en un método de hacer ciudad mediante estudiados instrumentos técnicos, legales, económicos, administrativos y políticos (VV.AA., 1991 y 1994), que coloca a Cerdá como pionero y fundador del urbanismo moderno tal y como hoy lo conocemos.

La idea de fondo era proporcionar a la sociedad en su totalidad un conjunto de instrumentos específicos y una metodología que técnicamente coordinasen de manera efectiva la parcelación, la urbanización y la edificación en un solo y rentable proceso de gestión y construcción del nuevo espacio desde el punto de vista económico, social y ambiental, el lanzamiento de la idea de *ciudad compacta*, un modelo que perdura hasta nuestros días por la necesidad de disponer de estructuras urbanas sostenibles y resilientes.

El Ensanche es un modelo de trazado que utiliza también los patrones clásicos de axialidad, simetría, perspectiva y regularidad para organizar espacios muy bien ordenados en los que emergen hitos y monumentos, y también un modelo de ciudad



Plano del Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona, 1859

[Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Plan_Cerd%C3%A1#/media/Archivo:PlaCerd%C3%A11859b.jpg>]



Imagen aérea de una parte del Ensanche de Barcelona

[Fuente: <<https://www.elagoradiario.com/wp-content/uploads/2019/11/Barcelona-1140x600.jpg>>]

abierta y sana por donde fluyen el aire y la luz con canales especializados funcionalmente para el tren, el tráfico rodado y el tráfico peatonal que transcurre por amplias aceras arboladas o plataformas de apoyo a la actividad comercial y social de los distintos usos urbanos.

LAS GRANDES EXPOSICIONES UNIVERSALES Y LA CITY BEAUTIFUL

En paralelo a estos dos grandes momentos de la urbanística que definieron el futuro urbano de París y de Barcelona, desde mediados del siglo XIX se producen una serie de eventos internacionales que son las Grandes Exposiciones Universales que van recorriendo ciudades importantes de todo el mundo con el fin de promover las relaciones comerciales entre empresas, las relaciones internacionales entre las naciones y, de paso, el turismo. Indudablemente, se aprovechan estas ocasiones para informar de los avances habidos en la industria y los productos manufacturados, pero también en la técnica y en los nuevos materiales al servicio de la ingeniería y la arquitectura que encuentra aquí un escaparate único para hacer visibles sus logros. El origen de estas manifestaciones se sitúa en la tradición de las exposiciones nacionales francesas y más concretamente en la Exposición Industrial que tuvo lugar en París en 1844. Evidentemente, la monumentalidad de la arquitectura y de los trazados urbanos de la tradición de Beaux-Arts serán instrumentos de diseño escenográfico de estas manifestaciones sociales.

Es el caso, por ejemplo, de la ciudad de Londres que en el año 1851 organiza la «Great Exhibition of the Works of All Nations» con el patrocinio de la reina Victoria y el empuje de su marido el príncipe Alberto que había visitado la francesa de 1844, quienes inauguraron la muestra en el Palacio de Cristal, un formidable edificio construido en Hyde Park y proyectado por Joseph Paxton aprovechando la oportunidad del hierro fundido para levantar una estructura metálica de gran porte que permitía grandes luces y



Crystal Palace de Joseph Paxton e imagen de la inauguración en su interior de la Exposición de Londres de 1851 por la Reina Victoria y el Príncipe Alberto

[Fuente: <https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Exhibition#:~:text=The%20Great%20Exhibition%20of%20the,May%20to%2015%20October%2C%201851>]

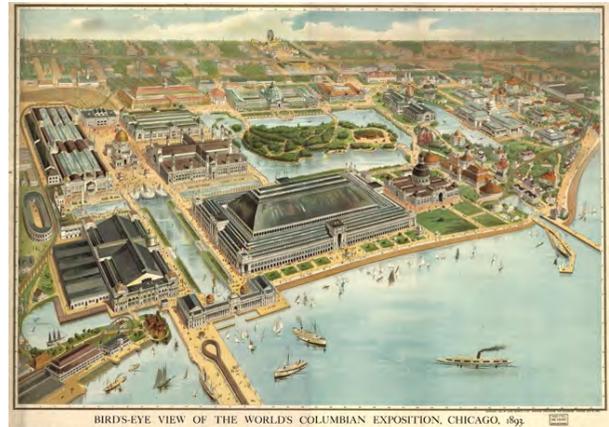
que luego venía recubierto en fachadas y techos por grandes paños de vidrio, ambas técnicas amparadas en los avances del momento que hacían del edificio un ejemplo de alarde tecnológico nunca antes visto. Estos avances en la creación y uso de nuevos materiales en arquitectura serán cruciales para explicar posteriormente, en los años siguientes, algunos aspectos estilísticos de la arquitectura modernista.

De igual manera, París repetía como sede en 1889 en el Campo de Marte con un recinto ferial diseñado por el paisajista Adolphe Alphand, que había sido el responsable de Parques y Jardines con el Barón Haussmann en las reformas de la ciudad,



Cartel de la Exposición de París de 1889

[Fuente: <[https://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Par%C3%ADs_\(1889\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Exposici%C3%B3n_Universal_de_Par%C3%ADs_(1889))>]



Cartel de la Exposición de Chicago de 1893

[Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1893_Birds_Eye_view_of_Chicago_Worlds_Columbian_Exposition.jpg>]

introduciendo los dos grandes parques de la monarquía, el Bois de Boulogne y el Bois de Vincennes, así como la naturaleza en la ciudad en forma de arbolado alineado como refuerzo de la axialidad. Y con Alphand colabora el ingeniero Gustave Eiffel, quien se encarga de diseñar y construir la torre de su nombre como hito emblemático y representativo de la muestra que, muy criticado en la época, pasaría más tarde a convertirse en el símbolo de la ciudad y de toda Francia. Esta gran estructura de hierro forjado o pudelado, con sus 300 metros de altura, sigue siendo la edificación más alta de la ciudad y desde el inicio manifestó su vocación de ser un ejemplo conjunto de arte y técnica proporcionando desde entonces una gran influencia y eclosión de ideas entre los arquitectos e ingenieros de la época que serían determinantes en muchos proyectos posteriores y, por supuesto, en el Modernismo.

La ciudad de Chicago es la encargada de albergar la Exposición Mundial Colombina en 1893 con un proyecto de recinto que es diseñado por los prestigiosos arquitectos urbanistas y paisajistas John W. Root, Frederick L. Olmsted, Daniel Burnham y Charles B. Atwood, quienes se encargan de recuperar de la tradición francesa de Beaux-Arts el sistema de red de edificios singulares estratégicamente situados y relacionados entre sí mediante ejes persépticos, flanqueados por arquitecturas de gran calidad que confieren al conjunto un carácter monumental. De esta manera, se inauguraba una corriente de embellecimiento de las ciudades que se conocería y se extendió como el *City Beautiful Movement* con la intención de hacer más bellos y emblemáticos los espacios públicos urbanos en los Estados Unidos.

De hecho, es la propia capital de la nación en 1901 la que decide modificar el plan original de la ciudad, que había diseñado el arquitecto paisajista L'Enfant en 1791, y diseña el plan de remodelación del centro urbano, el National Mall de Washington a instancias del senador James McMillan, que será conocido como el Plan McMillan. Este plan, que di-



Panorámica del Mall de Washington, según el Plan McMillan de 1901

[Fuente: <<https://architecturereader.blogspot.com/>>]

señan Frederick L. Olmsted y Charles McKim, introdujo el gran espacio verde lineal a lo largo del eje este oeste del Mall, flanqueando de edificios monumentales sus márgenes, así como propuso la monumentalización del entorno de la White House con la Lafayette Square y The Ellipse Square con edificios de estética neoclásica y beauxartiana.

Unos años más tarde, Daniel Burnham y Edward H. Bennet realizan el Plan de Chicago en 1909 que, en su doble dimensión territorial y urbana, propone un trazado monumental a partir de dos focos que de-



Plan de Chicago de 1909

[Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Plan_de_Chicago>]

finen el eje central perpendicular a la línea de costa. El primer foco es un gran espacio libre que lo situaban justo al borde del lago Michigan en lo que hoy es el *Grant Park*; el segundo foco era una Gran Plaza situada en el cruce de las actuales Avenida de Ida B. Wells con S. Halsted Street y bordeada por edificios monumentales, cuyo icono era un majestuoso Centro Cívico. La axialidad, la simetría, la perspec-

tiva y la convergencia visual propias de Beaux Arts, al igual que los ideales de la *City Beautiful*, vuelven a estar presentes en esta propuesta.

A partir de este eje central organizan una homogénea malla rectangular de vías paralelas y perpendiculares a la línea de costa que enmarcan las manzanas edificables, y sobre esta trama superponen la estructura viaria monumental del plan formada por un sistema radial, con centro en la Gran Plaza, de grandes bulevares y parques que irradian el territorio cubriendo ciento ochenta grados. Este conjunto de bulevares está pensado para funcionar como un sistema continuo de circulación en el que los parques están estrechamente relacionados con esa red y conectados con ella. Por último, el conjunto urbano así proyectado se enmarca dentro de un semi-anillo que es un gran bulevar semicircular que bordea la ciudad relacionando a la vez tres grandes parques periféricos que, junto al gran parque lineal litoral, generan un gran anillo verde. Esta manera innovadora de trabajar conjugando bulevares y parques era la herencia de Olmsted, a quien Burnham conocía y con quien había trabajado, y del *Park Movement*, es decir, los parques como elementos estructurantes del tejido urbano.

También es muy interesante, en el contexto estadounidense, el proyecto de reforma paisajística del eje urbano de la Fairmount Parkway que hace Jacques Gréber en 1917 para el eje monumental de la Avenida Benjamin Franklin en la ciudad de Filadelfia, recogiendo todos los principios proyectuales que



Eje monumental de la Avenida Franklin en Filadelfia de 1917

[Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_for_the_Fairmount_Parkway_by_Jacques_Greber_1917.jpg>]



Proyecto ganador del concurso de Canberra del matrimonio Griffin de 1911

[Fuente: <<https://www.naa.gov.au/learn/learning-resources/learning-resource-themes/government-and-democracy/parliament-and-elections/plan-canberra>>]

hemos visto en los ejemplos anteriores y poniendo en relación visual directa el edificio y la plaza del Ayuntamiento con el Museo de Arte y el Fairmount Park en el borde del río Schuylkill.

Toda esta forma de hacer ciudad a la manera de Beaux-Arts y de la *City Beautiful* embelleciendo y mejorando los espacios públicos existentes o bien proyectando el futuro a partir de trazados y ejes monumentales que incorporan a su vez los espacios verdes como elementos estructurantes, va a ser la praxis habitual en los arquitectos urbanistas del momento en todo el mundo, que aprovechan encargos

directos, o bien, la ocasión de los concursos para demostrar los valores técnicos pero también estéticos y formales de estas ideas en aquellos años en que todavía era posible la definición de un proyecto unitario para la ciudad desde la perspectiva de ciudad como obra de arte. Los proyectos y planes de Eliel Saarinen para el Gran Helsinki y Munkkiniemi-Haaga de 1915, o la propuesta que hace para la nueva ciudad de Camberra en el concurso internacional de 1911, concurso que gana el matrimonio Griffin, Walter y Marion, el Plan de la Nueva Delhi de Edwin Lutyens de 1911, el Plan de Amsterdam Sur de Hendrik P. Berlage de 1917 o el Ensanche sur de Sevilla de Secundino Zuazo de 1922, son claros ejemplos de esta singular forma de entender la arquitectura del espacio urbano.

INFLUENCIAS DE ESTAS TENDENCIAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Las Palmas de Gran Canaria es, en la segunda mitad del siglo XIX, todavía una pequeña ciudad de unos 20000 habitantes que viven básicamente en el núcleo fundacional en los barrios de Vegueta, Triana y los Riscos, aunque también una pequeña parte se había desplazado ya hacia el norte, en posición extramuros, a lo largo de la carretera del puerto en el entorno de la Plaza de la Feria; era el comienzo del actual barrio de Arenales que recoge el plano de Luis López Echegarreta de 1883.

No obstante, la ejecución del Puerto de La Luz, según el proyecto del ingeniero Juan de León y Castillo de 1861, que tiene lugar en dos períodos, entre los años 1863-1872 y 1883-1903, significa la creación de un polo económico fundamental para la ciudad en ese punto con la consecuente creación de puestos de trabajo que favorece los movimientos migratorios desde las islas menores y el incremento poblacional que busca lugar en ese mismo ámbito, y que todo junto va a significar el inicio del gran cambio dimensional de la urbe y la aparición del primer proyecto de ensanche que realiza Laureano Arroyo y Velasco en 1898.

El Plan de Ensanche de Arroyo ordena la ciudad allí donde parece que se está produciendo la mayor demanda de suelo urbano y la resuelve creando dos núcleos diferenciados en cuanto a las características físicas del trazado y en cuanto al tamaño y proporción de equipamientos y áreas libres, materializando de esta manera dos ciudades distintas: la ciudad obrera que se sitúa en la Isleta, y la ciudad para la burguesía media que se sitúa en Santa Catalina y junto a la playa de Las Canteras, donde las condicionantes de tipo social que comporta el uso del mar y el sol, como moda institucionalizada por aquellos años finales del siglo XIX, habían favorecido la aparición de residencias de tipo burgués al borde del litoral.



Plan de Ensanche de Laureano Arroyo Velasco de 1898

[Fuente: *La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la cultura modernista*]

El esquema de implantación así producido pone en evidencia otra consideración consistente en la bipolaridad funcional que el Plan plantea, en tanto que al mantener el núcleo histórico inmutable le sigue atribuyendo a este las funciones centrales de representatividad y sede de la administración urbana, al que contraponen el núcleo nuevo, la nueva ciudad, como centro de tipo comercial y de servicios ligados al Puerto, dejando en el vacío sin ordenar todo el espacio mediante, entre Arenales y Santa Catalina, que

queda como expresión de la indecisión que administradores y administrados tienen en la zona.

El Plan de Fernando Navarro y Navarro de 1911 mantiene estos mismos criterios modificando únicamente algunas alineaciones y sancionando algo que, de hecho, se estaba produciendo en esos momentos: las incipientes urbanizaciones, a falta de más datos, ajenas a figuras de planeamiento legales, que se habían instalado en Alcaravaneras y Ciudad Jardín. Pero más que un plan de ensanche, que no lo es, este documento evidencia el estado de la ciudad y su realidad social en aquellos años sometido a procesos de crecimiento no reglado. De hecho, se puede observar con claridad el trazado del conjunto de calles que forman hoy el barrio de Alcaravaneras, así como las numerosas construcciones existentes sobre el mismo, que nada tenía que ver con lo que había previsto Arroyo.

Será Miguel Martín Fernández de La Torre quien entre 1922 y 1930 dé forma definitiva a ese lugar intermedio de la indecisión y, por ende, a la nueva ciudad en su conjunto, puesto que de paso resuelve su frente marítimo dando coherencia a todo el espacio urbano entre Vegueta y el Puerto de La Luz (Mirallave, 2009).

En los dibujos que hace al inicio en 1922, se observa claramente la influencia de Beaux-Arts y también de la *City Beautiful*, cómo utiliza todo un vocabulario de grandes ejes, grandes arcos, tridentes entrelazados, posición precisa de elementos simbólicos, que organizan un paisaje urbano monumental entre Arenales y Santa Catalina, donde de paso resuelve la



Primeros bocetos del Plan de Ensanche del año 1922

[Fuente: *La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la cultura modernista*. Elaboración propia]

posición de la actual Avenida de Mesa y López. Son dibujos donde el arquitecto artista se expresa con toda su plenitud queriendo dar buena forma a la ciudad, dibujos donde aparecen las líneas maestras de lo que quería que fuera la expresión formal de la ciudad, cuyo trazado manifestase toda la tradición cultural que formaba parte de su bagaje profesional, las tradiciones francesa, inglesa y alemana, dibujos donde el arquitecto ofrece la imagen de la ciudad conformada por un sistema de grandes ejes y por la localización precisa de una serie de elementos multifocales que van a engrandecer el espacio de la ciudad.

A modo de grandes trazas territoriales, Miguel Martín va a resolver el esquema formal del plan apoyado en las líneas generales o directrices siguientes: una primera directriz que es la línea de costa, donde se van a apoyar los seis centros urbanos o puntos focales principales de la nueva estructura de ciudad que propone el arquitecto, desde cada uno de ellos traza tridentes que irradian la línea de la Avenida Marítima y que van a definir el espacio de la Plaza la Feria, el área de Lugo, el Parque Doramas y la zona de Ciudad Jardín. Es notable la importancia que concede a las intersecciones en tridente a la manera de la tradición francesa y, por ello, lanza la segunda directriz desde la intersección de las calles Pérez Galdós y Bravo Murillo en dirección hacia el norte y paralela a la directriz de costa, abriendo el tridente que tiene como eje central la nueva Avenida de Tomás Morales y que alarga hasta el Parque Doramas.

Este primer tridente, que forma esta segunda directriz de Tomás Morales, flanqueado por las calles Senador Castillo Olivares y Ángel Guerra, está buscando intersectarse con el segundo tridente que sale de la Plaza de la Feria a la manera de Haussmann en París o Berlage en Amsterdam, es decir, pretende la intersección de dos formas estrelladas que generen espacios multifocales. También aprovecha en ese sector la tradición de Forestier, Burnham o Zuazo para resolver con arcos todos los encuentros de la nueva ciudad con la plataforma terrestre superior, que actuaba como límite físico y administrativo con

el vecino municipio de San Lorenzo y que le sirve para trazar en continuidad el Paseo de Chil.

El segundo tridente, como se ha dicho, nace a partir de la Plaza la Feria aprovechando la presencia del edificio de la Comandancia de Marina, construida años antes por Laureano Arroyo, cuya fachada se presentaba frente al gran vacío de la Vega de Triana. Se trataba, por tanto, de un lugar en el cual se podía organizar una gran plaza y proponer del otro lado de la misma la construcción de otro edificio noble similar a la Comandancia, que sería el Gobierno Civil según proyecto de Eduardo Laforet en los años 40, de tal forma que a sus espaldas se dispusiera una segunda plaza de menor tamaño de donde saliese el eje central del tridente, calle Alfonso XIII, flanqueado por las calles Jerónimo Falcón y Carmen Llopis, organizando el primer conjunto un sistema de distintos focos de máxima densidad urbana localizados en perpendicular a la Avenida Marítima. Este tridente que llega hasta Tomás Morales se configuraría como el más armado dotacionalmente, organizando la sucesión de espacios libres y construcciones de la Plaza de la Feria, el edificio del Gobierno Civil, la Plaza de la Concordia, los edificios de equipamientos sobre el eje de la calle Alfonso XIII y la Plaza de la Constitución, o del Obelisco, en la intersección con Tomás Morales.

El tercer tridente, más difícil de visualizar como tal, lo forman el eje dotacional de la Plaza Rafael O'Shanahan con los edificios del antiguo Hospital del Pino y la Seguridad Social en la encrucijada con Tomás Morales, y las calles Castrillo y Espronceda, un tridente abierto fruto de la formalización del barrio de la calle Arco y del encuentro con el sector del Parque Doramas.

El cuarto tridente que proyecta es el tridente del Parque Doramas, recogiendo para la ciudad los jardines del Hotel Santa Catalina, y lo hace siguiendo las enseñanzas de los esquemas de zonificación presentes en los trabajos de Rudolph Eberstadt en lo relativo a la importancia de separar las distintas zonas de

la ciudad a partir de la introducción de bandas verdes o de cuñas verdes. Al Parque Doramas se le encomienda así la labor de convertirse en la cuña verde encargada de hacer llegar la naturaleza al corazón de la ciudad. Por tanto, se va a convertir en la rótula verde de unión entre las distintas partes de ciudad.

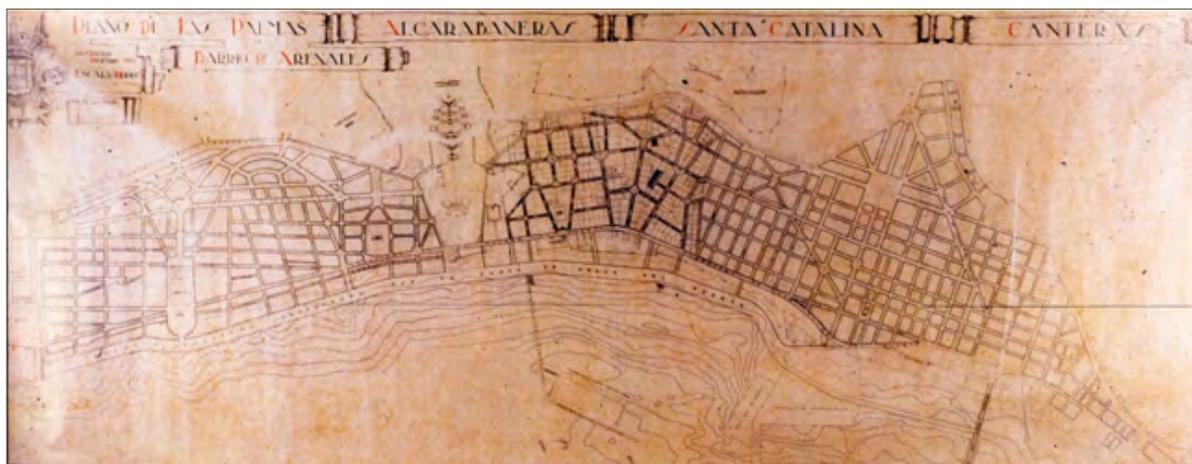
El quinto tridente que proyecta es el que se localiza en Ciudad Jardín con las calles Lope de Vega y Núñez de Arce, que convergen en la calle León y Castillo frente a la parcela dotacional que hoy ocupan las Oficinas Municipales, formas donde se dejan notar también las experiencias extraídas a partir de las elaboraciones de Raymond Unwin para las ciudades jardín inglesas.

El sexto y último tridente era un doble tridente intersectado que tomaba como eje central la actual Avenida Mesa y López, donde se disponían una serie de plazas enlazadas hasta el límite del término municipal al oeste, a la que acompañaba la calle Menéndez Pelayo que atravesaba diagonalmente el tejido de Alcaravaneras hasta el lugar del antiguo Estadio Insular, de donde salía otro brazo que llegaba hasta la rotonda final de la Avenida para conectar también en diagonal con el Parque de Santa Catalina con la calle Fernando Guanarteme.

Así Miguel Martín daba forma a la ciudad que hoy conocemos, un ejercicio de composición urbana magistral hecha por este personaje al que es justo agradecer el esfuerzo realizado para ennoblecer, embellecer y monumentalizar nuestro espacio urbano a la manera de los grandes arquitectos, urbanistas y paisajistas mundiales, cuyo saber y tradición fueron la base de su bagaje cultural y profesional.

ARQUITECTURA MODERNISTA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En lo que a la arquitectura modernista en Las Palmas de Gran Canaria se refiere, el contexto es diferente y sí, en este caso, se despliega un lenguaje formal que hereda diversos filones culturales que el Modernismo arquitectónico desplegó en distintos países europeos con sutilezas propias de cada entorno cultural; si bien es cierto que su presencia e influencia no fue cuantitativamente importante, no se caracterizó por plantear nuevos espacios, actuó meramente en algunos aspectos compositivos de fachada y, consecuentemente, no fue capaz de superar el eclecticismo dominante desde el siglo XIX en la arquitectura local (Alemán, 1989).



Plan de Ensanche definitivo de 1930

[Fuente: *La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la cultura modernista*]

Las corrientes que bajo el nombre genérico del Art Nouveau, como referencia estética de la *Belle époque*, irrumpen en Europa a finales del siglo XIX y se desarrollan hasta finales de la segunda década del siglo XX, intentando romper con la tradición clásica y las formas del pasado para probar una arquitectura abierta y dinámica capaz de crear nuevas concepciones espaciales alejadas de los cánones de composición clásicos. Estas opciones se ven también fortalecidas por el auge de los nacionalismos y la necesidad de poner el énfasis en los valores de lo local.

Serán particularmente importantes las aportaciones que, bajo los nombres de *Art Nouveau* en Francia, *Florense o Liberty* en Italia, *Jugendstil* en Alemania y los países nórdicos, *Modern Style* en el Reino Unido, *Nieuwe Kunst* en los Países Bajos, *Sezessionstil* en Austria o Modernismo en España, desarrollan arquitectos tan notables como Giuseppe Sommaruga, Héctor Guimard, Charles Rennie Mackintosh, Peter Behrens, Henry Van de Velde, Victor Horta, Joseph Olbrich, Otto Wagner, Joseph Hoffmann, o en España: Josep M. Jujol, Enric Sagnier, Demetrio Ribes, Francisco Mora, Lluís Domènech i Montaner, Josep Puig i Cadafalch y Antonio Palacios, dejando fuera a Antonio Gaudí porque lo que hace es generar un estilo propio.

En Las Palmas de Gran Canaria, fueron principalmente Laureano Arroyo Velasco, Fernando Navarro Navarro y Rafael Massanet Faus quienes protagonizaron los intentos más importantes de practicar esta arquitectura, aunque siempre en la composición de la fachada de los edificios y no tanto en la concepción general de los mismos, que siguen pautas eclécticas.

La inmensa mayoría de los edificios concebidos por estos arquitectos se localiza en el barrio de Triana de la capital, y muy buenos ejemplos en la calle del mismo nombre, donde el Modernismo parece sintonizar mejor con la actividad comercial de la zona. Al decir de Saro Alemán, «el ornamento mo-

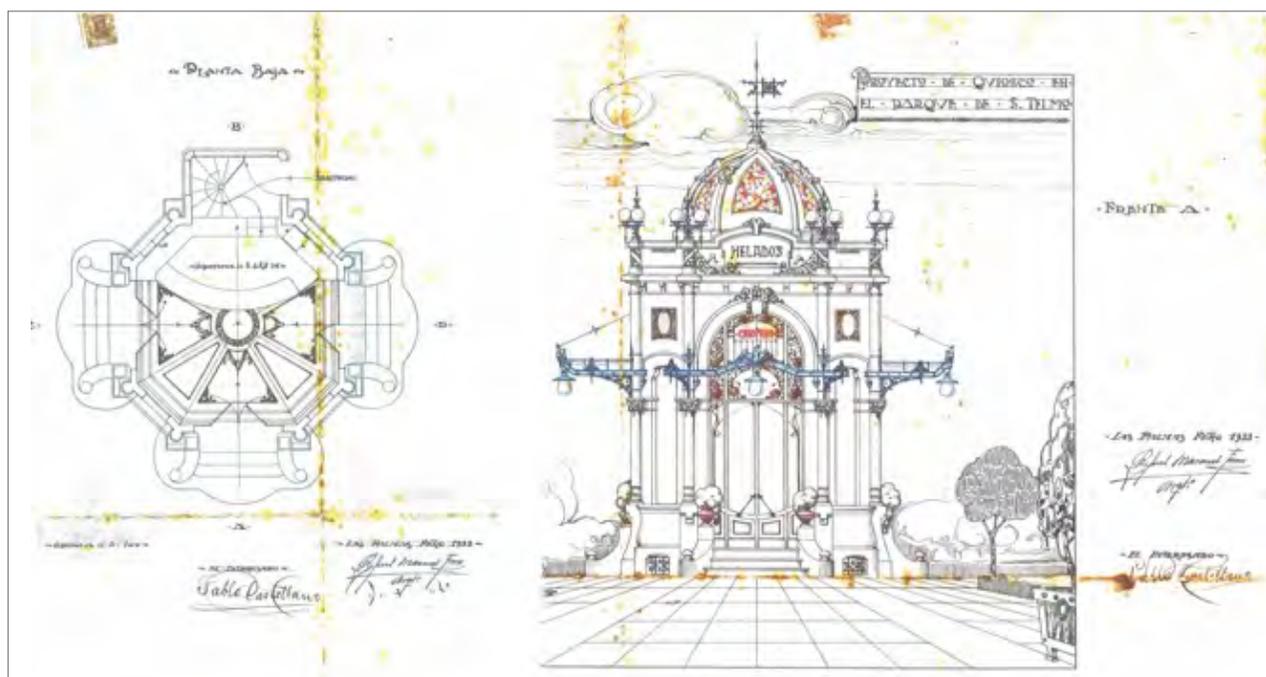
dernista floral o bien la línea ondulada del golpe de látigo fue lo más adecuado en la calle comercial de la ciudad» (Alemán, 1989).

Así, son destacables por formar un importante conjunto urbano, los cuatro edificios consecutivos localizados entre los números 76 y 82 de la calle Triana que proyectan estos arquitectos, en los que se pueden apreciar todas estas inquietudes de trabajar los materiales de fachada introduciendo motivos y formas modernistas, pero, sin lugar a dudas, el trabajo más importante realizado en el barrio por su carácter monumental es el Gabinete Literario, que reforman Fernando Navarro y su yerno Rafael Massanet en 1919, en la Plaza de Cairasco esquina a la Alameda de Colón (Pérez, 1989).



Conjunto de edificios modernistas en la Calle de Triana.
Fotografía del autor

Por su carácter icónico, merece la pena destacarse, por último, el quiosco modernista del Parque de San Telmo que proyectase Rafael Massanet en 1923. Este bar-cafetería es como un pequeño cofre donde encontrar un resumen de las lecciones que el arquitecto aprendió de sus maestros continentales. La influencia de Demetrio Ribes en la utilización de los motivos cerámicos frutales en relieve en la cornisa y en el diseño de interiores, destacando los valores de lo local, la influencia de Domènech i Montaner en el arte del vitral con motivos infor-



Planta y alzado del quiosco modernista de San Telmo de 1923

[Fuente: Archivo Histórico Provincial de Las Palmas «Joaquín Blanco»]

mativos y florales en las roscas de los huecos de fachada principales y en la fachada vidriada del cuerpo trasero, vidrieras ejecutadas por la prestigiosa firma de origen francés «Casa Maumejean», o la influencia de Mora y Palacios en la disposición de marquesinas metálicas recubiertas con láminas de vidrio, son notables y evidentes en esta pequeña joya. También en el interior se puede observar la sincronía artística de los diversos oficios que, a la manera modernista, se acompañan unificados a la arquitectura en un conjunto armónico. El tratamiento de los motivos florales y vegetales en las molduras de escayola del techo, el diseño del mobiliario de madera integrado con la escalera que cu-

bre la pared interior principal de suelo a techo, el pavimento que recoge a su vez motivos florales, los tiradores de las puertas, son elocuentes elementos que nos hablan de la necesidad modernista de integrar las artes y los oficios en la obra arquitectónica. Un edificio único en Las Palmas de Gran Canaria que, si bien está protegido con grado de protección integral dentro del Parque de San Telmo, y está integrado dentro del B.I.C. del Centro Histórico del Barrio de Triana (14/07/1993), sobradamente merecería ostentar individualmente la calificación de bien de interés cultural por ser una pieza de gran valor arquitectónico a la que hay que cuidar y mantener siempre en óptimas condiciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMÁN HERNÁNDEZ, Rosario: «La arquitectura modernista de Las Palmas: Un puente al eclecticismo», en *La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la cultura modernista*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1989.
- BERMAN, Marshall: *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid, Siglo XXI, 1988.
- DES CARS, Jean y PINON, Pierre: *Paris-Haussmann*. París, Éditions du Pavillon de l' Arsenal, 1991.
- MIRALLAVE IZQUIERDO, Vicente: *Zuazo y Las Palmas de Gran Canaria 1940-1968*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 2009.
- PANERAI, Philippe: *Formas urbanas: De la manzana al bloque*. Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1986.
- PÉREZ PARRILLA, Sergio: «Gabinete Literario: Interiores, superposiciones, muebles», en *La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la cultura modernista*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1989.
- POLESELLO, Gianugo (1979): «La progettazione della città come architettura e come piano», en *La progettazione analitica della città*. Venezia, Istituto Universitario di Venezia, 1979.
- SICA, Paolo: *Historia del Urbanismo: El Siglo XIX*, vol. I. Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local, 1981.
- VIDLER, Anthony: «Los escenarios de la calle: transformaciones del ideal y de la realidad», en *Calles: Problemas de estructura y diseño*. Barcelona, Gustavo Gili, 1981.
- VV.AA.: *Cerdá y Barcelona-Cerdá y Madrid*. Madrid, Ministerio para las administraciones públicas y Ajuntament de Barcelona, 1991.
- VV.AA.: *Cerdá, Ciudad y Territorio: Una visión de futuro*. Madrid, Ed. Electa, 1994.

CRONOLOGÍA URBANA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (1830-1930)

Edificios notables

- 1854. *Nuevo Ayuntamiento*/Manuel González y Juan Daura
- 1863. *Mercado de Vegueta* / Manuel Orúa
- 1890. *Teatro Pérez Galdós* / Proyecto original de Francisco Jareño
- 1923. *Teatro Pérez Galdós* / Proyecto reformado de Miguel Martín Fdez. de la Torre
- 1888. *Palacio Militar o Gobierno Militar de San Telmo* / José de Lezcano-Múxica y Acosta
- 1890. *Teatro Cairasco* / Santiago Barry Massip
- 1890. *Gabinete Literario-Salón Dorado*/Ramón Prats
- 1890. *Hotel Santa Catalina* /James McLaren
- 1895. *Comandancia de Marina* / Laureano Arroyo
- 1919. *Gabinete Literario* / Fernando Navarro y Rafael Massanet
- 1929-42. *Cabildo de Gran Canaria*/Miguel Martín Fernández de la Torre

Sociedad

- 1844. Creación del Gabinete Literario de Fomento y de Recreo de Las Palmas
- 1855. Creación de la Sociedad Filarmónica
- 1879. Creación de la Sociedad Científica El Museo Canario

Puerto de La Luz

- 1861. Juan de León y Castillo. Proyecto de Ejecución. Fases: 1863-1872 y 1883-1903

Electricidad

- 1899. Creación Sociedad de Electricidad de Las Palmas S.A.
- 1899. Central Eléctrica de la Plaza de la Feria

Planes urbanísticos

- 1883. Plano de Luis López de Echegarreta
- 1898. Laureano Arroyo / Primer Plan de Ensanche
- 1911. Fernando Navarro / Adaptación del Plan de Arroyo
- 1922-1930. Plan de Miguel Martín Fdez. de La Torre